Nummer 3 17/18 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

SnowRider, din handkräm i pojkrummet.

GLENNS 1000

GRILLA MED STIL

VARIATOR-TEKNIK

SNÅL-TOURING 2018

STOCKHOLMARNA ANFALLER

FJOLLORNA FRÅN TRÄSKET

SKOTERMÄSSA I ROVANIEMI

CANONBALL RUN

TIDSAM 0518-03
RETURVECKA 3
7 388051 806905 03

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 3
2017/18

Nummer: 3 17/18 Årgång: 21
Foto omslag: Mattias Klockar
Utgivning nr 4: 16 januari 2018
Annonsstopp: 5 december 2017

Chefredaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
bjorn@snowrider.se

Ekonomi, layout, annonschef:
Mikaela Friström
mikaela@snowrider.se

Modern media:
Mattias Klockar
klockar@snowrider.se

Fasta medarbetare:
Alf "Rolf" Sundström
Daniel "Gunilla" Orevi

SNOWRIDER Magazine

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
Priser inom Sverige:
6 nr (1 år) 335:- 12 nr (2år) 635:-

Adress:
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

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

Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144

Miljömärkt
4041 0820
Trycksak

Ju äldre man blir desto lugnare vill man har det. Man vill ha absolut ingen eller åtminstone små doser av förändring då saker och ting gärna kan vara som det alltid varit. Ja det ska vara så i alla fall. Denna sen urminnes tider tysta överenskommelse är som bortblåst i och med nutidens teknikframsteg och det gäller att hålla i hatten och bara hänga med i utvecklingen. Internet och framför allt hemsidan skulle döda allt vad papperstidningar heter, men riktigt så enkelt blev det inte. Det som däremot blev en verklighet är att man nu som tidningsmakare också måste vara digitalt kompatibel med allt vad detta innebär. Vi har alltid varit villiga att hoppa på alla tekniktåg och även om vi flera gånger varit för tidigt ute med vissa saker så känner jag att vi alltid gjort det vi har mäktat med. I och med att vi numera bara driver en tidningstitel så kan vi för första gången fokusera på en enda sak. Nämligen att förse er läsare med allt vi inbillar oss att ni vill ha och behöver i alla format ni kan tänka er.

Tidningen är såklart vår grundstomme men med den som bas kommer vi att ge er allt från rörliga bilder till inlägg på Facebook och Instagram. Just de rörliga bilderna i och med vår satsning på vår idé SnowRider TV ska bli riktigt rolig att äntligen få genomföra då den legat och gnagt i bakhuvudet länge nu.

SnowRider TV är programmet som utspelar sig i studio, garage och utomhusmiljö. Vi besöker personligheter, företag, evenemang och olika platser. Vi har tekniska genomgångar, fullskaliga projekt, produktpresentationer och regelrätta tester. Då vi som ligger bakom SnowRider har en förkärlek för all slags meckning, verktyg, maskiner, garagebyggen, konstruerande och problemlösande så kommer du få din beskärda del av tips vad det gäller just detta. Vi vill täcka hela livsstilen från snöskotern, kläderna, boendet, bilen, släpvagnen och allt däremellan. Vi kommer att vara spretiga i våra program, men alltid hålla oss till en gemensam nämnare. Vi kommer alltid att göra ett program där innehållet reflekterar just det vi är intresserade av. Vi kommer alltså med andra ord göra ett program vi själva vill se.

Vi vill samtidigt ha input från er tittare och läsare som följer oss så att vi kan utveckla oss och programmet i samma takt.

Hembyggen av olika de slag är alltid fantastiskt roliga. Har du kanske byggt en egen snöskoter, moddat den befintliga eller bara gjort den personlig? Har du tips eller råd som snöskoteråkaren överlag skulle kunna ta till sig eller ha nytta av? Tveka inte att höra av dig till oss då vi vill veta allting om just dig och dina idéer.

Maila bjorn@snowrider.se direkt, på en gång och så fort som möjligt.

Vi har precis lanserat vår nya sida www.snowrider.se. Visst, adressen är densamma som de senaste 20 åren men innehållet är utan tvekan nytt. Här finns allt för skoteråkaren och dennes behov. Kika in för en rundvandring vettja.

En sak till.

Med risk för att verka tjatig. Det är av yttersta vikt att vi tar ett ordentligt tag i det här hur vi sköter oss i naturen. Jag vet att de flesta av er är oklanderliga, men jag skulle vilja uppmana er att tillrättavisa de som inte riktigt har den där fingertoppskänslan då det gäller var och hur man får köra på vissa känsliga platser. Vi står idag inför ett vägskäl då det gäller friåkningen överlag och jag kan försäkra er om att det finns mörka krafter i detta land som jobbar febrilt för att all körning utanför leden ska stramas till å det grövsta. Vi ska alltså förekomma dessa förbudsivrare och se till att det inte finns något att gnälla över. Alltså, hjälp dom utan vett till självhjälp.

TAKE YOUR RIDE TO THE NEXT LEVEL

Vi snöskoterentusiaster drivs av det som ligger framför oss. Nästa raksträcka på den hopplöst slingrande leden. Nästa område i terrängen vi aldrig kört i tidigare. Nästa utsikt som får oss att tappa andan. Nästa utflykt med polarna som blir årets samtalsämne. För att uppnå detta, måste du ta din skoterkörning till nästa nivå.

Se vilken modell och tillbehör som kan hjälpa dig nå dit på ski-doo.com

ski-doo | BRP

© 2017 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

IT'S IN YOUR DNA

PLANERINGEN ÄR OFTA HALVA NÖJET MED ETT VINTERÄVENTYR. När du har samlat ihop dina vänner, planerat rutten och servat skotern är det dags för kronan på verket – tillbehör och kläder som matchar dig och din Lynx-skoter.

BYGG DIN LYNX PÅ BRPLYNX.COM

LYNX | BRP

brplynx.com */lynxsnowmobiles* */brplynx*

© 2017 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

CanonBallRun 2018

27/1-2018

DALARNA MORA VIKA

SnowRider Weekend

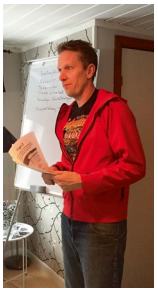
1/2-2018

Bokas på Lofsdalens lägergård

LOFSDALEN

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider



December 27-28 Lofsdalen

Januari 6-7, 13-14 Mora

Februari 10-11, 17-18 Mora

För att boka din plats surfa in på: www.snowrider.se

FJÄLLKAMPEN 2018

SP Aktivitetscenter i Sälen tar emot oss på ett annorlunda event. En lugn, rolig och trevlig dag tillsammans på leden som vi avslutar med "After Skoter" och ett jäkla röj i baren.

Mars 23-25 läs mer på sid 16

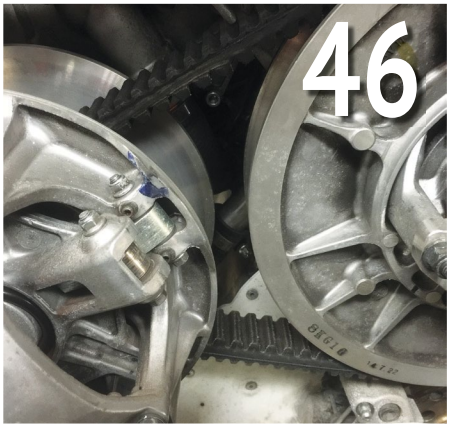
SNOW RIDER RELIC RACING

Datum ej satt-2018

VeteranRacet för alla!

INNEHÅLL 3 2017/18

2. Ledare
6. Kåseri
10. Mässa i Rovaniemi
14. QS3, QSL, Shot
16. Fjällkampen
18. SnowRider Weekend
20. Skotercross
24. Nytt & Not
28. Grillen
30. Fjollorna från träsket
33. Barocook
34. Rörnotcher, ett måste
36. Mud and snow
38. Julklappstips
40. Modshop
42. Glenn den luriga
46. Variatorer teknik
49. Team Yngvessons
50. Snåla tourers 2018
56. Watercross
60. CBR Det är dags
64. Roadshow deluxe



SIDEWINDER

2018

M-TX 153 LE

The most powerful standard snowmobile engine on the market.

- 3 Cylinder 4-stroke turbo charged /+ 180hp
- NEW Mountain rear skid with 1,125” dropped drive shaft
- NEW FOX Float 3 QS3 Front
- NEW FOX Float QS3 center
- NEW FOX Float QSL w/climb lock out rear Shock
- Adjustable ski Stance 876-978mm

YAMALUBE svedea ecster

YAMAHA WARRANTY 2 years

SideWinder M-TX 153 LE
Power Claw Track 3886mm x 76mm

SideWinder M-TX 162 LE
Power Claw Track 4114mm x 76mm

YAMAHA SNOWMOBILE 50th ANNIVERSARY

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

KÅSERI

Den skjutna remmen

Skoteråkningen är idag en företeelse som engagerar en stor mängd människor. Man hittar dessa män och kvinnor i alla samhällsgrupper och man ser absolut inte likadana ut eftersom skoteråkaren idag finns i olika skepnader. När jag växte upp och började högstadiet i början av åttiotalet såg skoteråkaren i Mora ut på ett speciellt sätt. Det här var på den tiden då Pippis pappa fortfarande var negerkung, och man inte behövde ducka på konditoriet efter man beställt en negerboll. Åter till skoteråkarna som alla var stöpta i samma form och man kom oftast från Våmhus eller Östnor. Alla från Våmhus hade antingen militärkeps med öronlappar på vintern, eller sommarvarianten (grön med uppvikta öronlappar och knölig skärm) under de varmare årstiderna. Var man från Östnor så var det inte alltför sällan man bar Ski-Doomössa. Alla snusade och det var obligatoriskt att bära de där idag klassiska "skoterskorna" med lös innersko, dragkedja, spännen, gummi och nylon. Man bar inte sällan militärens fältbyxor eller jeans och jag skulle bli förvånad om man inte toppade denna uniform med en avklippt jeansjacka med tillhörande ryggtryck där oftast Iron Maiden, Saxon eller Kizz var huvudmotivet. Ibland hade man på eget bevåg skrivit något med tuschpenna samt klämt dit några egna nitar på nämda jeansjacka. Var man riktigt hardcore och samtidigt hade välbärgade föräldrar så toppade man allting med en skinnjacka eller i vissa fall ett helt skinnställ där det inte allt för sällan stod Yamaha eller Ski-Doo på ben och rygg. Alla pratade mål, eller i alla fall inte någonting som skulle anses som rikssvenska.

Varje rast under vinterhalvåret gick åt till att planera kommande helgs skoterbravader eller reda ut den som precis varit. Hur fort man hade åkt, var man hade kört fast och framförallt hur långt man hade kört på bakaxeln. Det där med att hoppa var inte på tapeten eftersom fjädring och dess fördelar inte riktigt var uppfunnet än. Historier om hur man samlats ute på Orsasjön för att se en man (som hette Mattis eller nåt liknande) från Våmhus med sin nyinköpta SRV passera i överljudsfart, florerade. Någon hade sett honom sväva ovanför snön, medan någon annan svurit på att ljudet passerat två sekunder efter SRV:n, samtidigt som den tredje sett eld spruta bakom maskinen. Som en vilsen skoternovis från Mora (närmare bestämt Morkarlby) så lyssnade man med stora öron. Ingen jag kände hade skoter eller för den del ens kört en meter med detta fordon. Alla i byarna utanför Mora hade minst tre maskiner på gården och säkerligen ett femtiotal inom släkten. Inom denna krets slängde man sig med ett vokabulär man inte riktigt hängde med i. Visst, de flesta diskussioner gjordes på östnors- och våmhusmål, men det var när man svängde sig med ord som "remmen", "variatorn" och "magnapullen" som man inte riktigt hängde med i språket. En gång blev jag kallad för "tjylla" av en våmhusare i klassen över mig vilket jag blev väldigt glad över just då, men kanske lite besviken över när jag fick reda på vad det betydde. Framför allt våmhusarna verkade ha varit överallt med sina maskiner som helt säkert var ostoppbara. Långa haranger av mål blandat med underliga skotertermer gjorde det nästan omöjligt att hänga med i sammanhanget, även om vi storstadsbor nickade instämmande och skrattade där de andra skrattade. Ibland var historierna spännande, sorgliga och till och med skräckinjagande. Jag glömmer aldrig ögonblicket där jag var helt övertygad om att jag fick förstahandsinformation angående ett nyss begånget mord i våmhusskogarna.

Vi lyssnade under andakt när vi fick reda på att en av de äldre våmhusarna hade skjutit remmen i Negerbyn och någon annan hade krängt mattan i Anjosvarden och vi som inte var initierade skoteråkare tittade storögt på varandra. Jag kommer ihåg att jag rös till när jag insåg att någon skjutit den där "Remmen" i Negerbyn, och att jag verkligen inte var avundsjuk på hans öde. Jag såg framför mig hur han låg livlös i snön, med en massa svarta människor dansandes i ring runt honom. Bara det att det fanns en by för negrer uppe i våmhusskogarna tyckte jag var väldigt exotiskt utan en tanke på hur de kom dit eller vad dom gjorde där.

Det kanske är bäst att jag så här i efterhand förklarar att denna by verkligen finns. Faktiskt än idag. Faktum är att det finns flera negerbyar runt Mora och att man förr reste kolmilor där med syftet att göra kol som man i sin tur eldade vid framställning av järnmalm och dyligt. Detta arbete var smutsigt och de som jobbade med detta blev mer eller mindre kolsvarta, därav namnet. Just detta hade jag ingen aning om de första veckorna i sjuan och jag och fler med mig upplevde dessa globertrotters till våmhusare och östnorare som väldigt exotiska, förmögna, beresta, äventyrliga. Vi från Morkarlby försökte förgäves att toppa alla skoterhistorier med fantastiska berättelser om hur vi cyklat på bakhjulet eller åkt tåg till Stockholm. När inte detta fungerade så tog vi fram trumfkortet. Precis bredvid där jag växte upp fanns ett fantastiskt ställe som kallades, Kox. Här bodde bygdens utvecklingsstörda personer och jag skulle tippa på att det var ett femtiotal av dessa fantastiska original som strosade omkring i området och gjorde i våra ögon de mest otroligt roliga saker. Vi hade minnesvärda original som Cykel-Bertil, Öl-Bosse, Allätaren och Trevligsemester-Inez att berätta om och detta kunde vid något tillfälle imponera på Våmhusarna. Men sällan. Samtidigt fnyste solleröborna åt oss och våra Kox-historier då de hade mer än sin beskärda del av liknande roliga original på sin ö och som spred glädje och roliga berättelser där. Ryktet som florerade på skolan var att Sollerön inte fått någon bro till sin ö förrän långt in på trettiotalet vilket resulterat att öborna parade sig hejvilt med varandra med en viss inavel som följd.

Därför var också solleröborna svåra att imponera på. Vi var liksom rökta på imponerings-scenen vilket fick oss att känna oss lite ute och inte alls lika häftiga som de andra i samma ålder.

Vi kunde liksom aldrig komma upp i samma nivå som framför allt Våmhusarna som än idag har vår respekt som ett berest folk som varit överallt med sina snöskotrar. Så fort jag hade ekonomisk möjlighet så köpte jag min första snöskoter och inledde den resa som jag än idag håller på att göra. Jag har idag varit världen över och kört snöskoter och besökt många exotiska platser som många av er bara skulle drömma om. Jag känner att jag verkligen lever snöskoter och att jag gjort det mesta. Det finns egentligen bara en sak kvar innan jag skulle känna mig helt komplett som människa och skoteråkare. Det som återstår är att flytta till Våmhus, skaffa militärkeps, riktiga skoterskor och kanske ett par M90 fältbyxor. Köpa en Ski-Doo, lära mig snusa, ha dieselmerca med den personliga nummerskylten SkiDoo med 8 extralysen på. Sen skulle jag tillbringa vintrarna i vildmarerna runt Bösjön och Negerbyn och ha smeknamnet "Tjyllan". Jag skulle vara hårdare än flinta och vara väderbiten. När någon hälsade på mig skulle jag nicka neråt istället för uppåt. Istället för hej skulle jag säga "-öööj"! Jag skulle ha två frontlastare, morakniv och minst en gråhund som för länge sen skällt sig hes i hundgården. Då jävlar skulle livet vara komplett.

Öööj!

Björn Friström

THE WIDE WORLD OF ARCTIC CAT

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

HARD CORE EVO

”Den brutalaste maskinen på marknaden – straight out of the box!”

• New C-TEC2 Engine • Gen II Mountain Body Plastic • New Ascender Platform
• New Fox Float QSL LockOut Suspension • 1.125” Dropped Driveshaft

3 ÅRS MASKIN GARANTI

Besök www.arcticcat.se för att hitta din återförsäljare.

FRAKTFRITT ÖVER 1000KR

ÖPPET KÖP I 60 DAGAR

SNABBA LEVERANSER

LÄGSTA PRIS GARANTI

GRATIS STORLEKSBYTEN

SLEDSTORE.SE – Över 5 miljoner produkter i webshopen, levereras inom 2-5 dagar!

VI HAR UTRUSTNING OCH TILLBEHÖR!

SLEDSTORE.SE - SVERIGES SKÖNASTE SKOTERBUTIK

Sledstore Reserverar sig för eventuella prisförändringar, felskrivningar samt utsålda varor som visas i annonsen.

NYHET!

399 kr

Starthandtag Snell

Fantastiskt snygga starthandtag från Snell. Tillverkade ur ett aluminiumstycke som sedan anodiserats i olika färger. Ger en mycket gedigen känsla jämfört med det tråkiga originalhandtaget av plast. Men det bästa av allt är att det ser riktigt coolt ut!

Våra kunder älskar oss!

Vi har massor av positiva omdömen

TRUSTPILOT

RYGGSÄCKEN FÖR SKOTERÅKNING!

- Fack för spade
- Ventilerat ryggparti
- Vadderade axelband
- Rejäla metallspännen
- Bra gummerad undersida
- Förberedd för vätskesystem
- Extra låsningsclips på höftbältet

NYHET!

-38%

499 kr

~~799 kr~~

Ryggsäck Sledstore Laponia 20L

Laponia är en rejäl och stilren ryggsäck som vi själva tagit fram. För att hållas på plats, oavsett hur mycket det hoppar och studsar, har den försetts med både höft- och bröstbälte. Eftersom man oftast vill ha med sig en del prylar på skoterturen har den utrustats med ett flertal olika fickor och fack, som hjälper dig hålla ordning på grejorna.

www.facebook.com/sledstore.se

www.instagram.com/sledstore.se

Följ oss!

RESERVDELAR FÖR ALLA SNÖSKOTRAR!

SLEDSTORE.SE - VI HAR ALLT FÖR DIG OCH DIN SKOTER

sledstore

sledstore.se | info@sledstore.se | 08-509 063 00

Snöskotermässa i Rovaniemi

Av: Mikaela Friström

Europas största snöskotermässa som omfattar alla de mest kända snöskoter- och ATV-tillverkarna, arrangerades för 12:e gången 4-5 november. Mässan i Lappi Arena innehåller också en mängd relaterade utställare med tillbehör från många tillverkare och importörer. Det här året kom 12 internationella utställare från Sverige, Norge, Ryssland, Schweiz, USA och Österrike, så fler och fler företag utanför Finland börjar hitta hit. Det märks också på intresset från besökarna som kommer från när och fjärran för att kolla in alla skoternyheter inför vintern. På lördagen blev det besöksrekord då 11 436 besökte mässan, totalt var det 16 295 besökare över de två dagarna mässan pågick. Lynx passade också på att presentera sin nya raceskoter för vintern Rave 600RS. Under söndagen körde man familjedag där det fanns plats för barnen och tävlingar, syftet är att få barn och unga att delta på mässan. Skoterfilmen Exploring The Snow III visades också under mässhelgen två gånger per dag vilket var riktigt uppskattat. Här kommer ett axplock av bilder från mässan.

Skotermässan i Rovaniemi är den enda i sitt slag i Europa. På lördagen blev det besöksrekord då hela 11 436 personer besökte mässan.

Riktigt intressant och nytänkande släpvagnskonstruktion från svenska Carry. Här får man med sig fyra snöskotrar på ett uppseendeväckande sätt.

Varför inte en Ski-Doo Renegade Backcountry X 850 i vinter.

KLIM (Klajm) är värstingmärket som numera bland annat Emil Ahrling kör för.

Finska Sinisalo har länge försett oss med snygga kläder. Så också detta år.

Erika Lindblad och Caroline Ohlsson från XX Freeriders fanns på plats under helgen för att kolla läget och hänga med branschen som oss andra.

Milla på Sinisalo hade fullt upp hela helgen med att visa upp sitt sortiment.

Micke Ljungberg och Björn Friström? TOBE har kläder för stora och små.

Duell har ett brett sortiment då det gäller hjälmar. Airoh är ett av varumärkena.

Du vet väl att Scott har grejer från topp till tå i sitt sortiment.

Öhlins är utan tvekan världsledande då det gäller att dämpa stötar på alla slags fordon. Naturligtvis var dom på plats på mässan i Rovaniemi.

Lynx nya RS som är så fet att man nästan smäller av. En riktig värsting.

Ett av de fetaste fordonen på plats, med bandsats så klart. Naturligtvis så baseras detta bygge på en Dodge eftersom de villrådiga bygger på Cheva.

Jetwear-wrappad och en väl komponerad Polaris som verkligen syns.

Yamaha Sidewinder med en riktigt snygg och klassisk 50-års grafik.

Självklart fanns det lite gammalt att titta på. Man kunde helt klart designa förr.

En riktigt gammal hederlig Ski-Doo från den tiden då Flemström var i 50-års åldern.

Här hittade vi en Can-Am Traxter med extra allt. Det är makalöst hur mycket grejer det finns att köpa till dessa UTV:er.

Modshop visade upp sitt sortiment och hade ett jäkla drag i sin monter då intresset för deras prylar var på topp.

Arctic Cat ZR 200, en uppskattad nyhet för de yngre som verkligen tagits emot med öppna armar. Farmor och farfar, det är bara att lätta på lädret.

Det är klart man ska ha en 1000-kubikare med bandsats. Eller hur?

Christian Broman var på plats för att visa sitt senaste Lynx bygge som i vanlig ordning håller extremt hög klass.

Här hittar vi en helt vanlig Dingo T150 som vi i ärlighetens namn aldrig har sett förut.

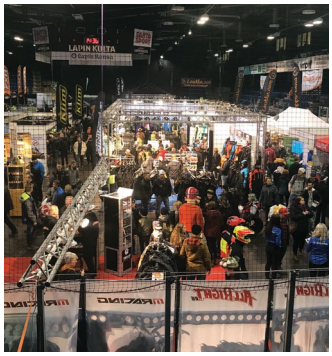
Två äldre pinglor som sitter och minns tillbaka till förr i tiden. Den äldre till vänster är ingen mindre än den andra hälften av TOBE i form av Marianne "Gudrun" Berntsson.

Vi hittade en Husqvarna snowbike hos Duell och vi spår att detta kommer att bli framtidens storsäljare då det gäller översnöfordon.

Alpina var naturligtvis på plats för att visa sina gigantiska skotrar som nästan ser overkliga ut.

Bil till Gardermoen, flyg till ett snöigt Rovaniemi bara för att mötas av ett regnigt Norge igen. Inte så kul att sätta sig i bilen mot Mora igen.

Skoterfilmen Exploring The Snow III visades under mässhelgen med ett gott resultat. Grabbarna bakom dessa filmer är utan tvekan bland dom bästa i branschen. Kanon.



Europas största snöskotermässa arrangerades för 12:e gången och det var stundtals nästan för mycket folk. Riktigt roligt och vi ska naturligtvis dit igen nästa år.

Ryska TAIGA fanns på plats för att visa sina modeller. Ett märke som inte riktigt fått fotfäste i Sverige än.

FXR laddade inför helgens anstormning och stod här uppradade och nyrakad... ja i alla fall uppradade. Med sig hade dom hela sitt snygga sortiment och åkarna Thomas "Walla" Wallerström & Johan Forsberg. Mannen med skägget heter såklart Per Berglund.

Daniel Johansson från Åre fick en vecka innan mässan ett erbjudande om att ställa ut sin skoter i 509-montern. Problemet var att den fortfarade stod i kartong och inga grejer fanns hemma. Men Daniel antog utmaningen. Beställde det han behävde ifrån USA, pulverlackade, m.m. under veckan. Skotern stod sen helt klar på torsdag kväll och då var det bara att sätta sig i bilen och fara till rovaniemi (100 mil). Resultatet blev ju riktigt bra med korta tid Daniel hade på sig, tummen upp.

509 var såklart på plats och promotade sina produkter, som är uppskattade hos åkarna.

Ni vet väl att tomten bor i Rovaniemi och att mycket i denna stad kretsar just kring detta. För övrigt är det här en riktigt trevlig stad långt upp i norra Finland. Ni borde ta en tripp dit.

Om tomten ska hinna att dela ut alla julklappar innan det är för sent så är det nog dags att Lynx förser honom med en något uppdaterad version av sin släddragare.

Shot & QS3

Snöskoterbranschen är helt klart ett prestigefyllt ställe att befinna sig på då tillverkarna verkligen ser denna som en arena att visa vad de kan, trots en förhållandevis liten tillverkningsvolym.

