Nummer 5 17/18 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 5 17/18

SnowRider, lättläst svenska för rejält folk.



X GAMES

Svenska BDY-variatorn

FAMILJEN SKINZ

Helium-Hardcore

CANONBALLRUN

Ella Snäll historisk





ARCTIC CAT CUP 2018

TIDSAM 0518-05
RETURVECKA 13
7 388051 806905 05

sledstore

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

Följ oss!

www.facebook.com/sledstore.se

www.instagram.com/sledstore.se

- Snabba leveranser
- Enormt sortiment
- 60 dagars öppet köp
- Gratis storleksbyten
- Lägsta prisgaranti



499 kr

~~799 kr~~

Gearbag Sledstore 150L

Gearbag för snöskoter som rymmer en komplett skoterutrustning utan bekymmer. 8 st olika fack och flera bärhandtag.



349 kr

~~499 kr~~

Raven Strike RJ Pro Model Blue Mirror

Raven Strike med den blåa linsen skapar en reflektion mot solstrålar för att minska bländning. Dubbellins!



149 kr

Personliga Instagram-Dekaler Sledstore

Vill du ha ditt Instagram-namn på skotern? Vi med! Denna produkt trycks på beställning i vårt egna tryckeri och är av absolut högsta kvalitet!

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!



249 kr

~~499 kr~~

Starthandtag Snell

Fantastiskt snygga starthandtag från Snell. Tillverkade ur ett aluminiumstycke som sedan anodiserats i olika färger.



399 kr

~~799 kr~~

Ryggsäck Sledstore Laponia 20L

Den ultimata ryggsäcken för skoteråkning! Fack för spade. Ventilerat ryggparti. Förberedd för vätskesystem.



599 kr

~~1 548 kr~~

2-Taktsolja Helsyntetisk A9 Snowmobile

Köp fler, spara mer! Mycket bra helsyntetisk tvåtaktsolja som speciellt anpassats för snöskotrar och minusgrader.

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



Våra kunder älskar oss!

Vi har massor av positiva omdömen

TRUSTPILOT

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

SnowRider Hillcross

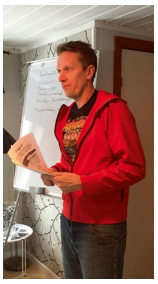
14/4-2018 kl 12-17 Läs mer på sid 62



Gesundaberget Mora
Mer info på: www.snowrider.se

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider



datum Mars: se hemsidan

datum April: se hemsidan

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.

Bokas på info@skotercenter.se





INNEHÅLL 5 2017/18

6. Ledare
8. Kåseri
10. Familjen Skinz
13. GoPro Fusion
14. Laga mat
16. Egna släpet
18. Skinz-Hardcore
22. CBR 2018
28. Nytt&Not
30. Korta din dämpare
32. SnowBike
36. Water X bygget fortsätter
40. ACC 2018
46. X-games
51. Det händer i Björnåsen
52. Radiostyrt
54. Ellas backflip
56: BDY Svenska variatorn
58. Indy EVO
62. SnowRider Hillcross













Yamaha firar 50 år som snöskotertillverkare!

Nu får du upp till 10,000:- i jubileumspremie och finansiering till superlåga 1,99%* i ränta.

YAMAHA SNOWMOBILE 50th ANNIVERSARY



Sidewinder

SR Viper

**Gäller t om 28/2 på utvalda modeller i Sverige.*

YAMALUBE svedea ecster

YAMAHA WARRANTY 5 years

www.yamaha-motor.se

YAMAHA Revs Your Heart

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 5
2017/18

Nummer: 5 17/18 Årgång: 21
Foto omslag: Phil Ellsworth/ESPN Images
Utgivning nr 6: 27 mars
Annonsstopp: 27 februari

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 Groomer Sundström
Daniel Roland 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

Tänk efter före!

Det brukar vara bra att på något sätt förutse framtiden. När man gör detta så ska man vara riktigt skeptisk, pessimistisk och negativ för att på bästa sätt förbereda sig för olika hemskheter som kan hända av någon eller ingen anledning. Min fru är expert på att som någon slags Krösa-Maja hitta farligheter i princip i allting bara för att en gång på 1000 få säga, "vad va det jag sa". Att hon hade fel 999 gånger på raken spelar mindre roll eftersom hon nu faktiskt lyckades pricka rätt en gång. Men just den gången så var det faktiskt bra att vi var förberedda. Alldeles nyss så låg jag och slötittade på min iPad då min fru skrek för full hals. Just detta kanske inte är helt ovanligt och ingenting man höjer blicken för, men den här gången skrek hon, "Riiing 112, det brinner i panncentralen". Av någon anledning sprang jag rätt ut i snön iförd strumpor, jeans och t-shirt bara för att hals över huvud kasta mig in i den rökfyllda ladan som också huserar vår panncentral som totalt förser dryga 700 kvadratmeter med värme. Panncentralen var övertänd och vår 300 kvadrat stora lada var mer än rökfylld. Det var varmare än vad som kändes behagligt och jag lyckades lokalisera trädgårdsslangen som nu hade smält och var dubbelt så lång som den en gång var. Jag vred på vattnet vilket i sin tur gjorde att den snorliknande slangen blev lite stelare när jag desperat försökte släcka branden. Min fru som alltid ser faror i allting hade sedan tidigare övertalat mig att ha ett helt gäng brandsläckare utanför panncentralen, började tömma dessa i tur och ordning. Vi sprang in och ut ur ladan för att ta luft och höll däremellan andan som vilken fridykare som helst. Vårt släckningsarbete höll på ända till brandkåren kom och hade det inte varit för de där brandsläckarna så hade hela skiten brunnit ner.

När vi väl stod där lite svarta av sot, hostande och blöta mitt i smällkalla vintern så var det faktiskt tur att vi hade en handlingsplan för detta skräckscenario. Det kommer att dröja väldigt länge innan panncentralen blir funktionabel igen eftersom till och med kulverten in till huset brunnit av. Det var inte mycket vi kunde göra förutom att lyssna på när huset dränerades på det varmvatten som nu rann ur kulverten. Eftersom vi tänkt efter före så dröjde det inte länge förrän vi pluggat systemet, kopplat om en del saker bara för att dra igång den gamla elpannan i källaren som stod kvar där utifall att. Visst, det är inte varmt i huset just i skrivande stund, men vi hankar oss fram till den kommande bergvärmen som är på gång vilken dag som helst.

Just så här fungerar snöskoteråkning också. Tänk efter före. Var förberedd på värsta tänkbara scenario i alla lägen och ha en handlingsplan för detta. Utsätt dig alltså inte för risken att på något sätt stå där utan en plan då olyckan är framme. Förhoppningsvis så står det inte någon där och säger "vad var det jag sa" den där tusende gången då olyckan faktiskt är framme. Lyssna på den där Krösa-Maja som alltid ser faror i allting. Hon har faktiskt inte helt fel, hur jobbigt det än kan vara att erkänna. Tänk efter före och se till att vara förbered, utbilda dig och ta reda på hur just du kan förekomma det mesta som kan hända dig som snöskoteråkare.

Krösa-Maja är för övrigt den där gamla tanten i Emil i Lönneberga som gärna tror att en förkylning egentligen är blodförgiftning och att Mylingen troligen kommer att ta oss allihopa.

Nu kör vi!







X-PLORER

X-Plorer 6000 ES & 3000 är för dig som vill utforska.

Den smala spårvidden och den ledade boggien gör körningen till en fröjd.
Justerbara coilover stötdämpare gör att du lätt kan justera in maskinen för just din körning.
Välj mellan den explosiva 2-taktaren i X-Plorer 6000 ES eller den lena 4-taktaren i X-Plorer 3000.

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

KÅSERI

Det var bättre förr

Alla har vi väl hört frasen, "det var bättre förr". Detta påstående kan emellanåt vara sant, men allt som oftast inte. Man tycker kanske att en viss tidsera var härligare eftersom man kanske bara kommer ihåg de bra sakerna. Många gillar och tror sig minnas femtiotalet som en tid av härligheter utan några orosmoment i världen. Man glömmer då kanske bort det så kallade "kalla kriget" och det överhängande världskriget där ryssen skulle ta oss allihopa. Samma sak gäller sextio-, sjuttio- och åttiotalet. Man kommer bara ihåg de trevliga sakerna, tar russinen ur kakan och inbillar sig på så sätt att det var bättre förr.

Värstingskoter

Samma gäller tydligen snöskotrar då jag allt som oftast springer på äldre män som av någon anledning på fullaste allvar inbillar sig att en värstingskoter från slutet av sjuttiotalet skulle ha en bättre prestanda än en fullt modern maskin.

Just detta påståendet borde falla på sin egen orimlighet, men lever kvar bland de lite äldre och namn som SRX och Blizzard uttalas med vördnad eftersom de tydligen ska ha en utomjordisk prestanda som inte sett dess make sen det begav sig i slutet av sjuttiotalet. Hemligheten bakom denna prestanda ska förutom en overkligt stark motor vara avsaknad av vikt, eftersom en värstingskoter från denna tidsera tydligen inte vägde någonting. Visst, nåt kilo kanske, men absolut inte mer än det. Historier om hur man över isar och skogsbilvägar rejsade med varandra i hastigheter över tvåhundra kilometer i timmen florerar och då ska ni veta att man inte ens höll full gas. För några år sen tröttnade jag på dessa rövarhistorier och jag orkade helt enkelt inte hålla mig från att en gång för alla ge alla dessa äldre män en verklighetscheck. Denna check lämpade sig utmärkt att genomföra under vår backtävling SnowRider Hillcross för några år sedan då det där fanns massor av maskiner av olika årsmodeller att välja mellan. En då för året ny 600 kubikare av crossmodell letades fram och ställdes upp mot en fin Blizzard 9700 som gick som kulor och krut. De två skulle på given signal köras så fort det bara var möjligt uppför berget och snacket gick att Blizzarden troligen skulle ge den nya plastraketen en match. Nu var timmen slagen och jag vet att många gubbar stod och höll tummarna där i sin öldimma och innerst inne visste att gammal är äldst och att vi andra minsann skulle få se hur jävligt alla maskiner gick på deras tid. Starten gick.

Som att skjuta en ankunge

Det som sen utspelade sig måste faktiskt rubriceras som en ren slakt. Som att skjuta en ankunge med en Haubits. Som att trampa på en mask. Som att vinna i frågesport över en bäbis.

Uttrycket "det var som ett möte" har aldrig varit mer korrekt då tiden för några sekunder verkade stå helt still. Vi som var där fick se den moderna fräsiga crossmaskinen fullkomligen krossa den då snart 40 år gamla krigaren. Blizzarden hade inte ens hunnit hallvägs innan crossmaskinen korsade mållinjen. Publiken vrålade samtidigt som gubbarna grät och jag kan jämföra hela händelsen med när Mohammed Ali förlorade mot Larry Holmes då det inte finns något sorgligare än när en stor mästare besegras och får sin karriär avslutad. Jag måste säga att denna händelse satte stopp för många äldre herrars fantasier om att snöskotrarna var snabbare förr och att dagens maskiner faktiskt är helt överlägsna i alla former. Jag kan citera en av de mer envisare gubbarna jag haft dessa prestandadiskussioner med. "Det var det jävligaste". Och jag är redo att hålla med. Det var det jävligaste jag sett på länge och inte ens jag kunde ana att en modern maskin var så ända in i helskotta mycket snabbare än en gammal värsting.

Skjut mig någon

För övrigt måste jag säga när det gäller all slags musik, så var det bättre förr. Jag är fullt övertygad att alla de bästa hårdrockshitsen är skrivna mellan 1970 och 1985 och det ska mycket till innan någon ska övertyga mig om någonting annat. Jag mår dåligt och bävar för framtiden när jag inser att våra ungdomar ser upp till stolpskott som exempelvis Jockiboi och Håkan Hellström. Jockiboi för fan, skjut mig någon. John Lennon har för i hela friden skitit ut mer talangfulla saker. Jag känner på något sätt att mänskligheten är förlorad och att allt kommer att gå åt helvete. Äh fan. Det var bättre förr.





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

Familjen Skinz

Det där fenomenet med att bygga om sin maskin är någonting som bara kommer att bli större. Framförallt om man samtidigt förbättrar den. Detta för oss osökt in på sortimentet från Skinz som verkligen är framtaget för bästa funktion.

Text & Bild: Den där Björn





På Skinz behärskar man tekniken att formpressa och forma sina väskor och rutor och har på detta sätt skapat sig egna unika produkter. Naturligtvis har man tillverkningen inom sina fyra väggar i Arizona.

Jag tar mig för pannan när jag ser annonser där man säljer fantastiskt magiska slutburkar som genom en hemlig konstruktion, några taktiskt utplacerade skruvar och en magisk metod utlovas att leverera en orimlig summa av intet sinande hästkrafter. Hur kan någon tro och inbilla sig att någon kan tillverka en ljuddämpare som har en massa fördelar och magiska egenskaper samtidigt som en snöskotertillverkare inte klarar av detta? Det eftermarknaden däremot klarar av är att specialisera en maskin för en speciell uppgift utan att behöva tänka på att denna maskin ska passa den stora massan. Skinz Protective Gear är utan tvekan världsbäst på att leverera produkter som förvandlar din redan potenta lössnömaskin till någonting ännu bättre. De har ett sortiment som sträcker sig från lyftbåge till lyftbåge och däremellan allting som är värt att byta ut av en eller annan anledning.

Hawksworth

Vi gjorde en roadtrip i december då vi irrade oss hela vägen till Arvidsjaur och Modshop. Vi hade då förmånen att träffa stora delar av familjen Hawksworth som både grundade och idag driver företaget Skinz Protective Gear. Detta företag började i liten skala med att göra tillbehör och skydd för cyklister men snöade sedan in på skotertillbehör. Idag så kan du bygga om din maskin till oigenkänlighet med Skinz sortiment där du inte bara ändrar utseendet utan också förbättrar prestandan i snön vilket fler och fler har anammat och uppmärksammat.

Arizona

När vi sammanträlade med Jeff Hawksworth så fick vi reda på att Skinz numera håller till i Arizona av alla delstater. Arizona som gränsar till Californien, Nevada och New Mexico ligger väl ändå i för varma delar av USA för att vara lämpligt för deras verksamhet? Men man glömmer bort att USA är ett enormt land och tittar man lite närmare så gränsar också Arizona till både Colorado och Utah som mer än väl har sin beskärda del av vintern. De har sin verksamhet fördelad på fyra stora fastigheter där en ligger i Phoenix och tre i Glendale. Här jobbar drygt 25 anställda med att tillverka allting som Skinz säljer. Just det. Man tillverkar allting själva. Allt från tygväskor till aluminiumprodukter och vacuumformade kåpor. Tre av varandra helt oberoende tillverkningsprocesser alltså, vilket gör det hela riktigt imponerande.

Gedigen kunskap

Idag tillverkar man massor av tillbehör som säljs genom ett enormt återförsäljarnät världen över. Ja i alla fall där det säljs snöskotrar. Man tillverkar också produkter direkt åt skotertillverkare vilket faktiskt var en förutsättning i början av Skinz verksamhet då Yamaha la en jätteorder hos dom och fick hjulen att rulla.

Det som slår mig är att Jeff personligen är involverad i produktutvecklingen och besitter en enorm kunskap om framvagns- och boggigeometrier, inställningar, förbättringar, tillverkningsprocesser och allt där emellan. Det är sällan man ser en VD med skitiga händer och ett sånt genuint intresse för sina produkter som hos denna man. Jeffs grabbar Jake och Isak verkar också dom vara extremt insatta i hur man förbättrar en redan bra maskin.

Hemmahos

Ett av målen med Skinz skoterprodukter är att kunden i slutändan ska våga prova att hoppa över att byta ut sin fjolårsmaskin och istället uppdatera sin gamla maskin för samma summa och i slutändan då stå där med en maskin som är bättre än den nya. Detta är kanske inte det mest populära målet i branschen. Framförallt inte vad det gäller tillverkare av snöskotrar som helst vill att alla ska byta skoter varje år. Skinz går alltså inte in och ut som katten hos snöskotertillverkarna och har likaså inte full tillgång till alla maskiner året före utan får vänta som alla andra på maskiner att måtta och bygga på.

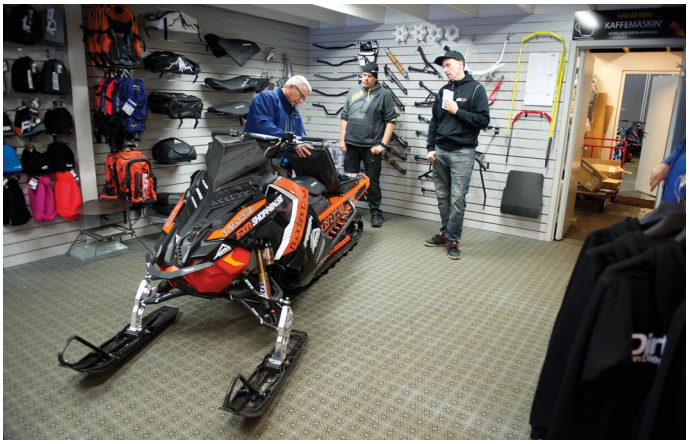
Men man kan aldrig vänta för länge om det vankas någonting gott och Skinz är verkligen gottgottigottgott. Vi planerar för övrigt en rejäl roadtrip i USA inom en snar framtid och vi kommer därför att säkerligen göra ett hemmahosreportage hos dem i Arizona. Lita på det.



Man pressar, bockar, vacuumsuger, svetar och syr ihop sitt breda sortiment av saker. Saker som vi skoteråkare verkligen behöver och i slutändan också köper.



Vad är det egentligen för produkter vi förknippar med Skinz? Personligen så är det deras framvagnar jag häpnat över då de ser riktigt håriga, rätt och robusta ut.



Efter en rejäl pratstund med Skinz ägare Jeff så förstår jag att han verkligen är kunnig och en av dem som utvecklar sortimentet. Kul och inte så vanligt att VD:n samtidigt tillhör utvecklingsavdelningen.



Jeff Hawksworth vet vad han pratar om och är en inbiten skoteråkare.

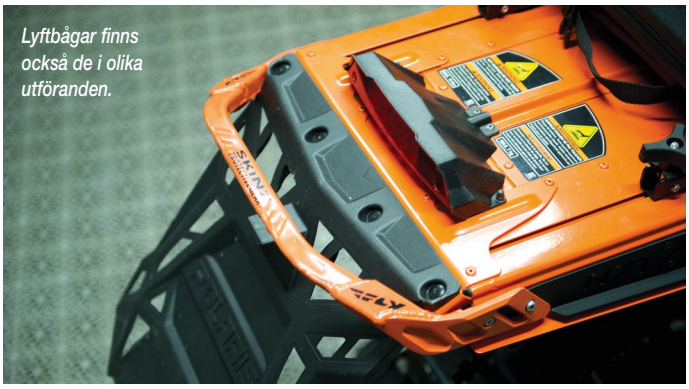


Skinz fina ARC (Adjustable Remote Coupling) sätter man längst bak i boggin och den har som arbetsuppgift att styra själva kopplingen av boggin från ett reglage på styret. Mer om denna apparat i kommande SnowRider. Eller så kollar du på Episode nr 10 där vi går igenom denna.

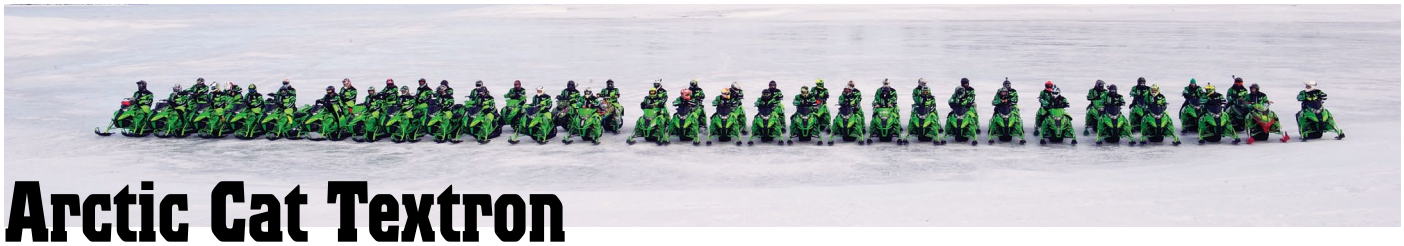


Såklart så har Skinz dynor också. Olika dynor för olika maskiner och användningsområde. Snygga, lätta och robusta. Bara ett byte av din dyna kan spara dig många kilon som du då slipper att släpa på.





Lyftbågar finns också de i olika utföranden.



Arctic Cat Textron

Det är ingen hemlighet att Textron köpte snöskoter- och ATV-tillverkaren Arctic Cat för ett tag sedan.

Genast började det spekuleras i om huruvida KGK fortfarande skulle agera generalagent åt Arctic Cat snöskoter och Textron ATV:er. Rent logiskt skulle denna mellanhand i sinom tid rationaliseras bort enligt många. Under året har KGK fört diskussioner med nya ledningen på Textron och nu har alltså Textron valt att förändra sin distributionsstrategi där de ska hantera försäljningen av sina varumärken i egen regi. KGK har jobbat med Arctic Cat sedan 1989 och kommer nu att jobba vidare parallellt med Textron under en övergångsperiod.

