

SNOW RIDER

MAGAZINE

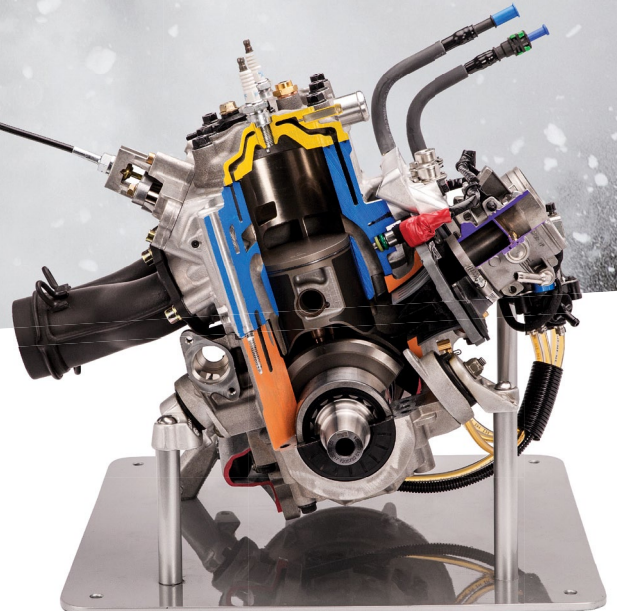
SnowRider, för oss svårkränkta!

Joffes röda
WESSLANS GARAGE

Adam Thomelius
Barrel Roll

ALPHA ONE

Hardcore
by Skinz



ALLT OM POLARIS 850

TIDSAM 0518-06
7 388051 806905
RETURVECKA 22
06

sledstore

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

Följ oss!



www.facebook.com/sledstore.se



www.instagram.com/sledstore.se



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!



399 kr

Tunnelväska Sledstore Herdalia 21L

Tunnelväskan Herdalia är bland det bästa vi tagit fram. Den har en volym på hela 21L. Smidigt fäste för spade. Gummerad undersida.



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 rygparti. Förberedd för vätskesystem.



12-PACK (12 X 1L)!

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.



Våra kunder älskar oss!



Vi har massor av positiva omdömen

TRUSTPILOT

SnowRider Hillcross

14/4-2018 kl 12-17



Gesundaberget Mora
Mer info på: www.snowrider.se

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

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 6 2017/18

- 6. Ledaren
- 8. Kåseriet
- 10. Arctic Cat 2019
- 14. Barrelroll
- 16. Nytt&Noterat
- 18. Polaris 2019
- 22. Yamaha 2019
- 25. Nytt från DBC
- 26. Nytt&Noterat
- 28. Lynx 2019
- 30. Ski-Doo 2019
- 32. Cetek regerar
- 36. Hemavan hillcross
- 38. Siljansfors
- 40. Wesslans mancave
- 42. NM i skotercross
- 46. Skinz Hardcore del II
- 52. Ladufyndet
- 54. Säg hej till Joffe
- 57. SnowRider Hillcross
- 60. Scotthjälmen
- 62. Chris nya skapelse
- 65. Watercross schema



ERÖVRA DET OKÄNDA

Solen sjunker nedanför horisonten. Majestätiska berg, bottenlösa snöbankar och skiftande vildmarksleder väntar. Bara de modigaste – tuffa naturälskare – vågar utforska den här terrängen. Det är dags att erövra det okända.



IT'S IN
YOUR DNA

HITTA DIN NÄSTA LYNX PÅ BRPLYNX.COM

LYNX®



brplynx.com [f /lynxsnowmobiles](https://www.facebook.com/lynxsnowmobiles) [@ /brplynx](https://www.instagram.com/brplynx)

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

"A sore thumb
means a happy soul."



Doften av bensin, kraften i Rotax®-motorn, synen av färskt puder under din skoter... det är beståndsdelar som skapar en nästan obeskrivlig känsla. Vissa säger att det är som att vara ombord på en raket. Andra att det är som att flyta på ett moln. Vi kallar det helt enkelt *That Ski-Doo® Feeling*.



THAT
ski-doo
FEELING

ski-doo®



Läs mer på Ski-Doo.com

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

Nummer: 6 17/18 Årgång: 21
Foto omslag: Mattias Klockar
Utgivning nr 1 18/19 : september
Annonstopp: augusti

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

SNOW RIDER
 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



4041

0820

Trycksak

På något sätt har den här vintern gått till historien som den mest hektiska någonsin för oss på SnowRider. Förutom att vi haft rekordmycket snö så brann vår panncentral ner den första dagen på året, vilket verkligen gjort livet och dagarna extremt svårjobbade då vi värmdes upp drygt 800 kvadrat med vår stora pelletspanna. Panncentralen blev helt utbränd och samtidigt brann kulverten av verkligen satte stopp för vidare eldning därifrån. I slutändan gick väl allting ganska bra ändå eftersom vi tillsammans med brandkåren lyckades släcka branden innan den spred sig till övriga byggnader. Men eftersom panncentralen ligger i vår stora ladubyggnad bredvid redaktionen som också innehåller en verkstad med vår bromsbänk och diverse prylar så väntar en sanering utan dess like eftersom det mesta är mer eller mindre rökskadat, kladdigt och sotigt. Detta har satt käppar i hjulen för skotertester och mycket annat den här säsongen vilket minst sagt varit frustrerande. Men just nu i skrivande stund har allting vänt. Jag sitter faktiskt och skriver här i värmen från en nyinstallerad bergvärmeanläggning samtidigt som solen skiner utanför. I och med att du läser detta så är också sista tidningen för säsongen tillverkad vilket faktiskt är skönt då vinterns provningar tagit hårt. Oavsett så ska vi nu ladda om och komma tillbaka ännu hårdare till hösten.

Spännande och intressant

Vad det gäller nyheterna inför 2019 så kan vi bara ställa oss upp och jubla. Vi fullkomligen älskar att alla tillverkare verkar vara laddade och mer än gärna utvecklar sina produkter för att vinna slutkundernas hjärtan. Jag har förresten varit på SnowS-hooten i USA och kört nästa års maskiner över tjugo år på raken. Ett evenemang som både är spännande och intressant.

Snart vinter igen

Nu är det sommar. Ja i alla fall snart. Personligen så kommer jag att försöka hinna med några trevliga vårsvängar innan jag ställer in min Hardcore för året. Jag kommer då istället väcka liv i min Chevelle och Dodge Viper som faktiskt båda två står nyservade och väntar på oss. Jag kommer också att köra lite drag-racing och skulle ni ha vägarna förbi min depåplats på Tierp Arena i sommar under EM-tävlingarna där så är ni mer än välkomna in på en kopp kaffe och lite hoj- och skotersnack. Snart är det höst igen, och då är det inte långt till vintern. Vi höres. Morsning och glad sommar.

Chefredaktör Friström





THE WIDE WORLD OF ARCTIC CAT



PANTERA 7000 XT LTD 2017

- 3 växlad låda superlåg, låg, hög & back
- Dynvärme fram & bak
- Tresitsdyna
- Backlampa
- 135 mm kammar

Nu till
kampanjpris:

135 900:-

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

KÅSERI

Det var då inte bättre förr!

Det där med fyllkörning på snöskoter är sedan länge en företeelse som inte ses med blida ögon av den stora massan. Men så har det inte alltid varit och i min ungdom så kördes det hejvilt i skogarna runt omkring Mora på helgerna med promillehalter långt över det tillåtna. På den här tiden krävdes det bara att man fyllt sexton år för att det skulle vara fritt fram att framföra detta fordon och på något sätt så var det okej att ta sig en rackare i samband med den sedvanliga helgåningen. Naturligtvis så skulle samma personer aldrig ens komma på tanken att köra på fyllan med sin bil. Det var alltså okej med fyllkörning med en snöskoter, men samtidigt helt oacceptabelt att göra samma sak med det fyrhjuliga fordonet. En ologisk logik som på den tiden var ivrigt utövad av många människor som tyckte sig göra rätt. Ni ska alltså veta att själva supandet tillsammans med körandet var planerat. Det liksom inte bara råkade bli så, om ni nu skulle tro det. Man gjorde upp planer om hur, var och när man skulle samlas och var man skulle åka och vilka man skulle

hälsa på. En kompis till mig samlade hela denna tankegång i en enda mening när han svarade på frågan om han skulle med och åka skoter i helgen, och svaret blev. –Nej, jag ska vara nykter i helgen. Här omkring så gick skoteråkning och alkoholintag hand i hand och det hela var rejält utbrett och faktiskt representerat i alla åldrar. Det här var alltså inte bara någonting som ungdomarna pysslade med ute i fåbodstugorna. Det var inte helt ovanligt att det ramlade in en person i fåbodstugan som inte var kapabel att gå, men på något sätt lyckades med konststycket att både hitta dit och hem, och detta med en snöskoter. Vid flertalet tillfällen hittade vi personer som helt enkelt somnat vid sin snöskoter ute i kylan då de åkt vilse eller helt enkelt stannat för att vila lite. Några poliser såg vi aldrig och frågan är om polismakten ens ägde en snöskoter som var avsedd att användas för diverse nykterhetskontroller. En av mina ytligt bekanta fick soppatorsk mitt i urskogen under en av sina rushelger och fick gå i flera timmar innan han äntligen fick lift av en annan fyllerist. Så här i efterhand kunde det hela slutat hur

som helst, men han kom till slut in i stugvärmern och tryggheten. När han vaknade på morgonen hade varken han eller kompisen en aning om var dom hade träffat varandra och än mindre var han ställt sin snöskoter. Maskinen i fråga var en för året ny Exciter om jag minns rätt. Han tappade bort den under påsken och inledde operation "hitta Yamahan" strax efteråt. Letandet pågick hela sommaren och det var inte förrän det vankades älgjakt som den äntligen hittades under en gran. På dynan stod fortfarande hjälmen och spritdunken snyggt uppställda bredvid varandra. Att det inte gick åt mer människor än det gjorde är ett under och vad det beror på vet jag inte. Kanske var det 60-hästarsregeln som höll nere farterna eller så var folk för fulla för att hålla full gas. Min beskrivning av åttiotalet och början av nittio i trakterna runt Mora är ingen överdrift, jag lovar.

Idag

Idag ser hela scenen helt annorlunda ut i det stora hela. Visst finns det några övervintrade dinosaurier som fortfa-

rande utövar fyllkörandet, men de är ett utdöende släkte och vi ser dom allt mer sällan. Idag så kör man snöskoter på ett helt annat sätt och alkoholen har ingen plats här. Idag så kör många såpass avancerat att det där med alkohol helt enkelt inte passar in i ekvationen. Vad det gäller de som kör lugnare så gäller samma sak. Man är nykter utan en tanke på att man skulle kunna vara full på sin snöskoter. Tankegången är helt ändrad och när man någon gång ser en ölburk vid korvgrillningen så ser man samtidigt också en chaufför som ser till att öldricken kommer hem på ett schyst sätt. Vi jublar åt utvecklingen och inser att fyllkörarna liksom dinosaurierna blir mindre till antalet för att slutligen förhoppningsvis bara vara ett minne blott. Kör skoter, ha kul, håll dig till lagar och förordningar. Såklart. Nu kör vi.



Yamaha firar 50 år som snöskotertillverkare!

Nu får du upp till 10,000:- i jubileumspremie!



Sidewinder



SR Viper

YAMALUBE svedea ecster



www.yamaha-motor.se

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

Arctic Cat 2019



Vi väntar, förundras och förvånas år efter år då det gäller nyheter och nya modeller på snöskotersidan. Det verkar inte finnas något slut på vad det gäller idéer och visioner eftersom vi hela tiden ser förbättringar och förnyat tänk. Först ut blir Arctic Cat i denna nyhetspresentation och detta med all rätt eftersom de verkligen slagit knockout på marknaden med sin nya Alpha One. Håll i er, nu kommer 2019 års nyheter.