Av: Björn

BRP, eller Ski-Doo och Lynx om vi snackar snöskoterspråk har alltid varit pionjärer i denna bransch. Framför allt Ski-Doo har lett utvecklingen i alla tider och det kanske inte är så konstigt eftersom man var först ut att tillverka detta översnöfordon som vi kallar snöskoter och som vi känner igen den idag. Översnöfordon? Varför i hela friden heter det så? Finns det undersnöfordon? Jo möjligen, den legendariska SRX:en var kanske ett sådant fordon?

Det finns en hel del tekniska höjdpunkter vad det gäller snöskotern och jag törs faktiskt sticka ut hakan och påstå att Ski-Doo får anses som skyldig till flera av dessa. Självklarheter som den elmanövrerade backannordningen där motorn helt enkelt får en tillsägning att byta håll och på så sätt eliminerar behovet av ett växelhus är en av dessa uppfinningar som numera sitter på de flesta snöskotrarna på marknaden. Direktinsprutningen, ställbara styrstål, dödmansgrepp med inbyggt chip istället för nyckel, olika nycklar för olika effektuttag, vajerlös gas är också en av dessa lösningar som man kan stoltsera med. Man tänker lite utanför lådan och när man tänkt klart så blir resultatet alltid bra och innovativt.

Shot årets nyhet

Årets nyhet i skotervärlden är utan tvekan den makalösa "Shot"-anordningen som låter en snöskoter få ta del av alla fördelarna då det gäller elstart, men inte nackdelarna i form av ökad vikt. Själva tekniken är väl ingen direkt revolution då vi sett liknande lösningar på andra fordon, men i sammanhanget är den fullständigt banbrytande och jag kan inte fatta att ingen annan tagit tag i detta och gjort det BRP nu presenterat, för länge sedan.

En sedvanlig elstartad snöskoter får i och med denna lyxateralj en startmotor, startkrans, startrelä diverse fästen och en manöverknapp monterat. Förutom att allt detta tar en massa plats så adderas också en hel del vikt på snöskotern. Just i detta tänk så håller vi med Anna Book då vi också tycker att all onödig vikt är av ondo och vi också får lust att skälla ut alla i vår omgivning som tycker annat. Då det gäller att ha orimligt mycket brunkräm i ansiktet och ha löständer av hästmodell, är vi dock inte riktigt lika mycket överens med Anna. Åter till Shot!

Hur funkar det

Vad skiljer då Shot-uppfinningen mot den sedvanliga startanordningen? Hela den batterilösa elstartsannordningen fungerar på följande genialiska sätt.

Generatorn som i vanliga fall alstrar ström förvandlas till en startmotor när man tillsätter ström till denna. Man har alltså trollat bort den sedvanliga startmotorn med startmotordrev och solenoid och allt annat men brukar behöva för att få motorn att snurra på elektrisk väg. Hur fungerar då detta när man inte har ett batteri? Detta har man löst genom man lagrat ström i en kondensator som blivit uppladdad från generatorn (som också är startmotorn). Detta gör ju att man troligen måste rycka igång maskinen första gången på dagen, men att maskinens startsystem därefter kan livnära sig från kondensatorns lagrade energi under dagen. Strömlagringen ska hålla några timmar och jag tycker mig kunna säga att den håller längre än så under den tiden jag kört en maskin med Shot. Energin i kondensatorn ska räcka till ett ordentligt startförsök. Jag tycker personligen att systemet fungerat bättre än vad vi fick information om i våras och att detta är en riktigt bra grej. Du funderar säkert om du kan utrusta din 2017 års maskin med detta system? Då är svaret.

Allt går ju, men kostnaden skulle bli enormt hög eftersom detta system är ganska avancerat med egen CDI-enhet med mera. Enklast är ju att säga nej. Nej, det kan du inte göra. Vill du ha ett Shot-system så ska du köpa dig en ny maskin med detta fantastiska system monterat från första början. Fem tummar upp av fem möjliga för denna inovation och hade vi haft en stor pokal att dela ut till den ansvariga för denna uppfinning så hade jag gladeligen räckt över den tillsammans med en chokladlåda.

QSL & QS3

Yamaha kan upplevas som lite präktiga, försiktiga och noggranna. Vi är helt eniga med den bilden då vi mycket väl förstår tankegången hos denna tillverkare som aldrig under några omständigheter skulle släppa ut några tvivelaktigheter på marknaden. Sist vi kan komma ihåg ett ödestiget misstag från Yamaha var när vevaxlarna vred sig på SRX:en med dyra och krångliga åtgärder som följd. Men detta var ju snart 20 år sedan så vi kan väl alla vara eniga om att dessa misstag är sällsynta och inte alls en bild av Yamahas produkter. Yamaha har ett litet mellanår i år och visst har det tillkommit en del nya modeller, men jag tycker att det nya stötdämperiet med QS3 och QSL är värt att belysa lite extra. Detta stötdämperi från Fox hittar vi också på vissa Arcticar. Vad innebär då denna beteckning i verkliga livet på en Sidewinder eller Hardcore?

QS3

Hur många av er har valt en maskin med tanke på stötdämperiet? Förmodligen har stötdämparna i alla fall fått er att välja en speciell modell för att de varit fräna och dyra. Öhlins är helt klart en faktor som kan få vem som helst att tappa sansen och bestämma sig på stående fot för en viss snöskoter. Yamaha har rent

historiskt haft ett bra samarbete med Öhlins då det under en hel del år faktiskt också varit delägare i detta företag. Detta har gjort att det funnits massor av snöskotrar från Yamaha som haft dessa dämpare monterade redan från fabriken. Vi har alltid uppskattat detta, framför allt på ledmaskinerna som mått bra av en omgång gulingar i sitt fjädringssystem. Den enda nackdelen med en Öhlinare är att det som på så många dämpare finns alldeles för mycket rattar på dessa. Rattar som gemene man inte orkar eller vågar skruva på. Jag har träffat åtskilliga skoteråkare som inte har en aning om vilken ratt som gör vad på sina fina dämpare, oavsett tillverkare. Detta har fler än jag uppmärksammat vilket gör att vi i år ser Fox fantastiska luftassisterade QS3 dämpare som bland annat sitter på Yamahas Sidewinder och Arctic Cats Hardcore. QS3 är dämparna som sitter i framvagnen och fram i boggin på dessa maskiner. Enkelt förklarat så är detta dämparen som egentligen bara har tre stycken lägen, det vill säga, mjuk, medium och hård. Thats it folks. Enklare än så blir det inte då du med storhandskarna kan vrida om ratten för önskad hårdhet.

Dessa lägen är såpass långt ifrån varandra att du känner en distinkt skillnad vilket du aldrig egentligen gör på en sedvanlig dämpare med 20 lägen.

Du kan sedan justera dessa tre lägen upp eller ner med själva lufttrycket. Vågar du bara prova, så kommer du helt klart hitta ett spann som du tycker passar dig och din körning.

QSL

Då man fram på skotern snabbt vill kunna justera hårdheten så har man andra önskemål längst bak i boggin. Därav den lite modifierade QSL-dämparen som har två olika hårdhetslägen men också ett tredje där man helt enkelt låser dämparen. Detta för att man ska förhindra att maskinen reser sig allt för mycket fram men också kliver upp ur snön på ett bättre sätt. Så är det tänkt i alla fall. Lås eller Lock-out funktionen är en bra idé, men vi kunde inte riktigt utvärdera den i West Yellowstone i våras då föret var ganska hårt överallt. Jag måste köra lite mer med QSL för att riktigt kunna meddela vad jag tycker om denna nyhet. Skulle du i full rulle råka köra på en sten eller någon som exempelvis hejar på Leksand så behöver du inte vara orolig för att dämparen kommer att krokna då det finns en inbyggd bypassventil som öppnar när just detta händer. Då det bara finns tre lägen att ratta på så behöver du inte vara det minsta rädd för att göra eller skruva bort dig i en oändlig djungel av olika justeringsmöjligheter. Fram för mera såna här förenklande nyheter. Bra jobbat.

Arctics 800

Arctic Cat har under många år använts sig av Suzukimotorer av olika slag och detta beslut har så gott som uteslutande varit mycket bra. Motorerna har varit grymma och det är först på senare tid man valt att helt enkelt ta hem tillverkningen av sina tvåtaktsmotorer. Arctic Cat har faktiskt ritat sina egna 2-taktsmotorer sen 2002, men låtit Suzuki tillverka dom. Som ni vet så har ju samtidigt Yamaha och Arctic Cat ett samarbete vad det gäller lite bytesaffärer med Arctics chassin och Yamahas tillförlitliga fyrtaktare. Arctic har ju också den trevliga lilla 700 kubiks fyrtaktaren som sitter i bland annat Pantera 3000. Den är tillverkad i samarbete med Kymco om ni inte visste det. Har ni inte kört en Pantera 3000 så ska ni göra det för övrigt, då denna trevliga tourer är extremt tyst och fin och en verklig touringfavorit.

Men nu var det Arctic Cats tvåtaktare vi skulle prata om. Vi har ju sett den helt egentillverkade C-TEC2 600 (som tillverkas utanför Minneapolis) som fungerat klanderfritt och i och med detta väntat på en ny 800. Och väntat, och väntat.

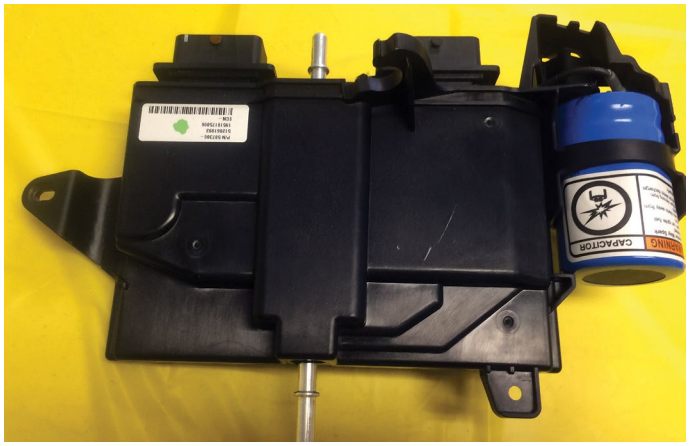
Till slut kom den, och den blev precis så bra som vi hade tänkt oss. Borta är hostningarna och harklingarna från låga varv samtidigt som den känns lite krispigare. Vad den ska ge rent effektmässigt vet vi inte än, men just detta kommer vi att ta reda på så bara fort vi kan. En bromsning är alltså att förvänta sig inom det närmaste alltså.

Vad är det då som skiljer den gamla 800:an mot den nya då?

Lite info

När väl nu den nya motorn presenterades ville Arctic Cat vara helt säkra på att presentera en bättre produkt då den gamla motorn visat sig vara extremt tillförlitlig och stark. De första rapporterna säger att nya motorn är starkare på lägre varvtal (hela 36% faktiskt), medan toppeffekten i det närmaste ska vara liknande. Nya motorn har ett bredare effektregister och tål därför att varvas lite till utan att tappa effekt. Oljeförbrukningen har minskat eftersom man tillsätter rätt mängd olja på elektronisk väg. Det som skiljer 800 motorn åt från 600-kubikaren är att man på elektronisk väg justerar vingportarna i utblåset på 800:n vilket man inte gör på 600:an. Detta är en av hemligheterna bakom det bättre vridmomentet. Rent visuellt ser motorerna väldigt lika ut. En sak man kan skilja gamla och nya 800 motorn åt är att nya varianten bara har ett tändstift där den gamla hade två.

Bensinen tillsätts numera på ett smartare sätt och motorn får smörjning dels via bensinen som är oljeblandad (oljan tillsätts strax före spridaren) men också en extra tilldelning i insugningsflänsarna som bensinen drar med sig in i motorn. Motorn är byggd för 98 oktan, men kan köras på 95 oktan, med en viss effektförlust. Detta sköter motorn själv om.



Fjällkampen

Välkommen till kampen på fjället 23-25 mars -18

Skoteråkning idag handlar mer och mer om att ta sig fram i djup snö under så jävliga förhållanden som möjligt. All annan åkning har liksom kommit lite i skymundan och vill man bara ut och åka lite så får man göra det i smyg för att inte verka mesig eller bakåtsträvande. Vi gillar inte den utvecklingen utan vill därför slå ett slag för alla oss som inte vågar komma ut ur garderoben för att åka lite led i lugn och ro emellanåt. Vecka 12 så kör vi vårt alldeles nya evenemang i Sälenfjällen med namnet Fjällkampen.

Vi anländer till SP Aktivitetscenter fredag kväll för lite samkväm. Lördag morgon så delar vi upp lagen efter frukosten och sen går starten från SP upp mot fjällets ledsystem för en minst sagt avancerad tipspromenad med frågesport och stationer för olika problemlösande samt tävlingar. Vill ni åka släde bakom en skoter, köra själva, klä ut er, åka gamla eller nya maskiner, touring, sport eller lössnömaskiner? Ni väljer själva. Huvudsaken är att vi har en lugn, rolig och trevlig dag tillsammans som vi avslutar med "After Skoter" och ett jäkla röj i baren. Boka in vecka 12 för detta annorlunda skoterevent där vi gör allt som är annorlunda.

Boende med frukost lör+sön
Lunch lördag
middag lördag

Pris utan boende totalt 950:-
Pris med boende totalt 2105:-

Anmälan sker till info@skotercenter.se
Mer information om detta kommer på SnowRider TV.

ENGINEERED TO BE COOL

F5 HELMET

HIGH VENTILATION AT ALL SPEEDS

ALL-DAY COMFORT

KARBON FIBER

EXTREMELY LIGHTWEIGHT

KLIM. COM #KLIMLIFE

Klim®

KLIM PREMIUM PARTNER: **Abris Snö & Sjöservice**-Leksand & Mora, **Ytterocke Produktion**-Mattmar, **Yamaha Ljusdal**-Ljusdal, **Övik Marina & Motor**-Örnsköldsvik, **Salab i Sveg**-Sveg, **E-son Maskin**-Skellefteå, **Sixten Nilssons Motorservice**-Boden, **Stenmarks Maskin**-Tärnaby, **Mellanströms Motor**-Arvidsjaur, **Hans Eriksson**-Frövi, **Traktor City**-Öjebyn, **Motor & Fritid**-Funäsdalen, **Luva Motor & Fritid**-Bollnäs, **Vilhelmina Motorcenter**-Vilhelmina, **Umeå Terräng & Motor**-Umeå, **SGT i Jämtland**-Gäddede, **Kalix Maskiner**-Kalix, **Maskinaffär B Lundström**-Kiruna, **Skoterdelen**-Svenstavik, **XYZ Maskin**-Hudiksvall, **BRC i Storåbränna**-Storåbränna, **Andor Maskin & Fritid**-Pajala, **Oktan Sverige**-Östersund, **TDiS**-Sundsvall, **Yamaha Hallen**-Gällivare, **Mats Skog & Fritid**-Torsby, **Dahlboms bil**-Gävle, **Lindroths Motorcenter**-Luleå, **Sledstore**-Stockholm

SnowRider Weekend 2018

Boka upp vecka 5 i vanlig ordning.

Av: Björn

Boka upp 1 till 4 februari. Dessa dagar träffas vi i vanlig ordning på Lägergården i Lofsdalen för att umgås, köra skoter och ha roligt. Rent historiskt så brukar vi ha riktigt bra med snö denna helg och frånsett för ett par år sedan så har vi alltid blivit bortskämda med den vita varan. Lägergården i Lofsdalen är ett hemtrevligt ställe med Jimmy Gudru i spetsen. Hit brukar man få komma som man är och det brukar inte ta många minuter innan man känner sig som hemma.

Du behöver alltså inte ha varit här förut, känna någon här eller på annat sätt ha någon koppling hit för att känna dig välkommen. Du behöver inte heller vara snöskoterexpert på något sätt eftersom vi alltid delar in er i ett antal grupper. Dessa grupper döps till allt från extrem, mellan, Oboy, lätt, touring eller egentligen vad som helst som kommer att återspegla er dag. Vill ni åka extremt kan det vara läge att anmäla er i den gruppen. Vill ni istället åka en kortare sträcka och dricka Oboy en hel dag, ja då anmäler ni er i Oboy-gruppen. Enkelt och klart som korvspad. Det är lättare för oss att manövrera runt ett större antal mindre grupper än en stor. Framför allt när vi vill att ni ska känna er bekväma och samtidigt ha roligt. Du kanske vill köra i lätta gruppen på fredagen, men känner dig mogen för mellangruppen på lördagen. Då är det ju bara att byta. Frukost äter vi på Lägergården, lunchen blir antingen ute i fält eller på någon inrättning i området.

Alla grupper har också en egen guide som kan området och både hittar ut till guldkornen men också hem igen. Efter en dag ute i friska luften så kan det nämligen vara trevligt att komma tillbaka till lägergården igen. Väl hemma så blir det någon ”icke skoterrelaterad” lek av något slag följt av kvällsmaten som serveras 20.00.

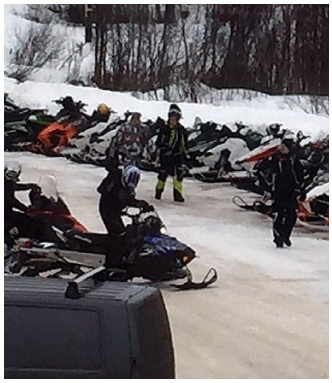
Det kommer folk från hela landet till vår SnowRider Weekend och vi ser gärna att just du kommer i år. Se till att anmäla dig direkt då platserna är begränsade. Välkommen.

Alla grupper får en alldeles egen guide som ingår i priset och som man får göra vad man vill med. Just denna guide heter Olof och är väldigt medgörlig.

Även om de flesta rullar in på Lägergården under torsdagskvällen så drar det hela igång på fredag morgon.

Känn lugnet. Om det kommer en rödhårig kille emot dig och gör läten, ta det lugnt. Det är troligen bara skåningen Daniel Nilsson som försöker göra sig förstådd. Det kommer alltså folk från när och fjärran på vår träff.

Jodå. Peter fick en pinne i ögat förra året också.



Lunchen intages antingen ute i friska luften eller på Hoverken. Vilket som så brukar det vara ett trevligt avbrott under dagarna.

SnowRider Weekend 2018

Aktivitetschema:
SnowRider Weekend 2018 V. 5 dvs 1-4 februari

Torsdag Kväll: Incheckning

Fredag: *Frukost 08.00, Lunch 13.00, Middag 20.00.*
Vi börjar dagen med att dela in oss i olika grupper efter körförmåga och önskemål. Alla grupper har en egen guide.
Körningen börjar 09.00. Efter 16.30 har vi en såkallad ”icke skoterrelaterad aktivitet”.

Lördag: *Frukost 08.00, Lunch 13.00, Middag 20.00.*
09.00 ger vi oss ut på fjället. Naturligtvis har alla grupper en egen guide med sig.
16.30 kör vi återigen en ”icke skoterrelaterad aktivitet”.

Söndag: *09.00 Frukost, Körning för dom som vill, sovmorgon samt hemfärd. Utcheckning 12.00.*

ANMÄLAN
Anmälan sker till jimmygudru@hotmail.se.

KOSTNAD
Kostnaden för denna trevliga helg inklusive allt är 2300:-/person

Bra att veta
Sängkläder ingår, bädda samt bädda ur själv, se till att städa ur rummet på söndagen! Max antal deltagare 55 st. Först till kvarn.

SM Snöskotercross 2017

Skotercrossen lever och bjuder alltid på täta och spännande heat genom hela säsongen. Här kommer en återblick från den gångna vintern.

Text: Rickard Stenberg Foto samtliga: skotercross.se / Roger Strandberg

Svemos snöskotercross-SM 2017 avgjordes i form av en serie med fem deltävlingar utspridda från Mora i söder till Piteå i norr och sedan en avslutande final på skidstadion i Östersund. Totalpoängen från deltävlingarna togs med till finalen där det kördes tre poänggivande heat och det skulle visa sig att avgörandet i samtliga tre klasser kom först i det allra sista finalheatet!

Open

I kungaklassen Open var SM-uppställningen den bästa på flera år. Johan Lidman gjorde comeback efter ett par års skadefrånvaro, John Stenberg återvände från USA och kvar sedan förra året fanns bland annat regerande mästaren Oskar Norum, Nisse Kjellström, Marcus Johansson, bröderna Adam och Filip Öhman samt lovande Marcus Dorsch.

Ovisst läge

Läget var tämligen ovisst inför premiären i Mora 11 februari även om Arctic Cat Cup några veckor tidigare gett en fingervisning. Där segrade rutinerade Viktor Hertén från Finland tätt före Stenberg och Lidman. I Mora visade det sig dock att Stenberg hade vässat både sig själv och maskinen. Han ledde samtliga sina heat, inklusive finalen, från start till mål och tog hem den första 25-poängaren i serien med Oskar Norum och Nisse Kjellström tätt bakom. Denna trend skulle hålla i sig för Stenberg som också vann de kommande tävlingarna i Njurunda och Piteå. I den sista deltävlingen, också den i Piteå, satte dock en startkrasch stopp för hans framfart och Kjellström kunde inkassera sin första vinst i serien.

Strådalens stolthet

Inför finalheaten i Östersund var spänningen på topp då både Stenberg och Kjellström låg på samma totalpoäng. 28-åringen från Strådalen i Härjedalsfjällen drog dock längsta strået och med två segrar och en andraplats för dagen blev John Stenberg svensk mästare i Open 2017. Nisse Kjellström tog hem silvret medan Oskar Norum knep bronset. Det är en bedrift i sig med tanke på att han bröt nyckelbenet så sent som på Arctic Cat Cup.

Stock

Om läget i Open var ovisst så var det ingenting mot i Stock inför SM-starten. Det skulle också visa sig vara en bred klass med inte mindre än fem olika vinnare i de sju poänggivande heaten i SM-serien.

Förhandstippad

Förhandssnacket handlade mycket om Balder Nääs, Emil Harr och Emil Hansson då de bland annat gjorde fina insatser i Arctic Cat Cup. Harr startade också bäst med vinst i Mora före Magnus Reiten, Norge, och Emil Hansson som trea. Därefter blandade sig även morabördige Andreas Mårthen rejält in i matchen och kunde med en vinst i Njurunda och andraplatser i båda Piteåtävlingarna stå som totalledare inför finaldagen. På tal om Mårthen så ska ni kolla in hans körstil nästa gång ni är på en tävling. Det ser riktigt jobbigt ut, men det går fort!

Magnus dag

Väl i Östersund var det dock inte Mårthens dag.

Det var istället Magnus Reiten som helt dominerade klassen där och vann samtliga tre finalheat. Det räckte dock inte till totalsegern utan den tog Balder Nääs hand om.

Han körde jämnt och bra genom hela serien och kunde vinna utan att ha vunnit i någon av deltävlingarna. Mårthen bärgade silvret 12 poäng bakom Nääs, 15 poäng före Emil Harr på bronsplatsen.

Dam

Till årets säsong hade den senaste tidens dominant Marica Renheim valt att lägga hjälmen på hyllan. Det var i alla fall budskapet innan säsongen drog igång. För när väl tävlandet drog igång fanns hon med igen och många höll henne också som stor favorit ifall hon skulle ställa upp i SM. Marica har tävlat i USA under ett antal säsonger och har därför inte kört på hemmaplan, och det skulle ha varit ett fint tillskott till serien här hemma. Nu blev det dock inte så på grund av den handskada hon ådrog sig tidigt under säsongen, och tiden får visa om det blir någon mer comeback eller om det är färdiggasat för gott nu.

Ronja

I Maricas frånvaro klev istället lillasyster Ronja fram och visade vilken fantastisk skoterchaufför hon är. Hon presterade en stabil körning över hela serien, var på pallen i sex av sju finalheat och tog hem en ganska säker seger till slut med hela 29 poängs marginal. Som tvåa hittar vi Fanny Wikström från Roknäs. Fanny är bara 18 år och kan bli en framtida stjär-

na, hon vann bland annat deltävlingen i Njurunda och kör riktigt snabbt när allt stämmer. På tredjeplatsen återfanns Emilia Dahlgren, Team Walles. Emilia fick en tuff start på säsongen och missade första deltävlingen på grund av skada. Men hon avslutade desto starkare med vinster i alla heat under finalpasset i Östersund.

Favoriten Ellen

En publikfavorit som upplevde det omvända mot Emilia var Ellen Bäcke. Ellen gjorde sin seniordebut ifjol och har visat sig kunna köra rysligt fort. Hon började säsongen bra med vinster både i stadioncross-SM och första deltävlingen i Mora. Därefter gick det tyngre och Ellen slutade till sist som sjua i totalen. Till nästa säsong har hon deklarerat ett sabbatsår, men vi hoppas på en snabb comeback för den unga Ockelbotjejen.

Medial satsning

Svemo hade till 2017 års säsong gjort en rejäl satsning på snöskotercross-SM. Bland annat har man livesänt samtliga tävlingar på nätet och samlingssidan skotercross.se blir bara bättre och bättre för varje säsong som går. Den drivs av Roger Strandberg på uppdrag av Svemos snöskotersektion och där hittar man allt från resultat till bilder, intervjuer och länkar till livesändningarna. Dessa ligger fortfarande uppe, så surfa in där och kolla om ni inte redan gjort det.
I kommande nummer kommer vi skriva om 2018 års säsong. Det blir allt från regeluppdateringar till förarporträtt och tävlingsrapporter. Så håll utkik framöver för mer racing!