Mastodontuppgift

Införsäljning av snöskoter 2019 kommer att hanteras direkt av Textron, och vilka är då Textron i Sverige? Det är inte direkt förvånande att vi kan presentera att det är Peter Söderhäll som tar rollen som högsta höns i den nya organisationen som kommer att tillhandahålla Arctic Cat snöskotrar och Textrons offroadsegment. Peter slutade på KGK då i rollen som chef över Arctic Cat för drygt ett år sedan och har sedan i början av december varit anställd på Textron för att börja med mastodontuppgiften att styra upp hela den nya organisationen med allt vad det innebär.

–Just nu är det hur mycket som helst att göra. Textron är ju ett nytt företag för mig också och jag håller på att lära mig deras arbetssätt. Allt är annorlunda och det är massor av rutiner som jag måste sätta mig in i. Utöver det så ska vi bygga upp en egen organisation här i Sverige med allt vad det innebär. Det ska bli riktigt kul att bygga upp något nytt och vi har massor av saker som ska falla på plats under den närmaste tiden. Jag vet att vi har höga förväntningar på oss nu och vi kommer att skynda långsamt för att i slutändan leva upp till dom, avslutar Peter Söderhäll.

Starkare än någonsin

Vad Textrons övertagande av generalagenturen i Sverige kommer att innebära får framtiden utvisa, framför allt vad det gäller för oss slutkunder. Det som däremot är ultraintressant är vad Textrons övertagande av Arctic Cat kommer att innebära för framtida produkter. Ser vi tillbaka på Arctic Cat som ett egenägt företag så såg inte framtiden så ljus ut, men i Textrons regi ser det tvärtemot riktigt bra ut. Vi tror oss veta och hoppas att Arctic Cat kommer att presentera fantastiska maskiner inom en snar framtid och att deras aktier i skoterbranschen är starkare än någonsin. Vi ser med spänning framåt och spår att det som just hänt kommer att visa sig i framtida marknadsandelar till Arctic Cats fördel.



Det är äntligen officiellt att Textron kommer att ta över distributionsrollen då det gäller Arctic Cat och Textron ATV. Hur det hela kommer att se ut rent tekniskt kommer att utkristalliseras inom den närmsta framtiden. Klart är i alla fall att Peter Söderhäll återigen tar på sig det yttersta ansvaret för att allt kommer att fungera.

GoPro Fusion är här med nya möjligheter

En helt ny kamera från GoPro som är början på ett nytt sätt att fånga ögonblick och återuppleva det utan att missa nått. Den har två sfäriska kameror som fångar allt runt en i 360-grader. Självklart har kameran stabilisering som alla andra GoPro kameror men den här har lite andra trix för sig. Med den här kameran kommer användaren att kunna filma i helt nya vinklar som man inte kunnat få till tidigare. Nu filmar man allt och väljer senare vilken vinkel och vad du vill ha med i filmen.



360-kameran GoPro Fusion ger spännande möjligheter.

Av: Mattias Klockar

Fusion filmar och fotograferar i 360-grader med endast två kameralinser som pekar åt varsitt håll för att få med hela omgivningen. Den är utformad som en smal kvadrat varpå den blir något större på höjden och bredden än Hero 6 och kan därför inte användas på GoPro-drönaren Karma än. Kameran sätter ihop bilderna från kamerans två perspektiv för maximal känsla. Jämn och fin video utan någon gimbal då kameran självklart har en inbyggd stabilisering som funkar riktigt bra. GoPro har också lyckats trolla bort pinnen som kameran sitter på så den inte syns i bild. Man har också byggt in röstkontroll i kameran för tio språk för att man beröringsfritt ska kunna sköta kameran. Kameran är givetvis konstruerad för att vara vattentät ner till fem meter och lämpar sig inte för djupare dykning, men funkar kanon för de flesta andra vattensporter. En annan funktion är att du kan få marken du står på att se ut som en liten planet. En lustig effekt som kan fylla en funktion någon gång ibland och går att mixa ihop med andra "platta" klipp i GoPro's redigerings app.

OverCapture

Med en funktion som kallas för OverCapture kan du sätta upp kameran i luften så sparar den ner en 360-graders sfärisk video med 5,2K-upplösning. Det motsvarar 18 megapixlar och behövs eftersom kameran spelar in en 360-graders klotformad bild och sträcker den så att den passar en fyrkantig yta. När man sedan spelar upp filmen ser man ett beskuret utsnitt, med mycket lägre upplösning. Förutom att kunna välja betraktningsvinkel efteråt går det också att redigera en 360-film genom att efteråt "kliva in i kameran" och agera följande kameraman. Till exempel kan man låta utsnittet följa ett objekt och allt visas sedan som en video där det verkar som om personen har en kamera som följer honom eller henne. Detta är ett helt nytt sätt att skapa film som är riktigt intressant, vilka möjligheter när användaren kan välja vilka delar i dessa 360-grader som man vill ha med. Vill man få ut en video i ordinarie format så löser OverCapture funktionen det. Man väljer då ut vilken del i 360-graders videon man vill plocka ut för att sedan kunna redigera materialet som vanligt när man skapar film.

3D audio

Med en trevägsmikrofon på toppen av kameran spelar den in ljud som kommer att ändras i hörlurarna, varifrån ljudet hörs beror på var i bilden du tittar om du använder VR-glasögon. GoPro appen går använda för att spela upp det man filmat och även dela det som VR material. Eller så går det att använda nya appen OverCapture för att just plocka ut en viss del med ett fixerat perspektiv. Inte helt oväntat är kameran kompatibel med samtliga GoPro-fästen, vilket betyder att du kommer kunna ta med kameran ut på äventyr precis som vanligt. Formatet på kameran är lite större än GoPro Hero6, men den är inte för klumpig att sätta fast på hjälmen. Ska bli kul att följa utvecklingen för den här typen av kamera, nu finns det helt andra möjligheter att få till riktigt snygga och annorlunda videovinklar. Det här är antagligen bara början, GoPro har återigen höjt nivån på vad man kan göra med en actionkamera.



Ett smidigt skyddsfodral för kameran följer med i förpackningen.



Produktinfo:
* 5.2K Video i 30fps och 3K i 60fps
* 18MP Sfäriskt foto
* Wifi + Bluetooth
* GoPro App kompatibel
* OverCapture
* 360 graders ljudinspelning
* GPS, accelerometer, gyroscope och kompass
* USB-C port, snabbare laddning
* Röstkontroll, tio olika språk
* Vattentät ner till fem meter
* Time Lapse Video + Photo, Night Lapse och Burst läge
* Avancerad video stabilisering
* Kompatibel med de flesta äldre fästen/tillbehör

Ingår i förpackningen:
* GoPro Fusion
* Batteri
* Skyddsfodral
* Shorty miniförlängningsstav med stativ
* USB-C laddningskabel
* Två olika fästen

Karma Fusion: 7 599 kronor, mer information finns på www.gopro.com

Barocook, enkelt och varmt.



Det där med att äta varm mat på ett enkelt sätt ute i naturen är faktiskt inte alltid det enklaste då just det där med att göra upp eld kan vara lite krångligt under fel förhållanden. Vi har lösningen i och med Barocook.

Av Björn

Det ska va gött att leva annars kan det kvitta, sjöng Galenskaparna en gång i tiden och jag är böjd att hålla med. Vem i hela friden vill äta en kall macka, en bränd korv eller en ljummen Gorbys när man nuförtiden kan äta bra varm mat på ett extremt enkelt sätt. Jag snackar såklart om Barocook-systemet som genom ett trollslag förvandlar din kalla medhavda matsäck till en rykande färsk festmåltid. Detta utan en massa tändstickor, svordomar och sur ved.

Barocoock är systemet där man genom ett genialt system kokar maten med hjälp av lite kemi. Själva matlagningskärlet består av en plastburk med en lös innerdel i rostfritt stål. Man tar ut den rostfria delen, häller i bestämd mängd vatten i plastdelen, lägger i en värmepåse och stoppar sen tillbaka den rostfria delen som man då lite påpassligt fyllt med mat. Det ska helst vara lite kladdig mat så som köttfärssås och spagetti, kalopps eller annan bra värmebärande sörja om man vill att det ska gå snabbt. Värmepåsen reagerar på luft och vatten och är när den förvaras i en försluten förpackning helt oaktiverad. Men den väcks till liv på en halvminut i vattnet när man tagit ur den ur sin förpackning . Då kokar vattnet som i sin tur värmer det rostfria kärlet med maten. Uppvärmningen går väldigt fort och då vi testade att värma upp 400 gram färdiglagad Pasta Bolognese från 24meals så tog processen cirka 5 minuter. Grymt snabbt och enkelt. Äter man lite fort så går det att hälla snö i den rostfria burken som snabbt smälter den och du har tillverkat ljummet diskvatten på några sekunder. Grymt och nästan ett måste för dig som är skoteråkare.

Det finns olika värmekärl för olika behov och skulle det visa sig att du vill värma dryck så finns det naturligtvis en mugg som är tillverkad på samma sätt. Grymt som sagt.



När väl vattnet börjat koka så är det bara att stoppa i den rostfria burken, hälla i maten och stoppa på locket. Vänta i fem minuter och sedan njuta av en väl tempererad måltid.



Värmepåsen plus lite vatten ser till att varm ånga värmer den rostfria burken. Mycket smart.



Vatten, värmepåse och valfri mat är väl egentligen det du behöver ha med dig förutom själva Barocook-lådan.



Vill du ha någonting varmt att dricka så är det bara att göra om proceduren med Barocook-muggen. Smidigt.



Ju kladdigare mat desto bättre och snabbare går den att värma. Lite pasta och köttfärssås värmer du på dryga fem minuter.

MUD AND SNOW

"CHALLENGE EVERYTHING"



MUD AND SNOW , SKÅLMYRSVÄGEN 32 , 792 50 MORA

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

Skräddarsydd!

Ibland vill man ha någonting som inte riktigt går att köpa. Då är man inte sämre än att man tillverkar det man vill ha, själv. I alla fall om man heter Anders Labba.

Text Björn
Bild Mr Labba



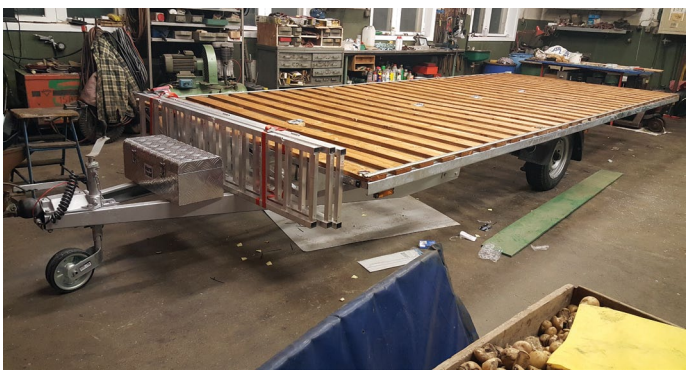
De långa längsgående sidoprofilerna köptes bockade och klara från en plåtfirma.



Anders som är konstruktör till yrket räknade lite och kom sedan på hur han skulle göra. Enkelt.



Visst fungerar det med ByggMax billigaste ytterpanel som släpvagnsbotten. Totalt kostade den här vagnen 15000 spänn att bygga.



Anders Labba är inte den som bara går omkring och snackar om hur det egentligen skulle vara. Labba är en handlingens man och tar tag i det han tycker är fel och ställer dessa saker tillrätta.

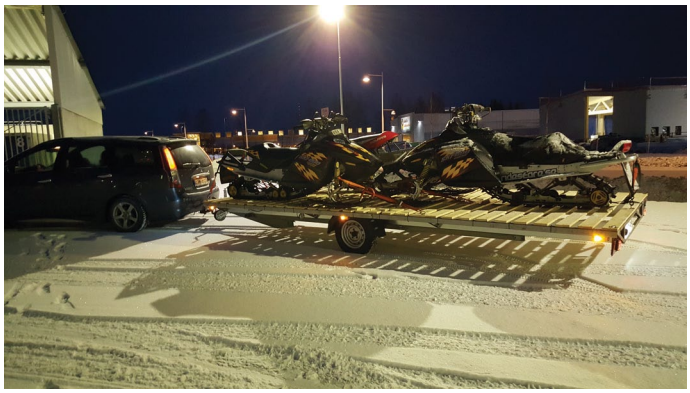
Att kombinera nytta med nöje får man bara beröm för och vi är de första att ställa oss i beröm-kön eftersom vi tycker att Anders har gjort ett fantastiskt bra jobb i och med att han förvandlade en rullande svampodling i form av en Kabe Smaragd till någonting betydligt vettigare och bättre. Överdelen var minst sagt rutten men vad spelar det för roll när det var underdelen Anders (som för övrigt är konstruktör) var ute efter.

En ny, bredare och längre underdel konstruerades och ritades upp i ett CAD-program vilket senare kördes i ett beräkningsprogram. Färdigbockade längsgående 2-millimeters profilplåtar beställdes från en lokal plåtfirma och 30 X 30 y-profil användes samtidigt flitigt. Allting byggdes i sektioner och lämnades sen in för galvning. Räkna med att betala cirka 20 kronor för varje kilo du vill galvanisera.

Det hela skruvades ihop och som flakbotten använde Anders den billigaste ytterpanelen från ByggMax du kan tänka dig. Det hela toppades med Ledbelysning från Biltema.

Tänk på att vara rädd om typskylt och chassienummer om du bygger en vagn. Dessa behövs när du ska registreringsbesikta din nya skotervagn.

Anders började med en rutten Kabe och slutade med en vagn som väger 400 kilo och som får lasta 900 kg. Bra jobbat.



Så här fin och användarvänlig kan en rutten Kabe bli med lite handpåläggning.

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

Hitta passande tillbehör till din maskin på brppac.se

© 2018 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

50th ANNIVERSARY LYNX 1968 2018 ORIGINAL RIDERS

50 MONTH WARRANTY

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.

HITTA PASSANDE TILLBEHÖR PÅ BRPPAC.SE OCH DIN NÄSTA LYNX PÅ BRPLYNX.COM

LYNX | BRP

brplynx.com /lynxsnowmobiles /brplynx

© 2018 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Hardcore by Skinz

Visst kan väl det som är bra bli bättre? Ingen tvekan. Just så här går det faktiskt till om du nu skulle undra!

Text & Bild Björn Frispel



Det här med att köpa lite grejer till snöskotern är mer än vanligt och helt klart någonting som som många av oss håller på med. Det kan vara allt från att göra den lite mer personlig genom att stoppa på ett dekalkit, aluminiumhjul i boggin eller göra körställningen trevligare i och med en styrhöjare.

Ska man förbättra snöskoterns prestanda så finns det massor av saker man kan göra och vi tänkte visa er hur man kan göra om man verkligen vill gå all in, utan att trimma maskinens motor det minsta.

Håll i er, nu kör vi.

Efter att jag minst sagt blev hänförd av en gammal M800 från 2012 som stod i Modshops lokaler uppe i Arvidsjaur så kände jag att jag ville ha en likadan. Maskinen ifråga hade fått stora delar av Skinz sortiment monterat på sig. Och med stora delar, menar jag allt. Det var faktiskt inte helt självklart att man ens kunde lista ut vad det var för maskin som stod där. Jag blev i alla fall så tagen av stunden att jag helt enkelt ville ha en likadan maskin själv. Jag letade därför rätt på en 2017 års Hardcore som skulle modifieras enligt samma koncept och därmed uppfylla det tomrum som nu fanns i mitt liv. Min Hardcore var en eftersläntare från förra året och var ny, men hade stått osåld ett tag. Jag fick en bra deal på maskinen och anledningen till att jag valde en -17 istället för en -18 var att det finns mer grejer till fjolårsmaskinen. Jag pratade snällt med killarna på Modshop.se innan jag prickade i allting som går att pricka i vad det gäller tillbehör för denna modell, och jag kan lova dig att det finns grejer att beställa. Bussgods fick säkerligen dubblera bussförbindelsen mellan Arvidsjaur och Mora för att alla paket skulle kunna levereras. Och sen var det bara att börja montera. Vissa saker fanns hemma på hyllan medan vi i skrivande stund väntar på en del grejer. Vi drar igång detta projekt, för att avsluta det hela med en slutmontering och utvärdering till det sista numret av SnowRider för säsongen. Så här går det i alla fall till att bränna 100,000 spänn på extremt fräna prylar.

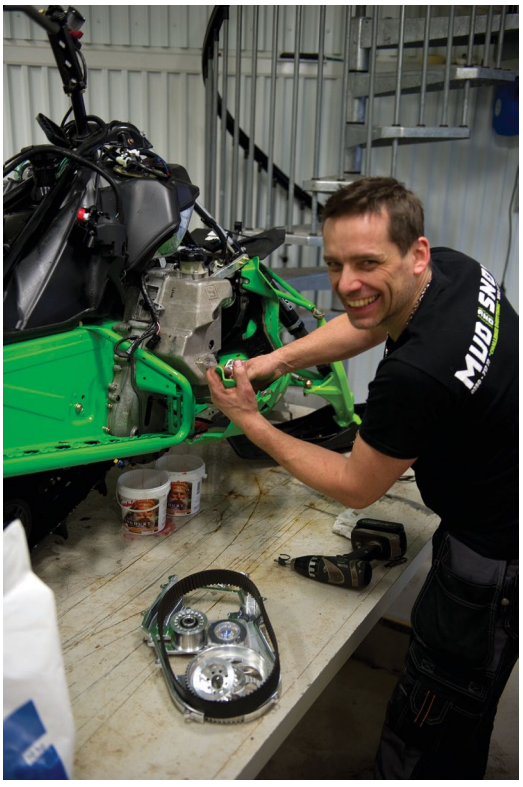


Vi har en hel del att plocka med och försöker att hela tiden ha maskinen körbar vilket gör att vi rullar in den i verkstan när vi vet att vi har tid att göra den klar.



Drygt halva leveransen av Skinzprylar har dykt upp från Modshop.se och vi väntar med spänning på resten. Framvagn och fotsteg är några av de större prylar vi saknar just nu.

Bara Ronnie Westlund från Werst Teknik kan se så här glad ut när han ska byta ut kedjehuset mot en remdriven historia.



Man måste såga lite i bukplasten för att Skinzkåporna ska passa. Kalle Sohl räds ingenting. Han sågar gärna i en ny skoter utan att vare sig läsa instruktioner eller våndas det minsta. Medföljande klistermärken markerar linjen man ska såga efter.

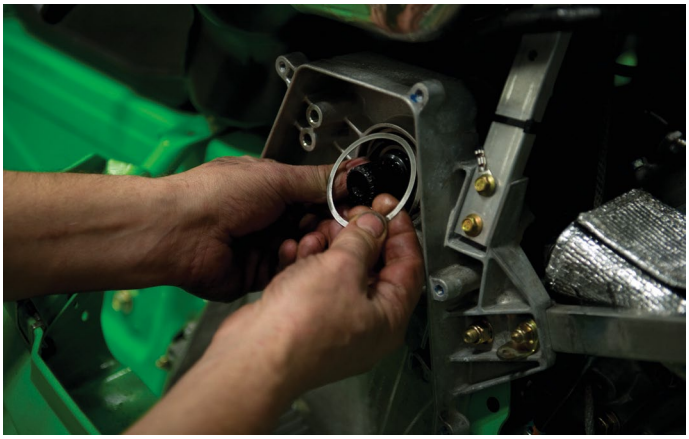




Remdriften inklusive en ny tvåtaktsoljebehållare väger en sisådär 2,1 kilo medan original kedjehus/tvåtaktsoljebehållare med tillhörande vätska i kedjehuset väger drygt sex kilo.



Låsningen för det övre lagret kan vara pillig att få ut om man inte vet hur man gör. Men det är ju det mesta å andra sidan.