Jag är ganska säker på att övriga tillverkare hickade till när Textron klev in som nya ägare i Arctic Cat. Vad skulle detta betyda för konkurrenterna? Vi kan kort nämna att Textron är större än de övriga snöskotertillverkarna, tillsammans. Detta faktum öppnar upp för Arctic Cat som snöskotertillverkare och det är ingen tillfällighet att man nu helt plötsligt kunde sjösätta en sån crazy idé som Alpha One-boggin och sätta den i produktion. Vad är då Alpha One?

Alpha One årtiondets grej?

Alpha One är Arctic Cats nya bogginssystem som skiljer sig markant mot de mer sedvanliga och vedertagna systemen.

Kort förklarar så kan vi säga att den tvåskenade boggin numera är ratad och ersatt med en ensam boggiskena som har en större och starkare skena placerad i mitten av 3,5 tumsmattan. Detta gör såklart att den nya mattan är specialdesignad för Alpha One, samma gäller för drivaxeln som har drivhjulen centrerade. Fördelarna med denna konstruktion är att man tillåter skotern att långsgående rotera från sida till sida i mattan för bättre snökontakt och på så sätt bibehålla sitt fotsteg i snön. Bättre driv, flytförmåga och mer flexibilitet är några av fördelarna. Det krävs betydligt mindre input från föraren för att den här maskinen ska svänga och det är helt klart en märkbar skillnad på en Alpha One och en vanlig Hardcore. Man tillåts också göra en lättare boggikonstruktion och bara boggin med matta inklusive alla andra runt omkringprylar ska vara runt sex kilo lättare än fjolårsboggin. Dra samtidigt ifrån de extrakilona med snö och is som brukar samlas i en konventionell boggi. Vi ser bara fördelar med den här konstruktionen och i den bästa av världar så skulle man kunna köpa ett Alpha One kit till sitt par år gamla Ascenderchassie. Efter-

som vi numera lever i en perfekt värld så kommer det att finnas ett ombyggnadskit för de som vill uppdatera sig med en Alpha One-boggi! Detta kit kostar runt 4000 dollar i USA och det lär knappast bli billigare i Sverige. Men det finns.

Visst är 2019 års Alpha One en 2018 års Hardcore i grund och botten men med en rad uppdateringar. Vi ser trevliga prylar som en upprensad förarmiljö där styret nu har de elektriska reglagen på vänster sida. Där hittar vi också en ny bromscylinder med ett kortare bromshandtag i kompositmaterial. En sån självklar grej som ett dödmansgrepp av magnetvariant sitter nu äntligen på plats. Perfekt. Vi hittar också ett par nya skidor på den här maskinen som förutom en greppyta på ovansidan också fått sig en djupare köl. Alpha One finns i längderna 154 samt 165 tum och vändhjulen mäter nu magiska 10". Stor radie på vändhjulen betyder att det rullar lite lättare vilket i sin tur betyder att man har en viss effektvinst där. Eller i alla fall en mindre effektförlust. Man har mätt fram en vinst (eller en mindre förlust) på dryga 4 hästar i och med dessa monsterstora

vändhjul. På den nya drivaxeln sitter det för övrigt sjutänders drivhjul. Men fungerar maskinen på leden? Naturligtvis gör den det. Visst, den är utan tvekan lika dålig som vilken lössnömaskin som helst på leden, men lider inte av några andra leddsvagheter. Tester där man kört 200 miles led på en dag har genomförts utan problem. Boggin ska också klara helt vanlig misshandling i form av hopp och lek utan problem. Man har alltså inte hittat några svagheter som tillkommer i och med den avvikande konstruktionen.

Som sagt. Textron ger Arctic Cat oanade resurser och vad jag har förstått så är det här bara början. Jag säger det igen. Vad det gäller Arctic Cats framtida påhitt och nyheter, så är det här bara början.



Tio tums vändhjul är inte bara magiskt fränt utan också effektsparande då vändradien för mattan blir snällare. Man har mätt fram en effektvinst på hela 4 kusar i och med dessa hjul.



Andy Bevis på Arctic Cat och hans bäbis i form av Alpha One boggin. Han kom på idén med en monorail och har tillsammans med ett team tekniker fått denna tanke till en färdig produkt som fullkomligt ställt allt på ända. Alla reportrar som var på plats i West Yellowstone var alldeles upp i hejsan och ljudnivån höjdes när de bar in denna skapelse i rummet. Arctic köper profilen på löpmeter som sedan kapas och färdigställs på Arctictfabriken. Själva profilen är ihålig och är förvånansvärt lätt.



Ja det är det här det hela handlar om. En ny slags boggikonstruktion som har en enkel skena i mitten istället för två parallella som är brukligt.



Det är ordentligt upprensat på styret då alla reglage nu sitter i ett block på vänster sida. En ny bromscylinder med nytt kort handtag, smärtare gashandtag och ett dödmansgrepp sitter numera här redan original.





Här hittar vi nu ett par nya skidor som är ordentligt omgjorda med greppyta på översidan, högre köl och flyttad infästning för spindeln. Hela skidan är styvare men har samma totala längd som förut.



Här sitter det en QS3 fram och en QSL längst bak.



Den nya mattan är modellspecifik för Alpha One då den har drivningen i mitten samtidigt som den också är betydligt styvare än en matta som gjord för två boggisenor.



Världens första



Ännu en gång har det skrivits historia gällande saker man trodde var omöjliga på en snöskoter, den här gången levererade Adam Thomelius världens första klarade Barrelroll.



Text: Mattias Klockar Foto: Anton Eriksson Film: Oskar Andersson

Adam Thomelius, 26 år och kommer från Boden men bor nu i Piteå, kör för Arctic Cat Team Sweden och Storforsvarv AB.

Har alltid varit målmedveten och sjukt tävlingsinriktad och får man kombinera det med att göra det man älskar mest så blir det en bra kombo, berättar Adam.

Sen vet jag att när jag får sätta på mig skoterhjälmerna och brillorna så släpper allt, då börjar jakten på adrenalin, berättar Adam vidare.

Andra har försökt

Det hela började egentligen år 2006 då Adam såg Jay Quinlan från Slednecks försöka göra en barrel roll på tv med Discovery Channel utan någon större framgång, Jimmy Blaze som då körde för både Slednecks och Turnagain Hardcore var nära att sätta den men aldrig lyckades.

Våren 2015 filmade vi för Northern Light films då jag skulle göra en whip i en hängdriva men när jag var helt upp och ner så dog skotern av någon anledning, men jag såg att skotern hamnade helt rätt då den landade. Vi granskade klippet och såg då att skotern hade gjort

en barrel roll utan mig på och då förstod jag att det är möjligt, berättar Adam.

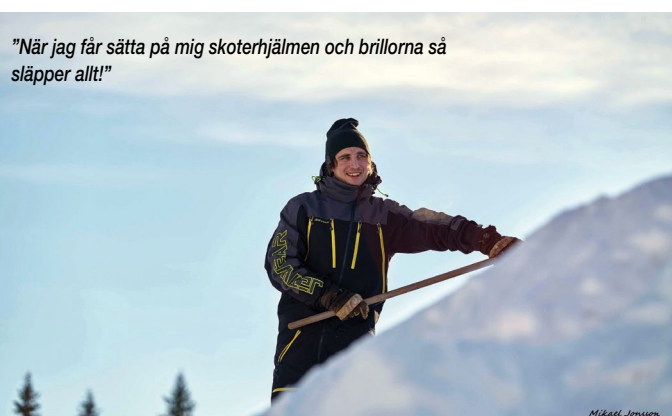
Så jag provade och 2016 gjorde jag första försöken åter igen i en hängdriva och lyckades landa den, men jag körde fast efteråt och kände inte direkt att det var en fullständig Barrelroll, berättar han vidare.

15 kvaddningar

Två år har gått och jag har funderat många gånger på tricket, då till slut min vän Oskar Andersson sa åt mig "tror du inte det skulle gå att göra den till landning men hjälp av Lars Lundberg även kallad Tok-Lasse". Jajjemen sa jag vi provar, berättar Adam.

Efter fyra dagar av byggande och nästan 15 kvaddningar så fick de äntligen till det.

Jag lyckades vara först i världen att göra en Barrelroll med skoter. Det som har varit det svåra med tricket är att det finns ingen att rådfråga om hur man ska gå tillväga utan det är jag själv som har facit egentligen, man får prova sig fram helt enkelt och aldrig ge upp, berättar Adam vidare.



"När jag får sätta på mig skoterhjälmerna och brillorna så släpper allt!"

Tokigare Lasse än Lasse Lundberg får man nog leta efter och sist vi såg honom hade han ett skägg som vilken ISIS-krigare som helst hade varit avundsjuk på. Oavsett så var Tok-Lasse mannen som grejade till landningen.





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



PATENTERAD SVENSKDESIGNAD ALUMINIUMMODULER.



WWW.CARRY2.SE INFO@CARRY2.SE 0735227792



Klim damväst

Lättfodrad mellanlagersväst med konstudun. Stretchpaneler på sidorna, perfekt passform för dam. Avtagbar huva med lurvkant, YKK-dragkedjor. Finns i flera färger. Pris 1 399 kronor, för mer info besök www.klim.com



ROBUST HYLLA

Hyllan har 4 hyllplan av robust elförzinkat galler och gavlar i pulverlackerad grå hammarlacksfinish. Varje hyllplan klarar en belastning på 800 kg och justeras enkelt mellan 23 olika nivåer med 75 mm mellan varje hyllplan. Hela hyllan mäter (LxBxH) 1956x610x1833 mm. Pris 1 799 kronor, mer info på www.verktygsboden.se



SKOTERKLUBBARNAS ARBETE BELÖNAS MED 100 000 KR



I Sveriges skoterklubbar görs merparten av allt arbete helt ideellt och många klubbar kämpar med ekonomin. Därför inrättade Svedea redan 2012 sin skoterfond som nu för sjätte gången delar ut 100 000 kronor till klubbarnas arbete. I år blir det Tavelsjö Skoterklubb, Mosätt Skoterklubb och Östersunds snöskoterklubb som får dela på pengarna.

Skoterklubbarna står för en stor del av arbetet med att skapa möjlighet till bra och säker skoteråkning runt om i landet. Medlemmarna lägger ner tusentals timmar ideellt arbete men många klubbar kämpar ändå med ekonomin för att genomföra det arbete som krävs för att hålla leder och utflyktsmål i bra skick. För att stötta klubbarna inrättade Svedea för sex år sedan Skoterfonden som varje år delar ut 100 000 kronor till projekt som främjar skoteråkandet, ökar säkerheten eller bidrar till en bättre naturupplevelse.

– Genom Skoterfonden kan vi vara med och stötta klubbarnas arbete för att förbättra och utveckla Skotersverige. Vi vill självklart att så många som möjligt ska få njuta av skoteråkning och att den ska vara så säker och trevlig som möjligt, säger Fredrik Liliehök, produktchef för snöskoterförsäkring på Svedea.

I år får tre klubbar dela på pengarna: Tavelsjö Skoterklubb får pengar för att sätta upp informationstavlor vid infarterna till klubbens ledssystem i syfte att öka säkerheten och främja skoteråkning i området. Mosätt Skoterklubb kommer att använda fondpengarna för att bygga en klubbstuga och Östersunds snöskoterklubb får bidrag till en skoter att använda i sin förarutbildning.

– Så roligt att vi får del av Skoterfonden! Alla vi som är aktiva i klubben brinner verkligen för att få till både bra leder och bra kommunikation – det ska märkas när man kör på våra leder! Och med pengarna ur fonden blir det möjligt, säger Mats Forsberg, sekreterare i Tavelsjö Skoterklubb.