John Stenberg tog hem Moratävlingen och ytterligare fyra finalheat under Open-SM 2017

SM-vinnaren i Dam 2017, Ronja Renheim

SM-vinnaren i Open 2017, John Stenberg

SM-vinnaren i Stock 2017, Balder Nääs

Totalresultat topp 5 SM snöskotercross 2017

OPEN

1. #259 John Stenberg, 159 p, Lofsdalens SK, Team Ljungbergs Motor, Lynx
2. #27 Nisse Kjellström, 145 p, SMK Söderhamn, Team Arctic Cat Sweden, Arctic Cat
3. #1 Oskar Norum, 116 p, Umeå AK, Team Northbike Ski-Doo Sweden, Ski-Doo
4. #3 Adam Öhman, 102 p, Tväråns IF, Team Polaris Sweden, Polaris
5. # 52 Johan Lidman, 99 p, Tväråns IF, Lynx

STOCK

1. #29 Balder Nääs, 132 p, Team Walles MK, Team Arctic Cat Sweden, Arctic Cat
2. #73 Andreas Mårthén, 120 p, Mora MK, Team Motorbiten, Lynx
3. #31 Emil Harr, 105 p, Gargnäs MK, Lynx
4. #301 Emil Hansson, 104 p, Tväråns IF, Team Polaris Sweden, Polaris
5. #999 Magnus Reiten, 98 p, Singsås MK, Lynx

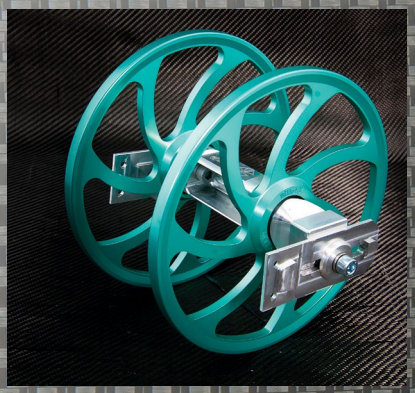
DAM

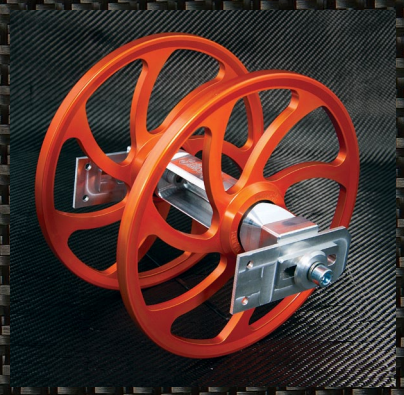
1. #311 Ronja Renheim, 156 p, Lima MS, Team Ski-Doo Lynxhallen Idre, Ski-Doo
2. #821 Fanny Wikström, 127 p, Infjärden Racing SK, Team Traktorcity/Crossfix, Lynx
3. #1 Emilia Dahlgren, 121 p, Team Walles MK, Team Motor & Fritid, Lynx
4. #23 Matilda Johansson, 119 p, Älvsbyns MS, Team Mellanströms Racing, Polaris
5. #11 Elvira Lindh, 113 p, Borlänge SSK, Team Arctic Cat Sweden, Arctic Cat

SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

Har du funderingar? info@billetx.se





BLACK OUT

VÄNDHJULKIT
Pris från:
3495:-

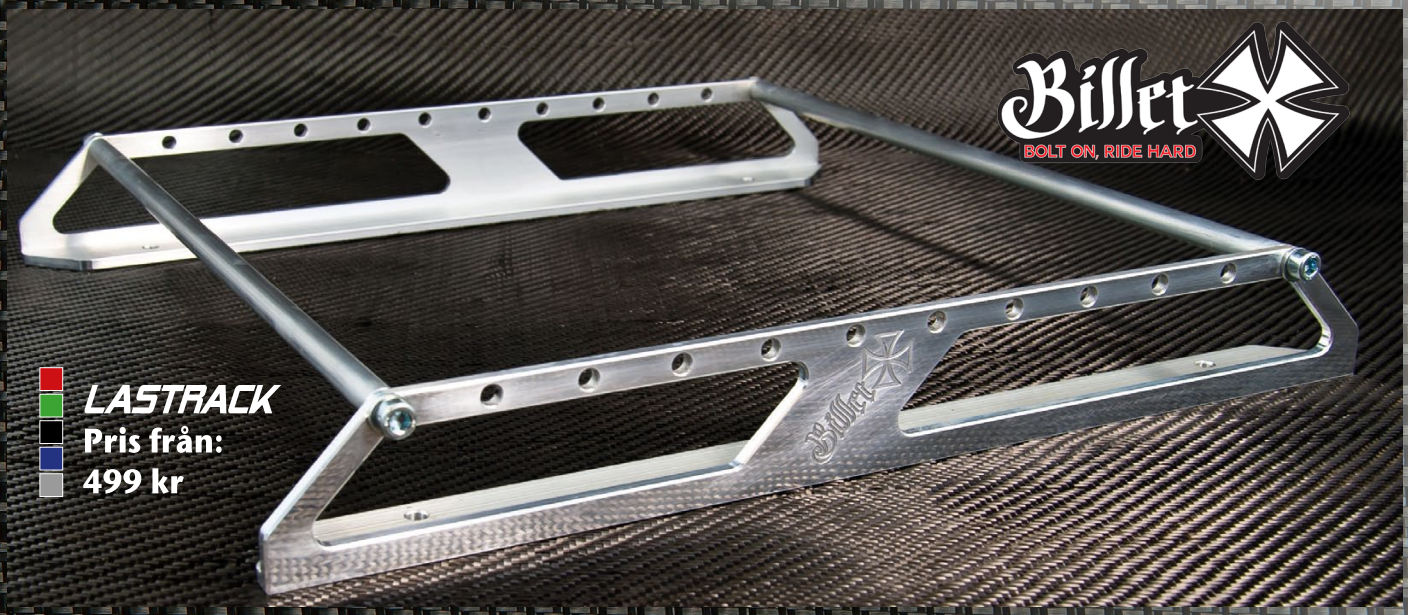
VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE:

VI SÖKER ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET.

CUBIC AB	MORA
YNGVESSONS MASKIN AB	STORUMAN
A-I SKOTERSERVICE	ALFTA
AUTO BLÅ AB	LYCKSELE
IGNITION AB	GÄLLIVARE
MUD AND SNOW AB	MORA
BIKETOWN	FALUN
MATS SKOTER AB	FÖLLINGE
MOTOR NORGE AS	NORGE, ALTA
HARALDS BÅTAR	BORLÄNGE
HANS ERIKSSON I FRÖVI AB	FRÖVI

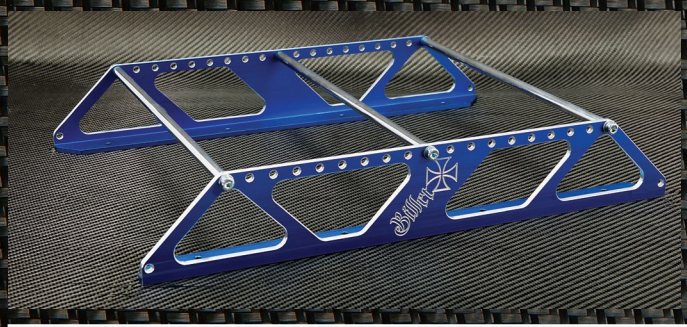
HANDTAGSSKYDD

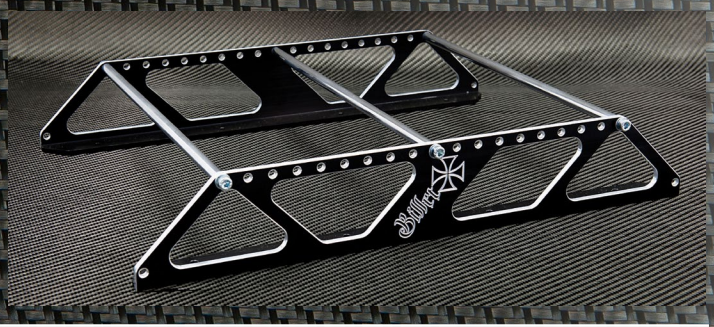
Pris från:
695 kr



LASTRACK

Pris från:
499 kr





STYRHÖJARE

Pris från:
599 kr

BODEN ARENA SUPER-X 2018

Boka in den 2-3 mars 2018 för då är Boden Arena Super-X tillbaka. Tävlingen kommer att köras på Boden Arenas fotbollsplan. Man utökar arrangemanget från förra året och kör i två dagar med mässa, filmvisning och massa andra aktiviteter. Det blir Head2head-tävling på fredagen och stadioncross på lördagen. Den största nyheten är att det blir en särskild damklass både i Head2Head och i stadioncrossen. Den här gången kommer Boden Arena Super-X att vara del av en stadioncrosscup kallad Bothnia Cup. Den består av två tävlingar, den ena är Boden Arena Super-X, och den andra är Stadion Snowcross Oulu som körs i Uleåborg, Finland, den 24 februari. Mer info om tävlingen kommer att läggas ut på www.vikmax.se

Ny chans för skoterklubbar att få del av 100 000 kronor

För femte året i rad kan skoterklubbar ansöka om pengar ur Skoterfonden. Syftet med fonden är att stötta klubbarna och bidra till ett bättre och säkrare skotersverige. Skoterklubbarna kan söka pengar för projekt som främjar skoteråkande, ökar säkerheten eller bidrar till en bättre naturupplevelse. Skoterklubbarna står för en stor del av arbetet med att möjliggöra bra och säker skoteråkning runt om i landet. Medlemmarna lägger ner tusentals timmar ideellt arbete men många klubbar kämpar ändå med ekonomin för att genomföra det arbete som krävs för att hålla leder och utflyktsmål i gott skick. För att stötta klubbarna inrättade Svedea därför Skoterfonden och för femte året i rad kan skoterklubbar nu ansöka om pengar till sina projekt.

– Vi vill att så många som möjligt ska få njuta av skoteråkning och att den ska vara så säker och trevlig som möjligt. För oss är Skoterfonden ett sätt att bidra till att hålla skoterkulturen levande i Sverige, säger Fredrik Lilliehöök, produktchef för snöskoterförsäkring på Svedea.

Skoterfonden har genom åren bidragit till bland annat upprustning av många leder, byggande av nya utflyktsmål, säkrare vägpassager och att göra skoteråkning tillgänglig för fler. Alla skoterklubbar som samarbetar med Svedea kan söka pengar ur fonden och ansökan kan göras på svedea.se/skoterfonden.

Clash of Nations tar paus 2018

Efter noga övervägande tillsammans med samarbetspartners har arrangören för Clash of Nations beslutat att ta en paus. Evenemanget tar ett uppehåll 2018 och siktar på att komma tillbaka starkare än någonsin 2019. För att genomföra ett evenemang av den här storleken krävs hårt arbete av många parter och inför 2018 finns inte de rätta förutsättningarna. Av hänsyn till sina volontärer, samarbetspartners, åkare, besökare och för en fortsatt framtid för Clash of Nations tar man nu ett uppehåll.

Shakopee

Lätt och smidig ”one piece” i coatad textil med tejpade sömmar, triká fleece fodrad. Löstagbara reglerbara hängslen, ventilationsöppningar. Isolerande material vid sits & knä, avtagbar huva. Snölås i benslut & stormcuff med tumgrepp, reflexer. Unisex 2XS–2XL. Ca pris 3 495 kronor, mer information hittar du på www.jofama.se

Emil Ahrling i KLIM-utrustning

Den talangfulla svensken kommer från och med nu att åka i KLIM-utrustning, och vara en del av det berömda KLIM Backcountry Teamet och därmed länken mellan USA och Europa.

Ricoh Theta V

Med 360° video i 4K-upplösning och ljudinspelning i 3D ger nya Ricoh Theta V bokstavligen en ny dimension till dina filmer. Nu kan du fånga allt som händer runtomkring i minsta detalj, och det med en kamera som är så liten att den går ned i en skjortficka. Med sitt diskreta format och enkla hantering har den här avancerade 360°-kameran en mängd användningsområden. Med en betydligt kraftfullare processor kan Theta V filma i dubbelt så hög upplösning som föregående versioner och tack vare hela 19 GB inbyggt minne finns det också gott om plats för både film och foto. Närmare bestämt 40 minuter video i 4K alternativt 130 minuter om man nöjer sig med full-HD. Eller 4800 sfäriska panoramabilder med en upplösning på 14,4 megapixel. För de som vill filma och dela med sig av upplevelsen direkt erbjuder Ricoh Theta V dessutom möjlighet till Live Streaming också i 4K-upplösning. En lika viktig nyhet är att kameran nu även kan spela in ljud i 360 grader, alltså från alla sidor vilket ökar rumskänslan avsevärt. Theta V är utrustad med en inbyggd 4-kanalsmikrofon men har dessutom ingång för tillbehörsmikrofonen Ricoh TA-1 som också ger 3D-ljud, med ännu högre kvalitet. Pris 4 399 kronor, för mer information besök www.focusnordic.se

IDRE

DESTINATIONEN SOM HAR ALLT!

fjällfoto

Snöskotrar/försäljning

0253-20501

Ski-doo & Lynxhallen IDRE

ski-doo · LYNX · ski-doo

Mat & Boende

IDRE BYVÄGEN 30 Restaurang • Café • B&B

Byvägen 30 *0253-20411*

Skoteruthyrning/aktivitet

Idrefjällens snöskoteruthyrning *076-2421619*

Storbo Adventure Camp *076-1070789*

Skoteräventyr i Idrefjällen *070-5687080*

Snowkite Sweden AB *070 4434 111*

Drivmedel/Däck/Livs

Gulf *0253-20112*

Ica Idre bua *0253-20003*

Coop Konsum *0253-20078*

Idre Fordonsservice *073-0616291*

Övrigt

Stråkens EL *070-2953688*

Idre Bygg & Järn *010-4719600*

Fjällsäkerhetskommittén

Harryssons Rörservice *070-5460477*

Jones El *0253-20332*

Kurvans Tyg & Kläder *0253-20503,20504* **Syrran & Jag**

Mats Bygg & Plåt i Idre AB *073-6934007*

Mat & Boende

Rest Lodjuret *0253-20012*

Fjällbädden Drevdagen *0253-24049*

Idregrillen *0253-20580*

Idre Framgården *0253-20009*

AB IdreArne *0253-20000*

Näsets Camping *0253-20036*

Boende/Skiduthyrning

Idrefjällens sport *0253-20308*

BILVERKSTAD Idre Fordonsservice 0730-616291 MekoPartner

IDRE FRAMGÅRDEN

Syrran & Jag Kurvans

NORRA DALARNAS FJÄLLSÄKERHETSKOMMITTÉ

NÄSETS CAMPING IDRE TEL 0253-201 96

SKOTERÄVENTYR I IDREFJÄLLEN

MATS BYGG & PLÅT I IDRE AB

ICA Supermarket Idre Bua www.ica.se/idrebua

Kurvans TYG & KLÄDER IDRE 0253-205 04

Harryssons Rörservice AB

Snowkite Sweden

coop KONSUM

JONES ELSERVICE AB JE

STRÅKENS EL Din Lokala Elektriker Farmvägen 1 790 91 IDRE strakensel.se

IDRE Fjällens Sport

AB Idre Ames

Gulf

STORBO ADVENTURE CAMP SNOW • FISH • HUNT

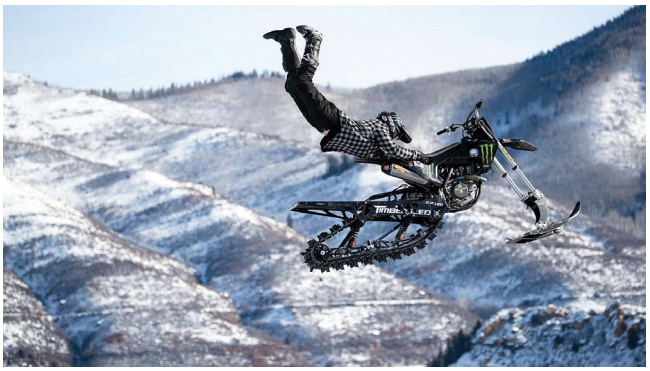
Restaurang Lodjuret

Fjällbädden Drevdagen

IDRE GRILLEN – ALLTID I CENTRUM

Idre BYGG & JÄRN

Idre Fjällens Snöskoteruthyrning



Winter X Games

Går av stapeln mellan 25-28 januari 2018 i Buttermilk Mountain i Aspen Snowmass, Colorado. På skoter kommer man köra freestyle och speed & style. På Snowbike, som kom med förra gången, där körs snowbikecross och best trick. Det betyder att best trick och skotercross försvinner från skoterprogrammet, riktigt tråkigt. Bara att hoppas att de tänker om till nästa vinter och plockar tillbaka de här populära grenarna. Inbjudna åkare på skoter är Daniel Bodin, Heath Frisby, Levi LaVallee, Colten Moore, Joe Parsons, Brett Turcotte, Cory Davis och Willie Elam. Klara på Snowbike så här långt är Heath Frisby, Brett Turcotte och Jackson Strong som ska köra best trick. Mer info om kommande X Games finns på www.xgames.com

NY MEDLEM I TOBE-FAMILJEN

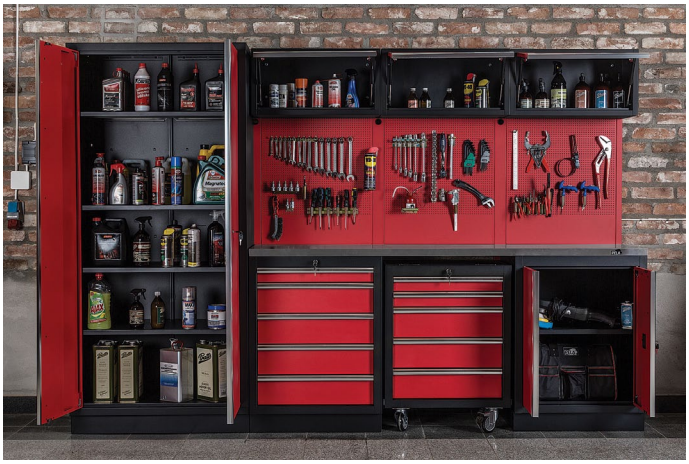
TOBE-teamet utökas med den duktiga friåkaren Kalle KJ Johansson som vi sett köra i flera stora filmer genom åren.

Engagerad pappa

Man kan göra en tårta eller så kan man göra en TÅRTA! Med lite fantasi och en spritsare så kan man göra en födelsedag betydligt roligare. Vi säger grattis till lilla Ricky och hoppas att han fick en trevlig födelsedag. Tummen upp för pappa Ronnie Westlund, sånt här gillar vi.

Garageinredning

Snygg och praktisk garageinredning i nio delar i matt rött- och svartlackat utförande. Sju skåp av helsvetsad konstruktion samt en verktygstavla och bänkskiva, som enkelt monteras till en enda stabil modul. Inredningen har ett högskåp och tre överskåp för maximal förvaring av tillbehör (ett låsbart plåtskåp är exempelvis idealiskt för förvaring av brandfarliga vätskor) samt tre hurtsar för verktygsförvaring. Den stora behållningen är en integrerad verktygsvagn på hjul som kan rullas närmare arbetsområdet. Gedigen bänkskiva i trä klädd med rostfritt stål, vilket gör den lättskött och tålig men också robust att klara ett skruvstäd. Till inredningen hör även en verktygstavla för upphängning av verktyg, ett perfekt sätt att ha verktygen nära till hands ovanför arbetsbänken. Höjd arbetsbänk: 946 mm. Dimension total: 2955x2000x460 mm. Pris 12 499 kronor, mer info på www.verktygsboden.se



Arctic Cat Cup 2018 körs 13-14 januari

Nu är det klart med datum för Europas största och världens äldsta skotercrosstävling Arctic Cat Cup. 2018-års upplaga är den 46:e tävlingen, vilket betyder att den arrangerats varje år sedan 1973. Anmälan på plats till Arctic Cat Cup görs fredag 12 januari och sedan körs kvalen lördag 13 januari och finaler söndag 14 januari. Klasser som körs är Ungdom 12-14, Ungdom 14-16, Dam Stock, Stock och Open. Det kommer inte att köras någon knatteklass på Arctic Cat Cup, utan istället kommer Östersunds SSK göra en större satsning med separata knattetävlingar. Gå in på www.arcticcatcup.se för mer information.

KGK Motor väljer Svedea

Som ny partner för alla sina märkesförsäkringar på den svenska marknaden väljer KGK Motor Svedea. Försäkringarna kan tecknas vid köp av en ny eller begagnad motorcykel, båtmotor, båt, snöskoter eller ATV. KGK Motor, som står bakom den svenska försäljningen av varumärkena Suzuki, Arctic Cat, Access Motor, Hisun, Gas Gas, AMT och Capelli har ingått ett långsiktigt samarbetsavtal med Svedea gällande märkesförsäkringar för generalagentens varumärken inom båtmotorer, båtar, motorcyklar, ATV och snöskotrar. Att vara en del av de branscher man verkar inom är en uttalad strategi hos Svedea. Därför samarbetar man med klubbar och andra branschorganisationer men också med tillverkare, generalagenter och återförsäljare där man på kort tid skaffat sig en stark ställning. Samarbetet med KGK Motor befäster Svedeas position ytterligare.

MUD AND SNOW

0250 - 717 77 "CHALLENGE EVERYTHING" MUD AND SNOW.SE

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

FÖLJ OSS PÅ

Grilla med stil

Alla borde ha en tam laserman som skär ut allt mellan himmel och jord med enkelhet och precision.

I ett första skede hade denna skapelse originalaxlarna kvar. Men då hjulen inte rullade så fick den lyftas runt med lastmaskin vilket var för krångligt. Samtidigt ville jag också få plats med en Muurikka vilket gjorde att vi fick konstruera om denna grill.

Vårt utgångsobjekt var utan tvekan riktigt genomrutten och bortom all räddning.

Motorn skars bort och lyftes ur med lastmaskin.

Att grilla är troligen mer en skyldighet än en rättighet då det knappast finns något som är mer avslappnande än just detta.

Av: Björn

Tillhör du den där kategorin av människor som grillar flintastek på engångsgrill? Om nu så är fallet, sluta läs, följande fem minuter är totalt bortkastade i ditt i övrigt meningslösa liv, jag lovar dig. Du kommer aldrig förstå tjusningen med detta reportage i alla fall. Man kan grilla, och så kan man GRILLA. Jag väljer det sistnämnda sättet alla dagar i veckan då jag verkligen vill göra mitt bästa då det gäller att få till det där köttet på absolut bästa tänkbara sätt.

Jag vill samtidigt som jag grillar också känna mig nöjd med atmosfären vilket är svårt att uppnå med en vanlig gasgrill placerad på verandan eller altanen. Jag vill kunna göra en schyst entré med min grill samtidigt som jag vill kunna underhålla matgästerna på ett ståndsmässigt sätt. Jag vill ha ett rullande kinderägg som innehåller nånting roligt och en överraskning på samma gång. Samtidigt ska grillen vara portabel så att jag kan ta med den överallt. Jag vill kunna sladda in hos grannen, eller varför inte ta med den ut i skogen, eller ner på stranden? Jag vill kunna ta med den överallt utan att bryta ryggen av mig samtidigt som jag vill kunna grilla och wooka saker på ett snabbt och enkelt sätt. Sagt och gjort, det var väl bara att sätta igång med det hela.

Grunden till mitt bygge är en Opel Olympia från 1953 och du kanske tycker att det är ett jäkla tilltag att slakta en sån fin klenod. Kombinationen av att den var i så dåligt skick att den säckade ihop när jag öppnade ena dörren och att en renoverad dito kostade 40,000 kronor på Blocket fick mig att gladeligen sätta skärbrännaren i den utan att tänka två gånger. Tigersågen, vinkelslipen och skärbrännaren gick varm då jag gröpte ur hela bilen och endast sparade ytterskalet. Detta kortades sedan ner i lämplig längd för att passa på en timmervagn från Leja. Ett järnskelett svetsades på insidan så att hela strukturen blev stabil och sen var det bara att försöka få plats med det jag ville ha med mig på mina grillutflykter. En stor Muurikka placerades i mitten av bilen och en kolgrill svetsades ihop och placerades i fronten. Dessa två stek- och grill-prylar täcktes sen över av en förlängd motorhuv som fästes med gångjärn i bakkant och som nu assisteras av tre gaskolvar för att hålla sig uppe. Skuffen fylldes med en Boombox som kan spela musik via Bluetooth, en rökmaskin, ett 12-voltsbatteri och en 12-voltsladdare samt lite discoljus. Jag behöver 220-volt för att alla saker ska fungera samtidigt vilket inte är något problem när man grillar och festar hemma på tomten, men kräver ett elverk om man är i skogen.

Nu kan man grilla, spela musik, köra med rökmaskinen och blinka med discoljuset samtidigt som man svalkar sig med någonting uppfriskande av valfri sort. Det bästa är att denna skapelse kan dras bakom en fyrhjuling och en snöskoter dit man vill ha den, sommar som vinter. Helt kanon och jag kan inte riktigt förstå hur jag kunnat leva en enda dag utan denna skapelse. Jag förstår att du är avundsjuk då jag också skulle varit det om jag var du!