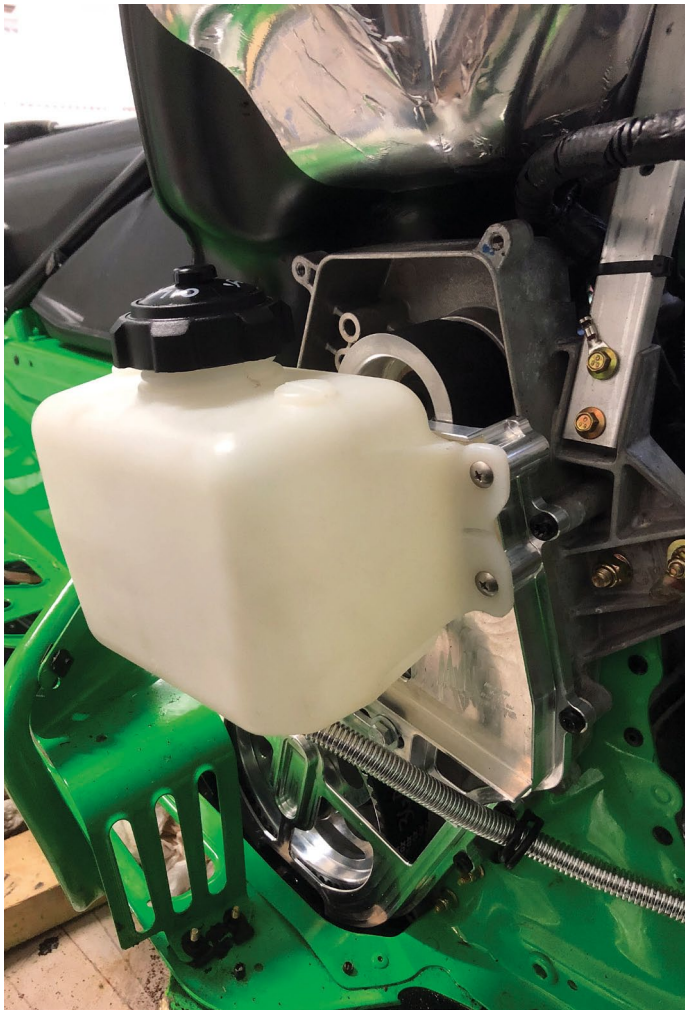


Man får lov att pilla bort original hastighetsgivare från kedjehuset och limma tillbaka den på remhistorien.



Det där med att byta ut den sedvanliga tumgasen mot en Munster Fingergas var inte det lättaste då man fick plocka isär en hel del grejer för att komma åt. Ha detta i åtanke när du beställer en då man inte byter denna i en handvändning.





Jag måste säga att remdriften är riktigt snygg och är värd varenda spänn. I nästa nummer slutförs projektet och du kommer få reda på vad allting kostar.



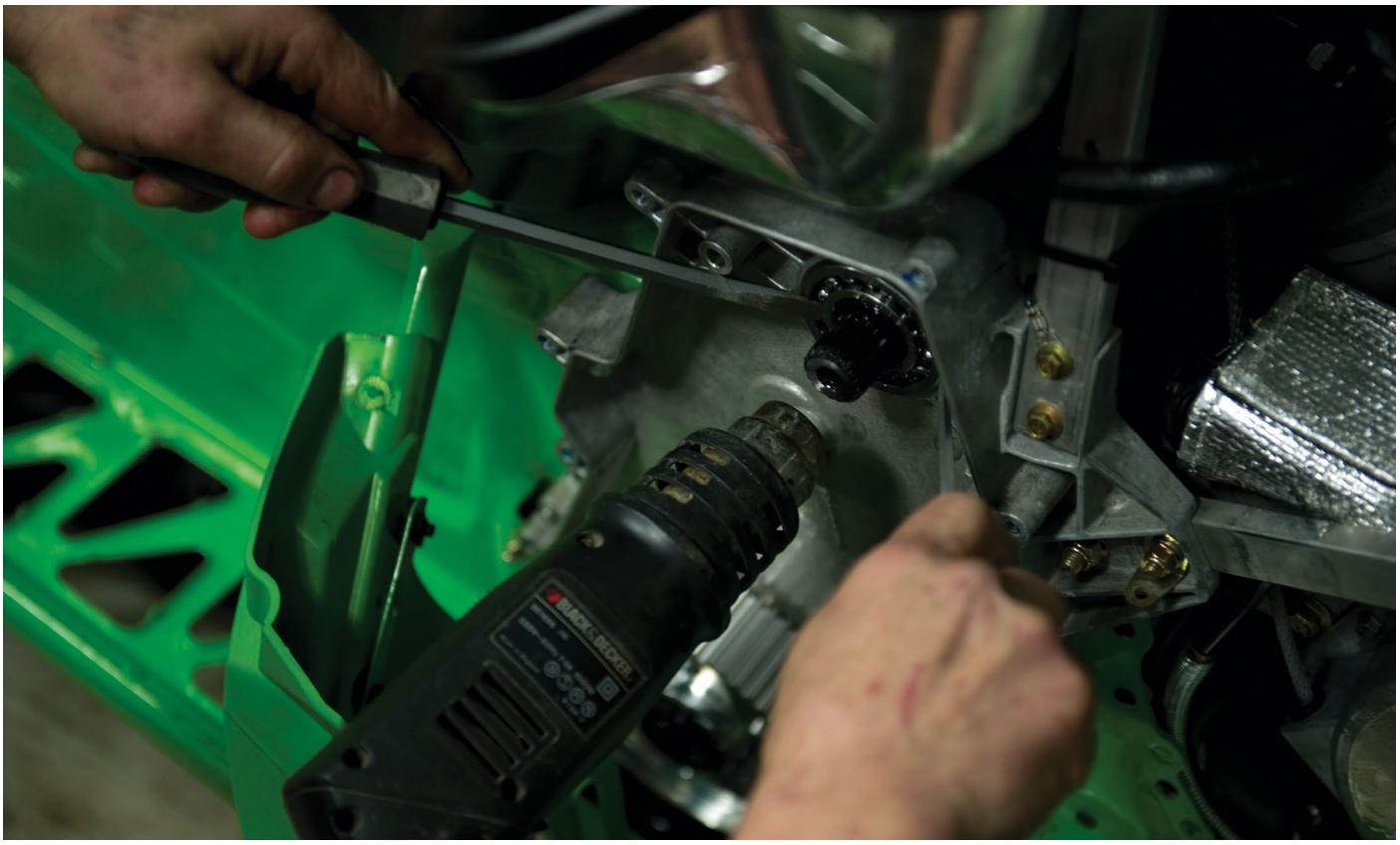
Vad väger en fulltankad helt original 2017 års Hardcore 153? Det vet jag. Precis 254 kilo för att vara exakt. Den väger 79 kg vänster fram. 81,6 höger fram och 93,4 kg bak.



Ok, detta kanske är helt ointressant, men det här titanstyret från Rasmussen väger 250 gram. Originalstyret med gummihandtagen väger drygt ett kilo.



Då man börjar bli stel och gammal är det alltid bra att ha en yngre variant av sig själv, som mer än gärna står på knä och skruvar.



Då original lager i kedjehuset är av öppen typ och får sin smörjning av kedjeoljan måste man täta det nedre med medföljande tätning och byta ut det övre lagret mot en sluten variant. Allt följer med i kittet. Det övre lagret byter man alltså ut. För att få ut det så värmer man runt lagret och bryter ut det med två skruvmejslar. Enkelt.





Johnsson ser till att det nya stötdämperiet hamnar på plats i boggin. Fox Float Evol3 samt Evol QS3-R sitter nu på plats.

CanonBallRun 2018

Veteranmaskinerna är hetare än någonsin och vi stod i år med det största startfältet någonsin i CBR:s historia.

Text & Bild Björne



Man blir ju liksom lite rörd av folks engagemang måste jag säga. Jag kunde inte riktigt tro mina ögon när anmälningarna till årets CanonBallRun ramlade in. CanonBallRun, eller CBR som vi också kallar det, är utan tvekan riktigt populärt och det hela går ut på att vi lagvis tar oss från vår redaktion i Vika utanför Mora till Hotellet i Älvdalen där vi avslutar dagen med en riktig banquette för deltagarna. I år blev vi till slut 114 stycken efter några avhopp i sista sekunden, men vi är fortfarande riktigt förvånade över det massiva intresset. CBR är träffen för veteranskoterentusiaster som vill träffa likasinnade.

Variatorrem på pinne

Lördagsmorgonen den 27 januari kom till slut. Det har varit en hektisk vecka och ska sanningen fram så har vi varit riktigt nervösa för hela arrangemanget då vi aldrig varit så här många. Bara det att parkera bilarna till alla deltagarna har varit en utmaning. Att sedan få plats med alla snöskotrarna har inte varit det lättaste. När alla väl var avprickade och indelade i lag så begav vi oss till vår trevliga barktipp där dagens lekar började. Just det, vi leker lagvis denna dag då det är frågesport, kastning av variatorremmar och tidskörning på vår avlysta egna bana i skogen som gäller.

Lek nummer ett innebar att hela laget skulle köra stafett på vår bana och därigenom få en tid som i sin tur skulle jämföras med de andra lagen. Bäst tid, mest poäng i fallande skala. Efter körningen så var det dags för lagen att visa upp sin träffsäkerhet då de skulle lyckas kasta en variatorrem på en pinne. Just detta visade sig inte vara det lättaste av någon anledning.

Låg medelhastighet

Vi lämnade Barktippen lagvis med några minuters mellanrum för att slutföra dagens uppdrag. Uppdraget är att varje lag skulle ta sig fram till Älvdalen intakt utan att lämna någon efter vägen. Just detta uppdrag har visat sig vara riktigt svårt eftersom de flesta sitter på maskiner som numera blivit mer än fyrtio år gamla.

Medelhastigheten för denna transport upp till Älvdalen har pendlat mellan 5 och 15 kilometer i timmen vilket kanske ger er en bild av hur fort det går efter leden de 7 milen vi kör under den här dagen.

Skulle det visa sig att man lämnat någon maskin eller förare efter vägen (som då plockats upp av våra bärgare) så får man poängavdrag. Vi kan säga att våra bärgare hade fullt upp i år.

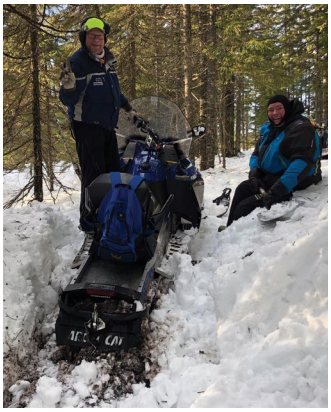
Led fram till entrén

På vägen upp till Älvdalen så passerade vi Norra Garberg där IFK Mora (ja självaste Vasaloppet alltså) bjöd in till lunch. Deras klubbstuga i Norra Garberg är för övrigt ett utmärkt utflyktsmål för oss skoteråkare och jag uppmanar alla att ta tillfället i akt och åka upp dit. Stugan har öppet med viss förtäring under helgerna.

Efter lunchen så passerade vi Krångdalen innan vi tog sikte på Evertsberg där Micke Ljungberg väntade med frågesport så att lagen kunde samla ihop ytterligare några poäng. Efter Evertsberg så hade lagen drygt 12 kilometer kvar till Älvdalens Hotell mitt i stan och leden går praktiskt taget ända fram till entrén.

Trötta och glada

Första laget dundrade in på gården vid kvart över tre och det sista kom fram vid åttatiden på kvällen. Trötta, frusna och glada. Den varma välkomstdrinken var mer än god och middagen drogs igång samtidigt som prisutdelningen där vi delade ut pokaler till lagen som samlat ihop tillräckligt med poäng på remkastning, frågesport och bankörning. Efter den här dagen var alla mer eller mindre helt slut och det krävdes en hel del för en del av deltagarna att ladda om för kvällens festligheter. Det blev en sen kväll och de flesta sov lite extra på söndagen. Trötta men glada. Vi ser redan fram emot 2019 års CanonBallRun. Mer om detta till hösten.



Dagarna före CBR så hade vi som uppgift att sladda lederna så att resan skulle bli så slät och fin som möjligt. Detta var lättare sagt än gjort eftersom vi i år hade extremt mycket snö. Att dra loss en Bearcat är allt annat än roligt.



Sträckningen Vika, Norra Garberg, Krångdalen, Evertsberg och Älvdalen är riktigt fin



Det gäller att komma väl förberedd och det klart att man redan på kvällen drar på sig hjälmen så att man är redo för morgondagens bravader.

Vi fraktar ombyte och finkläder upp till Älvdalen. I år var vi dubbelt så många som 2017. Till nästa år får vi nog byta släpvagn.





Vi gör oss redo för avfärd upp till Barktippen.



Det började rulla in ekipage redan kvällen före, men det var först på lördagsmorgonen de flesta dök upp. Det blev lite trångt, men vi grejade det.



Det gäller att klä sig så att man syns. Frågan är om Arméns M/36-hjälm är riktigt godkänd för snöskoteråkning?



Ett sprucket insugningsgummi satte stopp för Olivias framfart. Som tur är hade någon pedant farbror smitt ihop en smart bogseringskälke.



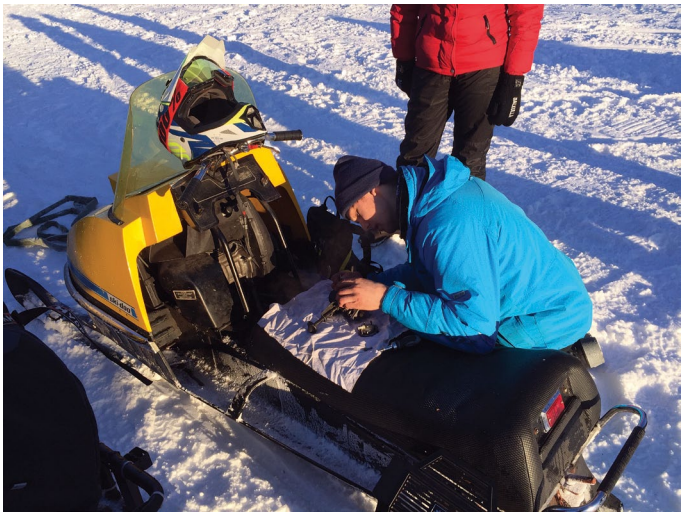
Nu börjar det ju komma lite deltagare till CBR vilket i sin tur lockar byborna till starten. Vem vet. Det här kanske är starten på ett riktigt stort evenemang.



Efter körningen på Barktippen så skickade vi iväg deltagarna lagvis. Dagens viktigaste uppgift var att ta sig fram till Älvdalen som ett intakt lag utan att lämna någon kvar.



Snyggaste skotern hade i alla fall Jan Larsson från Östnor i och med sin fina orenoverade Alpine II.





Vad är det för fel på folk? Tänk tanken att du ska plocka isär bensinpump och förgasare mitt i smällkalla vintern. Tänk dig också tanken att du gör det med ett leende på läpparna. Helt klart knasigt.



Chefredaktören håller koll på deltagarna och släpper iväg lagen ett och ett. Här börjar dagens svåraste uppgift. Nu ska man både hitta till Älvdalen och se till att maskinerna håller ihop.



Tidskörning i stafettform på Barktippen är en riktig höjdare då många satsar för kung och fosterland däruppe. Har man lite rutin så gäller det att spara på grejerna så att de håller hela vägen upp till Älvdalen.



Gör man en vana av att år efter år köra sönder sina veteranare på samma ställe så får man helt enkelt platsen namngiven efter sig. Fjollträskarna är en samling veteran-nördar från Norrtälje.



En bild säger mer än tusen ord, och jag måste säga att synen av dessa två snyggingar gör mig riktigt glad.



Det gäller att vara positivt lagd när man åker BR 250. För övrigt överraskade denna lilla maskin som faktiskt bogserade en betydligt tyngre maskin mer än halva sträckan.



CBR-deltagaren är svår att förutse. Här hittar vi allt från unga tjejer till gamla gubbar vilket vi gläds åt.



Det fanns tid att stanna och snacka med varandra då vi egentligen inte hade någon brådska till Älvdalen.



Lite underhållsmekning i form av att skruva fast en tändspole skadar aldrig.

Vi gillar alla hembyggen och du får egentligen komma med vad du vill före 1989. Vi vill att du har koll på din snöskoter så att den rimligen klarar dagens strapatser.



Just denna förhöjda skapelse kördes av en man som vi tror och hoppas att han hör hemma i västerdalarna av dialekten att döma.







Lunch i Norra Garberg intogs under andakt hos IFK Mora. Norra Garberg är för övrigt ett utmärkt utflyktsmål för oss skoteråkare och jag vill verkligen rekommendera er att ta en tripp upp dit under helgerna då serveringen är öppen.



Anders ”Bonden” Pettersson gör vad han kan för att pricka pinnen med remmen.



På väg upp till Älvdalen såg vi massor av skoteråkare som satt i solen för att få en glimt av deltagarna och deras veteranmaskiner.



Visst blir man lite glad när man ser en fullt fungerande uråldrig gammal Yamaha?



Det gäller att inte ge upp och kasta in handduken. En sån bagatell som att styrstången går av har väl aldrig stoppat någon.

Det gäller att hålla snön borta från förgasaren.





Det blev mörkt innan det sista laget hittade hela vägen fram till Evertsberg för de sista frågesportsfrågorna.



Denna självlysande varelse tog emot lagen i Älvdalen och såg till att de checkades in och fick sin välkomstdrink.

Vi delade ut en massa priser till våra deltagare. Bland annat pris för fulaste samt snyggaste snöskotern, vilket alltid uppskattas.





Vinnande laget blev i år Lag gul. Denna mix av människor från när och fjärran dominerade under dagen samtidigt som de kom fram till Älvdalen som ett intakt lag.



Det blev ett jäkla liv på kvällen då det var livemusik för helka slanten. Vi höll på till sena natta.



Älvdalens Hotell är ett riktigt mysigt familjeägt hotell som vi verkligen kan rekommendera.



Varm välkomstdrink var faktiskt väldigt uppskattat då det var rejält kyligt på eftermiddagen.



Kvällsbelysning och massor av gamla skotrar är en schyst kombination.



Sällan har så många blivit så glada av en varm välkomstdrink följt av ett bubbelbad och en dusch.



Vi tackar Malin, Linus & Billy på Hotell Älvdalen för denna gång. Hoppas vi får komma tillbaka nästa år.

Hur demonterar man snabbast stora delar av boggin på en Evinrude? Man börjar med att anmäla sig till CBR, sen sköter demonteringen sig själv.





Det var inte det lättaste att få plats med en bit över 100 snöskotrar framför Älvdalens Hotell.



Dagen efter och bilden som får avsluta 2018 års CanonBallRun. Det känns som om en del sov lite längre på söndagen och checkade ut i sista sekunden.

CARRY 2 EASY TO STACK CARRY 4 EASY TO STACK

”CARRY 2 OCH CARRY 4 FÖR ENKEL OCH SNABB LASTNING OCH LOSSNING! HELT ENKELT - “EASY TO STACK”!



PATENTERAD SVENSKDESIGNAD ALUMINIUMMODULER.







YouTube

WWW.CARRY2.SE INFO@CARRY2.SE 0735227792

ELEVATE TRAILERS EASY TO STACK



Geneva & Geneva Lady

Lätt och smidig jacka i coatad textil med tejpade sömmar, innerjackan kan användas separat. Vattentät med andasfunktion, avtagbar huva med integrerad ansiktsmask. Ventilationsöppningar, snölås i midja & stormcuff med tumgrepp. Sammankopplingsbar med byxa, reflexer. Unisex S-2XL. Dam S–2XL. Pris 3 295 kronor, mer information på www.jofama.se

datum för SM i stadioncross



Torsdagen den 22 mars kommer SM i stadioncross att avgöras på Norrvalla idrottsplats centralt mitt i Skellefteå. SM i stadioncross arrangeras i samband med SM-veckan som har Skellefteå som värdstad.

STÖVEL MED DUBB

För dig som lätt fryser om fötterna finns en stövel från Rapala, Sportsman Collar Dubb är tillverkad i gjuten och slitstarkt EVA-material. Stöveln är mycket lätt och har ett filtfoder som är fantastisk varmt och behagligt. Fodret är dessutom löstagbart för snabb och enkel torkning. Reglerbart snölås och med dubbad sula. Temperaturklassificering: -30 grader. Storlekar 39-47, färg: Svart. Pris: 699 kronor, mer info på www.normark.se



Nytt GoPro tillbehör

GoPro Shorty är ett litet och smidigt stativ som även går att fälla ut och använda som selfie-pinne. Shorty är perfekt för dig som vill ha ett "allt i ett" stativ som inte tar så stor plats och fungerar i alla lägen. Ihopfällt är stativet 117 mm och i utfällt läge 227 mm. Pris 399 kronor, mer info på www.gopro.com





Klim mössa

Med en stickad mössa från Klim håller du dig varm de dagar när du inte sitter på skotern. Varm, skön och snygg. Pris 339 kronor, mer information på www.klim.com

STANLEY TERMOMUGG

Drycken hålls varm i 12 timmar med innovationen QuadVac insulation, samt kall i 16 timmar. Metallen på undersidan av locken gör att drycken aldrig vidrör plast. På så sätt håller sig termosen både smak- eller doftfri. Muggen på 0,5 liter är utvecklad för att dricka ur som en vanlig mugg, varm eller kall dryck närsomhelst. Tål maskindisk och har livstids garanti. Pris 499 kronor, för mer information besök www.stanley-pmi.com



Torka skotern torr

Ersätt sämskskinnet med en torkduk för en snabb och effektiv avtorkning. Pela torkduk från Verktygsboden är en slitstark duk med hög uppsugningsförmåga som enkelt får skotern torr. Torkduken har storleken 99,5 x 85,5 centimeter och kan tvättas för hand eller i maskin. Pris 69 kronor, för mer information besök www.verktygsboden.se



Polo Wind Wool



100 % Merino Ull, vindavvisande frontpaneler. Unisex XS-3XL. Pris 1 049 kronor, för mer info besök www.jofama.se



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

KOMPLETT SET FÖR NITNING

Eastwood nitningssats är ett komplett set med verktyg och material för nitningsarbetet. Satsen innehåller ett bockningsdon, en tryckluftsdriven nitpistol med nippel, en plåtstiftstång, två plåtklämmor samt Cleco-plåtstift, nitdon och guldanodiserande aluminiumnitar i storlekarna 1/8" och 3/8". Till setet medföljer även instruktioner för hur man går tillväga. Nitning är ett vanligt förekommande sätt att sammanfoga två plåtbitar utan att behöva svetsa. Förutom att det blir ett bra resultat så är nitar även dekorativa. Vid nitning används först en nitpistol till att borra hål som nitdelarna sedan monteras i, med hjälp av bockningsdon och plåtstiftstång. Cleco-plåtstift håller plåtarna på plats under borrningen. Pris 2 900 kronor, mer info på www.verktygsboden.se







MÖRTIMITATION

R.I.P Roach är en mörtimitation i naturlig storlek med bred profil och har utformats till att vara så realistisk som möjligt. Simmar brett med paddeln och svänger långsamt med kroppen vid sakta inspinning det tillsammans med den breda profilen gör den idealisk till det pelagiska fisket. Vid snabb hemtagning vibrerar paddeln kraftigt och sätter kroppen i vibration. Sjunker med en paddlande rörelse. Finns i 14 färger, längd: 21 cm. Vikt 127 g, sakta sjunkande. Pris 129 kronor, för mer info besök www.normark.se

PORTABEL SMÅDELSTVÄTT

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



Köpa nya eller bygga om?