Årets känga 2017

Meindl Kansas GTX är en stabil känga med ovandel i nubuckskinn och med vattentätt GORE-TEX-membran. Stötdämpande PU i mellansulan och Vibram Multigrip i yttersulan ger ordentligt grepp och en behaglig känsla när du rör dig i kängan. Meindls Active Air Technology för en aktiv fukttransport och luftig känsla. Bekväm och slitstark känga som tar dig genom vått och torrt i många år. Pris 1 999 kronor, för mer information besök www.meindl.se

Rapala Ice Knocker



Tillverkad i mjukt flexibelt polymer-material och är till för att banka av isen från isborden utan att skada lacken eller göra bulor. Den skarpa röda färgen gör att den syns bra bland snö och på is. Är 24 cm lång och väger 174 gram. Pris 99 kronor, för mer info besök www.normark.se

MUD | AND | SNOW

"CHALLENGE EVERYTHING"

MONSTER CHECK 2019

(ALLT UNDER INGÅR VID BOKNING AV 2019 ARCTIC CAT)

(GÄLLER EJ 120/200)

JACKA : **DirtCüt**

KEPS : **MUD AND SNOW**

MÖSSA : **MUD AND SNOW**

SOLBRILLOR : **SCOTT**

CHECK **3000,-**  **Billet**
BOLT ON, RIDE HARD

MUD AND SNOW "TRENCH WEEKEND"

V.9 2019 PÅ *Lofsdalens
Lägergård*

TOTALT VÄRDE : **17.000,-**

(MUD AND SNOW - MONSTER CHECK + 2018 MONSTERPRIS RABATT)

BOKA REDAN IDAG

ERBJUDANET GÄLLER FRAM TILL 2018-04-27



MUD AND SNOW , SKÅLMYRSVÄGEN 32 , 792 50 MORA


ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™



Polaris 2019

Arbetet slutar aldrig

Fabrikanterna lägger helt klart en stor del av sin utveckling på lössnömaskinerna. Naturligtvis så gör Polaris samma sak. Alla älskar lössnösegmentet hos Polaris. Det skulle inte förvåna mig om alla på detta företag har en RMK-tatuering någonstans på kroppen av just denna anledning.

RMK

Polaris har gått en lite annan väg då det gäller att få sina lössnömaskiner sväng-

vänliga. Man har jobbat med tyngdpunkten och inte bara stirrat sig blind på framvagnens bredd. Men tiden har kommit då man kryper ner i måttet mellan skidorna och till 2019 kommer det en uppdatering vad det gäller RMK:ns frandel.

React-ramvagnen har fått ny geometri och mäter mellan 36-38 tum eftersom den är justerbar. Reactram-vagnen har bland annat nya nya smidda a-armar och frästa spindlar och bör beaktas som

helt ny samtidigt som påminner om den gamla.

Vi hittar också nya powdertrac XT fotbrädor till nästa år vilket ska ge bättre förfäste, genomsläpp och stabilitet.

Men i vanlig ordning gäller det att vara på alerten eftersom dessa prylar fås genom att man bestämmer sig snabbt och hoppar på den där snowcheck för 850 Pro-RMK 155 och 163. Vi hittar också nya SLS lättvikts stöddämparfjädrar där man bara behöver tre varv av fjäder

för att ersätta de sedvanliga fjädrarna. Dessa SLS-fjädrar är 1,5 kilo lättare och faktiskt lättare än titanfjädrar av samma styrka. Snowcheck gäller även här och dessa kan fås i samband med köpet av 850 Pro RMK.

När du ändå är på gång så här tidigt kan du ju lika gärna få reda på att RMK:n får Hyfax boggiskenor med ny starkare profildesign. Snowcheck gäller även här.



På den tekniska genomgången så fick vi reda på att man får lov att vara snabb och hoppa på den där Snowchecken om man vill ha en Pro-RMK. Hur det står till med detta i Sverige får ni kolla upp hos er lokala handlare.

Köper du en Pro-RMK så kommer du få de nya SLS-fjädrarna på framdämparna. Dessa fjädrar har endast tre varv i sig vilket ger en viktbesparing på dryga halvkilot.



I och med en smalare framvagn kommer du som RMK-köpare få en lite mer-lättsvängd maskin att leka med i djupsnön.

Till 2019 kan du vänta dig en ny boggidesign där de starkare Hyfax-skenorna får ny profildesign.



Polaris nya motor, 850 Patriot!

Det gäller att antingen skapa eller följa trenden då det gäller vissa saker. Just nu är det 160 hk + och 850 som gäller vilket Polaris snappat upp och anammat.

Det är enligt Polaris cirka 25 år sedan de själva började bygga snöskotermotorer, de vi känner som Liberty. Tidigare köpte Polaris alla sina motorer från den japanska tillverkaren Fuji men i mitten av 90-talet började man först med att bygga sin Liberty 440-racermotor för att till årsmodell 1997 komma ut med den tvåcylindriga 700-kubikaren. Den var en makalös framgång redan första året när den kom i RMK, SKS samt (senare) XC-utförande. Nu var inte längre Rotax 670 eller Arctic Cat 700 de grymmaste 2-cylindriga som man kunde köpa då Polaris verkligen hade fått allt rätt med denna snurra och i samma veva kändes den tidens 3-cylindriga motorer hopplöst föråldrade. En tvåcylindrig motor hade nu nästan exakt samma prestanda i ett betydligt smidigare paket. Till år 2000 kom nästa käftsmäll från Polaris då man skapade den fantastiskt framgångsrika tvåcylindriga 800-klassen genom att göra en större variant av Liberty 700:an och året efter hade de andra märkena (utom Yamaha, som alltid går sin egen väg) egna varianter på Polaris 800-kubikare. Motorerna i denna klass från olika tillverkare har sedan dess uppdaterats och helt byggts om under de många årsmodellsskiftena fram till idag. Två cylindrar och 800 kubik var de gemensamma nämnarna för hur en toppmodell avsedd för sport/lössnö ska framdrivas sedan nästan två årtionden. Många detaljer har alltså förbättrats som olika varianter av bränsleinsprutning och konstruktionerna är nu kompaktare och lättare samtidigt som effektuttaget höjts vilket sammantaget gör dagens 800 till starkare, piggare och roligare motorer än de som kom ut för 18 år sedan. Men att just 800 cc var den perfekta cylindervolymer ansåg en majoritet av köparna och det bevisade tillverkarna själva, troligvis oavsiktligt, runt 2005-2006 när försöken att bygga tvåcylindriga storkubikare flopade helt. Det finns många skäl till att dessa 900-1000cc motorer inte blev så populära men den enkla förklaringen var att en 800 cc motor helt enkelt var roligare att köra då de var nästan lika

starka men lättare med mindre svängmassa och dessutom satt monterade i smidigare, modernare chassin. Så att en skotermotor ska vara på 800 cc var sedan dess den rådande uppfattningen och räknades nästan som en grundlag ända till förra hösten när Rotax 850 kom. Återigen berättade Rotax för oss att mer kubik är nyckeln till högre effekt utan att öka arbetsvarvet och till skillnad från de äldre motorerna från 00-talet var detta ett kraftpaket som var bättre på allt jämfört med en "vanlig 800". Att konkurrenterna skulle komma ut med egna motorer i denna kubikclass var inte svårt att gissa och nu har alltså Polaris sitt vapen klar, den nykonstruerade Patriot 850-motorn!

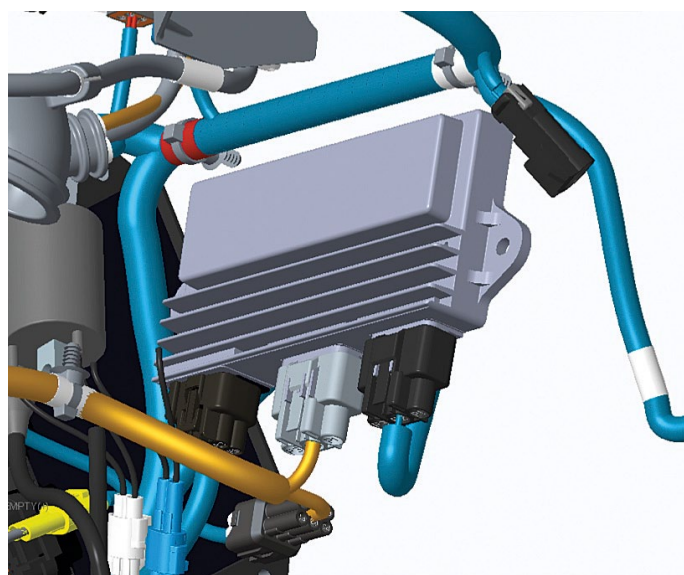
Patriot

Patriot, en ny motor med ett nytt namn. Detta med namn på föremål är något som kan väcka känslor och vi svenskar har kanske inte riktigt förstått vad Polaris menar när de döpte sina egenbyggda motorer till Liberty. Att det i direkt översättning betyder "frihet" ger en liten vägledning om hur namnet ska tolkas men troligvis är vårt svenska ord lite för tamt jämfört med vad en amerikan menar när han säger Liberty. Oavsett hur kraftfullt namnet på Polaris tidigare motorserie är så bestämde man sig för att den nya 850-kubikaren är så pass nyskapande att den behövde ett helt nytt namn, så därför heter den 850 Patriot, ett respektingivande namn!

Nu är det inte riktigt så enkelt att öka volymen hos en modern skotermotor som man kan tro och därför har inte Polaris valt att bara förstora sin existerande motor, tvärtom. Enligt pressmeddelandet är det enbart tändstiften, två sensorer samt en del fästelement som är gemensamma med den äldre Libertyserien, allt annat är nytt. Ett helt blankt papper på ritbordet som det kallades på den tiden när man inte gjorde allt i datorer med andra ord och man hade med sig de 25 års erfarenheter som byggts upp under utvecklingen av Libertymotorerna. Slaglängden är 74mm och det ger den ökade volymen till 840cc



Nydesignad onepiece-cylinder och topp, men bland annat förbättrad kylning, sexbulstat, andra nydesignade avgasportar, utblås, V-force reeds topp och insug.



Patriot 850 har numera en vassare och snabbare hjärna som kan ta fler beslut snabbare. Den sköter också avgasportens rörelser numera.



Man har jobbat extremt mycket med kylsidan. Numera är kylsystemet självluftande. Termostaten sitter för övrigt i expansionskärlet numera.

då borringen är lika som hos 800an, 85mm. Förhållandet mellan borring/slaglängd är enligt Polaris vald för att ge låg svängmassa vilket ska generera bästa möjliga gas-svar samt "prestanda under verkliga förhållanden". Kolvorna har enkla kolringar och är längre samt kraftigare än hos 800:n, det är bara diametern som är lika. Vevaxeln har en grövre variatorkona och enligt uppgift är veven ytterst kraftig, hållbar samt vridstiv trots att den ska ha 13% lägre svängmassa än närmaste konkurrent. VES-ventilerna (avgasportens reglerande ventiler) är av trestegstyp och kallas E-VES-II. Huvudventilen är av magnesium och systemet är optimerat för god kol/ventiltätning och har integrerad vattenkylning. Generatoren är av samma kraftiga typ vi förra året såg hos nya Titan och elektroniken är överlag kraftfullare än förr där en snabbare processor samt kontaktlös TPS är några av finesserna. Man använder sig av CFI även på denna motor och insuget regleras av helt nykonstruerade V-Force-reeds som är byggda exklusivt för Patriot 850. Motorupphängningen är av helt ny typ som dels ska ge korrekt förhållande mellan variatorerna samt generera mindre vibrationer till föraren och en ny variatorrem ger tillsammans med denna upphängning konstanta växlings-egenskaper samt hög livslängd på rem samt variatorer. Hela avgassystemet är också nykonstruerat vilket även motorns invändiga kylsystem är. Det verkar faktiskt som att Polaris inte tagit till överord när de påstår att detta är en helt ny motor med mängder av nya tekniska lösningar, ett intressant exempel är att termostaten är monterad i kylvätskebehållaren där den är helt frångådd från motorns vibrationer och den har givetvis by-pass funktion för snabb uppvärmning av kall motor.