Hjulhusen kläddes i aluminium för att däcken inte brinna upp då man grillar och steker.

Jag är böjd att hålla med om att man gjorde snyggare bilar förr. Denna Olympia har utan tvekan den snyggaste grillen av alla Oplar.

När vi väl måttat klart så täckte vi över allting med motorhuven som fick förlängas och kläs med plåt. Ett par svetsgångjärn i bakkant ser till att den går att öppna och stänga.

Kortningen blev perfekt då vår grill nu ser väldigt proportionerlig ut.

Ett stålskelett svetsades samman mellan timmervagnen och Opel-skalet.

En första måttanpassning för att se så att allt får plats.

Lite böjda armeringsjärn under plåten ser till att de smäckra karosslinjerna verkligen framhävs.

Skuffen börjar ta form och man kan även skymta början till en isolerad kyl till vänster. Denna ska fyllas med is och förses med ett lock såklart.

Team Fjollträsk

Vissa människor är antingen bosatta eller födda på helt fel ställe. Eller är det precis tvärtom?

Av: Den där Björn

Vissa gånger så känner man rent instinktivt om någon spelar en roll eller är på riktigt. Ta den där Gunilla Persson i Hollywoodfruar tillexempel. Hon verkar vara totalt spritt språngande galen och alldeles fantastiskt mycket på riktigt. Respekt. Tittar vi vidare på en sån där osannolik person som Gustav Fridolin som ena sekunden påstår sig vilja rädda jorden, men när han tror ingen ser, flyger mellan Arlanda och Bromma så att alla kaniner, jordekorrar och fåglar blir förgiftade, inser vi ju att han är en rollspelare. En mupp, en fejk, en oärlig människa och inte på riktigt med andra ord.

Jag avskyr falskspelare lika mycket som jag gillar äkta människor vilket för mig osökt till en alldeles speciell person jag lärt känna för ett bra tag sedan. Han och hans vänner är extremt malplacerade i sin omgivning, men samtidigt extremt äkta. Jag talar naturligtvis om Team Fjollträsk. Detta gäng med sin tydliga ledare har med möda utövat sin hobby i de sydligare delarna av Sverige ett bra tag nu. Ja sydligare för oss som bor där det finns snö. Team Fjollträsk håller förvånande nog till i Åkersberga några mil norr om Stockholm. Här träffas man för att mecka, hänga, snacka skit och framförallt köra sina älskade Ockelbomaskiner. Just det. Dessa gossar har snöat in på Ockelbo från dag ett och även om det står en och annan veteranare med ett annat namn på huven i garaget så är det just Ockelbo som gäller.

Detta gäng samlas när det finns snö på backen och gör då sitt bästa för att göra trakten runt Åkersberga lite osäkrare med sina oreanga maskiner.

Mekar mer än gärna

Rickard "Jägarn" Gerdlöf som ledaren heter i detta gäng har ett gäng av klubbkompisar som delar samma väst. Västtrycket ger ett tydligt budskap om vem som styr de flera kilometrar av skoterleder till omgivningen och eventuella andra skotergäng som skulle irra sig in på deras område. Dagen till ära så har klubbrodern Fredrik Pedersen dykt upp för att tillsammans representera Team Fjollträsk. Ni som kört CBR eller CanonBallRun med oss vet vilka dessa killar är och att detta gäng sällan tar sig till den första myren på resan innan någon av deras maskiner havererar i ett rökmoln. Sällan har vi förvånats över den lycka som då sprider sig i hela teamet, eftersom de tycker att mecka ute i fält tydligen är halva grejen med skoteråkningen. Vi har förvånats över mängden verktyg och reservdelar detta gäng fått med sig under vår årliga veteranträff och vi är ännu mera förvånade över att de år efter år verkar mecka sig fram hela vägen till Älvdalen innan de alltid anländer sist. Skitiga, frusna, hungriga och extremt lyckliga, glada och trevliga. Man inser då att vi alla har vårt alldeles egna sätt att njuta av skoteråkningen.

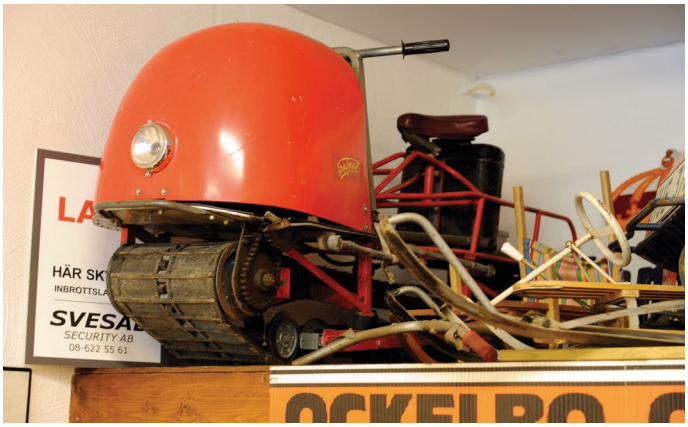
Kör en nio-hålare

Under vårt besök i Åkersberga blir vi vallade runt på ägorna. I det stora dubbelgaraget finns det massor av såna där prylar som vi alla gillar på ett eller annat sätt. Här finns allt från gamla Shellskyltar, bensinpumpar, veteranskotrar-, bilar och mopeder, samt en massa annat som vi alla uppskattar. Det dominerande och genomgående temat är naturligtvis Ockelbo med allt vad det innebär. Vi hittar massor av olika Ockelbomodeller men också gamla reklamskyltar, overaller och allt annat som hör detta märke till. Vi inser att det måste ha tagit en ansenlig tid att samla ihop all denna memorabilia och vi uppskattar detta. Faktum är att Jägarn bor precis rätt i landet då det gäller att fortfarande kunna fynda fräscha veteranskotrar som fortfarande är i skapligt skick. Var då tänker du? I skärgården säger då jag. Man måste ju faktiskt kunna transportera sig mellan öarna även på den kalla årstiden vilket gör att det finns massor av sparsamt använda maskiner som levt sitt liv på isen och därmed fortfarande är i bra skick. Men det är inte bara att åka ut i skärgården och fynda. Även om många av skärgårdens maskiner har levt ett lugnt liv på isen så har inte alla förvarats korrekt och därmed blivit uppätna av rosten då den saltiga atmosfären mer än gärna gnager i sig en och annan snöskoter om detta bjuds. Detta till trots så har Rickard och Fredrik byggt upp en imponerande samling av gamla svenska järn som nu har det bra i garaget med sedvanlig luftning när underlaget tillåter detta.

–Jag bor ju precis bredvid golfbanan vilket är helt perfekt då jag kan köra en 9-hålare emellanåt. Avslöjar Rickard

En trevlig Crescent MCB från 1975 skäms inte heller den för sig. Trots att det inte är en Ockelbo.

I Fjollträsks högkvarter så samsas all slags nostalgi, med en överhängande del av Ockelbomaskiner av olika modeller. Ett paradis med andra ord.

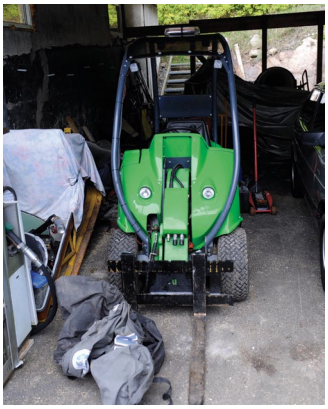


Vad i hela friden är detta? Snöped heter skapelsen som tillverkades i Lycksele i ca 75 exemplar under åren 1965-67 av Karliverken.

Du vet väl att en Ockelbo Laser egentligen är en Skiroule. Ockelbo köpte denna konkursdrabbade tillverkare från USA och tog in runt 400 av dessa maskiner.

Erotik på hög nivå. Såklart hittade vi en gammal snusktidning i hatthyllan på PV:n.

Visst kör man vattenskoter i detta gäng och då snackar vi värsta sorten. I bakgrunden skymtar en Ford Granada i nyskick och det vore konstigt annars eftersom detta exemplar endast rullat 784 mil.



Jag vill väl inte direkt verka störig. Men när Rickard påstod att denna gröna skapelse var en lastmaskin, så fick det vara nog. En lastmaskin är gul och har minst siffrorna 90 efter bokstaven L.

Det är lätt att bli lite tankad när man besöker Rickard. Tummen upp för detta besök.

Överallt hittar vi riktigt roliga nostalgiprylar.

som tydligen inte läst terrängkörningslagen.

Rollspel

Jägarn och Fredrik är utan tvekan två norrlänningar som fötts på fel ställe. Jägarn som är gammal BMX- och downhillförare verkar definitivt ha hittat hem i och med sin nyfunna hobby som han lever fullt ut.

– Jag glömde ju säga att min stora förebild har varit serien Pistvakt och att jag har haft den stora äran att ha blivit "västsvåger" med Olle då vi har bytt västar med varandra. En stor dag i mitt liv.

Jag ägde just en av " pistvaktskotrarna" som Gummi-Benny från Ockelbo hade tillverkat för inspelningen av tv-serien som reservskoter. Just denna var aldrig med i filmerna men den tillverkades i alla fall till detta ändamål. Jag sålde en Ockelbo 600 på Blocket och då ringde Erik Lundman från Piteå som då berättade om sin "Sounalinen Pist-Vakt edition lastbil" som skulle ha premiär i Fjolltäsk. Han behövde en Ockelboskoter till detta ändamål och jag tror vi pratade i över en timme. Jag råkade berätta att jag hade Pistvaktsmaskinen och det ena ledde till det andra och kom vi överens om att han fick köpa den då jag tyckte att den kommit till rätt forum.

Så på den stora dagen i Fjolltäsk på "Stockholm Truck Meet" fick jag äran att hjälpa Pistvakts-Olle att göra entré på skotern då Erik Lundman hade bjudit in honom. Avslutar Jägarn som efter denna dag med Olle och Erik är riktigt insnöad på Ockelbo och allt som hör detta anrika märke till.

Efter mötet med Rickard "Jägarn" Gerdlöf och Fredrik Pedersen så vet vi att det finns hopp för stockholmarna då dessa två väger upp mycket av det dåliga med denna landsända.

En sak till. Om Jägarn skulle köra någon form av rollspel med sin fru. Skulle då Jägarn vara Pistvakts-Olle? Och vem skulle då fru Gerdlöf vara? Eva-Lena? Skicka en bild vettja. Bara en tanke!

Visst finns det hojt och öl i garaget även om Rickard mest dricker Zingo.

Det råder ingen tvekan om vad som ligger dessa grabbar varmast om hjärtat, och då är det nog mest Ockelbo som jag syftar mest på.

Visst blir man lite glad av en Rajd? Svart och guld är för övrigt tidstypiskt och helt i linje med Ronnie Petterssons Lotus. Saab Aeron är för övrigt också den på god väg att bli en veteranare med nostalgiska vibbar.

Då man gärna besöker diverse nostalgievenemang på sommaren så finns även någon moped i samlingen. Jägarns och Fredriks maskinpark är imponerande och beviset på att det kan bli folk av stockholmare också. Det här är ett litet axplock av några av deras nostalgimaskiner.
Ockelbo 380, 290 ss, 300, Trioman -75, Turist -68, Ockelbo Wankel, Lynx 40, Aktiv 600, Svalett Moped -56, Laser -84, Crescent MCB -75.
Ett antal Snöpeder (tidigt 60-tal) från Lycksele, Volvo PV -53, -56, Ford Granada med 784 mil på mätaren, Saab Turbo, och mycket mer. Eventuellt är en Ockelbo 200 på ingång! Är du sugen på att veta mer om dessa udda personer så är det bara att följa dem på Facebook. Knappa bara in Team Fjolltäsk på Fejjan så hittar du dom.

I alla klubbar av rang så har medlemmarna väst. Just denna klubb har dock skötsamma och snälla medlemmar som alltid är trevliga.

Säga vad man vill om Jägarns jazzskägg, men maken till trevlig kille får man leta efter. Han är helt klart Åkersbergas svar på Olle i Pistvakt.

Fredrik är också han smittad av Ockelboflugan och har också han en betydande Ockelbosamling.

Barocook

Barocook är en unik koncept som gör att man kan laga/värma mat och dryck utan eld, el eller gasol! Hemligheten är en separat värmepåse som består av mineraler och sand, när man tillför vatten aktiveras innehållet i påsen och den alstrar värme. Efter 10 min är det över +80C i matlådan, termosen eller den den specialdesignade Barocook-muggen som du också kan inhandla.

Barocook kan användas utomhus i alla tänkbara väderlekar, inomhus, i bilen, i båten, i tältet eller på snöskoterfärden. Påsarna tar liten plats och väger nästintill ingenting. Du stoppar helt enkelt ner påsen i kärlet där du har din mat. Maten ångkokas och du behöver inte sitta och lurpassa på maten eftersom den bränns inte fast! Detta måste vi titta närmare på i en regelrätt test under vintern. Vi återkommer.

Barocook mugg för förvaring och uppvärmning 280:-
Barocook matlåda för förvaring och uppvärmning 412:-
Värmepåse till mugg 10 pack 158:-
Värmepåse matlåda 10 pack 158:-
Priserna kan variera lite runt omkring i landet!

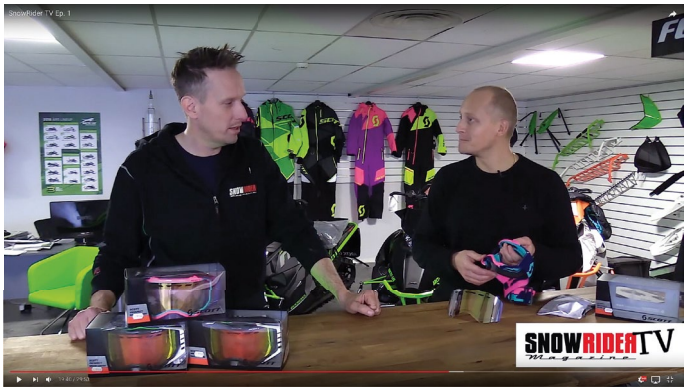
Mer information om dessa produkter samt återförsäljare på www.barocooksweden.se

SnowRider TV

Det är ganska normalt att inte få nog av oss. Det är också ganska normalt att du vill se mer av oss. Naturligtvis finns vi som rörliga bilder också!

Du har väl uppmärksammat att vi numera finns som rörliga bilder på Youtube? SnowRider TV har dragit igång i samband med Skoterns Dag och vi försöker att leverera ett program i veckan. Våra program finns på vår Youtubekanal som du också kan prenumerera på utan kostnad, du hittar oss också på Facebook och på vår nya hemsida snowrider.se. Enklast är väl att komma åt alla program genom att knappa in www.snowrider.se i din telefon eller dator och därmed välja och vraka bland de program som nu finns ute. SnowRider TV kan innehålla egentligen vad som helst och riktar sig till killar och tjejer som gillar skoteråkning och allting runt omkring, motorer, mekanik, verkstad, bilar, boende, resor och allt annat som kan vara intressant. Många av oss skoteråkare har ju närliggande intressen som vi också kan snudda vid om andan faller på. SnowRider TV handlar alltså inte bara om snöskotern som fordon, vi försöker täcka allting. Här kan alltså allt hända.

Vill du se något speciellt eller har en programidé, tveka inte att låta oss få reda på detta då. Maila bjorn@snowrider.se för att ventilera dina tankar.



Ski saver
DESIGNED IN SWEDEN

SKISAVER Flex®
Den ultimata Skisavern

Nästa generation Skisaver är här. Med Nya Skisaver Flex kan du lätt anpassa Skisavern efter just din skoter. En och samma Skisaver oavsett skidtyp.

www.skisaver.se

Rör-notcher

En fantastisk kompis i garaget

Bild & påhitt: Björn F

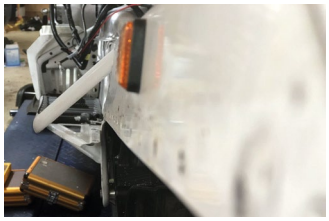
Det finns en del heliga stunder här i livet. En del tycker att Tips-extra, Bingolottokvällen eller semesterveckorna är några av dessa stunder man njuter fullt ut. Personligen slappnar jag av något oerhört i garaget och jag längtar verkligen dit när jag är mitt uppe i ett schysst projekt. Samtidigt hatar jag att vara där om jag måste göra någonting jag inte gillar som att byta koppling på en Golf eller laga ett rosthål nära bensintanken på en Volvo 940. Med kvalitetstid i garaget så menar jag roliga projekt där man på något sätt förfinar, förbättrar eller förädlar någonting efter eget tycke och smak. Jag meckar med allt från hojar, raggarbilar, fyrhjulingar och snöskotrar. Vissa saker är roliga, andra inte. Just nu så håller jag på att färdigställa vårt gamla 174"-projekt eftersom jag inte var nöjd med resultatet. Naturligtvis ska ni få se vad som händer där, men jag ska för ovanlighetens skull göra klart det hela först för att sedan presentera det i SnowRider, samt SnowRider TV.

I detta bygge så ska vi gå igenom alla olika steg, men jag tänkte visa er en fantastisk produkt jag hittade på nätet. En rörnotcher. Denna apparat gör att du på ett enklare sätt kan forma ett rör som ska anslutas till ett annat rör på ett snyggt sätt. Du kan sedan svetsa runt denna skarv utan att behöva bygga upp en glipa med svetsen. Vi återkommer i nummer fyra med vårt 174"-projekt som nu får sig en omgång till för att fungera bättre och mer tillförlitligt.

Det kanske känns igen att man måste borra bort en del popnitar innan man kommer åt att modifiera eller byta ut saker på en snöskoter. Allt som oftast så snurrar popnitarna i sitt hål. Detta råder man bot på genom att sätta saker och ting i spänn. Gärna med en skruvmejsel.

Konstigt nog har hela bakdelen på vår projektmaskin tagit mycket stryk. Inte nog med att tunneln är deformerad, plåten för bakflärpen har också sett sina bästa dagar. Låna aldrig ut en skoter till någon från Malung.

Vårt projekt ska slutföras på ett korrekt sätt och detta innebär nu en jäkla massa jobb. En helt ny bakdel konstrueras just nu och därför tillverkas en ny lyftbåge i materialet Docol R8 rör.

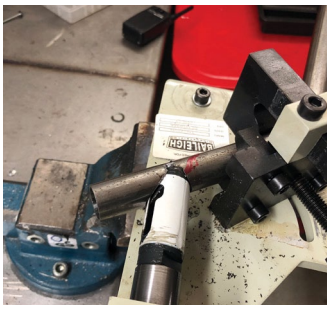


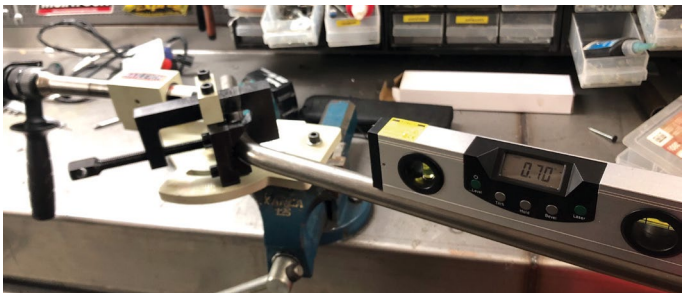
Hela bakre chassit på vår maskin har dels spruckit men också blivit deformerat, vilket vi inte gillar. Det är bara till att borra bort alla popnitarna och ersätta detta med någonting lättare och starkare och kanske svartare. Mer om detta i nummer 4 av SnowRider.

Ska man jobba med rör så är det alltid bra att ha en svarv till hands för att vara helt säker på att alla röränder är raka för snyggaste anslutningar.

Docol R8 rör är extremt starka och lätta samtidigt som de går att böja. Dessa rör används till vardags bland annat i olika dragracingbyggen och är någonting utöver det vanliga. Dessa rör går att beställa på www.meracing.com.

När du väl listat ut i vilken vinkel du vill såga ditt rör så är det bara att göra det. Se till att använda lite smörj för att spara hålsågen.

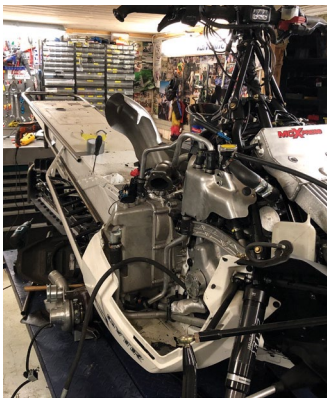




En rörnotcher borde alla ha och dessa finns i massor av utföranden. Denna är en hobbyvariant och lämpar sig för amatörer som mig. Just denna heter Baileigh TN-210 H och tar rör upp till 50 mm. Jag hittade den på Södermalms Maskin AB i Sköndal och den kostade runt 3000 spänn. Det finns billigare varianter.
Tillkommer gör sen diverse olika hålsågar för olika rördiametrar.

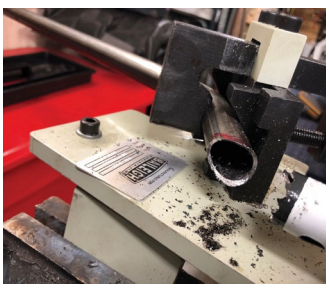
Alla borde ha ett digitalt vattenpass hemma i garaget för att hålla koll på alla vinklar. Framförallt om du ska göra två speglade konstruktioner på varje sida av snöskotern. Då kan du hålla koll på att det blir likadant på höger och vänster sida. Ett schysst digitalt pass för hobbybruk kostar runt 600 spänn. Vi hittade vårt på www.smaskin.se.

Som någon form av magi så får du helt plötsligt ett rör som kan anslutas till ett annat rör med en fantastisk passform på nolltid. Nu kan man sammanfoga dessa två med en snygg svets utan att behöva bygga upp några glipor med svetsen. Kanon.



Projektet lever vidare och vi ska nu göra om det som blev dåligt och förhoppningsvis avsluta med en perfekt maskin.

Snittet blir fantastiskt bra och betydligt snyggare än vad du skulle lyckas göra med en vinkelslip.

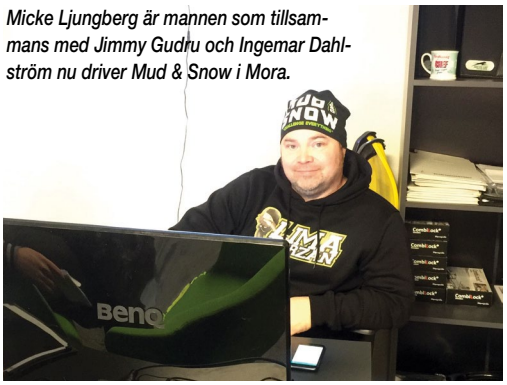


Bra ställen att hitta bra saker på
www.sodermalmsmaskin.se
www.meracing.com.
www.smaskin.se

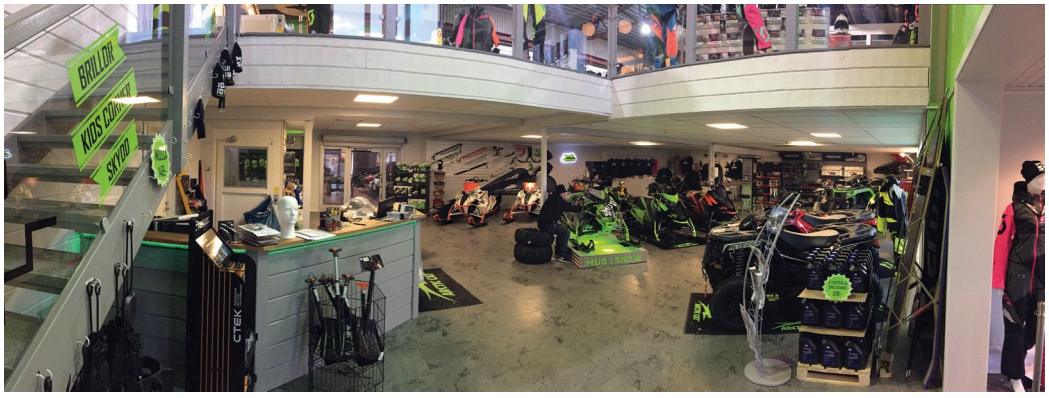
Mud and Snow

Vad händer när tre snöskoterprofiler slår sig samman? Mycket, är svaret.

En fotobakgrund där barnen kan posera på en gammal Kitty Cat.



Micke Ljungberg är mannen som tillsammans med Jimmy Gudru och Ingemar Dahlström nu driver Mud & Snow i Mora.



Två våningar med handikapphiss upp till den övre gör att alla kan känna sig välkomna hit.

Såklart är det förbjudet att mata vildkatten.

Butiken känns riktigt genomarbetad trots att de precis öppnat.

Micke Ljungberg är en gammal medarbetare till oss på SnowRider och vi har gjort mycket tillsammans genom åren. Micke är för en del av er känd för att ha gjort Europas första bakåtvolt med snöskoter för dryga tio år sedan.