Frågan är. Ska man köpa nya framstötdämpare till sin lössnömaskin eller behålla original?

Text & Bild Affe



En snöskoters stötdämpare är en av de mest väsentliga komponenterna på hela maskinen då dessa på många sätt avgör hur den är att färdas med. Riktigt illa fungerande dämpare förstör i stort sett all körglädje och det är därför helt avgörande att dessa är hela, korrekt servade samt rätt inställda. I min ungdom fanns det inte skotrar med riktigt bra dämpare vid leverans vilket gjorde att många valde att förse den med nya prylar redan vid köpet eller när skotern var nästan ny. Efter ett par år tappade originaldämparna sin funktion så då fanns det inget alternativ till nya delar. Man kunde nämligen inte reparera/serva dessa stötdämpare då de var av engångs-typ och därmed inte isärtagbara.

Så sett till det ganska låga antalet sportskotrar på marknaden såldes det då massor av stötdämpare till dessa och snack om "Öhlinare, Engans och FOX" var lika vanligt som diskussioner om trimpipor eller big-bore-kit.

Lössnöentusiaster

Numera är i princip alla körglada skotrar försedda med ytterst fina stötdämpare när man köper dem så behovet att byta ut dessa är inte alls lika stort i dag. Det finns dock en del lössnöentusiaster som fortfarande vill byta ut originaluppsättningen då fabriksdelarna inte är helt rätt för deras behov. Precis som förr kan man helt enkelt vara missnöjd med prestandan hos de existerande stötdämparna men ofta byts de ut av andra skäl än enbart det. Jakten på lägre vikt är en faktor som ibland nämns men det absolut vanligaste skälet i dag är att man vill ha kortare dämpare i framvagnen eftersom man byggt om skotern för att få smalare spårvidd. Längden i utfjädrat läge hos originaldämparna fungerar inte efter byte till kortare bärarmar. Detta eftersom skotern då "står på tå" och den enkla lösningen är naturligvis att köpa nya dämpare med korrekt längd, det kan dock bli lite dyrt. Alternativet begagnat kan vara lite svårare att få tag på då det är väldigt många köpare till mycket få dämpare med dagens moderiktiga längd. Men det finns en mer kostnadseffektiv lösning för den som inte vill spendera alltför mycket, man kan korta dämparna man redan äger och på så sätt bara betala för en modifiering. Är man riktigt händig och har tillgång till metallbearbetningsmaskiner kan man utföra hela eller delar av det jobbet själv.

Första svårigheten, att få isär en stötdämpare.

Över hela internet vimlar det i dag av instruktioner gällande i princip allt man kan komma på. Så att hitta en manual eller ett youtube-klipp som beskriver dämpar-service är ingen konst alls. För den som vill lära sig detta är det bara att förkovra sig och sedan köpa in reservdelar samt verktyg (eller själv konstruera alla verktyg). Det finns inte utrymme i denna text för att lära upp en framtida stötdämparexpert men ett par tankar tänker jag ändå dela med mig. Tänk på att de är gasfyllda och felaktig demontering kan orsaka en olycka med personskador. Var noga med att använda korrekta reservdelar och att verktygen är exakt rätt för just den dämpare du arbetar med. Det är dessutom så att även om man har rätt verktyg kan demonteringen vara ytterst svår. Ibland så svår att företag som arbetar med detta kan ge upp då en dämpare inte kan tas helt isär utan att vitala delar skadas och måste bytas ut. Är man osäker på sina verktyg eller sin förmåga kan man lämna in en dämpare för demontering innan man börjar bygga om den, då slipper man riskera onödiga skador som kan kosta mer än vad man tjänar på att göra allt själv. Man är betydligt mer än halvvägs om man utan problem lyckas ta isär dämparen men monteringen kräver också att man vet vad man håller på med. Information om luftning samt korrekt oljemängd/nivå på skiljekolven finns även det givetvis på internet men det kan kräva lite träning innan man lär sig hur detta ska gå till.

Kortning, alternativ ett innebär total ombyggnad!

Vill man utföra detta så att slutresultatet är en i funktion likvärdig produkt frånsett längden har man ett hyfsat svår uppgift beroende på dämpartyp. Idealiskt ska ytterrör samt kolvstång kortas samtidigt så att önskad totallängd uppnås. Man måste då också beakta skiljekolvens rörelse om dämparen har integrerad sådan (IFP). Att korta kolvstången klarar alla med svarvkunnade och rätt gängsnitt men de flesta ytterrör kräver också ny gängning för att kunna kortas och det kan inte utföras med ett gängsnitt. Är ytterröret helgängat kapar man det bara på korrekt sätt i svarven och monterar sedan dit bottenfästet, enkelt! Men behöver man skära nya gängor blir det genast betydligt färre som klarar av detta, hur många brukar svarva gängor runt 40 mm i diameter med en stigning på 1-2mm, utvändigt som invändigt? Jag känner endast ett fåtal som kan det och de blir färre för varje år, i alla fall om vi pratar om att utföra det i en klassisk manuell svarv. Har man sedan otur behöver man dessutom flytta på fjäderförspännaren för att det måttet ska bli korrekt. Känns allt detta för avancerat finns det

en genväg till att korta dämparen, man kan göra det med hjälp av distanser.

Montera distanser i dämparen, bondknepet med många fördelar.

När dämparen är isär behöver man inte alltför mycket fantasi för att komma fram till hur den skulle kunna kortas en bit. En distans på kolvstången är svaret och då är allt klart, utan svår metallbearbetning och utan att permanent bygga om dämparen. Man får på köpet ett längre avstånd mellan tätningshuvudets lagring och dämpkolven som då ger mindre risk för låsning av typen "byrålåda på snedden" i början av fjädringsrörelsen. Men nackdelen är uppenbar, man minskar fjädringsvägen och genomslaget i slutet på rörelsen kommer betydligt tidigare, kanske så tidigt att detta inte fungerar så bra.

Då det är genomslagets begränsning som är det uppenbara problemet ska man börja med att kolla upp det, enkelt redan när man släppt lufttrycket (FOX FLOAT) eller monterat lös fjädern.

Gör en montering med den nya framvagnen på plats och dämpare utan luft/fjäder och se hur det verkar fungera i slutet på fjädringsrörelsen. Känns det för jobbigt eller svårt att genomföra finns det en mycket lös tumregel att ta till. Om du bara behöver distanser på ca 20-30mm brukar det fungera bra, 40mm och över ger ofta alltför kort slaglängd och för tidigt genomslag.

Fördelen är som sagt att du inte bygger om dämparen permanent, fungerar det inte kan du återställa den och ingen skada är skedd.

Distanser i dämparen är alltså knappast en så tokig idé som en del vill få det till men någon kan säkert påstå att detta inte är "helt rätt enligt verkstadsmanualen". Det spelar dock ingen roll om det fungerar bra.

Vilka dämpare ska man ha då?

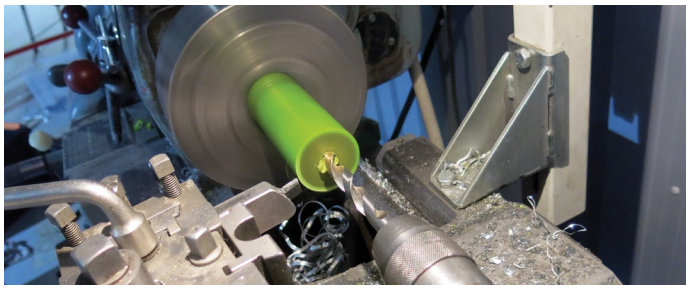
En vanlig fråga är "vilket märke är bäst då det gäller stötdämpare?" och svaret är inte lätt att ge. Min åsikt är som sagt att då det gäller dagens skotrar har toppmodellerna i princip alltid bra komponenter redan monterade, byte för bytandets skull är därför ganska onödigt. Är man missnöjd med dämpkraften går det att fixa hos närmaste serviceställe och tror man att det krävs separat gasbehållare (piggy-back) i framvagnen hos en lössnömaskin har man enligt mig lite fel. En IFP-dämpare kan utan problem ha tillräcklig komp-dämpning för lössnöbruk utan att skiljekolven flyttar sig (gäller kanske inte på crossbanan) så att byta ut framdämparna för prestandans skull är i dag inte försvarbart. Så tips om Öhlins jämfört med FOX eller KYB är inget jag vill ge då det i princip är mer frågan om kalibrering än utförande/kvalité. En dämpartyp är dock mer vanlig på denna skotertyp är andra då det gäller både original samt eftermarknad och det är FOX FLOAT, den som använder luftkudde som fjäder. I just denna applikation är luftfjäderns ytterst kraftiga progressivitet faktiskt önskvärd och den låga vikten gör den till en perfekt lössnödämpare. Så vill man köra fjäderlöst är detta dämparen jag rekommenderar, faktiskt den enda jag känner till utan fjäder som fungerar bra. För ett antal år sedan kom det ut fjäderlösa dämpare som använde nitrogengasen i dämparen som fjäder, en lite märklig idé. Utan att gå in på vad dessa kallades eller hur de var konstruerade vill jag snabbt sammanfatta dess egenskaper med "svåra att få till".

Så sammanfattningen blir, behåll original och bygg om dessa om du monterar en smal framvagn. Får du tag på ett par fina FOX FLOAT som bara behöver kortas ett par (upp till ca 30) millimeter kan det var en bra lösning för dig vilket nya FOX eller Öhlins också är för den som har råd.

Hittar du ett par billiga fjäderlösa dämpare som inte är byggda av FOX så bör du vara mer vaksam. Är de av "fel" typ så kan det vara ytterst svårt att få till en bra funktion med dessa så satsa på en bättre modell, det är du och din skoter värda. Bra stötdämpare är vad som förmedlar kontakten mellan din skoter och terrängen och är grundförutsättningen för en rolig skotertur!



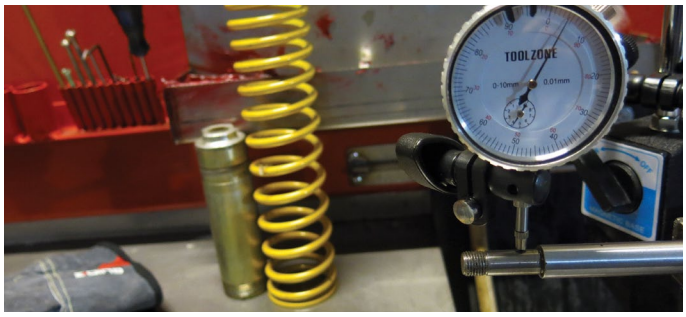
Innan man funderar på att demontera sina stötdämpare ska man släppa på gastrycket, så här ser nippeln ut hos vissa FOX med separat gas/olje-behållare



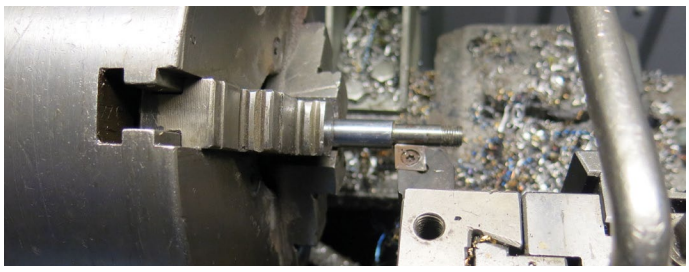
En distans svarvas i mitt favoritmaterial för detta, delrin rundstång-plast!



Nu är distansen monterad och det är bara att montera ihop dämparen igen.



En kolvstång ska kortas men först måste den kollas upp så att den är helt rak.



Då är det bara att svarva den till rätt längd, gänga och sedan kapa!

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

– snart i varje skoteråkares garage?

Snowbike



Att inbitna förespråkare för detta relativt nya fordon strösslar med superlativ om dessa maskiner vet vi, men hur blir det med oss vanliga skoteråkare? Vad kommer vi att säga, tycka och uppleva under en dag på en ny snowbike? Givetvis ville SR ta reda på detta. Sagt och gjort.

Text och bild: Daniel Orevi

KGK lyckades till i år ta hem två SVX 450 som via Mud and Snow i Mora såldes till LimaTarzan a k a Rickard Ekberg. Dessa finns nu att hyra via Mud and Snow och vi stod först i kön en dryg vecka före julafton. Dennis och jag var två lyckliga och lite nervösa gubbar som lastade av släpet på Mickelsbo skoterterminal i Sälen. Dennis har en gedigen bakgrund som enduroförare och själv har jag åkt mycket motorcykel under många år, både enduro och sporthoj på bana. Jag skriver detta för jag gissar att det skiljer sig lite i hur snabbt man lär sig att köra en snowbike.

Nyfikna blickar

Samtidigt höll förstås ett par grabbar på att lasta av några skotrar och de snegla-de oblygt på oss när vi startade upp och körde våra första metrar på den plogade parkeringen. Farten är min vän tänkte jag och gasade på lite för att få styrfart. Rakt över parkeringen och ut i lössnöremsan bredvid. Det var helt odramatiskt och i lössnön var det naturligt att bara svänga runt utan ansträngning. Dennis testade också sina första metrar här, men han vände på parkeringen istället för i lössnön. Det går också bra men här krävs ett fastare handlag och bestämt vrida på styret i den riktning du vill åka.

Ledåkning

Efter den lilla testen sa vi att resten lär vi oss allt eftersom. Hur svårt kan det va? Vi har sett Reagan Sieg och hans vänner på film. Vi började med 1,5 kilometer led innan vi kunde vika av ut i det fria. Det gick ganska bra att köra led. Visst vinglade vi lite hit och dit och använde hela bredden på den nyligen pistmaskinssladdade leden. Man får bestämma vart man skall och resolut styra dit med ett fast grepp om styret.

Dubbelpunka

Det är som att köra motorcykel med punktering på bägge hjulen utbrast Dennis. Ja precis, hojtade jag tillbaka innan jag hann tänka efter att det har jag nog aldrig gjort. Bakhjulspunka på sporthoj är spännande och enduron har förstås haft punka både fram och bak otaliga gånger men knappast samtidigt. Dennis, som är från Stockholms södra förorter, har förstås värre erfarenheter än under-tecknade skrivbordsryttaren. Alla leder vi åkte under dagen, vilket inte var speciellt många kilometer, var väldigt släta men kuperade och kurviga. Jag gissar att en sönderkörd puckelled är betydligt svårare, i alla fall för en nybörjare.

Ett lössnöfordon

Så snart vi svängt av leden hamnade snowbiken i sitt rätta element. Förvånansvärt lättkörd och mycket kursstabil och framförallt enkel att svänga med. En snöskoter vill ju som bekant alltid åka åt det hållet som det lutar. Vid lite värre skråkörning fick man förr burka för kung och fosterland och sedan backcountry-åkningen tog över, tiltar man upp skotern på en skida och balanserar sig fram på skrå, ofta med blandade resultat. Snow-



Det är riktigt kul och underhållande att göra snygga svängar med ordentliga nedlägg . Det är också förvånande lätt om man bara vågar.



Liten tuva välter oftast stor gubbe om och om igen.

Vi gillar Mud and Snows devis "Challenge everything" . Den inställningen ska du ha när du kör SnowBike.





Dennis ser ut att le i solen, men faktum är att han grinar över sitt svidande arsel . Sadeln är oförlåtande hård samtidigt som Dennis är känd för sina mjuka skinkor.

biken bara trivs oavsett åt vilket håll terrängen lutar och du behöver inte jobba med kroppsvikten på samma sätt för att styra åt önskat håll.

Knäskrap

När du kör sakta, i lössnö, sitter du rakt upp och maskinen åker exakt dit du vrider styret. Har du lite mer fart lutar du inåt i kurvan som på en motorcykel. Har du väldigt hög fart lutar du brant inåt i kurvan som på en motorcykel. Ja, ni fattar principen. Jag blev genast sugen på att göra några knäskrap men gissar att det inte skulle se coolt ut och vara ganska farligt i lössnön. EnduroDennis satte ofta, sin vana trogen, ut innerfoten i kurvorna men det är egentligen helt onödigt. Efter någon timme blev vi helt trygga med att bara lägga ner hojen i snygga kurvor och gasa på.

Skogsbrant

Efter en tid i ganska flack terräng för fotografering åkte vi upp på en respektingivande brant skogsbeklädd fjällsida. Vi provade rätt uppför först men här tog farten slut och vi körde fast. Att ta sig loss är en klar fördel med den lättare snowbiken jämfört med skotern. Vi bara ställde oss bakom och drog maskinen bakåt neråt. Sedan dra boggin lite i sidled, starta upp motorn och fortsätta på skrå istället. Skråkörning går ganska enkelt bara du ser till att luta dig mot bergssidan varje gång du stannar, annars ramlar du ofelbart när du försöker ta emot dig med dalfoten.

Skarsnö

Vi höll oss mest under trädgränsen men gjorde också en sväng upp på kalfjället som var vindpinat och bitvis även med skarsnö. Det hade blivit klart ryckigt och tråkigt med en snöskoter men snowbikens bredare skida gör att den går riktigt bra även här. Den känns betydligt bättre även i sämre snöförhållanden jämfört med skotern. Snödjupen denna dag varierade från 20 till 50 cm lössnö och vi upplevde att snowbiken trivdes mycket bra överallt medan en snöskoter inte skulle varit lika underhållande där snödjupet var runt 20-25 cm.

Väl avstämd fjädring

Fjädringen är enormt följsam, särskilt framfjädringen sköter sitt jobb perfekt. Både på led och i lössnön sväljer den gupp och ojämnheter på ett mycket bra sätt.

Vi gjorde inga Reagan Sieg-hopp eller dropp, annat än några snygga skutt men vi gissar att om man skall börja hoppa högt och landa platt behöver man spänna fjädringen några hack både fram och bak.

Långa ben är bra

Sitthöjden är väldigt hög vilket medför ett nytt problem som vi aldrig upplevt på en skoter. När du stannar i djupsnö tippar oftast snowbiken åt något håll och du sätter reflexmässigt ut en fot och tar emot, nej just det, det gör du inte eftersom snön är djup och din fot sjunker ner. Det slutar allt som oftast med att du välter, till dina vänners glädje. När du sedan kravlat upp ur snön och rest upp hojen är den fruktansvärt hög eftersom du står med lössnö till knäna och du måste klättra upp på hojen igen. Snäll som man är parkerar jag förstås bredvid Dennis så han har nån att hålla sig i när han klättrar upp, dock efter att ha tagit några bilder givetvis.

Köp cykelbyxor

Sådana med inbyggd blöja bak, inte för att du skall slippa farträndер utan rött babianarsle. Dynan från de flesta crossar och enduros är obarmhärtigt stenhårda, så även på Svx:en. När man kör enduro på sommaren står man upp för det mesta men det kändes inte helt naturligt för mig att köra stående på snowbiken. Jag vet inte varför men jag fick inte nån bra balans vid stående körning, däremot väldigt bra balans vid sittande körning vilket medför smärta och sveda i underredet. Jag tar med ett par vadderade cykelbyxor nästa gång.

Motorcykelreglage

Moderna snöskotrar har tumgas på höger sida och handbroms på vänster sida på styret. Enklare än så, för att framföra ett fordon, kan det knappast bli. ArcticCat SVX 450 har rullgas och handbroms på höger sida och koppling för vänster hand samt manuell 6-växlad låda manövrerad via fotväxelreglage. Alltså precis som på en motorcykel minus fotbromsen som saknas här. Vi hade, som sagt, åkt mycket motorcykel innan vi ens började med skoteråkning. Det gjorde att vi aldrig behövde fundera över de annorlunda reglagen jämfört med en snöskoter. Vi tror dock att även om man bara kört snöskoter tidigare så kommer man ganska snabbt att lära sig köra en snowbike. Att växla gick väldigt lätt trots att skoterkängor är riktigt stora och klumpiga, men det är ju endurostövlar också. På ettans växel går det att köra i krypfart och det passar bra när man letar sig fram i snårskogsbuskagen.