Sammantaget, vad resulterar detta i?

Polaris själva säger att detta ger en motor med 9% högre topp effekt än 2018 års Liberty 800 vilket bör vara runt 160 hk och det är i nivå med närmaste konkurrent. Man tar dessutom i ganska ordentligt när man beskriver trottels-responser, vikt/effektförhållande samt den ökade livslängden hos i princip samtliga rörliga delar. "Bästa gas-svaret i skoterindustrin samt ledande hanterbarhet tack vare låg svängmassa" lyder min ytterst fria översättning, inte alltför ödmjukt kan tyckas men man puschar naturligtvis för sin produkt. Det hade

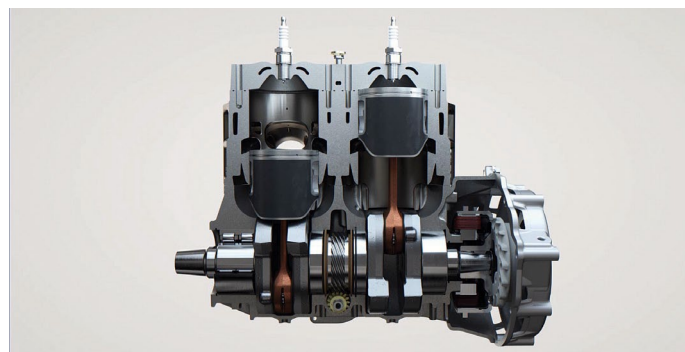
varit kostigare om marknadsavdelningen på Polaris hade kommit på sloganen "i princip lika bra som Rotax 850". Pressmedelandet gör även gällande att denna motor finns som hos SnowCheck-only modeller men vad det innebär för den svenska marknaden vet vi inte just nu, troligtvis är det inget problem att beställa sin 850 Patriot till hösten, bara man är ute i hyfsat god tid. Värt att notera är att den inte ersätter Liberty 800-motorn utan är ett ytterligare alternativ för den som vill gå ett steg längre då det gäller prestanda. Så 800:n finns kvar över hela modellserien även nästa år för den som föredrar en väl beprövad konstruktion. De som vill äga nästa års hetaste Polarisnyhet väljer dock 850 Patriot och det ska bli mycket intressant nästa säsong när vi får veta vilken skoter som är grymmast i den nu etablerade 850-klassen. Blir det en Österrikare eller en Amerikan som är kung i kubik? Nästa år så vet vi!

Vi har i alla fall hunnit köra Polaris Patriot med flera olika mappningar under våra dagar på SnowShooten. Den slutliga mappningen vi provkörde är troligen den som kommer i produktionen och vi tycker den var fin och rapp och väl i paritet med konkurensen. Patriot är alltså en mycket välkommet tillskott i Polaris i övrigt potenta sortiment.

Vi hittar massor av nyheter i Patrioten som ska ha en mindre roterande massa i sig om man jämför med gamla åttahundran.

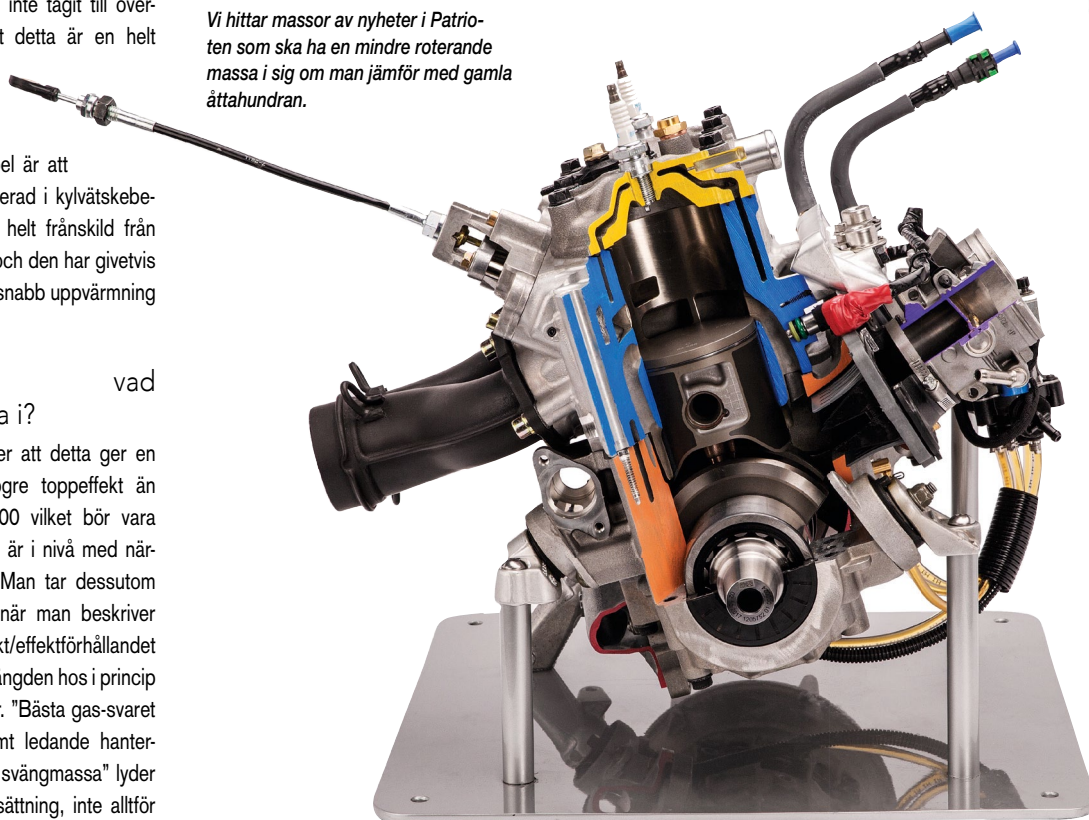


Här hittar vi en helt ny vevaxel som inte bara har en fetare tapp för variatorn utan också är lättare och starkare.



Nya kolvar som fått mer material ovanför ringlandet samt en högre dome. De har också mer anligningsyta mot cylindrarna och är PVD-coatade.

850-motorn har fått ett helt nytt avgassystem som är värmeisolerat.





Yamaha 2019

L-TX LE när du vill ha lite extra brättnöje för en stund.

Yamaha bjuder på en hel del uppdateringar över hela linjen samtidigt som de också överraskande nog presenterar en maskin för lättare arbete. Visst, kanske inte så förvånande. Nämnade jag att det är en tvåtakare? Här kommer några av Yamahas nyheter inför 2019.

Transporter

Samarbetet mellan Arctic Cat och Yamaha har gjort att man numera delar motorer och chassin med varandra, vilket vi gillar.

Arctic har nyttjat Yamahas fina motorer och Yamaha har fått låna chassin av Arctic. Nu har man tagit steget fullt ut och för första gången har Yamaha lånat lite mer än bara chassit, men även satt sin egen prägel på maskinen i fråga. Vi säger välkommen till Yamahas fina Transporter, eller närmare exakt MP 600 XE Transporter, känn på den. Yamaha är duktiga på att gräva fram gamla namn vilket vi som är gamla i gamet verkligen gillar. MP 600 XE Transporter är maskinen för dig som söker en arbetsmaskin för lättare bruk och persontransport. Den här maskinen passar fiskare, stugä-

gare, renskötare) och er alla som söker en vettig utforskarmaskin. Det här är en maskin som har 154" matta med 57 millimeterskamar, Yamahas mountainskidor som fungerar bra på leden också. Valet av matta kan göra att du behöver vika ner isrivarna emellanåt. Motormäsiget så sitter naturligtvis Arctics fina och pigga 600 C-TEC under huven. I och med det har du runt 125 hk att gasa med. På fjädringssidan sitter det gasdämpare med spiralfjädrar fram och torsionsfjädrar bak. Vi hittar också en låsbar flipup längst bak med låsning, en båge som känns rejäl. I och med mattvalet tror jag på den här modellen och jag tror också att Yamahahandlarna kan få den här modellen att lyfta. Den upplevs som ett bra alternativ för de som vill åka lite överallt då den fungerar skapligt både på och utanför leden. Jag inbillar mig också att den här modellen möjligen öppnar upp för flera tvåtaktsmodeller med samarbete med Arctic Cat. Fem år har gått sedan man startade detta samarbete och man har mig veterligen precis förnyat detta igen. Jag förutspår att samarbetet kommer att fortgå med flera modeller i alla segment vad det li-

der. Jag ser framför mig att man dammar av namn som Mountain Max, V-Max och så vidare. Hur det blir med detta får vi se, sa den blinde. Tummen upp för min titt in i framtiden.

Sidewinder L-TX LE

Är du sugen på att skrämna upp en och annan på leden så är det en bra början att se till att du sätter dig på en Sidewinder L-TX LE till 2019.

Yamaha har bland annat fått sin drivlina förfinad och man har gjort ganska mycket faktiskt. Det sitter numera en 24/50 drevning på plats samtidigt som variatorerna har kalibrerats om. Det sitter nu en Camso Back Country 44 millimetersmatta här som tillsammans med nya bogi och vändhjul ska rulla lite lättare. Boggiskenorna är omarbetade och så var det ju det där med stötdämperiet. Nu sitter det Fox IQS vilket i praktiken betyder att du kan justera ditt stötdämperiet i farten med en knapptryckning. Du kan välja mellan mjuk, medium och hård. Vid justering så mjukar eller hårdnar man på främre och bakersta dämparna. Stötdämperiet är ganska hårt uppsatt och är avsett för rejäl ditchbangning. Styret är

ordentligt uppensat med en cleanare look. Nu sitter de elektriska reglagen på vänster sida och endast en dödarnapp på högra. Gashandtaget är smäckrare och påminner mer om ett dito från den legendariska Apexen samtidigt som man stoppat dit ett kort schyst bromshandtag.

X-TX LE

Vill du åka lite led och lite utanför? Kolla då in X-TX LE. I och med att du väljer en X-TX får du en 40" framvagn med mountainspindlar, mountaindyna, burkrem, mountain skidor och en 141 tums matta med 57 millimeters kammar. Den här maskinen funkar bra på led och i snön. Stötdämperiet finns i form av Fox QS3 runtom, och du får också alla uppdateringar som gäller styret och variatorkalibreringar.



De nya Fox IQS -dämparna gör att du på ett enkelt sätt kan ställa in din maskin precis så hård eller mjuk du vill ha den. Det hela är bara en knapptryckning bort och vi gillar det.



Upprensningen då det gäller förarmiljön gör att man numera sköter allting på vänster sida.

Transportern har en rejäl lastyta bak.



Vi hittar en flip up boggi som är 154 tum lång på Transportern vilket underlättar vid backning. Den kan med ett handgrepp låsas när man vill göra detta.



*X-TX är maskinen för dig som
inte riktigt kan bestämma dig för
var du ska åka.*



CKX Titan

Hur många olika lösningar kan det egentligen finnas då det gäller att skydda våra huvuden samtidigt som det ska vara så smidigt som möjligt?

CKX Titan är en hjälm som saluförs av DBC och därför säkerligen finns hos din lokala skoterhandlare. Vid en första anblick så ser den väl egentligen ut som vilken hjälm av crossvariant som helst, men den har en finess som faktiskt är ganska smidig och smart. Med ett enkelt handgrepp öppnar du nämligen upp fronten på hjälmen för bättre andningsmöjligheter eller om du helt plötsligt får lust att pussa någon eller dra i dig en korv.