Micke har drivit sin Arctic Cat butik några år nu och ville steppa upp det hela genom att utöka både butiksyta och omsättning tillsammans med sina två nya delägare i form av Jimmy Gudru och Ingemar Dahlström. Jimmy känner många av er igen som ägaren av Lofsdalens Lägergård och Ingemar är mannen som äger bland annat företaget Mora CNC produkter.

Tillsammans storsatsar nu dessa tre med nya stora lokaler på första parkett bredvid Mc Donalds i Mora. Man säljer Arctic Cat snöskotrar och fyrhjulingar och har massor av utrustning och kläder hemma.

Man har också valt att satsa på Fogelstas vagnsortiment och reservdelar vilket tar upp en hel del plats av ytorna. Massor av snöskoterfolk passerar Mora vintertid och det har blivit som ett naturligt stopp vad det gäller tankning och ätning vid Mc Donalds stora parkering vilket grabbarna bakom Mud and Snow uppmärksammat. Därav beslutet att ha kvällsöppet till 20,00 på torsdagar under snöskotersäsongen för att kunna serva de kunder som passerar efter de sedvanliga öppettiderna. Denna service tillsammans med ett stort sortiment av remmar, tändstift och några andra utvalda storsäljare till alla snöskotermärken ska locka in kunderna dessa kvällar. Du ska alltså kunna passera Mud and Snow på väg till snön och slinka in här för att handla upp dig på några remmar eller vad du nu behöver, oavsett vilket märke du sitter på för tillfället. Här står kaffepannan alltid på och önskan finns att just dessa kvällar ska samla alla skoteråkare som söderifrån passerar Mora på väg uppåt. Vi tror på idén och vet att många saknat denna service i ett sånt skoternav som just Mora är för långväga skoterresenärer, framförallt söderifrån. Vi önskar såklart Mud and Snow med Micke, Ingemar och Jimmy bakom rodret, lycka till.

Som om det skulle behövas. Kika in själv, eller slå dom en signal på

0250-717 77 eller varför inte kolla in dom på Facebook eller på www.mudandsnow.se där dom såklart också finns.

TAR DIG TILL ÄVENTYRETS BÖRJAN

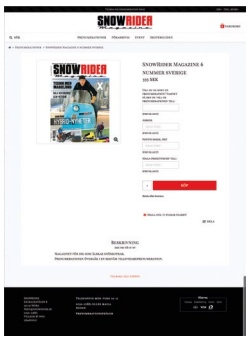
En specialanpassad serie från Fogelsta för dig som kör snöskoter. Helsvetsade med varmförzinkat chassi, allt för att tåla tuff användning. Säkrare transport med flera invändiga bindöglor och alla släp kan eller har utrustats med tippfunktion. Utrusta din släpvagn med flera olika tillbehör.

FOGELSTA
PART OF BRENDERUP GROUP

Julklappstips!

Mössa med LED-belysning

Lampan har upp till 4 timmars batteritid och kan lysa i tre olika styrkor (max. 120 lm). Laddas direkt via USB och tas enkelt ur när det är dags att tvätta mössan. Finns i svart och grå. Pris 100 kronor, mer info på www.kjell.com



SnowRider Prenumeration

Den perfekta julklappen till dig själv eller någon du vill ge bort en present till. Bara att gå in på www.snowrider.se och fylla i dina uppgifter och välj om du vill ha 6 eller 12 nummer, betalning genomförs smidigt genom Klarna.
MAILA PÅ PREN@SNOWRIDER.SE OM DU VILL HA ETT PRESENTKORT EFTER DITT KÖP.

GoPro Hero6 Black

Nya kameran har samma storlek som GoPro Hero5, så alla dina tillbehör passar. Kamerahuset är vattentätt ner till 10 meter utan extra hus, frontfiltret är utbytbart och givetvis finns röststyrning. Kameran är förprogrammerad med ett antal enkla röstkommandon för att underlätta start/stopp i situationer där du måste ha händerna fria. Den nya egenutvecklade GP1-processorn gör GoPro Hero6 effektivare och mer kraftfull än föregångarna, vilket ger dig en bättre bildstabilisator, bättre mörkerprestanda och möjligheten att spela in 4K i 60 bilder per sekund eller Full HD video i 240 bilder per sekund. Det gör att filmer kan spelas upp i 10x slow motion i det som för några år sedan var max upplösning. Den förbättring som de flesta kommer att gilla mest är att Hero6 har gått från 2-axlig till 3-axlig bildstabilisering. Det gör att kameran levererar skakfri filmning även då den inte är monterad på en gimball. Wifi'n har uppgraderats till 5gHz vilket ger en snabbare överföring till din smartphone och surfplatta. Genom QuikStories kan du automatiskt skapa färdigklippta filmer från din GoPro Hero 6 med hjälp av din smartphone eller surfplatta. Pris 5 799 kronor, för mer information besök www.gopro.com

NYA KLIM F5

Åkar feedback, testdata och avancerad teknik är integrerade i denna revolutionerande hjälm. Kombinationen av extremt låg vikt, smart ventilation och nästa generation säkerhetsegenskaper gör att KLIM's nya F5 utmärker sig. Den ger maximal användarkomfort hela dagen, även under de mest krävande förhållandena.

- *Det mest effektiva ventilationssystemet: 18 inloppsöppningar och 8 utloppsöppningar, vilket säkerställer optimal värmeavledning vid vilken hastighet som helst och även när du står still.*
- *Stort, brett synfält som ger bra utrymme för goggles.*
- *Högkvalitativt komfortfoder: Antimikrobiella och antibakteriella textilier.*
- *FID-LOCK STRAP lås: ett magnetlås som gör det enkelt att sätta på och ta av hjälmen.*
- *Nackskyddskompatibel.*
- *Tack vare innovativ designteknik och högkvalitativa material, kan ECE-teststandarder lätt mötas.*

Hjälmen finns i 4 attraktiva mönster (orange, svart, grön och röd) i storlekar från SM till 3XL. Pris 4 999 kronor, mer information på www.klim.com

RYGGSÄCK SLEDSTORE

LAPONIA 20 L

Laponia är en rejäl och stilren ryggsäck. För att hållas plats oavsett hur mycket det hoppar och studsar, har den försetts med både höft- och bröstbälte. Eftersom man oftast vill ha med sig en del prylar på skoterturen har den utrustats med ett flertal olika fickor och fack, som hjälper dig hålla ordning på grejorna. Det slitstarka tyget är både rejält och vattenavvisande. Ryggsäcken har metallspännen och vajerförstärkt bärhandtag.

- *Fack för spade*
- *Ventilerat ryggparti.*
- *Vadderade axelband.*
- *Rejäla metallspännen.*
- *Bra gummerad undersida.*
- *Förberedd för vätskesystem.*
- *Extra låsningsclips på höftbältet.*

Pris 499 kronor, mer info om ryggsäcken finns på www.sledstore.se

PORTABEL SMÅDELSTVÄTT
FÖR ER SOM SKRUVAR MYCKET.

Smådelstvätten är det perfekta portabla hjälpmedlet för att snabbt och effektivt ta bort fett, smuts och olja från smådelar och verktyg när man är på språng. Tvätten placeras på en hink innehållande rengöringsmedel och med hjälp av en cirkulationspump skapas flöde (20 liter/minut) till tvättens borste. Den portabla smådelstvätten är 31 centimeter i diameter och har en 1,2 meters slang. Pris 449 kronor, mer informations finns på www.verktygsboden.se

Nordic Pocket Saw

Är utvecklad för att göra ditt friluftsliv enklare och mer njutbart, klarar hård användning under tuffa förhållanden och extrema temperaturer. Den 65 centimeter långa kedjan av värmebehandlat högkarbonstål har dubbla sågtänder på varje större länk vilket ger effektiv och ryckfri sågverkan i båda riktningar. Kraftiga nylonhandtag tillgängliga i tre olika färger (röd, orange och grön) ger bekvämt och säkert grepp även när de är blöta. Ett praktiskt fodral gör att du lättomkomligt kan bära den i ditt bälte eller packa ner den i ryggsäcken. Enkelt uttryckt, ett kraftfullt redskap för krävande friluftsäventyr under tuffa förhållanden.

- *Kraftfull och slitstark.*
- *Handdriven i fickformat.*
- *Idealisk för överlevnad.*
- *33 skärlänkar.*
- *Effektiv sågverkan i båda dragriktningarna.*
- *Den täta placeringen av skärlänkarna genererar ett jämnt och friktionsfritt arbete.*
- *Ledad endast i ett plan och kan därför aldrig kantra under pågående arbete.*
- *Skärlänkarna är kraftfulla och anpassade för att såga genom trä av olika slag och grovlekar.*
- *Återanvändbar då skärlänkarna kan vässas.*
- *Kommer med fodral i nylon.*

Pris 499 kronor, mer information om sågen finns på www.nordicpocketsaw.com

SNOWRIDER HODDIE

Lagom till jul har vi tagit fram en ny stilren SnowRider hoddie, gå in på www.snowrider.se och beställ till familj och vänner. 699:-

FXR REMOVABLE LINER

Smidigt foder som passar till alla monos oavsett märke. 180g Thermal Flex foder. F.A.S.T (flytmembran). YKK dragkedjor, partier med stretch. Pris 1 195 kronor, mer information på www.fxrracing.com

TA FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER

HOS: SNOWRIDER Magazine

Behöver du eller någon i din närhet ett förarbevis för snöskoter så finns det flera datum satta för denna tvådagarskurs i vinter. Gå in på www.snowrider.se för mer information och bokning, betalning genomförs smidigt genom Klarna.

Lofsdalen
27-28 december 2017

Mora
6-7 januari 2018
13-14 januari 2018
10-11 februari 2018
17-18 februari 2018

STERYFRESH

Du torkar och ozondödar det mesta med Steryfresh, själva enheten är stabil och välter inte i första taget. Den dödar all odör och torkar handskar, strumpor, skor, hjälmar och egentligen allt annat som du kan trä på de båda ”stolparna” eller ställa på de tillhörande plattorna. Steryfresh har två olika lägen. Ett där man med hjälp av Ozon tar död på all slags lukt på ett väldigt effektivt sätt. Det andra är ett torkläge där man med varmluft torkar allt som är blött. Båda dessa lägen är timerstyrda och man väljer själv hur länge och mycket man vill torka och luktdöda sina blöta produkter. Pris 1 495 kronor, mer information om Steryfresh hittar du på www.steryfresh.se

Modshop -Lever som de lär

Man märker när ett företag poserar för att utge sig för att vara någonting man inte är, eller är äkta. Modshop i Arvidsjaur är helt klart det senare då man verkligen lever som man lär.

Text&Bild: Den där Björn

Kärt barn har många namn och för att reda ut en del frågetecken så kan vi väl först och främst konstatera att NTC eller Norrlands Teknik Center är bolaget bakom nätsuccéer som modshop.se och fxrshoppen.se. Både dessa sajter är stora i sitt slag och lockar nätköpare från alla delar av landet då man har det mesta hemma på hyllan för snabba leveranser. Fördelen med internet är att man inte behöver ha huvudkontoret mitt i smeten utan kan ligga egentligen varsomhelst. Nu ska vi väl ändå inte påstå att Arvidsjaur ligger varsomhelst, men vi kan väl i alla fall vara ense om att det finns centralare platser. NTC kanske förknippas med Yamaha vilket är helt rätt. Man har nämligen sålt snöskotrar här sen 2005 men valt att sluta med det för att istället helhjärtat satsa på sin kärnverksamhet som är att förse sina kunder med kläder och fullständig utrustning samt alla tillbehör för snöskotern.

- Vi upplevde det som att folk trodde att vi bara sålde Yamahaprylar här och inte ens tyckte att det var lönt att komma in och fråga om vi hade prylar till deras maskiner också. Vi säljer fortfarande resten av Yamahas sortiment, men just snöskoter har vi slutat sälja, säger Mattias Jonsson som är en av delägarna.

Just ja. Ägarna. Idag heter killarna bakom detta företag Magnus Wännman och som vi nämnde Mattias Jonsson. Båda engagerade skoteråkare som vet vad som fungerar och inte fungerar vad det gäller olika modifikationer.

Om vi ska snacka Modshop så är det grenen i företaget som helt klart är intressantast. Modshop.se är idag en webshop där du kan köpa Skinz sortiment varav en hel del finns hemma, då killarna har valt att ha de hetaste grejerna på hyllan.

-Vi har en stor erfarenhet av att ta hem grejer från staterna och har gjort så under lång tid. Vi försöker ha mycket hemma på hyllan och på så sätt kunna vara snabba i leveranserna till slutkunden. Vi är också Europas enda Skinz Factory Authorized Techcenter. Det innebär att vi arbetar väldigt tätt med Skinz Protective Gear där vi bland annat bidrar med inputen för den Europeiska marknaden med vad som fungerar och inte fungerar här. Om det saknas något för denna marknad som man inte sett behov av i USA/Kanada. Vi arbetar även med att testa prototypdelar och setuper av maskiner. Det skiljer sig mer än man kan tro på användningen av maskiner och i vilka förhållanden vi kör på de olika sidorna av Atlanten. Säger Mattias som står med näsan nere i motorutrymmet på en Summit 850 som får styrstången flyttad med ett Skinz-relocatorkit.

Roliga demoskotrar

Det där med att modifiera skotern är ett kärt ämne då allt fler har öppnat ögonen för detta. Man kanske till och med låter bli att byta upp sig till årets modell och istället kostar på fjolårsmodellen för att i slutändan få en maskin som är bättre än vad som går att köpa? Och det är väl egentligen det där som är Modshops hela affärsidé. Att få kunder att hoppa över ett skoterbyte och istället ta mellanskillnaden och stoppa in dessa slantar i sin fjolårsmaskin och på så sätt få en vassare skoter. Man kan faktiskt häpna över utbudet då det gäller prylar från framför allt Skinz då det idag går att bygga en maskin till oigenkännlighet vilket gör det hela riktigt roligt. Grabbarna har varsina rejält ombyggda maskiner i form av en RMK och en Summit som har alla klockor och visslor som går att stoppa på de här maskinerna. Man blir rejält sugen måste jag säga att de här två skoteridioterna har skakat liv i chefredaktören som själv blivit rejält sugen på en egen maskin.

Tiodubblat

FXR-shoppen är som kanske namnet avslöjar en webshop som också den är specialiserad på en viss typ av produkt och det är nog inte svårt att lista ut att det är FXR-kläder som man kan köpa via denna webshop. Man drog igång modshop samt fxrshoppen redan 2013 och har sedan dess tiodubblat omsättningen vilket verkar hålla i sig då man hittar fler och fler kunder. Grabbarna har helt säkert satt Arvidsjaur på skoterkartan vilket vi gillar skarpt. Har du vägarna förbi är det ett måste att kika in här för att snacka lite ombyggnad! Vi kommer för övrigt att återkomma vad det gäller Skinz produkter i ett nummer längre fram i vinter. Tills dess. Bygg om era maskiner, för snart kommer snön.

Ingenting görs över en natt och dom som påstod att Rom inte byggdes över en dag hade alldeles rätt. Man drog igång dessa shoppar 2013 och har sedan dess tiodubblat omsättningen.

Magnus Wännman har inte bara en sån där sängkammarblick utan också sinne för affärer som han kombinerat med ett gediget skoterintresse. Det märks att dessa grabbar vet vad de säljer och kan ge dig bra råd om vad respektive uppdatering betyder för just din maskin.

Jodå, man kan småle fast man är norrlänning. Mattias Jonsson är inte bara trevlig utan också han inbiten skoteråkare med ett brett tekniskt kunnande.

Det byggs snöskotrar här på löpande band till kunder som hellre bygger om sin befintliga maskin än köper en ny. Affärsidén är briljant då man kan bygga om en maskin till oigenkännlighet med Skinz sortiment.

Även om man har extremt mycket kläder hemma i butiken i Arvidsjaur så är det i Östersund man har huvudlagret, och det är alltså därifrån allt skickas ut till nätkunderna.

Missnöje på hög nivå!

Vissa saker kan man inte skiljas från då objektet blir en familjemedlem som man kan utvecklas och åldras tillsammans med.

Text: Björn
Bild: Glenn med vänner

Glenn Kvickström bär som oss andra på ett visst missnöje som gnager såpass att han inte kan låta saker vara som de är. Glenn förresten. Vad i hela friden är det för ett namn på en norrlänning som för övrigt jobbar som lastbilschaffis, som om detta skulle göra någon skillnad? Trodde man skulle bo i Göteborg och vara fiskare för att heta så? Man lär så länge man lever. Vi kollade för säkerhets skull med folkbokföringen och kunde konstatera att denna Glenn är den enda Glenn norr om Dalälven. Åter till lastbils-Glenn och hans missnöje.

Ta det där med hans Arctic Cat M1000 som han köpte ny när det begav sig 2009 som ett lysande exempel. Det dröjde nämligen inte länge innan han var missnöjd med effekten som troligen skulle vara nog för de flesta av oss, men inte för Glenn inte. Ett lustgassystem monterades på den redan starka maskinen, men missnöjet fanns där fortfarande. Det gnagde tydligen såpass mycket att lustgasen ratades innan han ens provkört den till förmån för ett Boondocker turbosystem.

Fördelen med ett färdigt turbosystem är att det tydligen bara ska vara att smacka på och från samma stund njuta av en krångelfri maskin som levererar effekt dagarna i ända. Nackdelen är att dessa turbosystem sällan fungerar direkt utan måste justeras, tillrättavisas, tunas och byggas om för att överhuvudtaget fungera som en effekthöjande produkt. Faktum är att turbosystemet inte fungerade alls till en början. Glenn hade tagit i från tårna redan från början och köpte det stora kitet med extra spridare och hela kånkarången. Ett klokt val kan tänkas, men eftersom han nu ett flertal år senare byggt om allting så kan man ju fundera.

Ingen laddning

Åren gick och allt eftersom Glenn modifierade turbokitet och bytte ut och ersatte det ena efter det andra så började motorn väckas till liv.

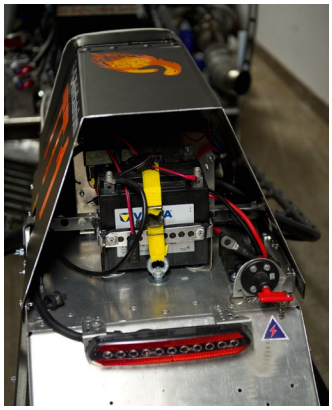
Då styrsystemet som sköter själva matningen i form av bensin och tändning till förbränningen är en viktig del i ett bygge, så byttes allt från Suzuki och Boondocker ut mot ett Maxx ECU. Ett 32 tänders triggerhjul sitter nu på vevaxelns högra sida vilket i sin tur innebär att svänghjulet har svarvats ner för ändamålet. Motorn saknar nu laddning vilket kanske får er att förstå varthän det hela barkar. Chassit byggdes om och försågs med en Wahlbros boggie, asfaltsmata, samt skidor med hjul. Motorn har för övrigt fått innandömet uppdaterat med kolvar från Wiseco, riktad och svetsad vevaxel, omgjorda reeds och en annan topp för att på bästa sätt orka med den nu dubblerade effekten. Chassit som nu optimerats för asfalt har byggts om å det grövsta. Idag sitter det ett STM-kedjehus på den här maskinen samtidigt som sekundärvariatorn blivit utbytt mot en från samma tillverkare.

Vattenkylt

Motorn har körts i bromsbänk, men mycket av mappningen har skett live ute i verkliga livet på asfaltsstrippen. Glenn har då mappat mot avgastempen för att veta hur han ligger till vad det gäller bränsleblandningen samtidigt som man kan använda själva tidkortet för att se om det blir sämre eller bättre. Det enda som egentligen nu är kvar från det gamla Boondockerkittet är fuelrailen och plenumet. Turbon som numera heter Garrett 3582 och är kullagrad, överlever med hjälp av ett egenbyggt slutet oljesystem som ser till att den får så mycket smörj den behöver.

Turbon är också vattenkyld vilket kanske inte är nödvändigt men eftersom den möjligheten finns så nyttjar Glenn den. Motorn har för övrigt sin vattenkylning kvar och det sitter en kylare på sidan av skotern. Kylaren i nosen på detta bygge är en intercooler som kyler insugsluften innan den åker in i motorn. Kall luft tar mindre plats än varm luft vilket betyder att mer kan tryckas in i cylindrarna vid varje kolvslag och smäll. Mer smäll blir mer hästkrafter och mer hästkrafter är bättre än mindre hästkrafter. Just detta

300 hästar i en tvåtaktare imponerar och vi gissar på att missnöjda Norrlands-Glenn inte nöjer sig med detta.

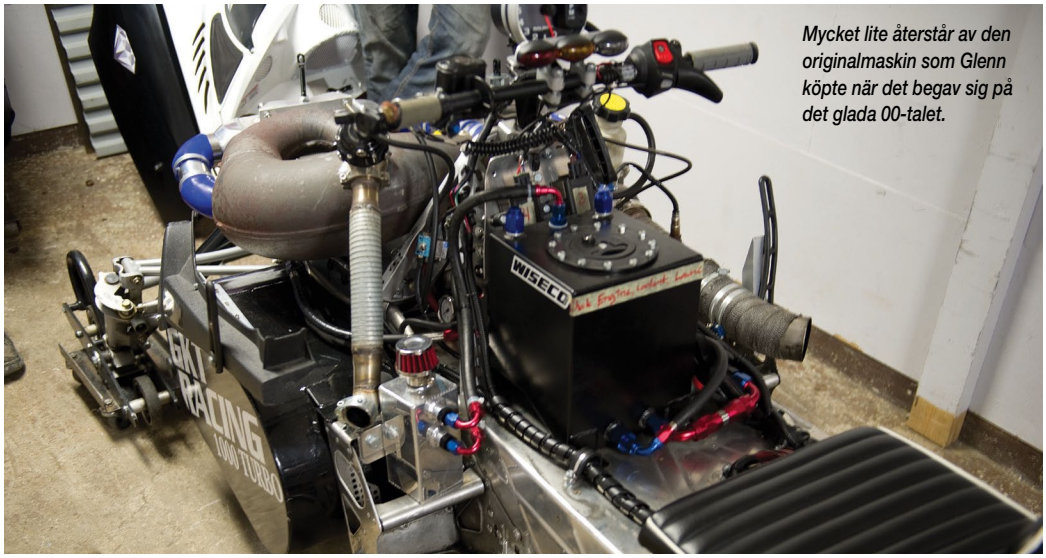


All el håller till innanför kåpan bakom den hemmagjorda dynan. Snyggt och funktionellt. Glenn planerar dock att ersätta skyddsplåten runt elen med en lättare och snyggare variant. Det blir till att kolla över plastningskunskaperna framöver.

Både Wastegate och dumpventil är av märket Tial.

Vad säger man? För mig och många andra så killar det till lite extra när man ser en sån här installation. Känner man ingenting så är man troligen miljöpartist eller möjligen helt död inombords, eller troligtvis både och.

En bild säger så mycket.



Mycket lite återstår av den originalmaskin som Glenn köpte när det begav sig på det glada 00-talet.

En tioliters bränslecell ser till att den 115 oktaniga soppan har någonstans att bo innan den brinner upp i motorn.

Alltid intressant att få träffa kunniga personer med ett gediget intresse för underligheter som exempelvis att skrämma slag på en 1000 kubiks tvåtaktare.

påstående kan ni få bekräftat av vem som helst om.

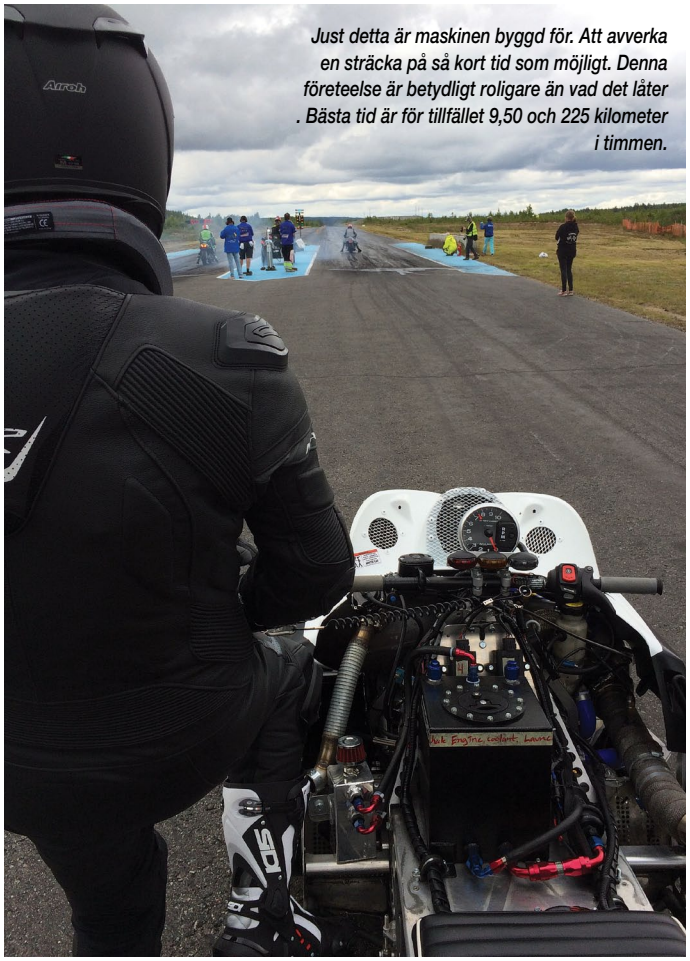
Bromsad hos Junggrens Motor

Vi svävade lite kring ämnet mappning och bänkkörning. Glenn tog sitt bygge ner till Junggrens Motor i Matfors där man bromsade och mappade denna skapelse.