Mer effekt önskas

En normal 450 4-taktsmotor ger kanske mellan 50 och 60 hk vilket tyvärr känns lite för lite. Inte för att kunna ta sig fram på led eller i lössnöbranter, men det saknas nåt på underhållningskontot. Man vill ju helst bli lite rädd när man gasar fullt, eller i alla fall få lite längre armar och den känslan infinner sig inte. En aktiv skicklig förare kan säkert få en SVX 450 att ta sig fram väldigt fort snart sagt var som helst men det där sista adrenalinet, på grund av acceleration, har i alla fall för oss, svårt att infinna sig.

Omdöme

Snowbike är ett väldigt roligt fordon som absolut har en plats i ett välfyllt garage. Ersätter den snöskotern? Nej, jag tror inte det men absolut vill jag gärna köra när tillfälle ges. Och i år börjar den dyka upp för uthyrning. Rådet vi ger är självklart. Hyr en snowbike och få en häftig upplevelse!

Varning

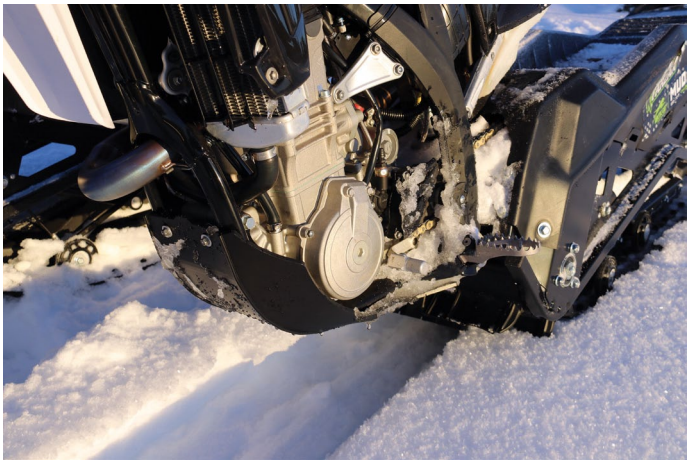
SVX blir SEX av autocorrect på en iPhone. Se upp när du messar hem till din respektive och berättar vad du vill köpa.



Vi hoppade uppskattningsvis inte mer än fyrtio meter och troligen lite mindre än så.



Bred skida med totalt fyra styrstål ser till att man har mer grepp i framändan än vad man trodde var möjligt.



Arctic Cats SnowBike är baserad på en Sherco 450 med elstart och insprutning. Vi väntar med spänning vad det gäller serieproduktion och allmän åtkomst för dessa maskiner.



Camso har med Arctic Cat utvecklat en speciell boggi och matta enkomt för den här modellen.



Dennis är extremt glad åt att nå ner till backen .



Företag som hyr ut Snowbikes:
TarzanRentals hos Mud and Snow i Mora.
Vilhelmina Motorcenter

En watercrossmaskin blir till

Del 2



Ronny Dahls projekt med att förvandla en Ski-Doo Summit 800 154" till ett potent watercrossbygge fortsätter. Vi tar vid när det är dags att gå lös på motorn i garaget i Lillhärdal.

Text: Ricardo Stonemountain Foto: Ronny Dahl/Alva Karlsson

Watercross är helt klart en sport som kräver mycket hästkrafter. Som tur är så baseras detta bygge på en maskin med en Rotax 800R under huven. Helt klart en bra och stark motor och Ronny valde att behålla den. Ja till en början i alla fall. Den första åtgärden var att göra motorn lite mer watercrossvänlig. Och med det menas främst att underlätta vid sänkning. Därför borrades två nipplar in i blocket, en under varsin vevhalva. På en Rotax 800R är detta något mer omständigt än på till exempel föregångaren 800HO då R-motorn har ett vätskekylt vevhus. Därför fick bland annat ett par hylsor sättas in. Väl klart så försågs nipplarna med pluggade slangar som drogs ut genom buken. Genom att öppna pluggarna kan man då snabbt dränera motorn på vatten efter en sänkning. Detta göra att det går fortare att starta skotern igen samt att det förlänger livslängden på kolvarna. Att dra vattnet ur motorn rent fysiskt är ingen hit, tro mig.

Variatorfixet

När motorn väl var monterad tog variatorfixet vid. Till att börja med ersattes original TRA III primärvariator med en TRA Light. I grund och botten fungerar de lika men en Light är precis som namnet antyder mer slimmad och betydligt lättare. Vidare så byttes även sekundärvariatorn ut. BRP:s QRS fick lämna plats för den välbeprövade Team TSS04. QRS i sig är ingen dålig sekundärvariator, men då de flesta inom sporten använder sig av TEAM:s variatorer finns det en uppsjö av både kunskap och delar till den. För att kunna göra variatorbytet fick även torn och variatoraxel bytas ut då QRS sitter fast monterad på axeln. Lösningen blev att plocka de delarna från tävlingsmodellen 600RS som har TEAM-variator original. I watercross är det väldigt viktigt med bra backshift och man bör därför använda en hårdare sekundärfjäder än vad man normalt har i motsvarande setup för snö. Även helixen bör bytas ut. Här är det dock svårare att säga åt vilket håll man bör gå och det får helt enkelt testas ut.

Drevningen

I anslutning till variatorarbetet började också Ronny fundera på drevningen. I och med att det går tungt i vattnet bör man ha en låg drevning, men samtidigt måste man kunna komma upp i toppfarter kring och helst en bit över 100 km/h för att kunna hävda sig på tävling. Originaldrevningen ändrades och även om det är en helhet med variatorer, drivband, geometri med mera så finns det rekommendationer att utgå ifrån. Bland annat så rekommenderar den amerikanska toppföraren Joey Strub (även utvecklare på Bikeman Performance som tillverkar bland annat trim till snöskotrar) storleksförhållande mellan stora och lilla drevet på mellan 2,15 och 2,50 om man har 9-kuggars drivhjul vilket just är fallet på denna Summit. Hur menar ni nu kanske du tänker? Jo, om du har säg 44 kuggar på det stora drevet och 22 på lilla blir förhållandet 44/22 = 2,00. Det hamnar under det angivna spannet och skulle innebära för hög drevning. Skotern skulle i teorin få en hög toppfart men skulle bli alldeles för svag till exempel ut ur kurvorna. Detta må vara teorier men det visade sig också ligga en hel del i dem för Ronnys del då han till sist landade mot de övre talet i spannet.

Provkörning

Då utgångspunkten för drevningen väl var bestämd så började Ronny bli allvarligt sugen på att få testa vad Summiten gick för på vattnet. En del jobb återstod dock ännu innan premiärtestet kunde göras. Ett dubbelskrov byggdes kring variatorerna för att ytterligare skydda mot oönskat vattenstänk. Man kan aldrig ta i för mycket när det gäller tätning och watercross, vilket också skulle visa sig vid provkörning senare. Sidokåpor och en crosshuv i glasfiber slängdes på och även dessa tätades samt att ett styre av högre modell tog plats. Nu började bygget verkligen se ut som en skoter och dagen för provkörning var plötsligt här.

Mera motor

De inledande testerna gick relativt bra. Visst, det blev några sänkningar då det kom in lite vatten på några ställen där det blivit lite miss i tätning och det fanns mer att göra på variatorsidan. Men summa summarum gick den faktiskt bra. Att lägga tid på att testa inställningar är något man verkligen måste räkna med inom den här sporten.

Och som nybörjare bör man då ta en sak i taget för att inte behöva hålla på med för många variabler samtidigt. Men det var inget för Ronny. Då Ronny är rätt rejäl själv (kolla in underarmarna, eller kanonerna som han kallar dom) så gil-

lar han också rejäla grejer i fordonsväg. Och även om originalmotorn funkade bra så är effekt väldigt användbart när det går tungt på vattnet. Så nästan omedelbart började det sökas efter något kraftigare att driva skeppet med. Det tog inte lång tid förrän en AAEN-byggd Rotax 840 cc inhandlades från Nordnorge. 40 cc extra kan låta som lite, men nu är det såklart inte det enda som skiljer. Motorn, som är byggd på ett RS600-block med vev från en 800HO, var komplett med högkompstopp, dubbla avgasrör från Jaws, Pro Open tändning från 600RS och uppsvarvade förgasare. En massa godis med andra ord och en väldigt potent motor. Men ju mer avancerat det blir desto mer inställning och finlir blir det. Till exempel så håller inte motorn för att köras på vanlig 98-oktanig bensin. Här är det istället högoktanigt racebränsle som gäller vilket också är helt ok enligt reglerna så länge den är blyfri. Men det blir betydligt dyrare och mer känsligt. I princip hela sommaren gick sedan åt till att få allt att fungera ihop samt felsökning då det visade sig att allt inte gick helt som det skulle efter provkörning med nya motorn. Efter en stund började skotern gå dåligt och trots motorbyte så ville inte felet försvinna. Till slut visade sig det bero på en felaktig stator och problemet kunde elimineras. På grund av detta blev det inga fullbordade tävlingar denna säsongen, men siktet är inställt på en full säsong 2018.

Nu då?

Så vad händer fram till dess? En watercrossmaskin blir aldrig helt färdigbyggd, det är ett som är säkert. Så listan med saker att göra kommande vinter är tämligen lång. Ronny har bestämt sig för att pulverlacka chassiet och då måste allt plockas ner samt all tätning tas bort. Därefter ska plasten bytas ut mot XM-varianten som kom 2013. Slutligen återstår ytterligare variatortestning innan tävlingssäsongen drar igång i slutet av maj igen. Och vi får säkert anledning att återkomma till Ronny och hans maskin till nästa säsong. Till dess säger vi lycka till och kör hårt!



Dubbelrör från Jaws ser till att Aaen-spisen får ut restprodukterna på ett effektivt sätt. Låter fränt gör det också!

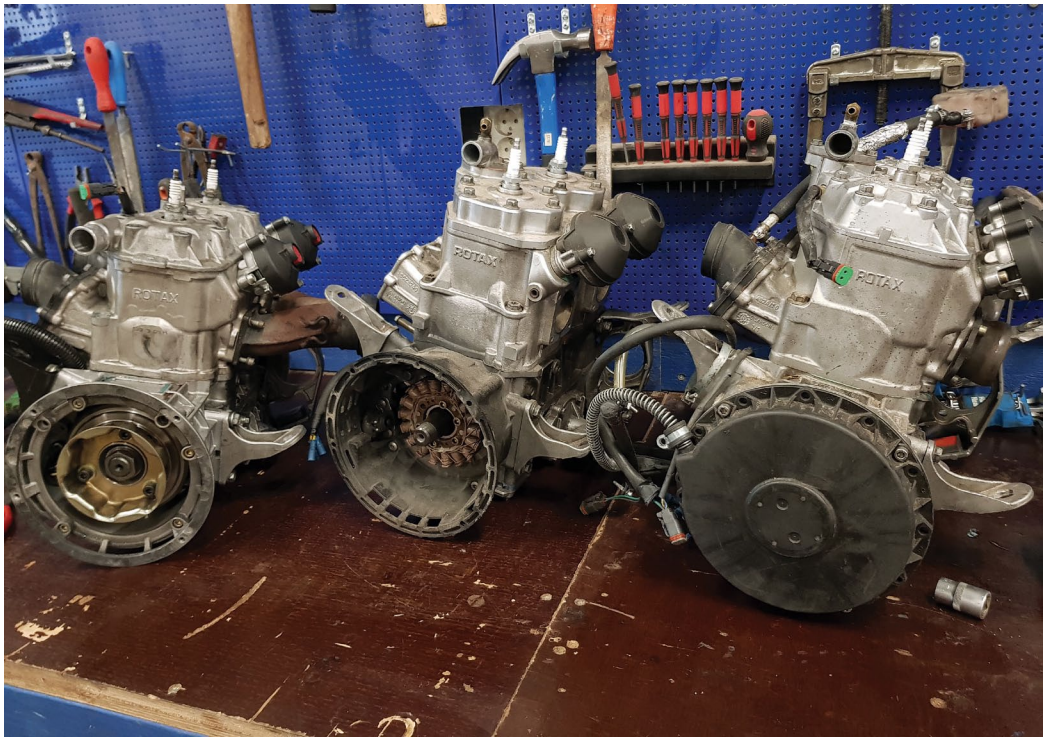


Slut för säsongen och redo för vinterarbetena



Som en fredag kväll i vilket watercross-garage som helst.

Tripp, trapp, trull. Rotax 600RS, Rotax 800R och slutligen monstret själv: Rotax 840RS by AAEN





”Man plockar ner dem i molekyler och sedan sätter man ihop dem igen”. Japp, det gör man. Här har AAEN-motorn fått sig en genomgång. Notera garagekosten i mitten.

En hel del variatortestning blir det när man ska försöka åka fort på vatten. Här är det tre TEAM TSS04-sekundärer tillsammans med en TRA III och en TRA Light som skall få bekänna färg





Dags för start på första tävlingen, Sverige Cup i Bollnäs. En krånglande tändspole satte tyvärr stopp för en framskjuten placering.



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

SP aktivitetscenter

Ditt boende i Sälen

Skoter, skidor, snowboard. Vi har boendet nära till allt!
Vi har även butik med tillbehör och reservdelar för din skoter.
Restaurang, bar, spabad, bastu och konferensanläggning finns på området.

www.skotercenter.se

Missa inte säsongens Event:

- Girlsweekend 2.0 - 8-11/3
- SnowRider Fjällkampen 23-25/3
- Explore Riksgränsen 15-22/4
- Explore Riksgränsen 13-20/5
- Upplev Kanada och bergen runt Whistler (datum ej satt)

HOTELLET VID FJÄLLET SP AKTIVITETSCENTER

Hyra skoter i Sälen

Guidade turer, skoter-uthyrning, kurser i teknisk åkning.
Butik, reservdelar, verkstad och tillbehör!

Tel: 0280-22370. info@skotercenter.se



Sälens SKOTER & MOTOR Aktiviteter

Tel: 070-62 62 598 www.skoteraktiviteter.se

Arctic Cat Cup 2018

Gräfsåsen utanför Östersund var som vanligt platsen när Östersunds SSK sparkade igång 2018 års tävlingssäsong på allvar. Arctic Cat Cup arrangerades för inte mindre än 46:e gången. Denna gång hade man dessutom haft vädret med sig då snö var det sista man saknade.

Text: Stenberg
Bild: Klockar

De senaste 10-talet åren har arrangörsklubben fått kämpa rejält för att få ihop snö till tävlingen. Men i år var det tvärtom. Det har snöat, snöat och snöat ännu lite till i Östersundsområdet medan antalet tödagar varit få. Det resulterade i lite av ett rekordår sett till snömängd på området. Det gav såklart också en riktigt bra bana. Den var gropig och utmanande och tycktes uppskattas av en klar majoritet av förarna. Faktum är att undertecknad inte kan komma ihåg sist det var ett förarmöte där det inte fanns synpunkter på banan. Bra insats av ÖSSK med andra ord. Tyvärr var temperaturen åt det kallare (ner mot -20 grader Celsius på lördag morgon) och snöröken ställde stundtals till problem. Ändå förekom inga allvarligare incidenter under helgen.

Mini Stock 200

En riktigt kul nyhet för 2018 är att Yamaha och Arctic Cat har släppt en 200 cc barnskoter som är betydligt mer skoter än de tidigare 120-kubikarna. Förutom att de är större fysiskt och motormässigt så har de också bland annat riktiga variatorer. Toppfarten är 45 km/h i standardutförande och de fungerar betydligt bättre på banan, och de körde faktiskt på den "riktiga" banan, än sina småsyskon. Till premiärtävlingen kom nu fem glada ynglingar till start. Även om det är tänkt att vara mest på skoj så blir det såklart så att tävlingsdjävulen kommer fram även i de yngre fartfantomerna. Snabbast för dagen var #88 Hampus Höglund från hemmaklubben. Hampus kommer från en racingfamilj där pappa Niklas tävlat framgångsrikt under flera år (se avsnittet om Cat Attack längre ned) och vi kommer nog få se mycket mer av Hampus framöver. Bakom Hampus sladdade Martin Rasmussen Mediå in på andra plats och Viggo Bogg, MSK Hammaren, knep bronset.

Cat Attack

Att köra tävlingar där två förare kör ett varv åt gången, så kallad "head to head", börjar bli allt populärare. Arctic Cat Cup har sedan några år sin egen variant av detta kallad Cat Attack. Den kördes under söndagens paus och fyra Arctic Cat förare ställdes mot fyra "locals" där förstapriset var 5 000 kr.

Arctic Cat mönstrade Balder Nääs, Pär Vikman, Albin Lundqvist och Robin Jonsson medan localsgänget bestod av Marcus Johansson, Niklas Höglund, Emil Sundvisson och John Stenberg. Efter två omgångar stod Östersundskillarna Marcus Johansson, Polaris, och Niklas Höglund, Lynx, i final. Efter en hård batalj kunde Höglund korsa målinjen först och ta hem prispengarna. Något oväntad segrare enligt vissa men Höglund körde mycket övertygande. Det passade extra bra då han också precis innan tävlingshelgen meddelat att han slutar med racingen efter denna helg och samtidigt vann sonen Hampus Mini Stock 200. Snacka om att sluta på topp och ändå ha en karriär som racepappa att se fram emot.

Ungdom 12-14 och 14-16

Ungdomsklasserna hade i år 18 respektive 20 startande vilket är normala siffror sett till de senaste åren. Vi hoppas såklart på ett uppsving och kanske den nya 200-klassen kan bidra i framtiden.

I den yngre ungdomsklassen har det skett en intressant förändring. I tillägg till de klassiska men också utdöende,



I Ungdom 12-14 blev det en uppgörelse mellan Nemo Fahlander och Mille Andersson. Det var inte mycket som skiljde in i mål där Nemo lyckades hålla undan och ta vinsten före Mille som körde in som tvåa.



I Damklassen hade Elvira Lindh länge ledningen tills norskan Signe Iren Bråten kom med högre fart och tog sig om. Signe höll sen undan och tog hem vinsten och utmärkelsen Snow Star Award.





Openklassen står redo för att köra semifinal.



William Svensson fick en bra start i Ungdom 14-16 finalen och tog ledningen och höll undan till vinst med tio sekunder till tvåan Gustaf Lindgren.



Elvira Lindh hade fullt upp i damfinalen att hålla undan för Matilda Johansson, i mål skilde knappa sekunden. Elvira tog andraplatsen och Matilda tredje.





Viggo Bogg såg ut att ha roligt på sin Arctic Cat ZR200.



Det gäller att stå så skyddad man kan om man behöver vistas på tävlingsbanan.



Marcus Johansson kvalade som trea, tog starten i Openfinalen men hade problem med underarmarna och slutade på 15:e plats.



Marknadsområdet var välbesökt.



Det blev klubbkompisarna Niklas Höglund och Marcus Johansson i head to head final. Väl där krokade de ihop efter start, Marcus fick bekymmer medan Niklas kunde köra på till vinst och 5000 kronor.

han också, men som rehabilitera på hemmaplan efter en skada, är alltid ett intressant namn. Alla tre presterade bra körning under kval och semifinaler, men i finalen var det hemmaföraren Marcus Johansson som gick upp i topp inledningsvis. Han passerades snart av ett antal förare hänförda av Ishoel, Harr och Adam Öhman, Tvärån. Ishoel såg länge ut att ha segern säkrad men avståndet till den unge Harr minskade ständigt och i mål skiljde endast 0,8 sekunder! Detta var första gången en norsk vann Openklassen i Arctic Cat Cup, och även om det syntes i hans åkning att han ännu är lite hämmad av skadan så visade han är vilken hög klass han håller.Samtidigt har Harr visat på en otrolig utveckling de senaste åren och kommer att bli att räkna med i året SM-serie.

Avslutning

Arrangörsstaben hos Östersunds SSK visade återigen hur duktig man är på att arrangera tävlingar. I år gick allt nästan oroväckande smärtfritt och tidsschemat höll perfekt både under lördag och söndag. Starkt jobbat! Man är dessutom duktig på marknadsföring av tävlingen vilket är nog så viktigt. Vi ser redan fram emot 2019 års upplaga!