Första intrycket

Då vi kör mycket skoter så blir man ganska kräsen då det gäller hjälmvalet. Ska jag vara riktigt ärlig så tittade jag på baksidan av hjälmen och dömde ut CKX Titan direkt eftersom den väger runt 1,5 kilo och jag brukar använda hjälmar runt kilot. Första känslan var att den var för tung och klumpig, men jag backade på den känslan. Efter att jag använt den två heldagar i West Yellowstone så ser jag fördelarna med den här hjälmen då jag själv eller polarna kört fast eller att man haft några fina linjer på raken och luften inte riktigt räcker till så klickar man snabbt och enkelt lös haksyddet och (man blir fri) man kan andas igen. Denna detalj är alltså ingen meningslös gimmick utan verkligen någonting jag vill ha på min hjälm. Utseendemässigt är det ingenting som avslöjar att fronten är öppningsbar och designen samt kvalitén överlag är grym. Den sitter mycket bra på huvudet och känns solid. Den har snabbspänne vilket jag också gillar. Spännet kan kännas kallt mot halsen om man inte har en bandana på sig dock. Den öppningsbara fronten är däremot ett bra tillbehör som gör att man slipper ta av sig hjälmen så fort man behöver andas. Kanon. Jag ger hjälmen så gott som högsta betyg och kan verkligen rekommendera en CKX Titan.

Glasögonen

Det sitter ett par glasögon med snabbfäste på hjälmen när du köper den. De

fungerar klockrent när vädret är fint då passformen är hundra procent utan läckage på sidorna. Åker du avancerat, svettas eller får snö lite här och var så har dom en tendens att imma igen. Det finns också ett upgrade-kit till dessa glasögon som då via 12 volts el från skotern värmer upp dessa. Vi hann inte riktigt utvärdera detta riktigt, men det fungerar i alla fall. Priset för detta kit är 1795:-

Det är då med sladd till 12V uttag. Det finns även färdiga kompletta elbrilior med klar eller gul lins, även dessa med sladd för 2295:-. Det finns även ett battery-pack för att slippa sladden för 1295:-. Då jag har en ovana att ständigt ramla av min maskin så skulle jag helt klart satsa på batteripacket istället för en sladd som känns touring.

Naturligtvis kan du ta av de glasögonen som följer med och bara använda hjälmen. Jag ger de medföljande glasögonen knappt godkänt för allroundanvändande och godkänt för touringkörning.



När du har andnöd och vill ha frisk luft är det bara att ta tag i fronten med ena handen och klicka lös den. Enkelt och genialt.

CKX TITAN HELSVART
CKX TITAN MED FÄRG
UPGRADEKIT 12 V FÖR BEFINTLIGA GLASÖGON.
KOMPLETTA EL-BRILLOR MED SLADD
BATTERY-PACK

3695:-
3995:-
1795:-
2295:-
1295:-

HJÄLMEN FÅR 9 AV 10 POÄNG AV MIG
GLASÖGONEN FÅR 6 AV 10 POÄNG AV MIG.



När fronten är uppe är det ingenting som avslöjar att det här är en hjälm som är lite smartare än alla andra.



Pimpelset



Komplett pimpelset Rapala 50 bestående av pimpelspo med påspolad suffixlina och vertikal-pirk. En bra kombination för dig som ska ut på isen och fiska abborre. Pris 199 kronor, mer info på www.normark.se

SALAMANCA OVERALL

Rymlig Halvarssons "one piece" i coatad textil med tejpade sömmar. Triå Fleece fodrad med löstagbara reglerbara hängslen. Ventilationsöppningar i ärm, ventilerat övre ryggparti. Isolerande material vid sits & knä, avtagbar huva. Snöläs i benslut & stormcuff med tumgrepp, reflexer. Unisex XS-2XL. Pris 4 295 kronor, för mer info besök www.jofama.se



GoPro handtag

The Handler har ett mjukt och bra grepp och ger stabilitet och kontroll. Handtaget gör det enkelt att sikta med kameran och fånga alla möjliga olika vinklar. Snabbtölsaren gör att du snabbt och enkelt monterar/demonterar kameran. Om du släpper handtaget med kameran på i vattnet syns den orange änden ovanför vattenytan. Handledsrem medföljer för extra säkerhet. Pris 299 kronor, mer info finns på www.gopro.com



Extraljusramp



Liten, lätt och smidig. Fjärrstrålkastarramp med sexton ljusstarka högeffekts LED som ger ett bra ljusstillskott till bilens ordinarie helljus. Flexibel montering med steglöst ställbara hållarfötter och en total längd på 528 mm, som en nummerskylt, gör den lättmonterad. Monteras vågrätt. Tillverkad av värmeavledande plast med hållarfötter av rostfritt stål. Extraljusrampen passar på de flesta fordon och är framtagen för att klara tuffa förhållanden och med sin aerodynamiska utformning passar den utmärkt för montage på t.ex. lastbilstak. För mer info besök www.hella.se

Klim underställ



Klim Solstice 2.0 avleder svett och kommer alltid ge dig en torr och varm känsla. Sömmarna är av en speciell lågprofilsmodell som kallas "Flat-Lock". Dessa sömmar känns nästan inte och ger dig behagliga upplevelser dagarna i ända. Pris 1 395 kronor, mer information på www.klim.com

SnowRidermössa

Klart du behöver en SnowRidermössa. Pris inklusive frakt 149 kronor, beställ på www.snowrider.se





YAMAHA STORE MORA



YAMAHA

Revs Your Heart

PROVA YAMAHAS 2019:ÅRS
MP 600 XE TRANSPORTER
PÅ GESUNDABERGET I MORA DEN
14 APRIL, SNOWRIDER HILLCROSS



Välkommen på

INVIGNING

UNDER APRIL MÅNAD

VI HAR STORA DELAR AV YAMAHAS SORTIMENT



TINGSNÄSVÄGEN 23 MORA, NYA LOKALERNA ÖPPNAR REDAN I MARS

YAMAHA STORE MORA

Lynx 2019



På Lynx rensar man upp i sortimentet och gör lite rokader här och var samtidigt som vi får se en del nyheter på motorsidan.

Jag måste säga att man blir minst sagt förvirrad när man försöker läsa och tolka de nyheter som kommer från så gott som alla tillverkare. Lynx är expert på att ha många modeller som alla påminner om varandra både då det gäller utseende och användningsområde. Om jag har svårt att navigera i nyhetsdjungeln, hur svårt ska då gemene man tycka att det är?

Det har i alla fall hänt en del i Lynx sortiment och jag reagerar först och främst på att 49 Ranger Pro, ST 900 Ace och Xtrim SC 900 ACE har fått det för 2018 nya Radienchassit. Dessa ska i och med denna uppdatering bli mer lättmanövrerade modernare och som grädd på moset ska också föraren sitta mer

skyddad från fartvind. Det känns som en naturlig utveckling och jag vet en hel del köpare som kommer att bli glad för detta. Vi kan också berätta att den trevliga trecylindriga ACE 900 motorn nu fått sig en uppdatering på både avgas och insugssidan vilket i sin tur bidragit med fem hästkrafter extra vilket alltid kan vara trevligt. Nu tror jag i och för sig inte en ACE 900 köpare först och främst stirrar sig blind på effektuttaget utan snarare mer fokuserar på den fina motorns gång och bränsleekonomi.

Xterrain

Vi ser också att Lynx lyckats stoppa in ytterligare en modell i den i övrigt fullproppade lineupen. Vi ser att model-

len Xterrain har tillkommit och i och med detta ska överbrygga det glapp som Lynx tycker sig ha mellan led och lössnökörning. Xterrain ska vara en modell som har ett ben i varje segment och därmed vara lika lämpad för både leden och snön. Du ska alltså kunna ladda på leden utan att behöva tänka på att ta det lugnt samtidigt som den ska vara riktigt kapabel utanför leden också. Den är tänkt som den ultimata utforskarmaskinen som inte ska visa några svagheter under extrem allroundkörning. Xterrain kommer att finnas i längderna 3700 och 3900 med 51 respektive 64 millimeterskamar. Här sitter det också en PPS2-boggi med KYB 46 HLCR Kashima-dämpare. Xterrain kommer att ha en

framvagn på 996 millimeters bredd vilket känns som en bra kompromiss. Den är grym på pappret och vi längtar efter en första provkörning på denna.

Naturligtvis kommer vi att se Xterrain med den fina starka 850 motorn men också den nya 600R E-TEC motorn som ska ge cirka 5 kusar mer än fjolårets dito. Som sagt, vi väntar med spänning på en provkörning.

Mer om Lynx lite senare på SnowRider TV.

49 Ranger och Xtrim får till 2019 Radian-X chassin.



Enn ny modell med namnet Xterrain ska överbrygga glappet mellan lössnö och ledkörning så att det verkligen inte finns något hål i Lynx sortiment. Mer om denna på SnowRider TV i vår.



Boondocker DS får till 2019 en uppdaterad boggi där man längst fram stoppad dit ett par skydd/hjul som ska förlänga mattans liv och minska vibrationerna. Man har också sänkt styret för bättre kontroll av maskinen samtidigt som boggifjädrarna är omdesignade för mer känslighet i början av fjädringsrörelsen.

Boondocker DS Black Edition finns som 3900 och 4100, naturligtvis med tretumsmatta och Shot.



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

Ski-Doo 2019

Ski-Doo är företaget som ständigt spottar ur sig nyheter på löpande band och som i alla lägen är innovativa och leder utvecklingen istället för att följa den.

Just i år så förfinar man sortimentet och ser till att städa bort en del gammalt. På motorsidan däremot ser vi några riktigt stora nyheter.

2010 kom ACE-motorn som vi nu är vana att se den. Till i år får den gamla trotjänaren några uppdateringar på avgas och insugssidan vilket ger den fem extra hästar att prestera med. Den uppdaterade snurrar gen nu alltså 95 snälla hästar. Det tackar vi för eftersom vi vet att motorn är extremt omtyckt då den är len som en sommarbris och rent ut sagt väldigt trevlig.

900 ACE Turbo

Vi har väntat och trott att 900 ACE skulle komma med turbo några år nu, och detta har nu äntligen blivit en verklighet. Vi välkomnar i och med detta 900 ACE turbo allt vad det innebär. Tro nu inte att man köpt en turbo och smält ihop någonting i panik för att möta konkurrenterna. Nej i vanlig ordning har man gjort det ordentligt. Man har byggt och designat hela turboanläggningen inklusive själva turbon själva för att på så sätt få en kraftkälla som både får plats, ger rätt viktfordelning och helt saknar turbolag. Turbolag är den där fördröjningen mellan gaspådrag och själva accelerationen som kan infinna sig om inte allting klaffar hundra procent.

Turbon som är oljesmord med motorns oljetryck och vattenkyld med motorns kylsystem är extremt liten och har säkerligen ingen direkt överkapacitet. Motorn ger 150 kusar vilket är drygt 20 kusar mer än den gamla 1200:an. Man laddar maximalt 12 psi eller 0,82 bar vilket känns som lämpligt. Hela kombinationen är extremt kompakt och Ski-Doo har gjort ett riktigt bra jobb. Man har inte bara överladdat den befintliga 900 ACE-motorn utan man har också uppdaterat den rejält. Turbomotorn är uppdaterad på hela 24 punkter och man har bland annat bytt ut kolvar, vattenpump och vevstakar för att motorn ska tåla överladdningen. Eftersom ACE 900 Turbo också har en intercooler så avslöjar sig

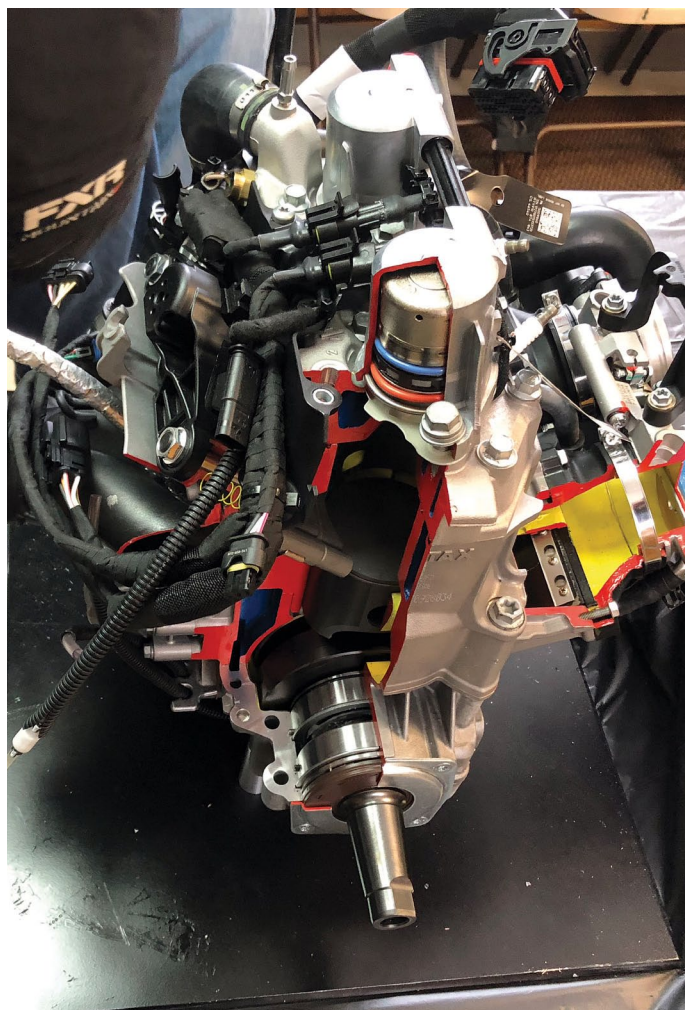
en maskin med denna motor genom att huven har stora gälar för att kylflödet ska kunna passera luft/luft intercoolern.