Vid 0,8 bar hittar motorn runt 300 hästar vilket låter rimligt och någonting att börja med. För att motorn ska överleva detta övergrepp så får den mat i form av 115 oktanigt bränsle vilket är förståeligt då en 300 hästars tvåtaktare låter extremt vasst och fränt. Men som så många gånger förut så är inte effekten allt då det gäller dragracing. Tidkortet är allt och detta vet Glenn om. –Jag har inte riktigt hunnit med att justera chassit än och jag är bara i början av den utvecklingen. Jag har i alla fall kört 9,50 och 225 kilometer i timmen på 402 meter vilket är en bra början, säger Glenn. Den här maskinen är för övrigt bara i startfasen då det gäller utvecklingen. Huv och balja kommer att gjutas upp i ett lättare material samtidigt som Glenn också är lite sugen att köra på snö. Just snökörningen är Glenn ganska beredd på eftersom både matta och skidor finns för detta underlag.

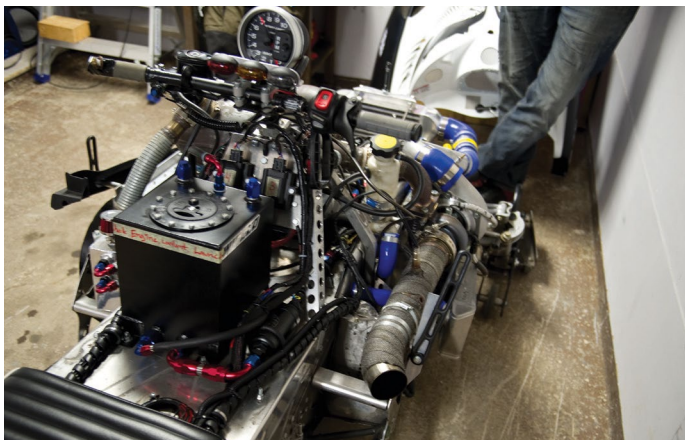
Panntagning

Vi tar oss för pannan då vi ser allt jobb som Glenn lagt ner på den här maskinen. Men man kan ju ta sig på pannan på olika sätt och just vår panntagning är utan tvekan en sån där bra en, samtidigt som vi inser att allt inte kan stå riktigt till med Glenn. På ett bra sätt alltså. Men man kan ju ifrågasätta om det verkligen är helt okej att lägga ner så enormt mycket pengar och tid på ett fordon för att man ska tillbringa så kort tid som möjligt på den. Som att betala extra mycket för att åka utomlands en vecka istället för två? Oavsett logiken i det hela så älskar vi Glenns bygge enormt mycket och uppskattar hans talang för att bygga någonting eget. Bra gjort Glenn.



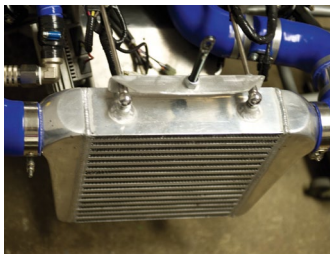
Just detta är maskinen byggd för. Att avverka en sträcka på så kort tid som möjligt. Denna företeelse är betydligt roligare än vad det låter . Bästa tid är för tillfället 9,50 och 225 kilometer i timmen.

Glenn har lyckats få till ett riktigt fint paket där allting hittat sin plats på en relativt liten yta.

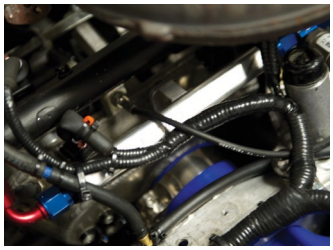


Då Glenn tröttnat på bil med släpvagn köptes en gammal 10 tons Scania P93 från 1988. I skrivande stund inreds denna för ändamålet. Duktig pöjk den där Glenn.

Intercoolern är en vanlig tjing-tjongvariant som fungerar riktigt bra då laddtrycket inte är vansinnigt högt.



Fuelrailen är en av få saker som Glenn sparat från Boondocker-turbosatsen.



Turbon heter Garrett 3582 och är väl kanske ingenting man köper rakt över disk då den är specialkomponerad för den här installationen. Den får olja genom ett slutet hemmabyggt system.

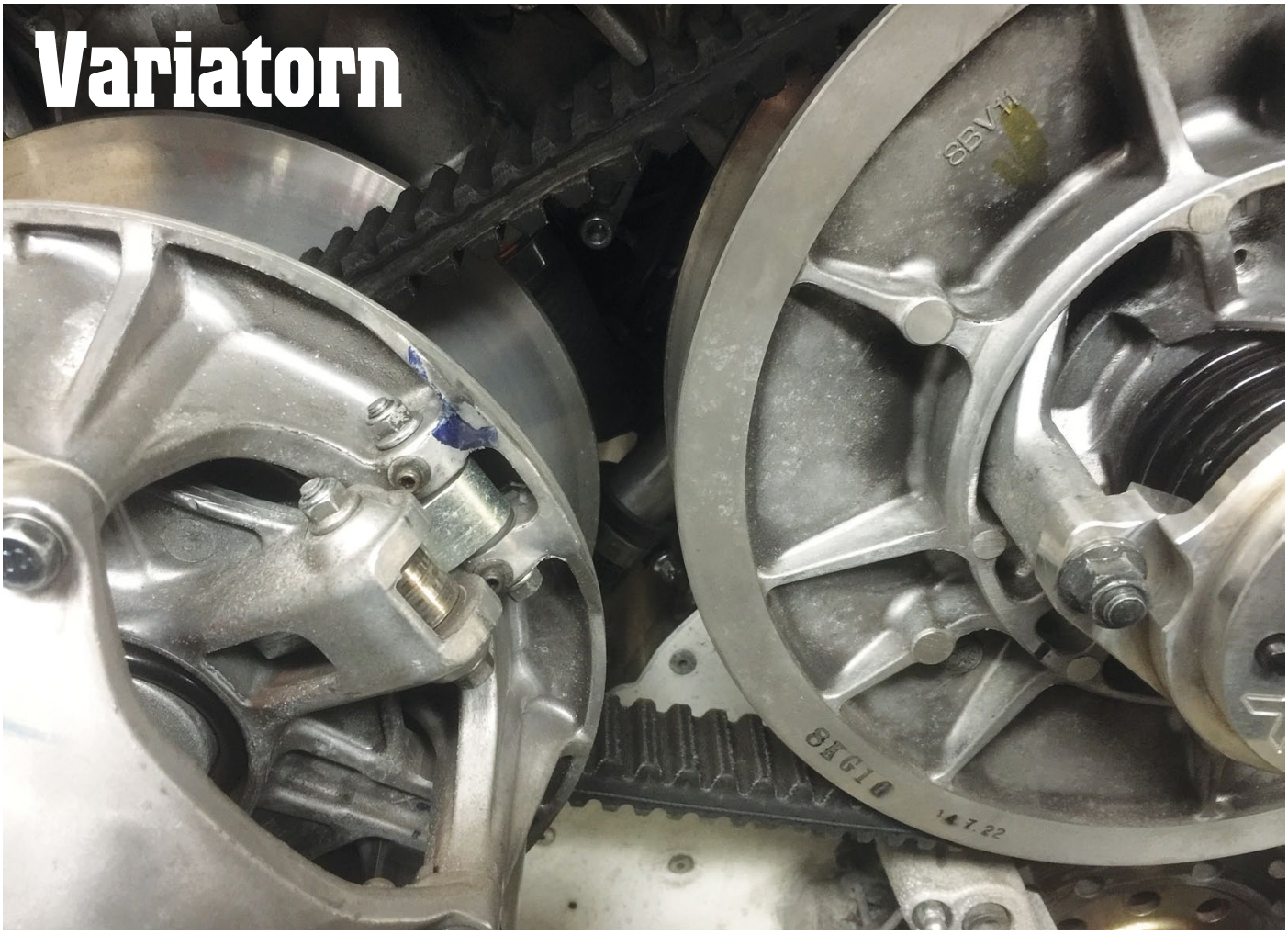
Lite teknisk info

Snöskoter: Arctic M1000 -09 153”
Plenum: Boondocker turboplenum
Turbo: Garrett 3582 turbo kullagrad med anpassat turbinhus
Oljesmörjning turbo: Separat oljesystem med elpump
Wastegate: Tial
Dumpventil: Tial
Intercooler: Kinavariant
Vikter i variator: STM
Sekundärvariator: STM
Drivhjulshubbar: STM
Drivhjul: 11 kuggar alu wahlbros
Växelhus: STM sidewinder istället för Diamonddrive
Boggi: Wahlbros med 22 hjul 10” alu vändhjul
Skidor: Wahlbros
Styrsystem: Maxx ecu med egt, lambda, boostcontrol, loggning
Bränslepump: Aem
Bensintank: 10 l fuelcell
Bränslesystem: AN6 stålomspunna bränsleledningar
Spridare: 2 X 600 cc + 2 X 880 cc spridare
Kolvar: Wiseco
Vevaxel: Original svetsad & stiftad vev
Topp: Lågkomp topp
Stötdämpare: Fox float runt om
Matta: 345 x 27 slicksmatta, finns även matta och skidor för vinterkörning.

SVERIGES DYRASTE SKOTERSLÄP
NÄSTA GENERATION
WWW.4PTRAILERS.COM

WESTBERGA
The Original
SHOP THE FULL COLLECTION AT
WESTBERGA.COM

Variatorn



Lägg på en rem och växla upp

Av och med Alf Sundström

Att förbättra sin skoter så att den fungerar exakt som man själv önskar eller att bara göra den mer personlig är en del av skoterhobbyn och något som omfattar nästan alla som har ett intresse som sträcker sig längre än rena transporter över snötäckt terräng. Den mildaste varianten av modifiering kan vara att montera en dragkrok eller en packlåda på sin maskin och i andra ändan av skalan ser vi grymma prestandaskotrar som byggts om till extrema skapelser, i vissa fall så omfattande att något av ursprungsmaterialet knappast finns kvar. Mitt emellan dessa har vi den vanliga åkaren som funderar på att få lite mer snärt i sin maskin utan att för den skull bygga om den totalt. Denne önskar alltså att på ett enkelt, kostnadseffektivt och riskfritt sätt öka upplevelsen vid körning. Att montera ett "variatorkit" är då den självklara lösningen enligt många och som prestandaprodukt har denna en mängd unika fördelar. Ljudnivån påverkas inte alls, driftsäkerheten behålls som regel och det är relativt enkelt att montera. Den kritiskt lagde kan fundera på om det finns några nackdelar eller risker med ett variatorkit och hur fungerar det rent tekniskt? Vi ska försöka besvara en del av dessa frågor och dessutom kolla lite på den fundering som sedan blir nästan självklar, kan man utan stora förkunskaper ta fram ett bra variatorkit själv?

Grunden, hur fungerar ett variatorsystem?

Snöskoterns automatlåda kallas för CVT (Continuously Variable Transmission) eller på svenska, variatorsystem. Det består av två remskivor samt en gummirem och skivorna har steglöst varierande diameter där anligget för remmen är vilket ger en steglös transmission. De två remskivorna består av två skivor som kan ändra avstånd mellan varandra och därmed öka den drivande/drivna diametern efter utväxlingsbehov. De bägge variatorerna jobbar helt synkront vilket innebär att om den drivande (primär) ökar sin diameter (mätt där remmen är) minskar den i motsvarande grad på den drivna (sekundär) vilket ger konstant remspänning samt steglös utväxling efter behov. Motorn kan därför jobba i sitt effektivaste område oavsett last eller hastighet och som extra funktion sköter primärvariatorn frikopplingen från drivlinan när man står stilla och motorvarvet är lågt. Detta är simpelt och inga problem att förstå men nu börjar svårigheten då vi lite sammanfattat ska kolla på hur detta styrs. Att fullt ut beskriva alla detaljer och variabler som bör beaktas när man kalibrerar ett variatorsystem är ett ämne stort nog för en bok och turligt nog finns det ett par böcker om just detta att läsa för den som vill veta mer.

Primärvariatorn, mer än bara en koppling

Motorvariatorn har som sagt som en av sina uppgifter att frikoppla, vilket troligtvis är orsaken till att skoterns CVT-system kallas "Clutch" i Nordamerika. Varvtalet där ingrepp sker bestäms till viss del av vikterna men det är fjädern som man med fog kan kalla för den komponent som bestämmer vid vilket varvtal som systemet greppar in på. Önskar man bara ändra detta varvtal så byter man fjädern och i många fall fungerar det övriga som förut, visst påverkar fjädern även växlingens karaktär högre upp i fart men till så liten del att man numera (med dagens starka motorer/tunga vikter) kan i princip bortse från detta. Vikten däremot är den verkliga "tänkaren" eller motorvariatorns programmering om man så vill, och dess massa, placering av massan samt utformning avgör en mängd saker. Även pivåpunkterna mellan där jobbet sker kan i vissa variatorer ändras och det ger ytterligare variabler. Profilen på vikten avgör hur stor kraft som överförs i olika växlingsförhållanden och massan tillsammans med profilen samt motorns varvtal ger den totala "klämkraften" mot remmen. En typ av variatorer har skilda rampprofiler och vikter (som då är en rulle) men i slutändan blir resultatet nära nog detsamma. Vill man bara ändra motorns toppvarvtal över hela växlingsområdet så byter man till en vikt med mer eller mindre massa. Vill man ändra varvtalet i en speciell del av växlingsområdet får man ändra massans placering eller vikten/rampens profil. Redan nu finns det alltså en hel del att hålla isär och sedan är det inte alltid enbart växlingsvarv som är intressant utan

En liten del av min stora samling variatordelar, undrar hur mycket jag köpt för under de ca 30 år jag har fått för mig att detta är värt att satsa pengar på?

En variatorvikt ser ut ungefär så här. Just denna är en MCX-vikt som är avsedd för en 320hk turboskoter. Ganska tung med andra ord men är bara motorn frisk och turbon på bra humör så fungerar det suveränt med denna vikt!

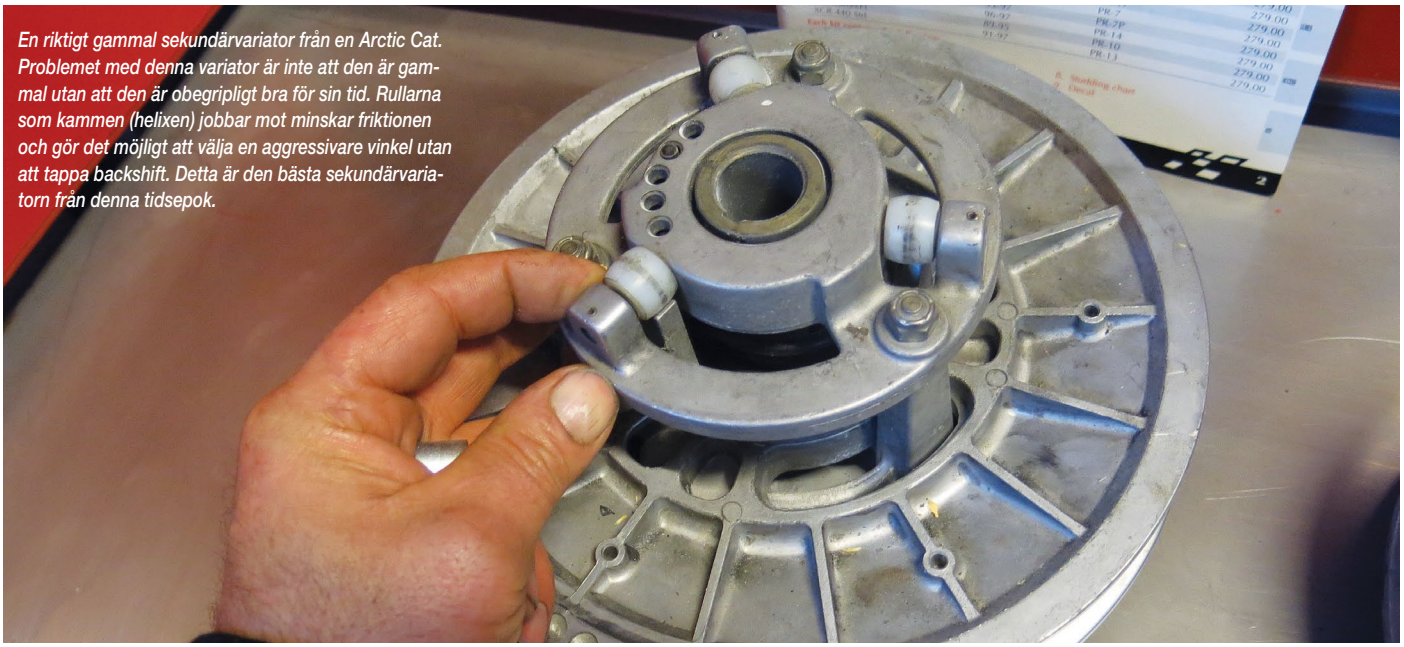
också remtrycket som man balanserar med sekundärvariatorns kalibrering. Det är alltså inte enbart motorvariatorn som avgör hur mycket motorn varvar eller hur hårt remmen kläms/sträcks.

Stora variatorn, även den med kännande teknik.

Huvudkomponeten i sekundärvariatorn är dess momentkännande kam eller Helix som den kallas. Det är helt enkelt en skruv som sitter på den utgående axeln och om fordonet/mattan går tungt försöker den vrida ihop variatorskivorna till en utväxling passande för lägre fart. Tvärtom gäller om mattan går lätt då den utan alltför stort motstånd låter utväxlingen klättra mot höghastighetsområdet. Det är denna "skruv" samt dess fjäder som balanserar primärvariatorns vilja att växla upp när motorn varvas och enbart låta växling ske när motorn är starkare än det motstånd som mattan har. Vidare sker alla återgång till lägre hastighet eller nerväxling med hjälp av detta (här har ofta fjädern stor betydelse) och när man exempelvis släpper helt eller bara något på gasen så minskar motorns kraft och går då mattan tungt tvingar sekundären snabbt ner remmen till rätt utväxling. Vinkeln på helixen avgör därför dels att motorn ska hålla rätt varvtal (vilket i första hand är primärens uppgift) och att korrekt remspänning erhålles samt att upp/nerväxling sker när motorn/fordonet samt föraren kräver det. Ingen lätt uppgift kan man tycka och därför finns det en fullständig uppsjö av vinklar att välja mellan och i de flesta fall har man flera vinklar i en och samma helix för att alla hastighetsområden ska ha rätt vinkel. Att byta ut helixen samt/eller dess fjäder kan ge ytterst stora effekter och ofta bör man balansera ett byte med nya vikter i primären. Exempelvis kan man byta helix för att man önskar förbättra nerväxlingen i tungt före men då kan man få byta till något tyngre vikter i primären för att åter få korrekt varvtal. Nu börjar det alltså bli ganska komplicerat då vi har fyra huvudkomponenter, en fjäder i varje variator samt vikter i primären samt en helix i sekundären att hålla reda på. När primärvikterna har nära nog oändliga variationsmöjligheter och det finns hur många vinkelkombinationer som helst när det gäller helix är omfattningen av möjliga kombinationer otroligt hög. Vi har nu faktiskt ytterligare en liten detalj till att tänka på och det är kedjehusets (slutväxelns) utväxling!

Drevning, äntligen något som är enkelt.

Efter sekundärvariatorn överförs kraften till mattan via en slutväxel som anpassar varvtalet till vad som är lämpligt för mattans drivhjul. När CVT-systemet arbetar i 1:1 förhållande snurrar utgående axeln lika fort som motorn och det är inte lämpligt att direktkoppla till drivaxeln om man inte önskar köra i 300km/h. Därför minskar man varvtalet runt 50 % med en transmission som ofta är av kedjetyp men även drevväxlar samt kugg-rem förekommer. Att välja utväxlingsförhållande tycker jag är lätt, när variatorerna är fullt utväxlade ska du nå den lägsta toppfart som du kan leva med. Alltså, om du klarar dig med att äga en skoter som maximalt kan rotera mattan i 145km/h ska du inte ha en utväxling som kan ge 190km/h i toppfart vilket kan tyckas vara självklart. Tyvärr är det många som inte håller med om detta. Ursprunget till denna åsikt kan säkerligen spåras till Olav Aaen och hans i övrigt utmärkta "Clutch tuning handbook" som kom för ett par decennium sedan. Där hävdas att man alltid ska ha så hög (numeriskt låg) utväxling som motorn orkar med för att öka CVT-systemets effektivitet. Detta är ett helt tokigt råd för en lössnömaskin av i dag som testas vid havsnivå då motorn orkar en grymt hög utväxling som resten av skotern inte alls har nytta av. Så mitt enkla tips är att inte växla skotern för hög fart om man inte kör sjukt fort. Den som är intresserad av matematik kommer ofta fram till att det spelar inte roll om man har hög drevning eftersom CVT-systemet ser till att motorn jobbar med samma motstånd ändå då ena utväxlingen tar ut den andra. Men då har man missat en väsentlig sak! Remmens anligg i primären är ytterst liten i det lägre växlingsområdet för CVT:n, och då kan man få problem med kraftfull motor



En riktigt gammal sekundärvariator från en Arctic Cat. Problemet med denna variator är inte att den är gammal utan att den är obegripligt bra för sin tid. Rullarna som kammen (helixen) jobbar mot minskar friktionen och gör det möjligt att välja en aggressivare vinkel utan att tappa backshift. Detta är den bästa sekundärvariatorn från denna tidsepok.

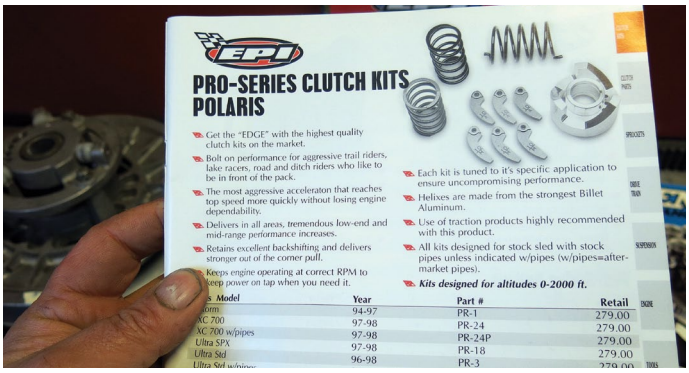
och hög last (lössnömaskiner). Genom att välja en slutväxel som ger lägre topphastighet kan man få ett betydligt enklare liv för variatorremmen vid normal fart och det finns därför inget skäl till att följa Olav Aaens råd i just denna fråga. Så även om resten av boken är ytterst läsvärd och än i dag (nästan) helt korrekt vill jag avråda från att dreva enligt hans anvisning. Att det dessutom i denna bok hävdas att man ska lägga till mattans totala tjocklek till drivhjulens radie när man räknar ut den totala utväxlingen ser jag mer som lite kul och en felsägning från förr, det är naturligtvis inte så men texten skrevs under en tidsepok när kamhöjd egentligen inte fanns och skillnaden med eller utan detta räknefel var försumbar.

Variatorkitet, vad innehåller det då?

I sin enklaste form är ett "kit" bara en ny fjäder till motorvariatorn för att (oftast) höja ingreppet eller ett set med nya vikter för att justera växlingsvarvet. Sedan finns det ingen övre gräns på vad man kan få med och det kan vara frågan om en total ommöblering där alla i denna artikel nämnda delar byts ut, ibland får man med alternativa delar för att finjustera efter skoter/förare/körförhållanden. Hur ska man då veta vad som gäller för just den skoter man äger och hur skiljer man ett bra kit från ett mindre bra. Kort sagt, är det inte dags för SnowRider att testa allt som marknaden har att erbjuda? Svaret på den frågan är är att vi har försökt men det är inte alls så lätt som det kan låta. Redan när tidningen var relativt nystartad gjordes det omfattande tester och reslultaten var minst sagt skiftande. Botten nåddes när inget kit kunde prestera bättre än en standardskoter som har en väljusterad boggi och hela tiden kom iväg före de andra med skidorna högt i luften. Under flera säsonger har vi pratat om hur ett test av variatorkit bör gå till, ett test med god vetenskaplig standard som då skulle ge rättvisa resultat. Vi är inte säkra på hur det skulle gå till men det är dock ett litet problem jämfört med att välja skotermodeller samt leverantörer av variatorkit. Det är naturligvis inget som säger att om någon gör ett bra kit till en 600cc lössnöare så gör de också ett bra till en 800cc ledmaskin så då måste man testa allt på marknaden, hundratals kombinationer eller blir det tusentals? Och om då föret ändrar sig får man börja om från början, eller?