Resultat topp 5

Ungdom 12-14

- Nemo Fahlander, SMK Söderhamn MK, Lynx,
- Mille Andersson, Ljusdals MK, Lynx
- Linus Dahlberg, Mora MK, Lynx
- Martin Magnussen, Hemnes MK, Polaris
- Patrik Lillevik, Alta SSF, Ski-Doo

Ungdom 14-16

- William Svensson, Tavelsjö SK, Lynx
- Gustaf Lindgren, Lingheds SK, Polaris
- Örjan Aune, NMK Gaula, Lynx
- Markus Nilsen, Hattfjelldal SSF, Polaris
- Lucas Vikström, Infjärdens Racing SK, Lynx

Dam

- Signe Iren Bråten, Hattfjelldal SSF, Polaris
- Elvira Lindh, Borlänge SSK, Arctic Cat
- Matilda Johansson, Älvsbyns MS, Lynx
- Fanny Vikström, Infjärdens Racing SK, Lynx
- Jenny Lundström, Skellefteå MS, Lynx

Stock

- Pär Vikman, Malmfältens MCK, Arctic Cat
- Balder Nääs, Team Walles MK, Arctic Cat
- Filip Harr, Gargnäs MK, Lynx
- Robert Lunden, Tydal MK, Ski-Doo
- Anton Dalkvist, Infjärdens Racing SK, Lynx

Pro Open

- Elias Ishoel, NMK Oppdal, Ski-Doo
- Emil Harr, Gargnäs MK, Lynx
- Adam Öhman, Tväråns Intresseförening, Lynx
- Magnus Reiten, Singsås MK, Lynx
- Robin Jonsson. Vännäs MK, Arctic Cat



Elias Ishoel, Emil Harr och Adam Öhman efter avklarad Openfinal.



I Open var det dags för första norrman att kliva högst upp på pallen, då Elias Ishoel körde hem förstaplasten och fick sin inskription på Arctic Cat Cup bucklan.



Hampus Höglund laddar på för vinst i Mini Stock 200.



För John Stenberg tog det stopp i Openfinalen efter en krasch mot en iskant efter målhoppet och slutade på 13:e plats.



I damklassen kunde ingen rå på norskan Signe Iren Bråten som körde hem vinsten efter kontrollerad körning i finalen.

han också, men som rehabilitera på hemmaplan efter en skada, är alltid ett intressant namn. Alla tre presterade bra körning under kval och semifinaler, men i finalen var det hemmaföraren Marcus Johansson som gick upp i topp inledningsvis. Han passerades snart av ett antal förare hänförda av Ishoel, Harr och Adam Öhman, Tvärån. Ishoel såg länge ut att ha segern säkrad men avståndet till den unge Harr minskade ständigt och i mål skiljde endast 0,8 sekunder! Detta var första gången en norsk vann Openklassen i Arctic Cat Cup, och även om det syntes i hans åkning att han ännu är lite hämmad av skadan så visade han är vilken hög klass han håller.Samtidigt har Harr visat på en otrolig utveckling de senaste åren och kommer att bli att räkna med i året SM-serie.

Avslutning

Arrangörsstaben hos Östersunds SSK visade återigen hur duktig man är på att arrangera tävlingar. I år gick allt nästan oroväckande smärtfritt och tidsschemat höll perfekt både under lördag och söndag. Starkt jobbat! Man är dessutom duktig på marknadsföring av tävlingen vilket är nog så viktigt. Vi ser redan fram emot 2019 års upplaga!

Resultat topp 5

Ungdom 12-14

- Nemo Fahlander, SMK Söderhamn MK, Lynx,
- Mille Andersson, Ljusdals MK, Lynx
- Linus Dahlberg, Mora MK, Lynx
- Martin Magnussen, Hemnes MK, Polaris
- Patrik Lillevik, Alta SSF, Ski-Doo

Ungdom 14-16

- William Svensson, Tavelsjö SK, Lynx
- Gustaf Lindgren, Lingheds SK, Polaris
- Örjan Aune, NMK Gaula, Lynx
- Markus Nilsen, Hattfjelldal SSF, Polaris
- Lucas Vikström, Infjärdens Racing SK, Lynx

Dam

- Signe Iren Bråten, Hattfjelldal SSF, Polaris
- Elvira Lindh, Borlänge SSK, Arctic Cat
- Matilda Johansson, Älvsbyns MS, Lynx
- Fanny Vikström, Infjärdens Racing SK, Lynx
- Jenny Lundström, Skellefteå MS, Lynx

Stock

- Pär Vikman, Malmfältens MCK, Arctic Cat
- Balder Nääs, Team Walles MK, Arctic Cat
- Filip Harr, Gargnäs MK, Lynx
- Robert Lunden, Tydal MK, Ski-Doo
- Anton Dalkvist, Infjärdens Racing SK, Lynx

Pro Open

- Elias Ishoel, NMK Oppdal, Ski-Doo
- Emil Harr, Gargnäs MK, Lynx
- Adam Öhman, Tväråns Intresseförening, Lynx
- Magnus Reiten, Singsås MK, Lynx
- Robin Jonsson. Vännäs MK, Arctic Cat



Elias Ishoel, Emil Harr och Adam Öhman efter avklarad Openfinal.



I Open var det dags för första norrman att kliva högst upp på pallen, då Elias Ishoel körde hem förstaplasten och fick sin inskription på Arctic Cat Cup bucklan.



Hampus Höglund laddar på för vinst i Mini Stock 200.



För John Stenberg tog det stopp i Openfinalen efter en krasch mot en iskant efter målhoppet och slutade på 13:e plats.



I damklassen kunde ingen rå på norskan Signe Iren Bråten som körde hem vinsten efter kontrollerad körning i finalen.







Just nu! Köp en prenumeration och få en mössa på köpet

(gäller så långt lagret räcker) Är du redan prenumerant så lägger vi bara på 6 nummer på din befintlga prenumeration när du gör ett köp. Mössan skickas inom några dagar.

Winter X Games



X Games kördes mellan 25-28 januari i Buttermilk Mountain i Aspen Snowmass, Colorado. TV-sändningarna gick ut till 192 länder och mer än 500 miljoner hem kunde följa tävlingarna.

Av: Mattias Klockar

På Skoter valde man att köra grenarna Freestyle och Speed & Style. På Snowbike som kom med förra vintern, där kördes Snowbikecross och Best Trick.

Det betydde att Best Trick och Skotercross försvann från skoterprogrammet, riktigt tråkigt.

Bara att hoppas att de tänker om till nästa vinter och plockar tillbaka de här populära grenarna. Daniel Bodin var tidigt klar att köra Freestyle, senare blev det också klart att Rasmus Johansson skulle få chansen att åka över. Kul att det är två från Sverige som fick representera på snöskoter.

Speed & Style

Åtta startande, där en seedning avgjorde vilka som skulle mötas. Både poängen på tricken och tiden runt banan slogs ihop för att få en totalpoäng. Levi LaVallee, Willie Elam, Brett Turcotte och Cory Davis såg ut att ha mest koll på skotern och banan och var i toppen när heaten skulle köras. De fyra som kvalade bäst tog sig också längst, bronsmatchen kördes mellan Willie Elam och Cory Davis. Willie fick innerspår i första sväng efter starten och de var ganska nära varandra in i ramperna. Sen blev det kontakt in i nästa sväng som Cory kom ut först ifrån och tog över ledningen. Willie hade större trick och efter två av tre varv så ledde han med större totalpoäng fast han låg efter Cory på banan. I mål skilde det inte mer än någon sekund, Willie tog bronsmedaljen med 85,5 poäng mot Corys 83,6 poäng. Första X Games medaljen för Willie Elam efter tio försök. Finalen stod mellan Levi LaVallee och Brett Turcotte, där Levi fick innerspår in i första sväng. Båda låg dock lika in i ramperna, Brett fick sen innerspår men hade för hög fart in i svängen och det blev kontakt och lite stök innan Levi tog ledningen igen.

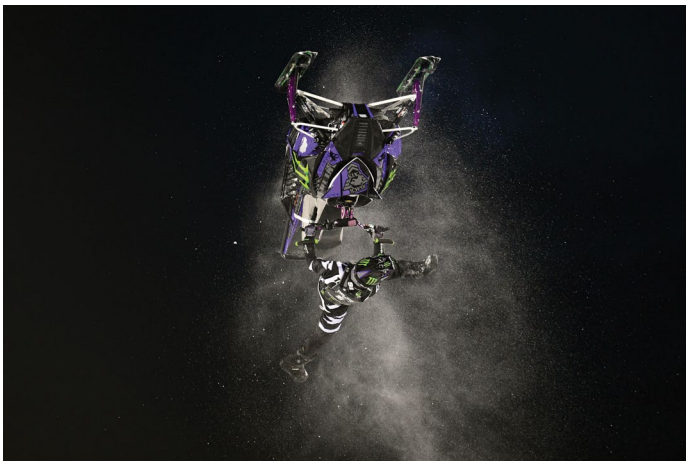
Cordova flip av Levi och super flip av Brett på andra varvet, på tredje varvet klämde Levi till med tsunami flip och Brett en one handed seatgrab flip. Det skiljde inte mycket mellan åkarna i tid in i mål, men det blev Brett som tog sin första Speed & Style guldmedalj. 88,9 poäng för Brett och Levi tog silvermedaljen med 88,6 poäng, sjukt tajt med



Rob Adelberg från Australien tog hem guldmedaljen i Snowbike Best Trick, satsade på tricket california roll som är ett body varial trick. Foto: Matt Morning / ESPN Images.



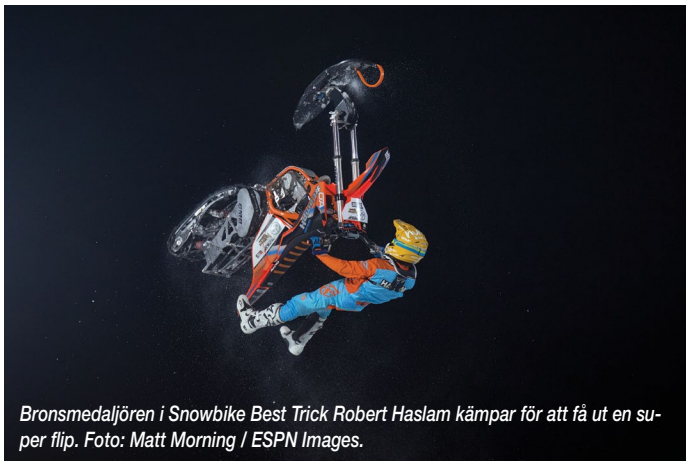
Rasmus Johansson var nöjd med sina båda Freestyleåk och slutade fyra, men lite surt när det bara var 1,33 poäng upp till Justins Hoyers bronsplats. Foto: Phil Ellsworth / ESPN Images.



Brett Turcotte verkade ha steppat upp sen förra säsongen och det var ingen som kunde rå på hans nivå i Freestylefinalen. Här med en indy flip, tog två guldmedaljer under årets X Games. Foto: Phil Ellsworth / ESPN Images.



Levi LaVallee med en lazy boy flip under ett av sina Freestyleåk. Foto: Gabriel Christus / ESPN Images.



Bronsmedaljören i Snowbike Best Trick Robert Haslam kämpar för att få ut en super flip. Foto: Matt Morning / ESPN Images.

poängen i den här finalen som var det bästa heatet under kvällen.

Freestyle

Colten Moore fanns inte på startlinjen, så han besvärades tydligen fortfarande av sin ryggskada han ådrog sig på förra X Games då han skulle utföra dubbel backflip under Best Trick. Tiden före X Games tränade åkarna för fullt för att bli varma i kläderna och nöta trick. Daniel Bodin och Rasmus Johansson var på plats hemma hos Justin Hoyer, som fått en nytändning efter att ha varit borta från freestylen ett tag. Nu hade han full fokus igen och fick en plats bland de åtta som fick köra Freestyle på X Games. I finalen fick man fick två åk på 75 sekunder vardera. Det skulle stå mellan Speed & Style finalisterna Brett Turcotte och Levi LaVallee. Brett verkade ha steppat upp sen förra säsongen och det var ingen som kunde rå på hans nivå. Hade bland annat med en cali roll to no handed landing i sitt andra åk, en typ av body varial trick som ingen annan gör på skoter än. Tog välförtjänt sin andra guldmedalj under X Games och var supernöjd med vad han

uträttat under de senaste 48 timmarna. Levi hamnade på silverplats fyra poäng bakom Brett, hade ett bra första åk och förbättrade sig något i sitt andra då han sträckte ut tricken ännu mera. Levi var nöjd med finalen och sina två silvermedaljer på två dagar. Nu har Levi på 16 år tagit 13 medaljer, varav sju guldmedaljer på X Games.

Bronsmedalj till Hoyer

På tredjeplats klämde sig Justin Hoyer in, knappa fyra poäng bakom Levi. Den alltid så positiva Justin visade återigen att han har vad som krävs för att ta en X Games medalj, träffade honom senast förra vintern och då såg man att han hade fått suget att köra igen. Justin tackade många för hjälpen efteråt, speciellt Daniel Bodin som hjälpte honom tillbaka till sporten när det verkade som alla glömt bort honom. Justin har mer att ge och det bevisade han på X Games helt klart. För Rasmus Johansson blev det en fjärdeplats i finalen, han har nött mycket skoter och de svåra tricken man behöver på den här nivån har börjat komma. Kraschade på en cordova flip som han inte riktigt kom tillbaka på. Kunde då inte förbättra poängen i sitt andra åk. Rasmus var nöjd med sina båda åk, men lite surt när det var 1,33 poäng upp till Justins bronsplats. Daniel Bodin visade på träning att han var att räkna med, men fick inte till det i finalen. Ramlade i första åket på en seat grab hart attack flip som det blev en riktig tung landning på, kunde inte hålla sig kvar på skotern. Det visade sig att Daniel brutit ett revben när han kraschade och kunde inte köra sitt andra åk, bara att bita ihop och komma igen. Slutade femma i finalen som han inte var nöjd med, Daniel ser redan fram emot nästa år. Det var många som hade problem och inte fick till något cleant åk i finalen, däribland Joe Parsons och Heath Frisby som hamnade sist i startlistan men som annars brukar finnas med uppe i toppen.

Snowbikecross

Då Skotercross plockades bort från programmet valde Kody Kamm att försöka kvala in och köra Snowbikecross istället. Det lyckades han galant med någon vecka innan X Games startade och kunde träna vidare och förbereda sig. Man körde fem seedningsheat med fyra åkare i varje grupp, sen kördes två heat för att plocka ut de tolv bästa förarna till finalen. Cody Matechuk kvalade i topp och var tio sekunder före snabba Kody Kamm i kvalheat ett som kördes över tio varv. I andra kvalheatet stack

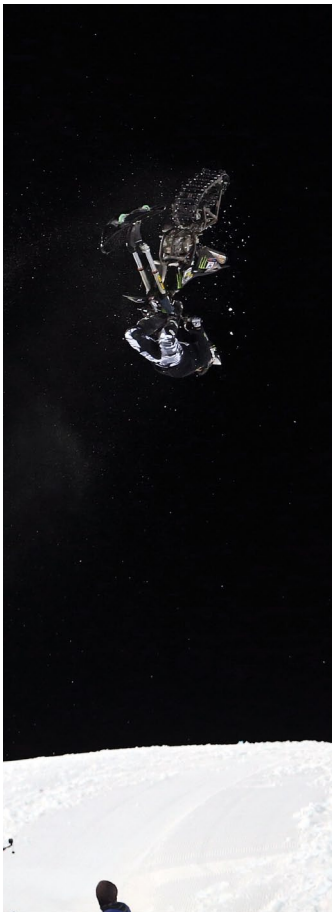


Ingen kunde göra nått åt suveräna Cody Matechuk som ledde från första sväng till mål, utökade ledningen vartefter och tog välförtjänt guldmedaljen i Snowbikecross. Foto: Pete Demos / ESPN Images.



Brock Hoyer tog hem silvermedaljen efter att ha kört upp sig i Snowbikecross finalen. Foto: Matt Morning / ESPN Images.

Jackson Strong tog silvret i Snowbike Best Trick, satte en cordova backflip klockrent i första omgången. Foto: Pete Demos / ESPN Images.





Kody Kamm och Brock Hoyer kämpar om positionerna i Snowbikecross. Foto: Matt Morning / ESPN Images.



Justin Hoyer klämde sig in på tredjeplats i Freestylefinalen, knappa fyra poäng bakom Levi LaVallee på silverplats. Den alltid så positiva Justin visade återigen att han har vad som krävs för att ta en X Games medalj. Foto: Dave Camara / ESPN Images.



Det blev Brett Turcotte som tog sin första Speed & Style guldmedalj. 88,9 poäng för Brett och Levi LaVallee tog silvermedaljen med 88,6 poäng, sjukt tajt med poängen i den här finalen som var det bästa heatet under kvällen. Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.



Levi LaVallee tog två silvermedaljer under årets X Games och var riktigt nöjd med det. Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.



Efter att kört klart årets X Games, har nu Levi LaVallee på 16 år tagit 13 medaljer varav sju guldmedaljer. Foto: Pete Demos / ESPN Images.





Cory Davis med sin grymt snygga whip. Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.

Brock Hoyer ut med kontrollerat och körning och visade att han också var att räkna med i finalen. Banan var längre än förra året då man fick samsas till viss del med skotercrossbanan, nu var det bara Snowbikes man behövde bygga för. Cody Matechuk tog starten där Kody Kamm och Brock Hoyer kom iväg lite längre ner i fältet, i finalen som kördes över tjugo varv. Banan blev lösare och mera svårkörd under finalen och det märktes vilka förare som det flöt på för. Cody hade länge fri sikt innan han började varva förare, Kody och Brock kom sakta bakifrån genom fältet. Men ingen kunde göra nått åt suveräna Cody Matechuk som ledde från första sväng till mål, utökade ledningen vartefter och tog välförtjänt guldmedaljen. Förra årets vinnare Brock Hoyer körde in som tvåa och Kody Kamm tog bronsmedaljen. Riktigt kul att se Kody som kommer från skotercrossen och tar en medalj på X Games i en helt annan gren än vi är vana att se honom köra.

Snowbike Best Trick

Ja vad kunde man förvänta sig av den nya grenen, själv har jag bara sett någon åkare klämma till med något trick i rampen och sett en enkel backflip utföras. Så det blev intressant att se vad man kan göra med en Snowbike från ramp till snölandning, blir det spektakulärt eller inte? Fanns ju några kända namn i startlistan som man vet kan köra både freestyle motocross och skoter, men nu gäller det Snowbike Best Trick. Flera av åkarna körde med kortare bandsatser för att efterlikna känslan i rampen från en motocross som många är vana vid att köra. Rob Adelberg från Australien tog hem guldmedaljen med 89 poäng. Rob är en freestyle motocrossveteran, för honom var det en ny erfarenhet att sätta sig på en Snowbike. Han hade endast en månads träning innan tävlingen, då han aldrig suttit på en Snowbike tidigare. Han tränade i södra Kalifornien tillsammans med landsmannen Jackson Strong, så någon snö var det sparsamt med. Han satsade på tricket california roll som är ett body varial trick, satte den direkt i finalen och saken var klar. Rob har gjort tricket massor av gånger på motocross, men det är helt annorlunda på en Snowbike vad gäller att få in balansen. Han fick till tricket i foam pit endast 30 minuter innan de skulle lämna för Aspen, så det är små marginaler för att ta medalj eller inte. Jackson Strong tog silvret med 86,33 poäng, satte en cordova backflip klockrent i första omgången av två. Robert Haslam blev bronsmedaljör på 80,33 poäng. Underroterade en super flip som såg ganska lam ut, och fick inte ut benen för att det skulle bli snyggt. Han landade tungt över styret men ramlade inte. Det blir intressant att se om grenen finns kvar nästa X Games, själv föredrar jag Best Trick på snöskoter.



Levi LaVallee, Brett Turcotte och Justin Hoyer under Freestyle medaljceremonin. Foto: Dave Camara / ESPN Images.



Brock Hoyer, Cody Matechuk och Kody Kamm under Snowbikecross medaljceremonin. Foto: Eddie Perlas / ESPN Images.



Rob Adelberg från Australien tog hem guldmedaljen i Snowbike Best Trick, för han var det en ny erfarenhet att sätta sig på en Snowbike. Han hade endast en månadsträning innan tävlingen, då han aldrig suttit på en Snowbike tidigare.
Foto: Pete Demos / ESPN Images.



Daniel Bodin sträcker ut en one handed seatgrab indy flip, synd att han kraschade i Freestylefinalen och inte kunde köra klart. Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.



Brett Turcotte har precis tagit sin första X Games guldmedalj i Speed & Style, sjukt nöjd och glad. Foto: Trevor Brown, Jr. / ESPN Images.



Björnåsen

Det händer massor av saker runtomkring i skotersverige och det är klart att du ska låta alla få reda på vad just ni gjorde. I Sveg frodas skoteråkningen som aldrig förr och Svegsbygdens skoterklubb hittar på en hel del saker under vintrarna. Det är tydligen till Björnåsdammen man ska åka när man har tråkigt och vill liva upp stämningen lite. Våren 2017 hände det ett och annat här då bland annat BJÖRNåsLIGAN uppträdde på den nygjorda verandan till Dammstugan. Barnen byggde snökojor medan andra lekte runt grillplatsen. Naturligtvis blev många hamburgare grillade den här dagen samtidigt som fikaförsäljningen gick som smort då många skoteråkare kom till Björnåsdammen under dagen. Låt oss få reda på vad som händer eller har hänt hos just din skoterklubb den här vintern.



En trevlig tipsrunda på dryga 4,5 kilometer piggar alltid upp.





Godisregn brukar alltid vara populärt bland barnen även om en och annan förälder säkert också blev lite glad.





Pistmaskinföraren passade på att ta sig en fika också. Lederna var riktigt fina och "ledgubbarna" hade gjort ett mycket bra arbete för de som besökte Björnåsdammen.