600 R E-TEC

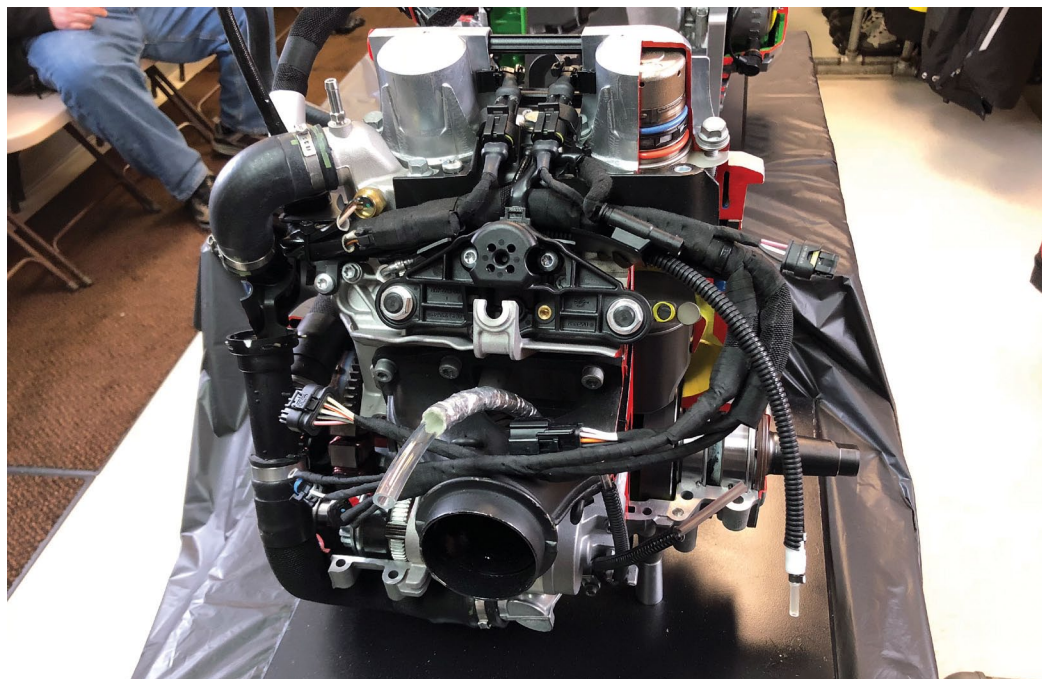
Det har legat i luften länge att den gamla trotjänaren i form av Rotax 600 H.O är nära pension i och med storebrorsans 850:ns intåg.

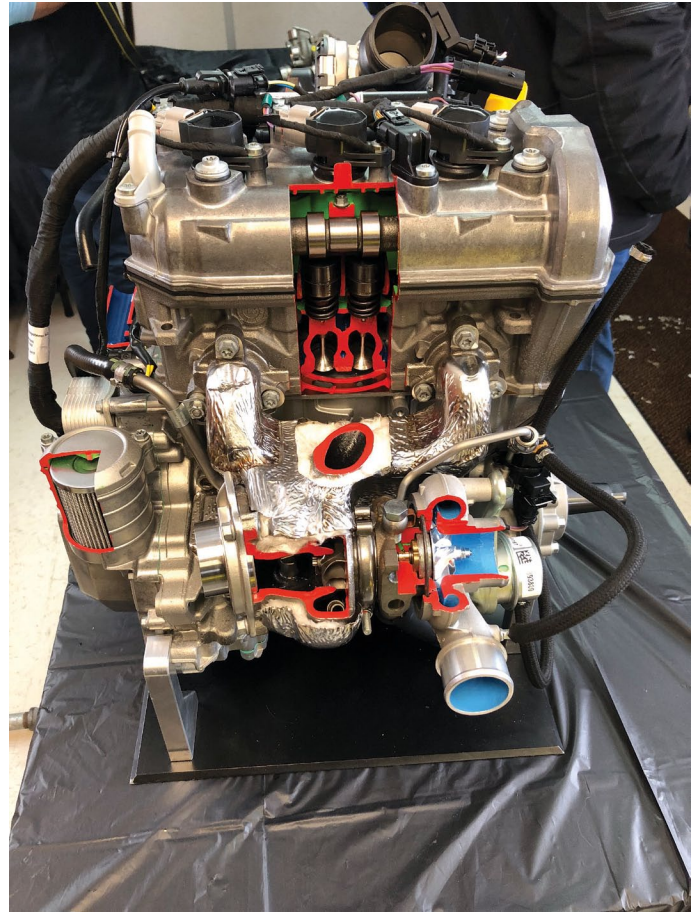
Mycket riktigt så kommer det en 600-version av den stora besten och vi kan utan att tveka säga att den har samma DNA. Välkommen 600R E-TEC. Denna motor har enligt uppgift 125 hk och i och med detta 5 hk mer än sin föregångare.

Som vi sa är detta helt klart 850:ns lillebror i alla avseenden. Den har därför blivit smalare än förut och det finns också möjlighet att montera shot för den som vill det. Motorn har nu samma borrhål och mäter därför 599,4 cc. Gillar man siffror och samtidigt förstår sig på hur Rotax räknar ut vissa saker så kan du glädjas åt 30% snabbare respons mycket på grund av snabbare elektriska avgasventiler som ersätter de gamla tryckstyrda. Nu har den här 600 snurrar monocylinder som storebrorsan.



Vi välkomnar den nya 600 R E-TEC motorn som utan tvekan är 850:ns lillebrorsa med samma DNA och släkträd. Vi har kört den och skriver under på att den här motorn känns riktigt bra.





900 ACE Turbo är verkligen ett extremt litet kraftpaket som jobbar med fyra takter ackompanjerat av turbo och intercooler. 150 kusar ger den här motorn nya arbetsuppgifter i flera chassin. Efter en första prokörning så kan vi säga att hela uppsättningen och kallibreringen är extremt lyckad då den i princip saknar turbolag (att det uppstår en viss fördröjning efter gaspådrag) samtidigt som den har en viss elmotorkänsla. Den ger kraft hela vägen och känns väl avstämd. En tiopoängare!



CTEK gör livet lite enklare



Har du som jag ett gäng olika fordon som står lite här och var och bara väntar på att startas? Ja, om det finns ström i batteriet, det vill säga.

Skotrar, hojar, bilar och båtar i all ära. Visst är det kul att ha ett gäng olika hobbyfordon som kan avnjutas beroende på säsong, väder, lust och humör. Om det finns kräm i batteriet det vill säga. Det kanske låter som ett I-landsproblem men jag måste faktiskt säga att jag blir fantastiskt frustrerad och stressad över alla fordon som jag har, framför allt när batteriet är urdraget varje gång jag ska använda mina fordon.

Hos oss står det några raggarbilar, en sportbil, flertalet hojar, en vattenskoter, ett par mopeder, någon åkgräsklippare och en uppsjö av snöskotrar. Om man bortser från några av snöskotrarna så har alla dessa fordon en sak gemensamt och det är att det sitter ett batteri i alla dessa. Alla har vi väl stått där med ett urladdat batteri som av en eller annan anledning dött och inte går att få igång igen. Dyr, larvigt och jäkligt frustrerande. Vissa av våra fordon används sparsamt samtidigt som det står på ett ställe som inte har ström och därför gör

det lite svårt att underhållsladda dem på ett enkelt sätt. En variant har då varit att helt enkelt ta ur batteriet ur till exempel vår Chevelle-cab och ha det på laddning i garaget för att vara riktigt säker på att allt ska fungera de gånger vi använder bilen under de varmare sommarmånaderna. Visst, en ganska dryg lösning, men det fungerar. Jag har sedan länge insett smidigheten och enkelheten med CTEK:s batteriladdare som helt enkelt kan lämnas på batteriet utan risk för att elda upp det, men jag har i ärlighetens namn inte haft koll på deras övriga sortiment vilket fick oss att hälsa på dom nu i vintras.

Battery Sense

Jag har länge efterlyst ett system som håller koll på mina fordon och på något sätt varnar mig när batteriet understiger en lämplig nivå, och på så sätt ser till att alla fordon startar när jag vill det. Nu ska jag väl inte påstå att CTEK kan läsa tankar, men på något sätt har de redan hittat detta problem och samtidigt för

några år sedan hittat en lösning. Jag är helt övertygad om att CTEK består av ett gäng raggare, hoj- och skoteråkare som upplevt samma problem som mig och därför hittat en lösning.

Lösningen då det gäller att övervaka sina fordon stavas Battery Sense och är en enkel manick som helt enkelt ansluts på batteriets poler och sen stripas fast på ett lämpligt ställe. Idag har väl alla en smartphone av något slag och jag personligen har fastnat för iPhone. Man laddar enkelt hem appen CTEK Battery Sense och med hjälp av denna så håller man kontakt med sitt batteri/Battery Sense som via blåtand skvallrar till telefonen hur batteriet mår. Skulle man inte vara inom blåtandsavstånd på några veckor så sparar Battery Sense aktiviteten och laddar över allting i samma sekund som man är inom blåtandsavstånd. Man får då en komplett rapport av hur batteriet mår och en indikation om man måste stoppa på en laddare.

Eftersom man kan ha flera Battery Sense igång samtidigt så kan man sär-

skilja dem åt med en bild på fordonet så att man vet vilket fordon som måste ha lite stödladdning. Du får i runda slängar långa upp 600 spänn för en Battery Sense beroende på var du köper den.

Regerar i batteriladdarbranschen

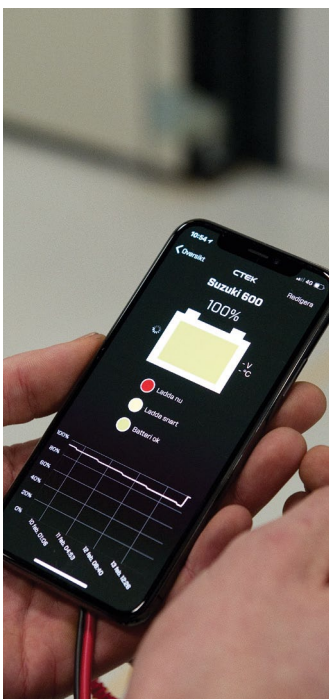
CTEK är företaget som håller till i Vikmanshyttan och som gjort en fantastisk resa från att förverkliga uppfinningar till idag regera i batteriladdningsbranschen världen över. För dom gör verkligen det. Även om vi känner igen CTEK:s logga och förknippar den med den där lilla smarta bilbatteriladdaren så är dom så mycket mer än så idag. De har ladd- och omvandlingslösningar även för fast montage och skulle det visa sig att du behöver strömsätta någonting i ett fordon så är det CTEK som löser detta åt dig. Du ska helt klart kika in på www.ctek.com för att ta del av vad dom har att erbjuda just dig och ditt motorintresse.