Några korta köpråd, så här resonerar vi

Om man funderar på att köpa ett variatorkit så bör man först ställa sig en kort fråga, behövs det? Om skotern går bra och man är nöjd med den är mitt ytterst trista råd att i stället köpa bensin för pengarna och köra oftare, visst märks det att jag numera är riktigt gammal? Vill man absolut trimma sina variatorer så råder jag alla att vända sig till den lokala handlaren som har bra rykte då denne med all säkerhet vet vad som fungerar där du bor. Kom ihåg att man betalar både för hårdvara samt "mjukvara" eller "know how" och att det är billigare att köpa för högre summa när det fungerar än för en lägre när det inte fungerar. Sedan finns det olika mål med ett variatorkit, en del är till för prestanda och andra för att minska remslitage eller ge bättre komfort. Det är sällan man kan göra allt på en gång. Det bästa råd vi kan ge är att om möjligt testa en skoter som är identisk med din egen men som har ett variatorkit monterat. Då märker du snabbt om den är trevligare att köra än din egen maskin. För det finns många kit på marknaden som verkligen gör din skoter roligare men märkligt nog en del som faktiskt fungerar tvärtom. I alla lägen är samtliga variatorkit bättre än skrikande pipor och turbosatser utan ljuddämpning då de inte ökar ljudnivån, så som gammal gubbe vill jag därför utnämna dessa till "bästa trimmet man kan köpa i dag". Så det så!



Trodde ni att "variatorkit" var något nytt? Här är en katalog från EPI och den är nästan 20 år gammal! Jösses vad man drömde om prylarna som skulle göra ens egen skoter till kung över alla på Luleälven, tyvärr hade man inte riktigt råd att köpa det värsta kittet så man fick nöja sig med en sketen multikamhelix för 100$ plus frakt tull och moms.

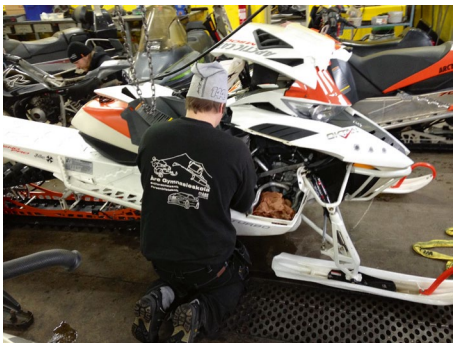
Här håller jag i en Polaris-helix från tiden när jag var ung och i bakgrunden ser vi en samtida från en Arctic Cat, den ena är "normal" och den andra "inverterad". I den verkliga världen gör de samma jobb på samma sätt.

j!

Jämtlands Gymnasium

Snöskoter på schemat!

Är du intresserad av snöskoter och pistmaskin? Då är den här gymnasieutbildningen, med goda möjligheter till jobb i branschen, rätt för dig!
På Fordons- och transportprogrammet inriktning snöfordonsteknik lär du dig att utföra service och reparationer på snöskotrar, pistmaskiner och småmaskiner.
Du lär dig även att utföra systematisk felsökning och diagnos på dessa maskiner
(finns några platser kvar till årskurs 2 nästa läsår)



Den geografiska placeringen i Åre kommun med närhet till ett av nordeuropas största alpina skidområden (Åre) ger idealiska förutsättningar för denna utbildning.Utbildningen leder till B-körkort, förarbevis snöskoter, förarbevis terränghjuling och utbildningsbevis för pistmaskin. Med över 20 års erfarenhet av utbildning på snöfordon erbjuds du en för europa unik utbildning med riksintag.
Mer info hittar du på:

www.jgy.se/gymnasieprogram/ft/

Fordons och transportprogrammet, Åre gymnasieskola

Kontakt: Micke Sundberg, FTprog. (snöfordon)
070-3125618 mikael.sundberg@jgy.se
Tommy Arvidsson
076-7733957 tommy.arvidsson@jgy.se

Team Yngvesson

Yngvessons Maskin AB i Storuman presenterar Team Yngvesson för skotersäsongen 2018.

Det där med skoteråkning är numera ett vitt begrepp och vår sport utvecklas ständigt. Yngvessons Maskin i Storuman har fattat detta och sponsrar ett stort antal utövare så att de blir representerade i så gott som alla discipliner. Det här är i alla fall årets team från Yngvessons Maskin.

Viktor Stenman, Storuman samt Peter Eliasson, Vilhelmina: Watercross.

Robin Jonsson, Umeå och Emil Karlsson från Blattnicksele: Skotercross.

Madeleine Zemrén, Lycksele, Mats Persson, Storuman samt Martin Borg och Anders Westlin båda från Saxnäs: Freeride

David Reponen, Lycksele: Back-SM.

På bilden saknas bildsköne Mats Persson, Storuman.

Känn lugnet

Man kan köra skoter på massor av sätt och Touringsättet är helt klart det mest avslappnade.

Av: Björne

Touringmaskinen är som alla andra kategorier av snöskotrar extremt specialicerad för ändamålaet och har du aldrig kört en riktig touringskoter så har du verkligen missat något. Jag ska väl också vara riktigt tydlig med att lik bra som en touringmaskin är för touring, är den lika dålig för all annan användning. En touringmaskin som man gått all in med ska användas på pistad led, därmed basta. Vi kollar lite närmare på vad jag tycker att ni ska titta närmare på till 2018 års säsong.

Lynx Adventure LX 600 ACE

Det är lätt att glömma bort de billigaste touringmaskinerna eftersom de oftast inte är överlastade med lyxartiklar i form av packväskor och dyligt. Men samtidigt så vet jag att det finns massor av stugägare, nybörjare, förstagångsköpare och folk som helt enkelt vill ta det lite lugnt som söker en trevlig maskin avsedd för två, utan att behöva ruinera sig. Lynx har flera maskiner som lämpar sig för touring men samtidigt också för annat. Därför sticker både mattbredd och priset iväg vilket kanske inte alla uppskattar. Mitt val i touringkategorin då det gäller Lynx är därför Adventure LX 600 ACE som är perfekt avvägd vad det gäller vad man får kontra priset. Prissättningen är grym samtidigt som den här touringmaskinen också kan beskrivas med samma ord. Här sitter du skyddad bakom en enorm ruta som säkerligen inte lämnar något att önska förutom ett par backspeglar kanske. Körställningen är bra även om det finns maskiner med mer påkostade dynor. Men ha i åtanke att det här är en instegsmaskin, och prisad därefter. Lynx har lagt sig precis på gränsen vad det gäller allting och jag tror verkligen att det finns en kategori av människor som uppskattar denna maskin fullt ut. Då priset på 108,900 lämnar utrymme för att kosta på den här maskinen så att den blir precis som man vill ha den. 600 ACE motorn är allt annat än vild, men är å andra sidan bäst på det den är ämnad för. Den ska vara tyst, snål och trevlig. Det är den utan tvekan då ingen annan drivlina i skotervärlden kommer i närheten av just 600 ACE, då det gäller dessa egenskaper. Provkör en vettja så fattar du vad jag menar.

Lynx Adventure LX 600 ACE

Motor	
Typ:	*Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt*
Volym cm³:	*600*
Borr/slag mm:	*74x69,7*
Bränslesystem:	*EFI*
Smörjning:	*Torrsump*
Avgassystem:	*2-1*
Effektklass:	*60*
Start:	*Elektrisk*
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	*--*
Tunnel:	*REX²*
Framvagn:	*A-LFS+*
Fjädring fram:	*HPG 36*
Fjädringsväg fram mm:	*--*
Boggi:	*PPS²-3500*
Dämpare:	*HPG 25 / HPG 36*
Fjädringsväg bak mm:	*--*
Typ av matta mm:	*381x3487x34 Cobra*
Skidor:	*Blade XC*
Spårvidd mm:	*1080*
LxBxH mm:	*3070x1265x1470*
Tankvolym L:	*38*
Motoroljevolym L:	*2,1*
Att äga	
Cirkapris:	*108 900:-*
Färg:	*Röd-Svart*
Generalagent:	*BRP Scandinavia*

Pris:
Lynx Adventure LX 600 ACE:
108,900:-

Pris:
Arctic Cat Pantera 3000:
121,900:-
Arctic Cat Pantera 6000:
134,900:-
Arctic Cat Pantera 7000 XT Ltd:
160,900:-

Arctic Cat Pantera

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Effektklass:	120
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	338
Tunnel:	ProUte
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	AC IFP 1.5
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	XTRA-ACTION ledad
Dämpare:	AC IFP 1.5 Overloadfjädrar
Fjädringsväg bak mm:	320
Typ av matta mm:	508x3912x41 BearClaw Q/T
Skidor:	ProTour - 6
Spårvidd mm:	950-1105
Längd/Bredd/Höjd mm:	3378x1270x1473
Tankvolym L:	52
Motoroljevolym L:	3.69
Att äga	
Cirkapris:	160 900:-
Färg:	Grå / Svart
Generalagent:	KGK Motor AB

Arctic Cat Pantera 7000 XT Ltd

Arctic Cat har alltid varit duktiga på fläskiga och ombonade touringmaskiner. Vill du ha en Arctic så har dom faktiskt ett brett sortiment som täcker in de genrer som man tycker att man ska kunna kräva av en tillverkare. Pantera heter Arctic Cats bidrag till touringvärlden och du kan här välja mellan tre olika versioner beroende på hur mycket pengar du vill lägga och hur mycket du vill ha att åka med. Den fräsigaste modellen är såklart dyrast, men du får i och med en Pantera 7000 XT LTD också allt du kan önska dig. Här sitter det en trevlig 135-hästars trecylindrig fyrtaktare under huven med tillräckligt mycket kraft för att du kommer att känna dig lite som en värsting, utan att den blir otrevlig. Du kommer däremot att känna dig lite självsäkrare om någon yngling skulle svänga upp bredvid dig och provocera dig. Det är då bara att trycka på och lämna denne i ett moln av snö vilket kan vara trevligt att ha i bakfickan när du är ute och finåker. LTD-modellen kommer med en uppsättning mycket trevliga packväskor, värme i dynan, backspeglar och en riktigt schyst miljö för passageraren. Naturligtvis sitter det backväxel och eluppvärmda handtag både fram och bak på denna modell. Det gör det för övrigt på alla Pantera-modeller. Vi kan väl för enkelhetens skull säga att XT LTD sticker ut med att ha en större motor och packväskor då det gäller de övriga Pantera-modellerna. 6000- och 3000-modellen har dock en generös lastlåda på chassit bakom passagerardynan som för övrigt går att montera bort.

Pantera 6000 är en nästan lika kraftfull modell som upplevs som lite mer lättare vilket den också är. Den trevliga tvåcylindriga tvåtaktsmotorn ger runt 125 hästar och känns livlig och trevlig. Den stimmar lite mer än fyrtaktarna, men inte så att det stör. Vill man ta det lite lugnare och vill man lyssna på mitt råd, så tror jag att Pantera 3000 är modellen för de flesta av er. Den här trevliga tourern är begåvad med en trevlig 700 kubiks fyrtaktstwin som inte gör något väsen av sig. Då menar jag både ljud och prestandamässigt. Den är extremt tyst och timid, lite som mig alltså. Den är extremt trevlig, snål, lugn men samtidigt lyxig. Jag skulle inte tveka en sekund att välja en Pantera 3000 då den är precis så mycket den behöver att vara utan att upplevas som för lite på något plan. Priset på 121,900 är också det väl avvägt i konkurrensen både då det gäller de andra Panterorna men också rivaliserande tillverkare.

Panteran lämnar överlag ingenting att önska då den skyddar förare och passagerare mot fartvind och skulle det visa sig att årets julskinka fäst för bra på passageraren så finns en overloadfjäder i boggin som man lätt engagerar för att motverka genomslag.

Pris :
Yamaha RS Venture TF
147,900:-

Yamaha RS Venture TF

Vill du ha en Yamaha och samtidigt cruisa runt utan att känna saknad över någonting så är det bara att titta närmare på RS Venture TF.

Yamaha har här förfinat en gedigen konstruktion som jag tycker fortfarande håller i konkurrensen då den kan köras extremt avslappnat samtidigt som den inte skäms för sig rent prestandamässigt. Här har du i och med Yamahas D-mode möjligheten att välja tre effektlägen för att skydda familj eller maskin beroende på vad du är ute efter. Säg att din ovana fru eller gubbe ska ut och åka eller varför inte en av ungarna som precis fått sitt förarbevis. Då kan det vara läge att välja det lägsta effektuttaget för en så säker och lugn tur som möjligt. Ska däremot svärmor ut för första gången så öppnar sig helt plötsligt möjligheten för en lugnare jul i och med att välja det högsta. För övrigt sitter det servostyrning på den här modellen vilket jag tycker borde vara en standard i branschen. Varför det inte sitter på alla maskiner är ett mysterium, men Yamaha är nog lyckligt lottade att ingen annan verkar ha hakat på denna trend.

Jag har inget negativt att säga om denna maskin trots att vi numera känner igen den här gamla godingen. Ett tryggt köp som inte kommer att orsaka missnöje eller huvudbry så länge den har bensin, olja och ström i batteriet.

Yamaha RS Venture TF

Motor

Typ:	*Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt*
Volym cm³:	*1049*
Borr/slag mm:	*82x66,2*
Bränslesystem:	*3 x EFI 41mm*
Smörjning:	*Torrsump*
Avgassystem:	*3-1*
Effektklass:	*120*
Start:	*Elektrisk*

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	*--*
Tunnel:	*Deltabox III chassi*
Framvagn:	*Individuell, dubbla A-armar*
Fjädring fram:	*KYB H.P.G. 36*
Fjädringsväg fram mm:	*219*
Boggi:	*Pro Comfort 151, flip-up*
Dämpare:	*KYB HPG 36*
Fjädringsväg bak mm:	*351*
Typ av matta mm:	*381x3835x32 Ripsaw*
Skidor:	*Tuner 2*
Spårvidd mm:	*1080*
LxBxH mm:	*3215x1245x1380*
Tankvolym L:	*34,6*
Motoroljevolym L:	*--*

Att äga

Cirkapris:	*147 900:-*
Färg:	*Vit*
Generalagent:	*Yamaha Motor Scandinavia*

Ski-Doo Grand Touring / Expedition

Ski-Doo har också dom alltid haft schysta touringmaskiner som egentligen inte varit ämnade för någonting annat än just touring. I norden har vi väl kanske inte direkt hyllat dessa maskiner då vi också velat att de ska klara av lite annat också. Men jag tycker att alltiallomaskiner sällan är bra på någonting och en touringmaskin blir lite bättre av att bara vara just en maskin avsedd för touring.

Ski-Doo har två maskiner som ser lika ut, men heter lite olika. Jag tänker på Grand Touring sport 600 ACE och Expedition Sport 900 ACE. Förutom motoralternativen skiljer sig dessa maskiner åt då 900 ACE har längre matta med högre kammar. Jag tycker dock att namnet Expedition är missvisande då man inte gärna svänger utanför leden med den maskinen. Att propå missvisande. Båda heter Sport, vilket kanske inte är det första ordet som ploppar upp i mitt huvud vid en första provkörning. Visst är 900 ACE betydligt vassare än 600 ACE, utan att för den skull kännas vild och stark. Jag fullkomligt älskar båda motoralternativen då jag förstår tänket med båda. 600 Ace motorn är extrem på alla sätt. Den är tyst, snål, snäll och trevlig. Med ordet extremt före. Skulle du välja en Grand Touring Sport 600 ACE och bortse från ordet sport, så kommer du bli väldigt nöjd, så länge du förstår att fartegenskaperna är begränsade, men att den samtidigt har det den behöver under huven. 900 ACE har mer att erbjuda då den är starkare och kanske inbjuder till lite mer inspirerad körning. Båda dessa känns lite avskalade och enkla vilket inte behöver vara något negativt.

De har allting man behöver och kan kräva av en maskin i denna prisklass. Båda är bra prisade och lämnar ett utrymme för att köpa till lite original packväskor om man nu så önskar. Man sitter bra båda där fram och där bak och det tillsammans med köregenskaperna och de trevliga drivlinorna gör dessa två till ett bra touringköp. Vill du lägga mer pengar så finns det andra alternativ i Ski-Doos sortiment.

Dessa två är i alla fall mina val om du ska ha en renodlad tourer till en bra pris och samtidigt vill åka Ski-Doo.

Vilken hade jag valt? Jag hade nog tagit 600:an om jag bara skulle transportera mig i sakta mak utan några fartambitioner. 900:an kostar några spänn till, men är samtidigt roligare då den är betydligt piggare. Vill du lägga dryga 25-tusen till för lite mer fart och fläkt så tycker jag att du ska göra det.

Ski-Doo Grand Touring Sport 600 ACE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	600
Borr/slag mm:	74x69,7
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	231
Tunnel:	REV-XS
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5M
Dämpare:	Motion Control / HPG
Fjädringsväg bak mm:	245 (I boggin)
Typ av matta mm:	406x3487x31,8 RipSaw
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	3110x1217x1275
Tankvolym L:	40
Motoroljevolym L:	2,1
Att äga	
Cirkapris:	109 900:-
Färg:	Vit-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Ski-Doo Expedition Sport 900 ACE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	899
Borr/slag mm:	74x69,7
Bränslesystem:	EFI 46mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Effektklass:	90
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	253
Tunnel:	REV-XS
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG
Fjädringsväg fram mm:	210
Boggi:	SC-5U
Dämpare:	HPG
Fjädringsväg bak mm:	239 (I boggin)
Typ av matta mm:	406x3923x38,1 Charger
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd mm:	975-1018
LxBxH mm:	3329x1159-1204x1275
Tankvolym L:	40
Motoroljevolym L:	3,3
Att äga	
Cirkapris:	133 900:-
Färg:	Vit
Generalagent:	BRP Scandinavia

Ski-Doo Grand Touring Sport 600 ACE:
109,900:-
Ski-Doo Expedition Sport 900 ACE:
133,900:-

Polaris 550 Indy LXT / Adventure

Det brukar heta att man alltid får vad man betalar för och vi är de första att skriva under på ett sånt uttalande. Man får sällan någonting gratis oavsett vad någon påstår och det finns aldrig någonting som heter ”på köpet” eller ”räntefritt”.

I slutändan är det bara det faktiska priset som avgör om någonting är billigare än någonting annat. Naturligtvis måste man också se till vad som ingår i denna prislapp. Billigast vad det gäller touringskotrar är utan tvekan Polaris 550 Indy LXT som har allt det där man behöver för att frakta två stycken fullvuxna människor. Hela konstruktionen är beprövad och väl testad då vi känner igen det mesta sedan förut. Den fläktkylda tvåtaktaren stimmar och skramlar en del, men är samtidigt lika tillgiven och trogen som en familjelabrador. Den luktar tyvärr lika då denna motor är en av de sista förgasarförsedda motorerna på marknaden, vilket i och för sig inte behöver betyda någonting dåligt. Det här är maskinen du köper om du vet med dig att du måste ha någonting krångelfritt som kommer att fungera under en lång tid framöver, samtidigt som använder den vid några få tillfällen om året. Skulle du köra mycket och vara lite mer av en prylintresserad så finns det mer spännande maskiner att lägga pengarna på. Men också dyrare. LXT:n har ju allt man behöver i form av en rejäl tvåsitsdyna, ryggstöd med handtag för passageraren, backväxel, elstart, lastrack, backspeglar och en hög ruta med matchande högt styre. Här har man inte lagt en spänn på någon annan flärd utan koncentrerat sig på att hålla priset nere. Detta har man lyckats med rejält eftersom du här får en sprillans tourer för 89,900 spänn vilket får anses som riktigt jäkla bra.

Känner du att du vill ha lite till samtidigt som du prompt vill åka Polaris så skulle jag rekommendera dig att kolla närmare på Indy 550 Adventure 155. Här har du en maskin som har lite mer matta i form av längd och kamhöjd. Överlag så ser maskinen mer påkostad ut i form av fetare kofångare, packväskor, lyxigare dyna och lite andra attiraljer som höjer helhetsintrycket. Beroende på vem du är så kan du nu göra två val och det är svårt för mig att sia om vem just du nu är. Personligen hade jag nog kikat lite extra på Adventuremodellen då jag tycker att prisökningen väl rimmar med vad man får då denna skoter bara kostar dryga 13,000:- mer. Men samtidigt har jag full förståelse för dig som tycker sig inte behöva mer än basmodellen LXT. Oavsett vilket så får dessa två tyckas vara bland det snålaste du kan köpa denna säsong.

Det finns alltid någon i gänget som är lite snålare än alla andra.

Polaris 550 Indy LXT

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	544
Borr/slag:	73x65
Bränslesystem:	2xVM34 förgasare
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	212
Tunnel:	Indy
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg fram mm:	180
Boggi:	Indy
Dämpare:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg bak mm:	358
Typ av matta mm:	381x3657x34 Cobra
Skidor:	PRO-FLOAT
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	3150x1220x1370
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	2,9
Att äga	
Cirkapris:	89 900:-
Färg:	Silver
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Polaris 550 Indy Adventure 155

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	544
Borr/slag:	73x65
Bränslesystem:	2xVM34 förgasare
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	238
Tunnel:	Indy
Framvagn:	PRO-RIDE RMK
Fjädring fram:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	Indy ledad
Dämpare:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg bak mm:	380
Typ av matta mm:	381x3937x41 Cobra
Skidor:	PRO FLOAT
Spårvidd mm:	991
Längd/Bredd/Höjd mm:	3359x1220x1420
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	2,9
Att äga	
Cirkapris:	102 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Priser
Polaris 550 Indy LXT:
89,900:-
Polaris 550 Indy Adventure 155:
102,900:-

JULKLAPPEN FÖR SKOTERÅKAREN!
ÄNTLIGEN EN PROFESIONELL TORK SOM TAR BORT LUKT OCH BAKTERIER.

HÅLL DINA SKOTERSKOR TORRA OCH LUKTFRIA.
WWW.STERYFRESH.SE

Vi verkar för att snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur eller egendom skadas eller störs.

HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT

BLIXTENS RACING
Tel: 036-13 40 96
GRATIS FRAKT TILL OSS VIA HEMSIDAN!
WWW.BLIXTENSRACING.SE

Watercross

– En motorsport som är här för att stanna

Text: Rickard Stenberg Foto: Alva Karlsson

Att köra snöskoter på öppet vatten under ordnade former är ingen ny företeelse. Redan 1977 kördes premiären för "World Championship Snowmobile Watercross" i Grantsburg, Wisconsin, och mycket har hänt sedan dess. Här ger vi er en introduktion till sporten och kommer att fortsätta att skriva om den i kommande nummer.

Principen är rätt enkel och tämligen lik andra motorsporter. Man ska köra en bana som oftast har svängar både till höger och vänster under ett antal varv och vara först i mål. Problemet här är att man inte kan stanna om man gör ett misstag för då sjunker man och är borta ur heatet. Inte heller kan man svänga som man normalt gör på en snöskoter. Här måste man istället skära svängarna med skidorna pekandes åt fel håll, ungefär som man gör sväng i pudersnö. För att krångla till det lite ytterligare så har man normalt inte bara en motståndare heller, utan två eller kanske till och med tre som ser till att det blir vågor och sprut som ställer till det för en.

Premiären

Min egna premiär inom denna genre skedde 2004. Med en sargad Polaris PRO-X 600 från 2002, en bal med silvertejp och ett glatt humör lyckades jag faktiskt hålla mig över vattenlinjen det mesta av tiden.

Men det gick inte speciellt fort och svängarna var inte speciellt skarpa, men kul var det. Och det var på den här nivån det var för de flesta på den tiden. Jag minns den första tävlingen jag bevittnade, på Malgomajsjön i Stalon. Där fanns det de som delvis byggt om sina maskiner, men mest med diverse dunkar och frigolit för att få dem att inte sjunka helt vid ett stopp. Det gjorde dock maskinerna svårkörda och vinnaren för dagen, Johan Helmersson från Sveg på en Arctic Cat F7, hade i princip bara modifierat med silvertejp för att hålla tätt. Och det är just det som är huvudsaken, att inte få in vatten på variatorremmen. För får man det så kommer det att slira och då är det kört.

Detta innebär såklart att man får bada - med kläderna på. Väl i land sedan, vilket oftast sker med hjälp av en specialbyggd flotte, så gäller det att få ut allt vatten och starta upp maskinen igen så snart som möjligt. Motor, förgasare, avgassystem och bränsletank måste tömmas innan start och sen gäller det

Konrad Ljungberg från Långå gillar att hoppa långt!

att inte glömma till exempel kedjehuset innan maskinen ställs undan för vinterförvaring. Detta låter som ett omständigt arbete, men mycket går att förbereda så att man i princip kan vara igång igen på fem minuter efter att man kommit i land.

Hopp

Dåtidens utförande på maskiner med hela baljor var lite mer förlåtande när det gäller hur mycket man måste täta. Idag krävs det större insatser med silikon av olika typer, även om silvertejp (jag föredrar Gorillavarianten) fortfarande används en hel del.

När maskinen väl är tät återstår sedan de små detaljerna med att få den att gå fort både rakt fram och i kurvorna samt att den måste kunna ta vågor bra och även gå att hoppa med. Ja ni läste rätt, merparten av de nordiska tävlingarna innehåller också hopp. Vi kommer senare i artikelserien att gå in i detalj på hur en konkurrenskraftig maskin byggs och beskriva de modifikationer som bör till.

Festivalarrangemang

I början av 2000-talet var antalet tävlande ca 10-20 per tävling och med en handfull tävlingar per sommar. Under 2017 års säsong var det tävling i princip varje vecka från slutet av maj till slutet av augusti, vissa lördagar så mycket som tre tävlingar samtidigt.