Salab som säljer Polaris tog tillfället i akt och erbjöd provkörning av årets maskiner.



Radiostyrt vinterskoj



En radiostyrd leksak som fungerar även för vinterbruk, äntligen!

Text&Bild: Alf Sundström

När jag var riktigt liten drömde jag om två saker, dels att få åka till Legoland samt dessutom att äga en riktigt bra liten radiostyrd bil.

Nu är detta runt 40 år sedan och någon resa till Legoland har jag hittills inte upplevt men en radiostyrd bil fick jag faktiskt i julklapp samma år som mitt önskemål framfördes till mina föräldrar.

Det var en modell föreställande en Datsun 280Z som med ett tryck på fjärrkontrollen kunde svänga till vänster (enbart vänster, den var byggd så) och framkomligheten var inte alltför imponerande. Faktum var att en trasmatta utgjorde ett oöverstigligt hinder och den begränsade manöverförmågan (bara till vänster som sagt) gjorde den svårstyrd. Att köra med den utomhus på sommaren var drömmen men det visade sig, 6



VelociTrax är svår att ta bilder på då den dels är så snabb och dessutom sprutar så mycket snö runt sig. Svårt att se vad det är egentligen.

månader senare, att den inte alls trivdes på den ojämna asfalten hur mycket jag än sopade den ren från grus. Detta var helt enkelt en produkt för inomhusbruk i städade, mattfria lokaler och det fick jag acceptera. Hade någon berättat om att man i framtiden kunde köpa en radiostyrd mini-bandvagn som fungerade i snö och kunde färdas i alla riktningar snabbt som blixten hade jag nog svimmat av längtan tills den dag jag skulle få tag i en sådan. Det hade varit rena drömmen jämfört med min lågpresterande Datsun. Så kom det en ny julafton, fyra årtionden senare, och Tomten kom förbi vårt hem med en sådan i ett paket. Men den var nu inte avsedd för mig utan till min son som med all säkerhet har större behov för den än jag har numera. Tydligen föddes jag lite för sent för att få en riktigt rolig radiostyrd leksak?

Men i stället för att vara avundsjuk på min grabb väljer jag att glädjas med honom när vi kör med hans farkost. Tomten var ytterst bra på att hitta den perfekta julklappen, detta är nämligen en kanonleksak för alla åldrar, även under årets kalla dagar.

VelociTrax, bandvagnsbilen för alla underlag!

Givetvis är det den välproducerade reklamen riktat till barn på kommersiella TV-kanaler som fick min grabb att önska sig denna RC-bil från Nikko. Jag tvivlade starkt på verklighetsförankringen gällande hur den beskrevs i dessa tillrättalagda presentationer. Som alltid väntade jag mig en avsevärt sämre produkt än vad de förskönade filmklippen på TV-skärmen visade upp. Tursamt nog för oss hade jag faktiskt lite fel, denna leksak går otroligt bra och verkar gilla allt vad vintern har att erbjuda i form av kyla och snö. Den hoppar och flyger fram på plogade ytor och inte ens ett antal centimeter lössnö hindrar leken. Enda undantaget är lös och kladdig kramsnö som kan få banden att packa sig likt mattan hos en veteranskoter men i kallare före trivs den även i pudret. Grundtipset är att banden ska ha utetemperatur innan man far iväg första gången så att de inte smälter snön som banden drar med sig på insidan, då funkar det perfekt. Styrningen är enkel, fyra knappar, en framåt och en bakåt per band. En femåring lär sig på kort tid att manövrera bilen och sedan får vi vuxna inte alls provköra, vi får dock vara med när den ska bärgas ur gropar eller buskar. Batteritiden på bilens 7,2V NiMH-batteri är lång, rent irriterande lång för mig som bara får titta på, och när batteripacken är tömd tar det ca 40 minuter tills den laddats upp med den medföljande laddaren. Det är faktiskt lagom tid för en fikapaus då det kan bli ganska kallt att stå och titta på i längden. Detta är en relativt billig leksak sett till dess prestanda och jag är därför lite fundersam över dess hållbarhet. Hittills har den visat på fantastisk stryktålighet och ett 30-tal körtillfällen har denna månad inte på något sätt påverkat produkten negativt. Vi får se om den i fortsättningen kommer att vara så här driftsäker och stabil. Under vårens snöskoterturer kommer VelociTrax att följa med i Nilapulkan och plockas fram när vi stannar för att fiska eller grilla. För har grabben en leksak som är lämplig att ha med på skoterturen ska den naturligvis följa med! Synd bara att han lånar ut den så sällan.

För den som är intresserad finns Nikko VelociTrax att köpa hos de flesta leksakshandlare och priset ligger en bit under 700 SEK, ganska resonabelt sett till hur väl den fungerar för oss och hur stor lekglädje den genererar.



Full gas och den går på bak-rullen över snön,. Ser onekligen roligt ut!



Så här glad är man när det är vinter och man har en egen radiostyrd mini-bandvagn!

Ella Snäll är historisk

Då kan Ella bocka av bedriften att vara första tjejen i världen som landat en backflip med snöskoter. Nästa steg är att ta backflipen med till snökickar ute i naturen till våren.

Text: Mattias Klockar
Foto: Pär Häggström



Ella Snäll 26 år, född och uppvuxen i Kiruna.

Ella växte upp i en miljö där snöskoter alltid har varit närvarande. Hennes intresse för snöskoter började för fem år sedan när hon var ute och åkte med ett par vänner. Sen bestämde hon sig för att köpa en egen skoter och har kört mycket friåkning sedan dess. Det är inte så konstigt att intresset för skoterfreestyle har växt, hennes pojkvän heter Tobias Hellström och en av deras bästa vänner heter Rasmus Johansson som båda kör freestyle på professionell nivå. För Ella har det blivit något vardagligt att se en backflip utföras när de är ute och tränar, så för två år sedan började funderingarna om att hon själv skulle klara en backflip. Provar man inte så får man aldrig veta om man skulle klara det. Flera i hennes omgivning har ju klarat detta och gör backflip regelbundet, så varför skulle inte hon klara det.

Förberett sig mentalt

I höstas bestämde sig Ella för att gå vidare med idén och bollade tankar med de närmaste i sin omgivning. Den största förberedelsen har pågått i huvudet där hon gjort backflipen om och om igen, samt tittat på videoklipp och fått tips hur den ska utföras. Sen har Ella byggt upp kroppen på gym och tränat i ramp för att få rätt känsla i luften, allt för att vara förberedd tills det var dags. Ella visste att hon ville ha en brant ramp och en stor step-up landning. När man började förbereda landning och ramp, det var då det började kännas verkligt. Fick bra hjälp med bygget och kunde istället fokusera helt på hur backflipen skulle utföras i huvudet. Att klara tricket var det enda alternativet och det hjälpte till att hantera rädslan. I början av december var det så dags på hemmaplan i Kiruna. Någon träning med foampit hade inte skett, utan Ella satte backflipen på första försöket till snölandning. Det var så Ella ville göra det, hon var redo och det fick bära eller brista. Nu har hon skrivit in sig i historieböckerna och ingen kan ändra på det, första tjejen i världen.





Fullt fokus på uppgiften.

ELLA SNÄLL



6 december 2017 var det dags att skriva historia.

Svenska BDY-motorvariatorn!



Östersundsbaserade företaget BDY har just nu en nyhet som många av oss letat efter.

Av: Alf Sundström

Snöskotern som vi känner den har alltid en typ av steglös transmission som vi i Sverige (lite felaktigt) kallar för variatorn.

Ett bättre namn är förkortningen CVT som står för Continuously Variable Transmission men inte ens i det engelskspråkiga USA använder man det utan som regel den än mer felaktiga beteckningen Clutches.

Grundkonstruktionen hos detta system är enkel men nära nog genialt sett till hur väl detta fungerar. Den drivna (sekundär) variatorn har en momentkännande "skruv" kallad helix som är kopplad till utgående axeln och på så sätt kan den balansera växlingen mot hur stort motståndet är.

Går skotern tungt så är den inte villig att låta växling till högre hastighet ske eftersom motorn inte skulle orka det, går skotern lätt så kan denna momentkännande enhet tillåta växling.

Motorvariatorn är varvtalsberoende och fungerar dels som frikoppling vid stillastående samt jobbar sedan ihop med sekundären, systemet är därmed både moment- samt varvtalsstyrt. Primären kan med sitt viktsystem balansera trycket över hela växlingsområdet och är allt kalibrerat korrekt och mekaniskt i sin ordning så är detta ett fantastiskt drivsystem. Det är dock av yttersta vikt att de olika komponenterna är i gott skick då slitna delar kan försämra funktionen radikalt. Rengöring samt kontroll av bägge variatorerna är därför något som bör ske regelbundet och då bör man byta ut skadade eller utslitna delar. Den som har den tyngsta uppgiften är motorvariatorn som dels har en större mängd rörliga delar och dessutom inte bara är påverkad av stora momentkrafter utan också av motorns dynamik. Den blir därför ofta tidigare mer sliten är sekundärvariatorn. Problemet är att det kan bli riktigt dyrt om i stort sett allt i primären måste bytas ut, så dyrt att en helt ny variator faktiskt kan vara ett bättre alternativ. Tyvärr är det ibland så att originalvariatorn har ett alltför högt pris men det finns naturligvis alternativ på den så kallade eftermarknaden.

Ny variator från annan tillverkare än original

I min ungdom vad det Comet 102 och senare 108 som var det bästa alternativet för den som hade råd att byta ut motorvariatorn. Comet hade på denna tid en särställning även som leverantör direkt till tillverkarna så de är på många sätt även en originalvariator. Skillnaden mellan en skoter som hade en sliten "stenålders variator" mot en likadan maskin som hade en välkalibrerad Comet var enorm på alla punkter! Äran för denna konstruktion brukar tillfalla Polaris och det är som alltid inte helt säkert att de var absolut först. Vad som är sant är att Polaris fick enorma tävlingsframgångar på 70-talets början och att många anser att deras då fantastiska primärvariatorer var en del av förklaringen. Att andra tillverkare kopierade denna variator var därför en självklarhet. Grundkonstruktionen hos en Comet på den tiden var alltså snarlik den hos en samtida Polaris och det är ingen hemlighet att detta gäller än i dag för alla variatorer utom vissa av BRP:s primärer. Det är frågan om ett trearmat kors med tre viktrullar samt sex glidknappar och som bygger på ett system där viktens profil samt massa avgör tryckkraften vid olika varvtal och växlingsområden. Korset är skruvat fast med en ytterst grov gänga och det gör att variatorer av denna typ med lätthet kan överföra 300 hästkrafter och ofta mer än det.

Sedan ett par år har Comet lämnat sin position som den ledande eftermarknadsproducenten av primärvariatorer och det har i princip enbart funnits TEAM-primärer att köpa om vi bortser från rena specialbyggen för tävling. Men nu i år har vi faktiskt en helt ny aktör på marknaden, roligt nog är det en svensk tillverkare.

BDY-variatorn, en svensk produkt

Östersundsbaserade BDY har nu sin helt egna variator färdig för leverans och den är enligt företaget en helt och hållet konventionell produkt. Inga revolutionerande nykonstruktioner utan enbart baserad på Polaris, Comet och Arctic Cats konstruktioner men på en del punkter "förbättrad". Vilka detaljer som är förbättrade behåller företaget för sig själv men vissa saker är uppenbara som att den är anpassad för alla på marknaden förekommande vikttyper. Med ett enkelt system av brickor och bussningar kan man använda 1/4" bultade vikter, Arctic fixed pin eller BDY:s egna som då har 8mm bultar. Fjädrar från Arctic, Polaris eller Comet passar: För att minimera oljud är glidknapparna monterade med o-ringar under sig och alla bussningar är av egenutvecklad typ vilket kanske är en del av de förbättringar som nämns.

Gängan till avdragarbulten är M16x1,5 och avdragare finns givetvis att beställa.

Man kan välja att köpa variatorn helt komplett med BDY-vikter eller utan vikter avsedd för Arctic eller 1/4 " bultar.

Priset är mycket konkurrenskraftigt och det är troligvis svårt att fixa till en slutkörd variator för lägre summa om du måste betala för arbetet när den ska renoveras. Tillverkaren säger att detta är en ersättningsvariator till i stort sett alla snöskotrar på marknaden och anser att den uppfyller eller överträffar samtliga krav som originaltillverkaren har.

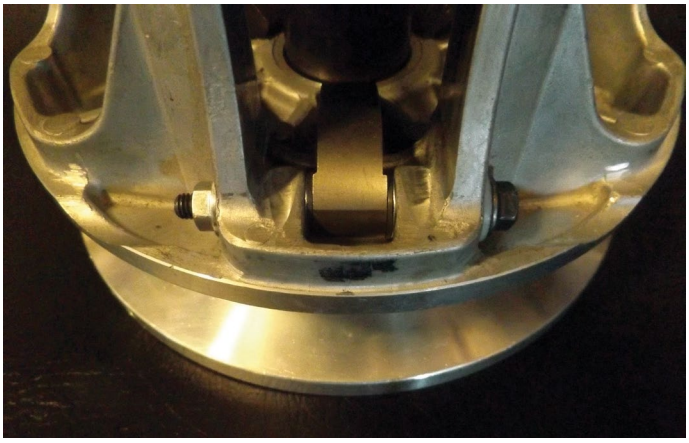
BDY till Rotax med 7,5:1 kona

I skrivande stund finns inte BDY för leverans till Rotax men det är endast frågan om ca 14 dagar enligt företaget. På en direkt fråga om den är lämplig till 200-300 hk turboskotrar blir svaret, det är inte ännu testat men allt talar för att det klarar den bra. Just kombinationen av TRA-variatorn och kraftfulla turbomotorer har lett till vissa problem och lösningen hittills har varit en omsvarvad Polaris P85 sedan Comet slutade sälja sin variator med 7,5:1 kona. Kan man nu köpa en som passar direkt och bland annat har grövre viktpinnar tror jag att många kommer att vara intresserade.

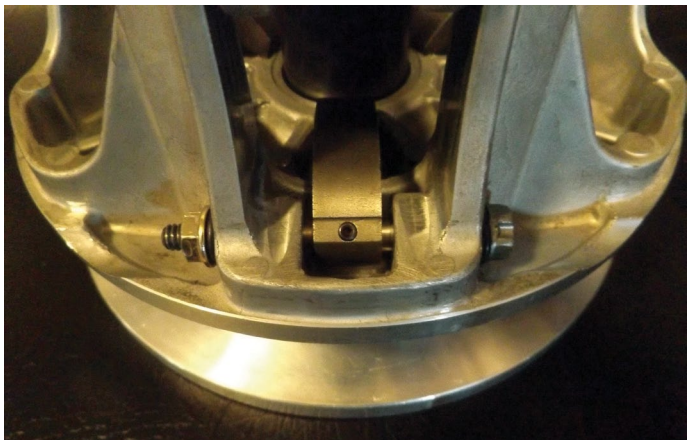
Inte minst för att man slipper köpa en variator som en annan snöskotertillverkare har byggt. Sedan finns möjligheten att använda sig av många olika viktsystem från Polaris/Arctic Cat vilket kanske kan vara intressant för den som vill testa att kalibrera motorvariatorn i en BRP-skoter på nya sätt? Jag skulle själv vilja prova en ACE900 med turbo och en ny variator av denna typ. Vi kanske får anledning att återkomma med tester av just det senare i år?



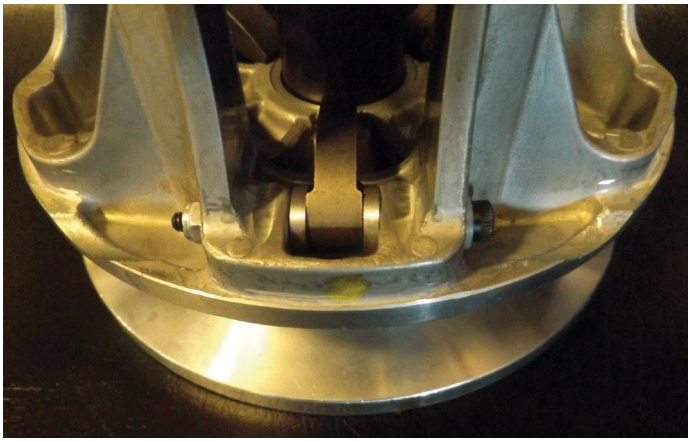
Information om BDY-variatorn finns på www.bdyclutch.com



Företagets eget viktsystem med grova 8mm viktpinnar är monterade i variatorn

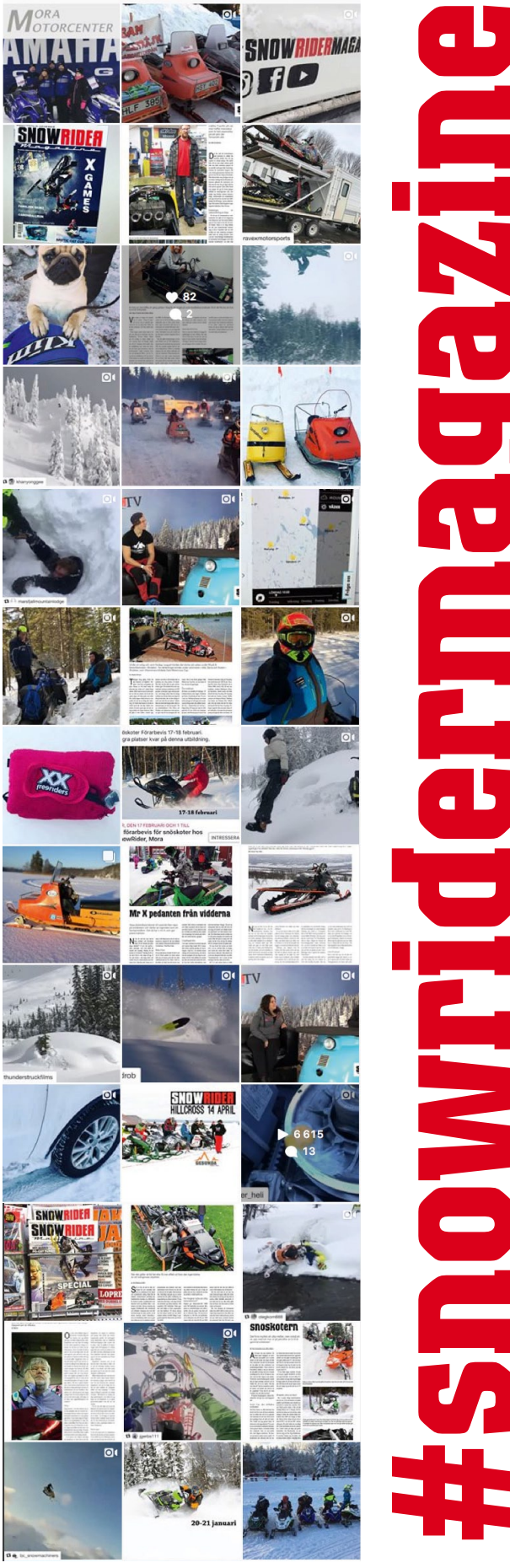


Arctic Cat fixed pin passar utan problem med korrekta tillhörande komponenter.



Och här är en vikt med 1/4" pinne från Comet/Polaris

Följ @snowridermagazine och tagga dina foton och filmer med #snowridermagazine för chans till publicering i våra medier.



Polaris Indy EVO



Polaris har snappat upp att det finns en kundgrupp mellan de som köper miniskotrar och de av sedvanlig storlek. Vi kan kalla den kategorin för mellanklassen. Välkommen till Polaris Indy Evo säger vi.

Polaris introducerar en helt ny snöskoter i och med sin INDY EVO vilket vi verkligen gillar. Naturligtvis finns det massor av skoteråkare som behöver en snöskoter som är ergonomisk och storleksmässigt anpassad.

Alla skoteråkare är inte 1,78 centimeter över havet och detta öppnar upp för Polaris nya EVO.

INDY EVO är lägre och smalare än traditionella snöskotrar vilket gör att den sänkta dynan borgar för en lägre tyngdpunkt som ger den stabilitet en kortare förare kanske saknar vid vissa tillfällen.

Det låga, raka styret och gasreglaget ska tillsammans med de nydesignade skidorna ge en mer lättstyrd snöskoter.

INDY EVO har individuell framfjädring som vi rent visuellt känner igen och som tillsammans med den justerbara spårvidden kan ge köparen en skoter ett växa med.

Den välbekanta fläktkylda motorn på 550 cc ger mer än behövlig prestanda för en nybörjare och är ett bra val för den här typen av snöskoter.