Det är tydligen i Vikmanshyttan man ska hålla till när det är laddningslösningar man ska hålla på med.



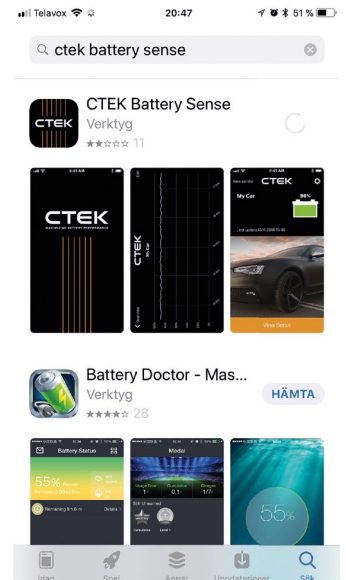
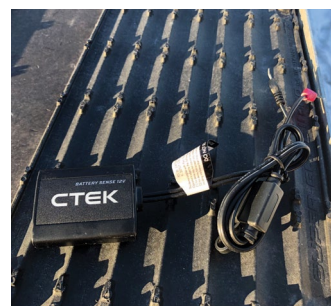
Har du en större strömförbrukare i din Sprinter eller husbil så har Cetek lösningar för detta också.



Varför inte anamma tekniken där du via din telefon alltid har koll på alla dina fordon.



Vi hittar en trevlig laddanslutning för fast montage i Ceteks sortiment. Snyggt och enkelt samtidigt som den skvallrar om när det är dags för laddning.



Har du en smartphone? Det är riktigt enkelt att installera appen och sedermera hålla reda på dina batterier via Battery Sense-modulen. Smart och enkelt.



Slå till på en Battery Sense så här på vårkanten för att försäkra dig om att du har fullt batteri till hösten.



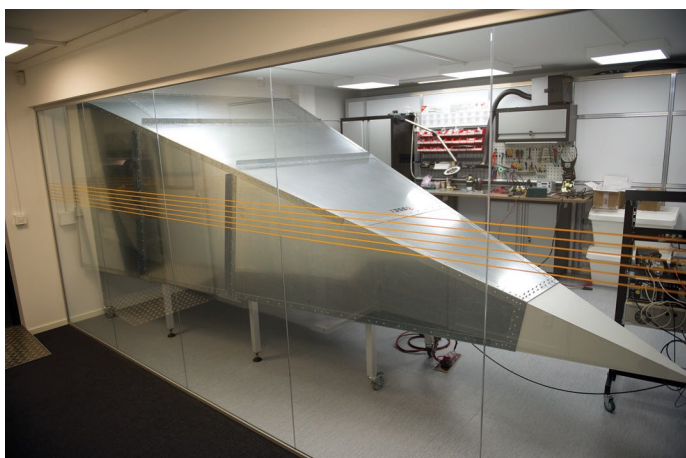
Skulle det visa sig att du är märkesfixerad så finns säkerligen din laddare hos just din handlare.



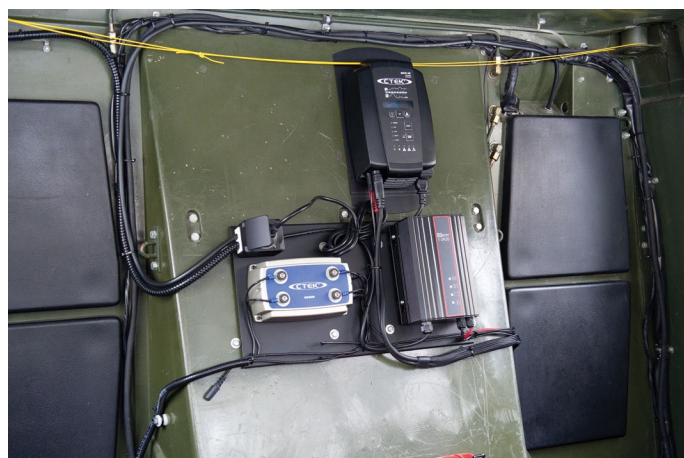
Varje Battery Sense enhet har ett ID-nummer. På så sätt håller du isär alla dina fordon. En Battery Sense-modul kostar cirka 600 spänn beroende på var du handlar.



Cetek har också batteritestare som direkt ger dig svart på vitt vad det gäller statusen.



Inne på Cetek hittar vi massor av lustiga saker. Framför allt inne i laboratoriet. Här ser du en vanlig strut som man säkerligen använder till någonting speciellt. Ni med studielån vet säkerligen vad det är för någonting.



Då Cetek har massor av olika uppdragsgivare som alla vill ha en speciallösning på ett specialproblem så har man flera rullande visningsfordon med olika enheter monterade. Här inne i en bandvagn.



Ja vad säger man. Eftersom det verkar krylla av motorintresserat folk inne på Cetek så är det väl mer en självklarhet att man har ett par vassare crosscartar för utomhuslek. Den lilla prydliga vattenkammade killen heter Pontus Mellström och är förutom säljare på Cetek också en gammal SnowRiderprenumerant.



Vad sägs om 750 kubik och dryga 150 kusar i det här lekfordonet? Med fulldubbade däck och en plogad liten sjö är det svårt att hålla sig för skratt.



Hade jag fått så hade jag också haft en front från Mattias Ekströms rallycrossbil på väggen hemma.

DALARNAS ENDA SNÖSKOTER HOTELL

VI SKÖTER ALLT FRÅN SERVICE, LEVERANS OCH SÄSONGSFÖRVARING. VILL DU SLIPPA DRA SLÄPVAGN OCH LETA DYRA GARAGEPLATSER UNDER SÄSONGEN. I SÅ FALL HAR VI HELHETSLÖSNINGEN.

SNÖSKOTRAR

GULD-PAKETET

12 MÅNADERS FÖRVARING MED SERVICE, TVÄTT, UNDERHÅLLSLADDNING OCH 100 MIL FRI TRANSPORT 9500:-

SILVER-PAKETET

6 MÅNADERS FÖRVARING MED SERVICE, TVÄTT, UNDERHÅLLSLADDNING OCH 40 MIL FRI TRANSPORT 5500:-

BRONS-PAKETET

6 MÅNADERS FÖRVARING, TVÄTT, UNDERHÅLLSLADDNING OCH 20 MIL FRI TRANSPORT 3500:-

ENDAST FÖRVARING

6 MÅNADERS SÄSONGSFÖRVARING 2 700:-

VATTENSKOTRAR

PAKET-PRIS

FÖRVARING MED SERVICE, TVÄTT OCH UNDERHÅLLSLADDNING 5.990:-

ENDAST FÖRVARING

SÄSONGSFÖRVARING 2 990:-

MC

PAKET-PRIS

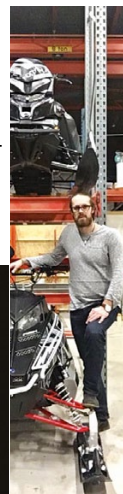
FÖRVARING MED SERVICE, TVÄTT OCH UNDERHÅLLSLADDNING 2.690:-

ENDAST FÖRVARING

SÄSONGSFÖRVARING 1990:-



HUSVAGNAR, HUSBILAR, GRÄSKLIPPARE, BÅTAR MM
SÄSONGSFÖRVARING OCH UNDERHÅLLSLADDNING 375:- / KVM,
TVÄTT: 85:- / KVM
I ALLA VÅRA PAKETPRISER SAMT HUSVAGNAR, HUSBILAR, BÅTAR INGÅR 20 MILS FRI UPPHÄMTNING/AVLÄMNING. DÄREFTER TRANSPORTKOSTNAD PÅ 55:- / MIL.



WWW.TAKECARERACING.SE

Hästkrafter och girlpower



Hemavan Hillclimb 2018 blev ett rekordår publikmässigt. När vi räknat både förare, funktionärer och publik hade vi nära 1 600 personer på tävlingsarenan. Vi har vädret att tacka lite men vi tror också att intresset för backtävling i allmänhet och skoteråkning i synnerhet tillsammans med ett underhållande evenemang är det som lockar och gjorde året till en succé.

Text: Gina Gustafsson Foto: Marianne Lindgren

Klara Westerberg är en av de som skall tävla i damklassen. Hon har en helt ny skoter, den levererades till henne strax innan jul och bara en vecka före tävlingen trimmades den. På frågan om vad som fascinerar henne kring skoteråkning och en backtävling som Hemavan Hillclimb svarar hon.

"Man blir så fokuserad i stunden, när adrenalinet pumpar medan man närmar sig starten och de få sekunder som själva heatet håller igång är närvaron total, allt annat försvinner och fokus är helt och fullt på uppgiften. Upp. Snabbt. Helst först också."

Erik Mikaelsson vinner igen Förarna och servicefolket har lagt otaliga timmar, för att inte tala om pengar, på maskinerna. Intresset för vad som finns under huven och hur skotern fungerar och tar sig fram verkar inte finna några gränser.

"Grattis, Roger Jonsson! vrålar speaker Marino Carlsson ut över arenan när Erik Mikaelsson för femte året i rad tar hem segern i sin klass.

"Roger kör inte själv men är den som skruvat ihop Eriks värsting-maskin som tar honom till segern år efter år. Bara dagen före tävlingen fick han byta kolvar i motorn och en annan hade kanske gett upp där och då men inte de mest insatta, de satsar allt, oavsett tid på dygnet.

Jämlikhet gör sporten mer hållbar

Hemavan Hillclimb hölls 2018 för sjunde året i rad men bara sedan 2016 har tävlingen haft en damklass.

Nu när vi tänker på det känns det som stenåldern – varför har inte damerna haft en egen klass förut? Så långt in på 2000-talet! Nu är det självklart för oss som arrangörer att damerna ska ha en egen klass, allt för att de ska få samma chans som herrarna och för att fler ska våga ta steget och tävla i en sådan här skotertävling. Dessutom får damerna och herrarna samma pallvinster, något annat vore orimligt. Vi tänker att det är mest hållbart både för sporten, oss som arrangörer och för tävlingen om det är mer jämställt.

Enligt Klara har Hillclimb fått en speci-

ell känsla över sig som de andra tävlingarna inte har, en tillåtande och välkomnade omgivning där man istället för att titta snett på varandra hjälper till, hejar och hjälps åt att lyfta varandra och hela skotersporten. Som arrangör av tävlingen får det en att bli stolt, att sträcka på kroppen lite extra, le ett leende och tänka att vi har tamme tusan lyckats. På flera sätt.

Klara tog sig inte hela vägen till toppen i år men det gör henne inget, hon har redan siktet inställt på nästa år och då räknar hon med att ha hunnit få fler skotertimmar i kroppen. Till vardags är hon pistmaskinsförare och när jag ringer till henne är hon på eget initiativ på en pistörmässa med likasinnade inom branschen. Jag förmodar att damerna är underrepresenterade på plats så för henne som vanligtvis vistas i en mansdominerad bransch kanske steget att tävla i en mansdominerad sport inte är så stort. Hon menar att Hemavan Hillclimb kan vara ett bra insteg i skotersporten om man är tjej och tävlingssugen. En egen tjejklass kan göra att steget känns mindre pirrigt och utmanande att ta.

"Vi damer kör på ett annat sätt än herrarna gör, vi är generellt mer eftertänk-samma och i blandade klasser upplever jag att herrarna vill knuffas mer och det förekommer mindre sådant i en ren damklass. Alla hejar på varandra och det är kul att se, det är lite girlpower liksom."