Det har körts SM, Sverige Cup, Dalacup, EM, lag-EM och ett antal fristående tävlingar. I stort sett ingen tävling hade under 20 startande och i Sverige Cup-deltävling i Sveg under midsommarhelgen var det hela 56 startande.

Detta visar på hur populär sporten har blivit och trenden är fortsatt uppåt. Jämför man med vintersäsongen så har man (oftast) ett väder som är klart behagligare och det finns ett antal festivaler och andra evenemang som det är perfekt att samarrangera tävlingarna med.

Till exempel så lockade SM-finalen i Lycksele under Motorveckan 5 000 åskådare samtidigt som den även streamades live på Youtube.

Summa summarum av denna korta introduktion

– watercross är en växande sport som är här för att stanna och vi kommer bevaka den fortlöpande framöver.

Miranda Tjärnström är enda tjejen som tävlar regelbundet hittills. Supersnabb är hon också!

Morten Blien, en av sportens främsta, från Norge tar en rejäl ledning i starten

Man behöver inte ha det allra nyaste materialet för att vara konkurrenskraftig. Lägg också märke till den dödssnabba hjälmen på Jens Mehlqvist från Sveg.

SKOTERGUIDEN 2018

Beställ på snowrider.se

Allt du... behöver veta för att välja rätt

SNÖSKOTER

Nu ute i butik!

Från v.40 finns tidningen Skoterguiden i butiker och på mackar. Här kan du läsa om alla 2018 års skotermodeller. Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar. På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.

Åsarna Skoterservice
POLARIS
•Servar och reparerar alla märken
•Tillbehör •Reservdelar
•Nya & begagnade skotrar, fyrhjulingar
www.asarnaskoterservice.se
Tel: 0687-303 75
Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

LEONARDEN
Yamaha store sälen
Din Yamahahandlare i Sälenfjällen!
YAMAHA
FXR
Försäljning, verkstad, Service,Skoteruthyrning, skotersafari & Skräddarsydda arrangemang!
Öppet alla dagar!
tel 0280-26065
www.leonarden.se

Säkra framtidens snöskoteråkning
Gör din röst hörd genom SSCO
Skaffa dig utbildning där kunskapen finns Våra utbildare anordnar kontinuerligt kurser till förarbevis
Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070 - 326 97 55
www.ssco.nu
Besök oss på:

hanseriksson.se
Alltid stort lager av nya och begagnade skotrar
ski-doo
LYNX
POLARIS
JETWEAR
FOX
Klim
Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se
Kläder & Tillbehör
Reservdelar & Service

VILDMARK with guldkant
Hotell & Spa
SKOTERUTHYRNING • GUIDE
KONFERENS • JAKT & FISKE
EVENT • BUTIK
BigRiverCamp HOTEL & SPA
+46645-220 00 • BIGRIVERCAMP.SE

Nyheter på Snöskoter 2017/2018 från HECA
www.hecamc.se
HECA
Marinv. 2, Sundsvall
MC - SKOTER - MOPED - CROSS - ATV

3 BUTIKER Leksand Mora Särna
CHALLENGE ACCEPTED
POLARIS
www.abris.se
POLARIS ABRIS SJÖ & SNÖ SINCE 1981 www.abris.se Husqvarna

Skoterhandlare, se hit!
Effektivisera verkstad och försäljning i butik med INFOFLEX FORDON.
08-792 64 60 | info@infoflex.se | www.infoflex.se
Försäljning
Verkstad
Butik
Affärssystem för fordonsbranschen
infoflex

Vi minns tillbaka

Canonball Run 2017

En trevlig tillställning i skogen!

Av: Björn

Canonball Run är ett återkommande evenemang där vi årligen träffas en lördag för att gemensamt leka på våra veteranskotrar under dagen, för att sedan åka till ett hotell någonstans där en trevlig tillställning väntar oss alla.

Vintern 2017 var inget undantag då vi den 21 januari träffades utanför redaktionen i vanlig ordning för att lagvis tävla mot varandra under dagen.

Denna gång var det pistolskytte, grävmaskinskörning, och skotercross som stod på schemat. Vi samlades utanför redaktionen i Stenis/Mora och fortsatte dagen på vår bana i skogen. Här sköt lagen prick på julmustburkar och körde grävmaskin för att samla poäng. Det hela avslutades med en stafett runt banan på tid.

Visst hade vi gärna sett mer snö, men vi är tacksamma för det som bjuds och vi kunde ta oss hela vägen upp till Älvdalens Hotell utan problem. Väl framme så badade vi bubbelpool, drack något gott och åt en ordentlig buffé innan det dansades till långt in på natten. Naturligtvis så avhandlades diverse tal och prisutdelningar innan det var dags att trä på sig pyjamasen.

Vi samlades tidigt en januari-lördag utanför redaktionen i Stenis.

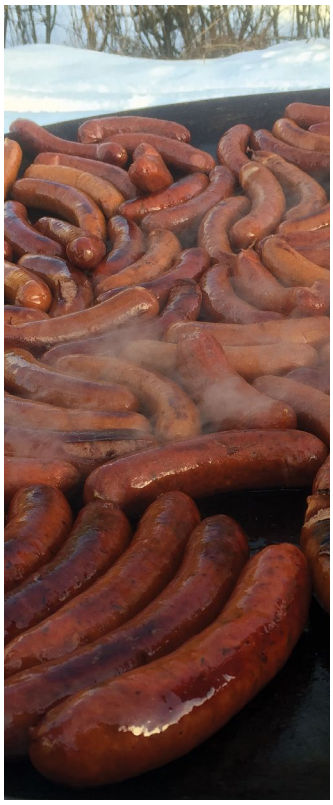
Som synes så finns det olika syn på hur en veteranskoter ser ut. Vi accepterar alla bara de är tillverkade före 1989.

Scanna koden och se en snutt från förra årets event.

Kan någon av er hålla upp tre fingrar? Ok, bra försök.

Lunchdags.

En självlysande man med ett gäng julmustburkar i högsta hugg, arrangerade vår prick-skjutning med en 9 millimeters Glock.



Att med en grävmaskin lyckas att stoppa i en gängstång som hänger i ett snöre i en burk, är inte det lättaste.

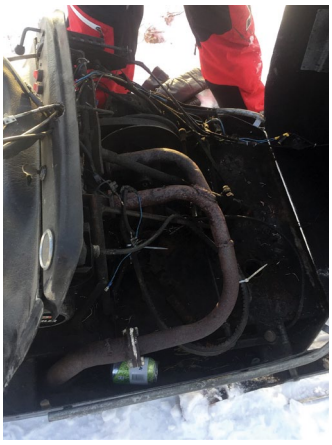
Olika falanger av märkessupportrar bildar grupperingar utanför redaktionen utan att ett enda slagsmål utbröt. Fantastiskt.

Jag vill inte direkt skryta om min fru, men hon är en jäkel på att greja med korven.

Samling på Barktippen där vi har vår bana.

Team Fjollträsk kom i vanlig ordning till den första myren efter man svängt av järnvägen från Stenis. Myren som numera kallas Fjollträsk. Här brukar deras maskiner gå sönder. Det dryga är att det hela verkar hålla i sig hela vägen upp till Älvdalen. Inget team har skruvat så mycket som Team Fjollträsk. Respekt. Mer om dessa grabbar på sidan 30.

Det gäller att vara förberedd på det mesta och det alltid en bra början att ta med stora katastroflådan och motorsågen, utifall att.



Det där med att ha ett väl avstämt avgasrör är helt klart överreklamerat.

Det gäller att komma förberedd. Och då menar vi inte att du ska komma med en styrstång som redan är avbruten.

Redan efter någon kilometer så var det dags att plocka fram verktygslådan.

Framme i Älvdalen. Här serverades varma välkomstdrinkar av olika de slag i den fantasiska isbaren som de byggt endast för vår skull. "After skoter " startade för publik redan kl 16,00.

Canonball Run 2018. Lördagen den 27 januari!

Lördagen den 27 Januari 2018 är dagen D för dig med veteranskoter.

Vi har märkt att snöskoterentusiaster liksom raggare inte räds för att använda sina fordon. Jag måste säga att veteranskoterägaren faktiskt är mer orädd då vi rent historiskt sett att våra Canonball Run-deltagare använder gastummen och mer därtill. Vårt evenemang Canonball Run eller CBR som vi också kallar det, har rullat på i många år. Här kombinerar vi en utflykt med ett visst tävlingsmoment där man tävlar lagvis mot varandra under en hel dag från morgon till kväll. Vi startar denna dag vid redaktionen i Stenis utanför Mora och avslutar den på Älvdalens hotell där vi övernattar. Den här dagen är alltid rolig för oss i arrangörsstaben och vi ser alltid fram emot årets Canonball Run.

När, var, hur?

I vanlig ordning så träffas vi vid redaktionen på lördagen den 27 januari och där får alla en ordentlig genomgång vad det är som gäller och blir indelade i ett lag. Vi försöker alltid att dela lagen så lika och rättvist som det bara är möjligt. Vår intention är att alla lag kommer att ha samma snittålder på sina maskiner. Du kan absolut komma till CBR själv eftersom vi delar in dig i ett lag och förser dig med lagkompisar. Vi kommer sedan att gemensamt åka till vår egen bana på Barktippen i Stenis och där göra upp om det mesta. Här kan vad som helst hända och du får reda på vad, när du kommer dit. Alla lag har här en möjlighet att skrapa ihop ett visst antal poäng samtidigt som det gäller att ha hela och fräscha maskiner för den resterande trippen. Vi avslutar lekarna på barktippen med en stadig om än lite försenad lunch för att orka med den resterande strapatsen.

Sen då?

Från Barktippen gäller det sedan att tillsammans med hela sitt lag transportera sig de fem milen till Älvdalens hotell där mat, dryck och sovrum väntar. I år ska vi förlja en förutbestämd rutt där det kommer att hända en del saker. Varje lag ska ta alla sina lagkamrater med maskiner till Älvdalen. Hela laget förväntas ta sig fram hela vägen med hjälp av varandra. Lämnar man någon maskin efter leden får man tidstillägg vilket är förödande. Man ska alltså ta sig hela vägen fram med ett intakt lag. Vi uppmuntrar till fusk och ju påhittigare man är, desto bättre. Men blir man påkommen finns det risk för eventuell diskning.

Hur gammal ska min skoter vara?

Vi sätter gränsen för en veteranskoter vid 1989. Din maskin ska alltså ha tillverkats 1989 eller tidigare. Skulle du råka ha en maskin från 1993, men som såg likadan ut 1989 så släpper vi ju igenom den såklart.

Kostnad

Priset för detta är 500:- per person och då ingår följande. Start i 2017 års Canonball Run med allt vad det innebär då det gäller tävlingar, lekar och bärgningar med mera. Lunch samt fika under dagen. Entré till kvällens festligheter på Älvdalens Hotell.

Boende & Mat

Just boendet och middagen har varit en riktig höjdare genom åren då man verkligen får chansen att umgås med likasinnade. För att möta allas behov och önskemål då det gäller mat och boende så har du nu i år flera möjligheter.

Du ringer till Älvdalens Hotell på 0251 105 00 för att anmäla dig till detta. Vill du både äta och bo så kostar det 600:- och då får du del i dubbelrum. Naturligtvis gör hotellet sitt bästa för att du paras ihop med en kompis. Vill du bo själv så betalar du ytterligare 200 spänn. Hotellrummen brukar ta slut fort så det är bäst att boka upp sig i tid. Vill du bara äta och inte bo? Då kostar middagen 264 :- inkl välkomstdrink. Vi festar till sena natta och dansar så gott vi kan till liveband.

ANMÄLAN

ANMÄLAN Boende & Banquette
Ring Älvdalens hotell uppge koden "CBR 2018"
Telefon 0251 105 00

ANMÄLAN CBR 2018
Märk mailet Anmälan CBR 2018. Maila namn samt telefonnummer på samtliga deltagare till bjorn@snowrider.se

Vanliga frågor

#1 Jag kommer långväga ifrån och söker ett boende i närheten av starten på fredag kväll?
Inga problem. Vi har boende för just dig i vår kursgård alldeles bredvid starten vid redaktionen med stor parkering. Del i rum 300:- ink frukost.
Maila bjorn@snowrider.se för detta.

#2 Vad händer om min skoter går sönder på vägen upp till Älvdalen?
Inga problem. Först och främst ska du ju försöka bogsera skotern tillsammans med ditt lag fram till hotellet i Älvdalen! Skulle inte detta fungera så har vi både bärgningsskotrar och en pickup med stort släp som fixar detta.

#3 Hur tar jag mig tillbaka till Mora på söndagen?
Inga problem. Många av deltagarna kör helt enkelt tillbaka med sina snöskotrar. Skulle man inte orka detta så brukar det ordna sig med skjutsningar för att hämta bil och släp i Mora.

#4 Hur får jag med mig eventuell extra packning till hotellet i Älvdalen?
Inga problem. Du lägger din väska eller vad du vill ha med dig upp i en kåpvagn som går hela vägen upp till slutdestinationen. Väskan väntar alltså på dig i Älvdalen vid ankomst.

#5 Min skoter drar 17 liter milen samt går sönder hela tiden. Kan någon transportera bensin samt reservdelar åt mig?
Problem. Du fraktar det du behöver själv. Eller så låter du någon annan i laget göra detta.

#6 Hur hittar jag upp till Älvdalen?
Inga problem. I år ska vi följa en förutbestämd rutt där vi på vägen måste passera några checkpoints. Du får en karta samtidigt som det finns skyltar efter vägen.

#7 Din fru är besviken och hytte med näven när du åkte hemifrån samtidigt som hon ifrågasätter mina prioriteringar då du åker och "leker" på CBR.
Problem. Du har säkerligen blivit utsatt för vad vi kallar för ett "smygbyte", där du nu bor ihop med en annan människa än den du en gång gifte dig med.

#8 Ska min snöskoter vara laglig?
Vad tror du? Det är klart den ska vara det. Lysen, bromsar, försäkring och ljuddämpning är någonting vi gillar å det grövsta. Dödmansgrepp är inte heller att förakta.

#9 Finns parkering för min bil och släpvagn vid redaktionen?
Inga problem. Vi ser till att ditt ekipage får plats hos oss.

#10 Hur länge är baren öppen?
Till klockan 01.00

#11 Jag har fler frågor då jag är extremt frågvis.
Inga problem. Maila bjorn@snowrider.se

#12 Jag vill skicka bilder på mig själv.
Inga problem. Maila stefan@snowmobile.se

Vad kostar det?

Anmälan till CBR 2018 inkl lunch, lekar & bärgning.	*500:-*
Del i dubbelrum samt mat på Älvdalens hotell.	*600:-*
Endast mat på kvällen.	*264:-*
Jag vill ha enkelrum. Då blir det en extra kostnad på:	*200:-*

Roadshow deluxe

Vi bara måste upplysa er som kanske har missat BRP:s dragare och trailer som åker land och rike runt för att visa upp deras sortiment. En resa som gjorts i stil bör tilläggas då detta ekipage inte bara är unikt i sitt slag, utan också riktigt snyggt och mäktigt. Man kan väl utan tvekan kalla sig själv King of the road när man tar dessa 24 meter till landets alla avkrokar för att där lasta ur innehållet i form av snöskotrar, ATV:er eller vattenskotrar beroende på årstiden.

Trailern är en gammal posttrailer i grunden men ombyggd för ändamålet samtidigt som den unika dragaren är byggd i Holland som en förlängd "Longline" Scania av torpedmodell. Naturligtvis med 500 hästars V8. Hela ekipaget är riktigt fräscht och tål att synas i sömmarna. På sidan sitter det enorma markiser som snabbt och lätt körs ut så att maskinerna som står på övervåningen under frakt ska kunna stå torrt när de visas upp.

Umeåföretaget Moonshine Express med Peder Hjelt i spetsen ligger bakom byggnationen och ser till att BRP både anländer och reser med stil.

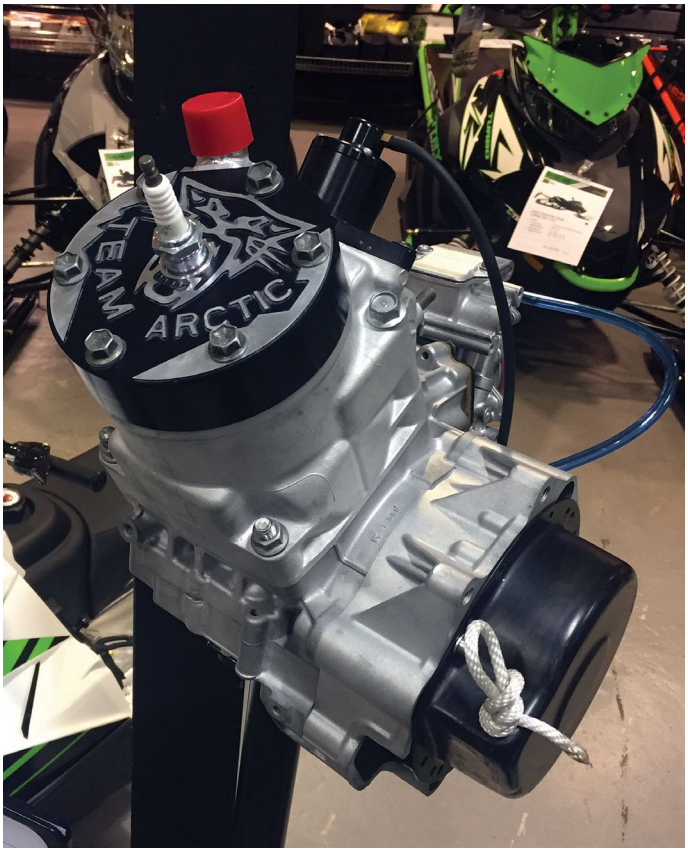
Värsta singeln!

Vissa saker blir man mer förvånad över än andra. När vi var och besökte Mera Fritid i Umeå så fick vi se någonting som fick oss att gnugga ögonen av förvåning. Vem orkar att såga isär en F7 motor för att få en 65-hästars 350- kubikare som sedan ska skohornas ner i en ZR 200? Jo det gör Joel Renberg. Maskinen kommer också få en 121" mountainmatta med 44 millimeterskammar kommer att få ett jobbigt liv i och med detta effektuttag.

Såklart måste variatorerna bytas för att klara effekten samtidigt som avgassystemet måste anpassas för detta.

Vi på SnowRider sätter oss ner ett tag och funderar över vad som egentligen driver en man som Joel då detta projekt verkligen är ambitiöst som bara den.

Vi väntar med spänning på det färdiga resultatet. Ni andra ska bege er till Mera Fritid i Umeå för att se motorn live!



Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:

SNOWRIDER Magazine

- Lofsdalen
- Mora

Lofsdalen
27-28 December 2017

Mora
6-7 januari 2018
13-14 januari 2018
10-11 Februari 2018
17-18 Februari 2018

Mer info på: snowrider.se
under fliken förarbevis

Ge bort en prenumeration i julklapp!

Ja, jag vill gärna ge bort en prenumeration i julklapp!
Fyll i alla uppgifter och skicka in talongen till oss.

SNOWRIDER Magazine

☐ JA Jag vill ha 6 nummer av tidningen för endast 335:-

☐ JA Jag vill ha 12 nummer av tidningen för endast 635:-

Skicka tidning till:

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Ort: _____

Jag som betalar heter:

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Ort: _____

VÄNLIGEN TEXTA MED STORA BOKSTÄVER

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.
Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.
Beställningen går även att göra på www.snowrider.se
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige.

Gåvobevis

Du har fått ____ nummer av den bästa skotertidningen!

SNOWRIDER Magazine

En riktigt God Jul

Önskar

SVERIGE
Porto Betalt

B

SNOWRIDER magazine

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

YAMAHA

VÄLKOMMEN TILL VÅRAN NYRENOVERADE BUTIK!

- SKOTER & ATV
- SERVICE
- DÄCKVERKSTAD
- BILGLAS

WWW.DACKOCHMASKIN.SE

VILHELMINA
DÄCK & MASKIN

FXR

VILHELMINA TEL: 0940-10240

composit-tracks.com

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

POLARIS

MATS Skog & Fritid AB
Telefon 0560-713 40

Försäljning
& service av
Polaris snöskotrar
och ATV

info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

www.matsskogochfritid.se

ALLA 2018 ÅRS SNÖSKOTRAR

Skoterguiden

Skoterguiden 2018 Pris: 59:-

2018

117
FETA
MODELLER

VÄLJ RÄTT
SNÖSKOTER

LYNX | ski-doo | ARCTIC CAT | YAMAHA | POLARIS

Köp den på snowrider.se

LYNX
ski-doo
OCKELBO
Service, reservdelar, tillbehör,
kläder, terränghjulingar, släpvagnar
POSTORDER
TJ:S Skoter & Motor
Pl 111 , Storåbränna, FÖLLINGE
0645-220 55

RPM Service AB
Vi utrustar bilverkstäder
med all tung utrustning
Vi säljer, installerar och servar all
utrustning för verkstäder:
• Lyftar • Däckmaskiner
• Hjulinställare • Kompressorer
• Oljeutrustning • Avgasutsug
Vi samarbetar med
RAVAGLIOLI, FILCAR & AIRCENTER
RPM Service AB
Dalhemsvägen 42, 141 46 Huddinge
08-711 18 90, www.rpmservice.se

LYNX ATV HONDA
- Service
- Reservdelar
- Tillbehör
Bil & Maskinfirma
Eric Gröning
Tel: 0651-711255 Fax: 0651-12956
Ljusdal

B&C Marine
Din ARCTIC CAT handlare i Mälardalen
www.bcmarine.se
021-35 66 33, Johannisbergsvägen 22, Västerås

Kurbits & Vildmark
Arrangerar
vildmarksupplevelser!
Guidade skoterturer
skoteruthyrning m.m
www.kvsab.se
Tfn: 070-689 60 01

FÖRSÄLJNING - REPARATION - SERVICE
LINSELL SKOTER & MOTOR
ski-doo
Nytt & Begagnat Verkstad
www.skoterochmotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

PACKKÄLKAR
med praktiska lasträcken
Nyhet!
Lössnökälke XL80
Packkälke XL75
Hitta din närmsta återförsäljare:
www.kalke.se
070-6075395

ARCTIC CAT SHARE OUR PASSION.
Auktoriserad verkstad
Allt från tillbehör till reservdelar
ATV
MC & ATV
SUZUKI
Landsvägen 11 Östnor, Mora
070-290 28 99
ah.atvsmora@gmail.com

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
Vi ligger på Europas
STÖRSTA reservdelslager!
Butik/ Reservdelar: 0951 - 773 45
YNGVESSONS MASKIN AB
Blå Vägen 255 Storuman Tel.0951 - 773 45
www.yngvessonsmaskin.se

SALAB
POLARIS
KLIM FXR CFMOTO
www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

LYNX YAMAHA ATV
Försäljning
Service
Reservdelar
Tillbehör
ski-doo
can-am
BRÖDERNA SUNDSTRÖM AB
Laisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

SIMO
- Vi kan motorrenoveringar!
Stort lager på utbytescylindrar och vevaxlar
Komplett verkstad för alla ändamål!
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

Klövsjö bensin & Service AB
LYNX can-am
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning
www.lynxklovsjo.se
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

YTTERÖCKE PRODUCTION AB
0640-451 17 • 070-377 51 15 • www.ytterockeproduction.com
ATV SKOTER
TILLBEHÖR & VERKSTAD
POLARIS

SNOW-RAIL SYSTEM
Systemet för dig som vill skydda ditt flak och underlätta lastningen av din skoter!
Passar både släpvagn med eller utan tipp samt till pickups!
Läs mer och beställ på:
www.snowrail.se

motor & fritid
LYNX
ski-doo
can-am
0684-294 50
motorfritid.com

läs alla gamla nummer
på snowrider.se
helt gratis
YouTube

www.gronfjall.com
Porten till äventyret!
Grönfjälls FRITIDSBY
STUGOR & RUM fr.150kr
Kiosk, Bastu, Badtunna, Jakt & Fiskekort,
Pub, Skoter och Slädughyrning
Bokning och Information 0940-87019

Terräng maskiner
ski-doo
Vi kör, säljer och servar våra produkter
www.terrangmaskiner.se

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

Fredrik Lilliehöök
Produktchef Snöskoter & ATV
Telefon 0696-170 42
fredrik.lilliehook@svedea.se

100 000 kr till Sveriges skoterklubbar

Tipsa din klubb om Skoterfonden!

Därför tjänar skoterälskare på att välja Svedea.

svedea
FÖRSÄKRINGAR SOM GÖR SKILLNAD

För mig som gillar snö är skoteråkning något som ligger mig varmt om hjärtat. En krispig vinterdag finns inget bättre än att dra ut över de orörda vidderna tillsammans med kompisarna. Visst blir det någon stubb-körning ibland och då är det bra att ha en försäkring man kan lita på. Och det kan du om du försäkrar skotern i Svedea. Vi försäkrar bara sådant vi gillar och förstår oss på, det har du som försäkringstagare glädje av. Kolla med skoterklubbarna, valfri återförsäljare eller våra kunder. Generösa och snabba brukar de säga. Det kostar faktiskt inget extra. Jämför oss gärna med andra.