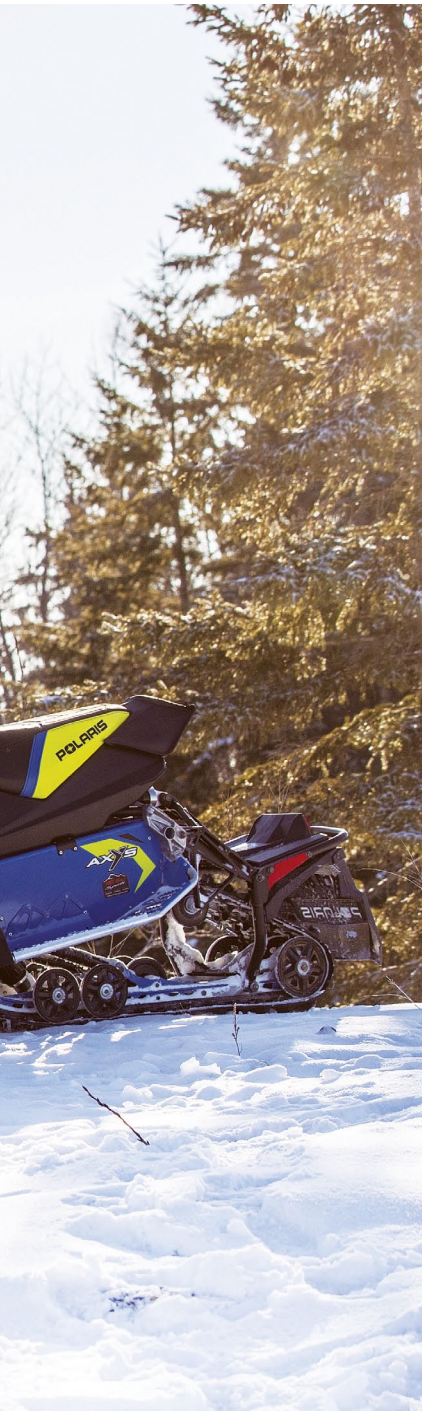
Hastigheten är elektroniskt reglerad till max 80 km/h men kan uppgraderas i takt med förarens erfarenhet och körskicklighet vilket säkert glädjer en och annan förälder.

INDY EVO™ är tillgänglig i två utföranden, manuell start eller elstart. Elstarten är faktiskt att föredra om vi skulle bestämma.

Polaris kommer att erbjuda en mängd olika tillbehör till INDY EVO så att varje förare kan göra sin skoter mer personlig och anpassad efter sina egna behov.

Maskinen kommer att finnas tillgänglig för provkörning under Polaris Roadshow med start i mars. Vi har idag inte sett något pris men återkommer med detta så snart detta meddelas.

Vi på SnowRider inser att det finns ett behov i denna klass och ger tummen upp för Polaris Indy EVO.



Till att börja med kommer den här 550 kubikaren vara begränsad rent hastighetsmässigt till 80 kilometer i timmen. När man blir mer varm i kläderna så finns möjligheten att låsa upp den successivt för högre hastigheter.



En maskin som från början är avsedd, framtagen och designad för en mindre förare kommer med all säkerhet kännas trygg och balanserad.



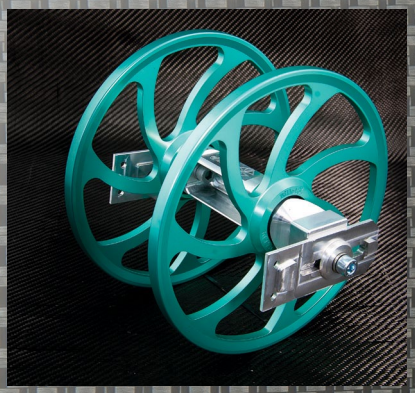
Vi vet idag inte vilket pris Indy EVO kommer att betinga. Det vi däremot vet är att den finns för provkörning i och med Polaris Roadshow i mars.



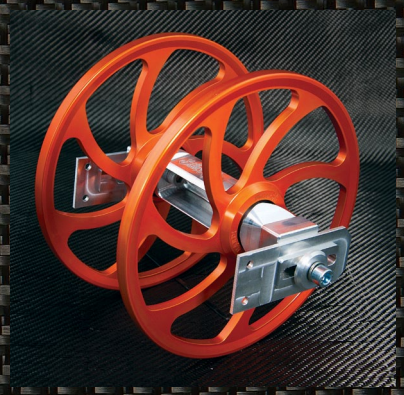
SE HELA UTBUDET PÅ

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

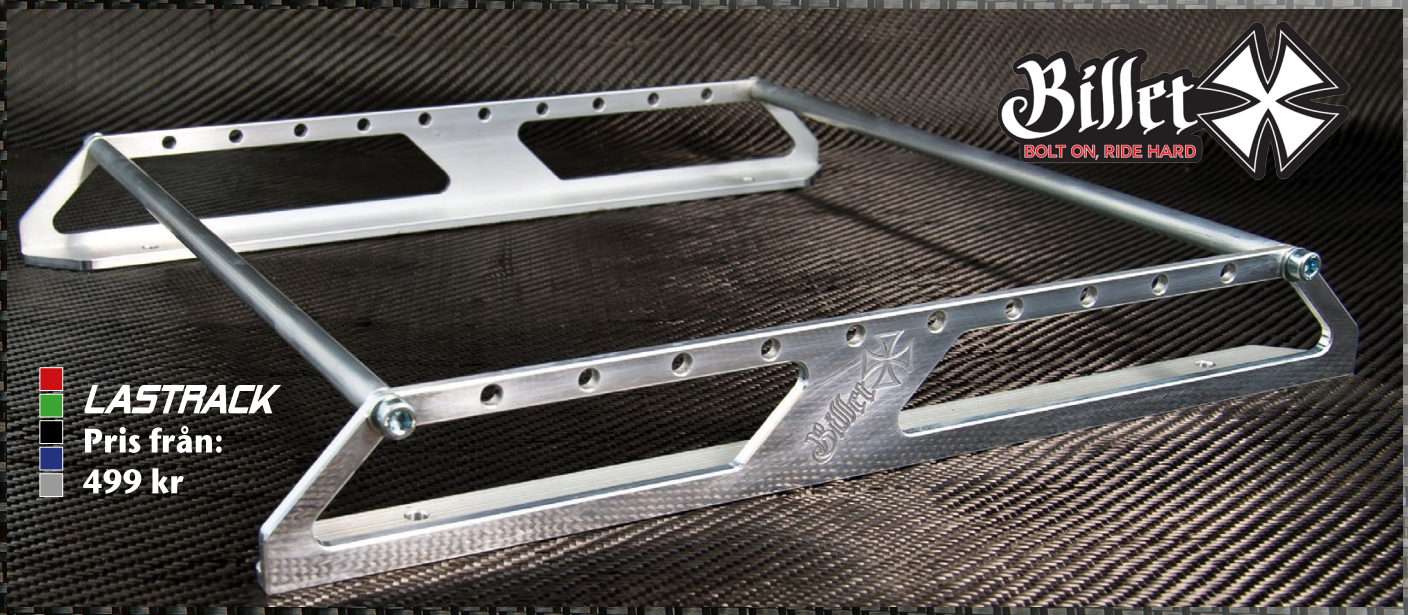


HANDTAGSSKYDD

Pris från:
695 kr

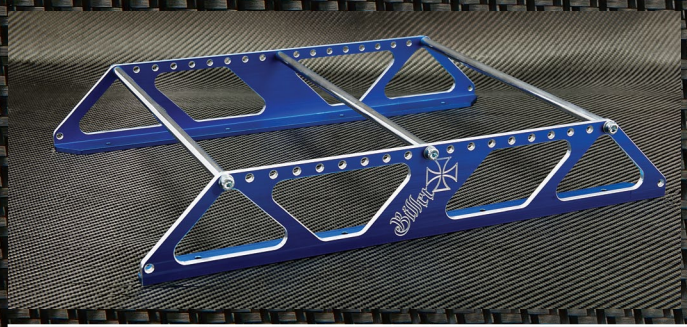


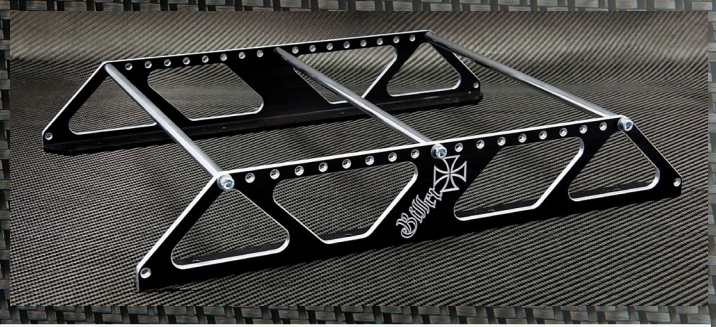




LASTRACK

Pris från:
499 kr













STYRHÖJARE

Pris från:
599 kr

SnowRider Hillcross 2018 14 april.

Nu jäklar är det dags igen för alla backtävlingars moder. SnowRider Hillcross återuppstår efter några år i träda. Den 14 april klockan 11.00 så smäller det rejält på Gesundaberget i Mora. Då kör vi backtävlingarnas backtävling!

Jag vet inte hur många gånger vi fått frågan när vi ska återuppta SnowRider Hillcross.

Nu är det alltså dags igen och vi laddar redan nu från tårna för att göra ett sånt fartfyllt och roligt evenemang som möjligt. I samband med denna happening vill vi ha massor av utställare som visar diverse snöskoterrelaterade produkter. Vi har valt att solen ska vara framme och att alla ska vara glada den här lördagen i april. Värdshuset som har fullständiga rättigheter har öppet hela dagen, samt under After Skoterfesten på eftermiddagen och kvällen.

Det är bara att ladda skotern med nitroglycerin, för den 14 april så kör vi så hela Gesundaberget gungar.

Du som vet med dig att du gillar sol, fart och fläkt har ju redan bestämt dig för att komma, se till att sprida detta meddelande till alla du känner.

Klasskillnad

SnowRider Hillcross har så klart en proffsklass för både damer och herrar som är avsedd för de som redan har licens och redan är aktiva. Övriga klasser är egentligen till för rena rama amatörer som kanske har varit aktiva eller bara vill prova på. Nivån är allt från låg till hög och vi välkomnar alla. Vi kommer att köra tävlingen genom SMA (Svenska Motorsport Alliansen) och därmed kunna erbjuda er en engångslicens med tillhörande försäkring som ingår i startavgiften. Denna engångslicens får du oavsett om du redan har någon annan licens sen förut. Tävlingen är enkel. Man får ett antal kvalheat på sig för att därifrån försöka skramla ihop tillräckligt många poäng för att till slut ta sig till A-finalen. Vi kommer också ha en sista chans där de två första i varje finalheat kan jobba sig upp från en F-final ända upp till A-finalen.

Vi har en uppsjö av olika klasser och vi hoppas att ni hittar en som fungerar för dig och din maskin.





Det blir liksom inte en hillcross utan dessa fantastiska Ockelbo-män som alltid bjuder på sig själva och sina maskiner.

Vi har haft ett uppehåll några år nu då det gäller SnowRider Hillcross vilket gör att vi har massor av förare som en gång varit aktiva i sporten som nu kanske blir sugna igen. Henrik Mases som själv arrangerar massor av skotertävlingar kanske tar på sig hjälmen igen och gör comeback? Ring ambulanshelikoptern, gör plats på IVA.





Där är ju jag. Jag kommer att spela musik, babbla och hålla låda under hela dagen. Som om det är något positivt?



Nu skulle vi aldrig uppmana någon att dricka öl, men faktum är att det finns få tillfällen då man kan stå på första parkett och titta på snöskotertävlingar och samtidigt bli serverad öl och mat.



Visst är det några år sedan vi körde sist. Det märks om inte annat på våra funktionärer som var några år yngre sist vi körde.



När det väl drar ihop sig till finaler så har vi förhoppningsvis sorterat ut de långsammare skotrarna.



Bredbandsklassen är utan tvekan en av de mer populärare hos publiken. Just den här föraren stannade halvvägs då han upptäckte att gylfen var öppen.



Har du aldrig tävlat förut? Då är det dags att du testar det nu. De flesta av våra klasser är fyllda med deltagare utan tidigare erfarenhet.



Henrik Olsson ser betydligt beskedligare ut än vad han är. Mannen bakom är någon av bröderna Larsson och vi har fått för oss att han numera har gett upp och inser att Henrik alltid är snabbare. Vi får se om Larsson kommer, eller om han håller sig hemma i Tännäs.



Våra veteranklasser har enkla regler och du hittar lätt en klass som din maskin passar in i.



Du kan vara helt säker på att det kommer att bli fullsmäckat med folk denna trevliga lördag i april.



Du behöver egentligen inte ens gilla snöskotrar för att uppskatta ett helt gäng av entusiaster som verkligen ger allt i denna tävling.

Amatör Dam/Herr

Denna klass är till för dig som har en modern maskin av valfri storlek. Du får inte ha löst ut en årslicens för skotercross eller backe från något förbund under de senaste fem åren.

Proffs Dam/Herr

Denna klass är till för dig som tävlar aktivt och som har en modern maskin av valfri storlek.

Lilla Veteran

Den här klassen är till för dig med encylindrig snöskoter som är fläktkyld, bladfjädrad och tillverkad senast 1989.

Stora Veteran

Den här klassen är till för dig med tvåcylindrig snöskoter som är fläktkyld, bladfjädrad och tillverkad senast 1989.

Veteran Unlimited

Den här klassen är till för dig med en bladfjädrad snöskoter tillverkad senast 1989. Här gäller inga regler. Stoppa i vilken motor, drivlina och boggie du vill. Chassie och framvagn ska tillhöra snöskotern du anmäler.

Turbo

Kör med vad du vill enda regeln är att skotern ska vara överladdad på något sätt. Turbo, kompressor, lustgas. Alltså, en klass bara för överladdade maskiner.

Bredband

Alla slags bredbandare tillåtna. Undantaget är Commander samt Titan. Maskinerna ska vara av arbetstyp. Enda regeln förutom säkerhetsreglementet är att du ska ha en passagerare på maskinen. Det vill säga att du ska hitta en lämplig idiot som vill sitta bakom dig. Startavgiften är höjd till 600:- för att vi ska kunna täcka licensen för båda.

Säkerhetsreglemente

Dödmansgrepp är ett måste. Heltäckande huv ett måste. Variatorskydd ett måste. Broms är ett måste. Dubb tillåtet. Naturligtvis ska föraren ha godkänd hjälm, ryggskydd och stövlar av rejäl modell.

Gör dig redo för massor av korta och händelserika heat. Vi har totalt 9 klasser varav två av dessa är avsedda för damer. Vi gillar egentligen inte att sära på könen, men tror att fler amatördamer vill köra om klassen är stängd för de med skägg.



Du kan som utställare synas för en billig penning hos oss på SnowRider Hillcross. Vi vill ha fullt på mässområdet där vi vill att ni visar allt mellan himmel och jord. Vi har till och med ett stort område för provkörning av snöskotrar, pulkor och allt annat som går på snö. Maila mikaela@snowrider.se för mer information angående mässområdet.





Vi siktar såklart på publikrekord då solen redan är beställd. Snötillgången är extremt bra och allt är upplagt för ett suveränt evenemang.

Visst är det här en helg för alla. Både proffs och amatörer är välkomna.





Det är inte ofta man ser en tjugo år gammal maskin vinna över betydligt nyare värstingar. Men så är Henrik Olsson inte vem som helst heller. Denna man som är raggare på sommaren och backraceproffs på vintrarna är ett unikum vad det gäller det mesta. Ryktena säger att Henrik och Andreas Ljungberg redan är anmälda, hyrt en 8-bäddarsstuga och är redo för den 14 april.



Bredbandsklassen kräver en passagerare. Vem känner du som inte förstår bättre än att det är helt okej att sätta sig bakom dig? Du ska med andra ord flörta med din dummaste kompis som har sämst omdöme.



Även en blind höna kan hitta ett ägg och här har faktiskt Magnus Säfström tagit starten med vår gamla projektskoter. Turboklassen är kanske inte den snabbaste, men helt klart den med mest effekt.

Entré 100:-
Barn under 15 år gratis (i målsmans sällskap)

Värdshuset har öppet mellan 11.00-01.00
Snöbarer, utegrill och en jäkla massa annat

GESUNDA EST. 1958

Klasser & anmälan
Klass #1 Amatör, obegränsad kubik, du får inte haft skotercrosslicens på 5 år.
Klass #2 Proffs obegränsad kubik, kom med vad du vill.
Klass #3 Lilla Veteran 1 cyl, fläktkylt, bladfjädring före 1989
Klass #4 Stora Veteran 2 cyl, fläktkylt, bladfjädring före 1989
Klass #5 Veteran unlimited, kom med vad du vill, före 1989
Klass #6 Bredbandsklassen, förare med passagerare. Startavgift 600:- för båda. (EJ Commander & Titan)
Klass #7 Turbomaskiner Run what you brung.
Klass #8 Dam amatör, obegränsad kubik, du får inte ha haft skotercrosslicens de senaste fem åren.
Klass #9 Dam proffs, obegränsad kubik.

Anmälan öppnar snart på www.snowrider.se.
Håll koll på Instagram och Facebook.

Vill du bo i en egen stuga mitt i tävlingsområdet?
Det är bara att höra av sig till Gesundabergets skidanläggning för detta genom att antingen surfa in på www.gesundaberget.se eller ringa på 0250-21400

Skilodge pris för 2 bäddars är 795kr natten (Exl städning och sänglinne)
4 bäddars 995 kr natten (Exl städning och sänglinne)

4 till 8 bäddarsstugor mitt i backen som har bastu och braskamin.
(Stugor minimum 2 nätter)
4 bäddars 1200kr natten (Exl städning och sänglinne)
8 bäddars 1600kr natten (Exl städning och sänglinne)


En spännande och Välfylld shop för skoterfolket
OAKLEY
Airoh
FXR
www.hecamc.se
HECA
Marinv. 2, Sundsvall
heca
MC - SKOTER - MOPED - CROSS - ATV


WESTBERGA
The Original
SHOP THE FULL COLLECTION AT
WESTBERGA.COM


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


YAMAHA
VÄLKOMMEN TILL VÅRAN NYRENOVERADE BUTIK!
SKOTER & ATV
SERVICE
DÄCKVERKSTAD
BILGLAS
WWW.DACKOCHMASKIN.SE
VILHELMINA
DÄCK & MASKIN
FXR
VILHELMINA TEL: 0940-10240


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


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


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:


HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT
FÖRE
EFTER
BLIXTENS RACING
Tel: 036-13 40 96
GRATIS FRAKT TILL OSS VIA HEMSIDAN!
WWW.BLIXTENSRACING.SE



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

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



BRÖDERNA SUNDSTRÖM AB
Laisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

SIMO
Motorcentrum motorrenoveringar AB
- Vi kan motorrenoveringar!
Stort lager på utbytescylindrar och vevaxlar

Komplett verkstad för alla ändamål!
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

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
K-Klim
FXR
CFMOTO
www.salab.nu
Sveg • 0680-718330



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



0684-294 50
motorfritid.com

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

YTTEROCKE PRODUCTION AB
0640-451 17 • 070-377 51 15 • www.ytterockeproduction.com


TILLBEHÖR & VERKSTAD
POLARIS

www.gronfjall.com


STUGOR & RUM fr.150kr
Kiosk, Bastu, Badtunna, Jakt & Fiskekort, Pub, Skoter och Slädughyrning
Bokning och Information 0940-87019



Nytt & Begagnat Verkstad
www.skoterochmotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

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

PACKKÄLKAR
med praktiska lasträcken
Nyhet!

Lössnökälke XL80
Packkälke XL75
Hitta din närmsta återförsäljare:
www.kalke.se
070-6075395

Terrängmaskiner

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

Kurbits & Vildmark

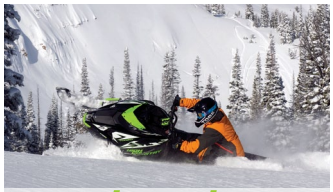
Arrangerar vildmarksupplevelser!
Guidade skoterturer
skoteruthyrning m.m
www.kvsab.se
Tfn: 070-689 60 01

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
Auktoriserad verkstad
Allt från tillbehör till reservdelar
ATVS


Landsvägen 11 Östnor, Mora
070-290 28 99
ah.atvsmora@gmail.com

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

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



Affärssystem för fordonsbranschen
infoflex

För extramaterial
Följ snowrider YouTube

composit-tracks.com

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!

Nästa nummer i butik 27 mars 2018







Prenumerations-priser

6 nummer 1 år
Inom Sverige 335:-
Utanför Sverige (inom norden) 407:-

12 nummer 2 år
Inom Sverige 635:-
Utanför Sverige (inom norden) 779:-

Svarskort -Posta redan idag!

SNOWRIDER Magazine

☐ JA Jag vill ha 6 nummer av tidningen för endast 335:-
☐ JA Jag vill ha 12 nummer av tidningen för endast 635:-

B
SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

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 pren@snowrider.se

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

CHALLENGE ACCEPTED

HIRVI

GO HIGH OR GO HOME!



2018 PRO-RMK®

DEN ULTIMATA LÖSSNÖSKOTERN

800 PRO-RMK® 155 PIDD

> 800 H.O./600 Cleanfire®-motorer
> 66 mm Series 6- och 76 mm Series 7-matta
> Walker Evans®-stötdämpare
> QuickDrive Low Intertia Drive System
> Framvagn med justerbar spårvidd

PRIS FRÅN: 137.900:- INKL MOMS

WWW.POLARISSVERIGE.COM

POLARIS®