När tävlingen var över för i år och vinnarna i varje klass korats, kramar alla tävlande tjejer om varandra i en stor gruppkräm, upplysta av den stora tv-skärmen på arenan. Både herrar och damer ler, vissa smått dansande och de flesta verkar nöjda med dagen oavsett om man hamnat på toppen eller botten. Hästkrafter och girlpower i en salig blandning. Sägna vad man vill om skoterevenemang såsom Hemavan Hillclimb men det står helt klart att oavsett om man är skoterälskare eller inte, så blir man på ett eller annat vis berörd av skotersporten.



Hemavan Hillclimb har haft en egen damklass sedan 2016.



Retrovents Marino Carlsson var speaker på ett bländande vis.

Hemavans Klara Westerberg ställde upp för andra gången 2018. Tog ingen pallplats men hon var nöjd ändå.



Spänd förare innan start.



En öppen depå uppskattades av publiken.



Erik Mikaelsson, Hemavan med nr 1 på skotern vann sin klass för femte året i rad.

Skoterkortegen ringlar sig från Hemavans Fjällcenter till tävlingsarenan i Hotellbacken, Hemavan.



Langos i Siljansfors

Det där med att ha ett vettigt utflyktsmål är alltid trevligt.

Visst kan det vara trevligt att tillsammans med familjen åka en sväng utan att ha ett specifikt mål. Men visst är det väl trevligare att ha en förutbestämd destination där det vankas föda och sällskap. I Mora-trakten finns det visserligen en hel del ställen att besöka då man med snöskoter kan ta sig till skidanläggningarna i Grönklitt eller Gesundaberget för att äta en bit mat. I Norra Garberg har vi också möjlighet att i IFK-Morastugan köpa någonting att äta samtidigt som det finns värme. Jag har nyligen kommit på att Siljansfors (strax söder om Mora, mot Malung) är ett utmärkt utflyktsmål för oss skoteråkare då leden går ända fram till dörren på detta värdshus som är beläget vid skogsmuseet precis bredvid E45:an en mil söder om Mora.

Här har dom lite olika teman vad det gäller maten och det är inte ovanligt att det är Tacoafton eller Langosdags här. Jag kan verkligen rekommendera er alla att ta vägen förbi här. Gärna på en snöskoter. Det är bara följa leden i Vika som går på den gamla järnvägen mot Vansbro och sen följa skyltningen. Det går egentligen inte att åka fel. Ett perfekt utflyktsmål för alla i området och någonting som vi verkligen kan rekommendera.

Mer info på www.skogsmuseum.se
FB: Siljansfors Mat och Konferens





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 bindögglor och alla släp kan eller har utrustats med tippfunktion. Utrusta din släpvagn med flera olika tillbehör.

FOGELSTA
PART OF BRENDERUP GROUP

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



Mer information på
www.snoskoterradet.se

 Nationella Snöskoterrådet

Säkra framtidens snöskoteråkning

Gör din röst hörd genom 

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: 



Din Yamahandlare
i Sälenfjällen!



Försäljning, verkstad, Service, Skoteruthyrning, skotersafari & Skräddarsydda arrangemang!



Öppet alla dagar!

tel 0280-26065

www.leonarden.se



Wesslans garage

Vad gör man när man måste ha ett vettigt garage samtidigt som man har blivit smittad av Arctic-sjukan? Man kombinerar då lämpligast detta behov med denna sjukdom och gör någonting fantastiskt av de båda.

Text&Bild Björnen

Wesslan är ett känt ansikte för oss skoteråkare eftersom det är han som tillsammans med sin fru Ingela driver Marsfjäll Mountain Lodge i Saxnäs. Vi har varit där ett helt gäng med gånger och insett för länge sedan att det är någonting fel på karln. Missförstå mig rätt. Han är extremt trevlig och sköter sitt ställe prickfritt. Han är duktig skoteråkare och lever som han lär. Man kan lätt tro att han är helt normal, men prova att gå emot honom med en Ski-Doohalsduk eller en Yamaha-keps. Prova att vidröra honom med en Lynx-tröja. Vi har sett detta med egna ögon och jag svär på att Wesslan började brinna när han av misstag råkade sätta sig på en Ski-Doo för några år sedan. Vi har genom åren märkt att han är onaturligt och osunt intresserad av allt som har med Arctic Cat att göra. Han fullkomligt älskar den gröna färgen och vi är övertygade om att han troligen har någon slags sjukdom eller att han helt enkelt är besatt och därför helt och hållet har snöat in på märket Arctic Cat.

Naturligtvis så har man inom familjen försökt att avvänja honom men det hela har gått för långt och man har faktiskt gett upp att försöka bota denna man som är helt grön ända in i själen. Detta visar sig och slår igenom i allt som Wesslan gör, vilket i sin tur gör att vi bara måste visa er hans garage som

är en Arctic-ägares dröm. Garaget är på 140 kvadratmeter och är designat i minsta detalj för skoteråkning med efterföljande skoterhäng. Här kan man både serva men också svetsa och reparera det som behövs fixas på ett smidigt sätt. Här finns fixturer för egentillverkning samt reparationer för A-armor (naturligtvis för Arctics M-modeller) och allt annat som man kan tänka sig behöva för att hålla igång de maskiner han behöver för sin guidning uppe i Saxnäs med omnejd. Efter en rolig skoterdag så kör man in skotrarna för att sedan hänga av sig kläderna i klädkammaren innan man ramlar in i Wesslans "mancave" där en stor tv, flipperspel och en öl- och läskkyl står för underhållningen. Naturligtvis är allting färgmatchat på ett obehagligt korrekt sätt då hela släkten och familjen vet om Wesslans begär för det gröna och därför mer än gärna ger honom passande dekorationer när de hittar några. Snacka om att vara medberoende.

Vi avundas denna man som inte bara lever och bor på rätt ställe. Han har också vettet att göra någonting av sina idéer vilket vi alltid uppskattar. Wesslan är en rolig prick och vi hoppas att han aldrig blir frisk.

Lite flipper, lite musik och lite dryck behövs efter en rejäl skotertur. Så har det alltid varit och så kommer det alltid att vara.



Det klart att man har en egen tank på gården så att alla fordon får den mat den behöver.





Det är detaljerna som gör det hela och vem vill egentligen ha en vanlig golvb-runn?

Här var det grönt och precis som Wesslan vill ha det. Skåpen har han hittat "på internet". Modern kille den där Wesslan.



Även om det är snöskotrar av märket Arctic Cat som Wesslan gillar så kan det gå ann att ta en tur på Edward Lundbergs Kawasaki 450 med bandsats från Brutalteknik. Kawasaki- och Arctic-grön påminner ju i alla fall om varandra.



Läsk och sån där rockenrolldricka finns det såklart i kyld form.



Wesslans och Ingelas grabb Elliot har såklart en egen mekhörna i rätt färger. A-traktor, moped och snöskotrar kommer troligen att passera i revy här under de kommande åren.



Har man ett gäng pokaler så ska dessa visas upp, så är det bara. Om man så vunnit dom i pingis, skotercross eller som i Wesslans fall i en skönhetsstävling så ska dom visas för allmänheten.



NM i skotercross 2018

Text: Rickard Stenberg Bild: skotercross.se / Roger Strandberg

Nordiska mästerskapen i skotercross var för 20-talet år sedan en statusstävling av rang för både lag och individuellt. Under 2000-talet svalnade intresset gradvis för att ifjol få ett rejält uppsving med ett bra arrangemang i norska Hattfjeldal. För 2018 års upplaga stod Sverige och Mora MK som arrangör, och det gjorde de med bravur.

Formatet

Nordiska mästerskapen har körts på lite olika vis genom historien. Upplägget fick sig en genomkörare till 2017 och det innebär numer att man kör en avgörande tävling i fyra klasser: Ungdom 14-16, Dam, Stock och Open. I varje klass får varje nation ställa upp med fem förare vilket då leder till 15 startande per klass eftersom Danmark och Island saknas i dessa sammanhang. Man kör sedan tre poänggivande heat per klass och får på

så vis fram både individuella klassegare samt segrande nation när alla klasspoäng lagts samman. Om man jämför med till exempel SM som körs över en lång serie så blir NM lite mer så att det är den som har den bästa dagen som premieras, även om man såklart måste prestera i tre heat under den dagen. Men detta är enligt undertecknad det bästa sättet att göra det på i nuläget då det inte är möjligt att få plats med även en NM-serie i kalendern.

2017 så gick Sverige segrande ur striden följt av Norge och Finland. När 2018 års tävling skulle avgöras i början av februari så stod det redan på förhand klart att striden skulle stå mellan Sverige och Norge då Finland endast hade en (!) åkare på plats.

Finska förbundet meddelade så sent som dagen innan att man valde att inte ställa upp med fler åkare. Synd och det

gav en lite tråkig stämning över arrangemanget.

Men för racingens skull och evenemanget som sådant kom det att spela en liten roll. Mora MK med Henrik Mases i spetsen gjorde en övertygande insats med både banan i sig och allt runtomkring.

Ungdom 14-16

NM började med ungdomarna på sina gasblocksförsedda 600:or. Här tog Norge taktpinnen genom Ingebrigt Holsaeter från Oppdal som tog hem tre raka heatvinster och därmed NM-guldet. Holsaeter fyller 16 under året och kommer att kliva upp till Stock efter NM:et. Bakom honom kämpade sönerna till två skotercrosslegender om de övriga pallplatserna. William Svensson och Tim Strandberg, båda från Tavelsjö med papporna Peder och Joakim, bjöd på

fin racing där William knep silvret strax före Tim.

Dam

Damklassen bjöd på ett riktigt bra startfält. Förutom de duktiga inhemska tjejerna fanns hemvändande USA-proffsen Elina Öhman, Tvärån, och Malene Andersen, Norge, på plats för just denna tävling samtidigt som Marica Renheim gjorde en bejublad comeback i skotercrossen. Maricas handskada från ifjol såg ut att ha satt stopp för karriären, men så var det alltså som tur inte.

Det var också de tre nyss nämnda som det kom att handla om i totalen. Marica kunde bärga guldet med heatplaceringarna 1-1-2 före Elina och Malene på tredje plats. Malene presterade en stark körning men hade lite missflyt med bland annat krascher i de två inledande heaten, annars hade hon nog kunna utmana



John Stenberg visade varför han är regerande svensk mästare och tog hem Openguldet till Sverige.



Även knattarna fick vara med i form av uppvisningsrace i pausen. Bra initiativ!

Marica på allvar. I Damklassen återfanns också Finlands enda deltagare i Linn Sjöberg. Hon hade tyvärr också problem med både startkrasch och maskinfel och slutade till sist som 12:a.

Stock

I herrarnas standardklass var svenskdominansen stor. I topp sex var det fem blågula förare. Balder Nääs började bäst med två heatsegrar. Han säkrade sedan totalen genom att köra in som trea i det avslutande heatet. Bakom Nääs lyckades Norges Robert Lunden precis hålla undan från en jagande Emil Hansson som tog hand om bronset. Därefter rundade Filip Harr och Pär Vikman av topp fem för Sverige.

Open

Openklassen drabbades tyvärr av en del avhopp i sista stund och endast tio

förare kom till start. De förare som ändå körde höll dock världsklass. Magnus Reiten från Norge började bäst genom att vinna första heatet före John Stenberg. Stenberg kom dock tillbaka starkt och vann de båda återstående heaten och därmed också guldet medan Reiten fick nöja sig med silvermedaljen. Emil Harr vann sedan striden med Adam Öhman om bronset.

Totalen

Även 2018 blev Sverige den segrande nationen med 633 poäng mot Norges 464 och Finlands 12. Trots Finlands avhopp var det mycket bra tävlingar på en utslagsgivande bana, men till 2019 års tävling som skall arrangeras i Finland hoppas vi på tre fulltaliga landslag på startlinjen.



Magnus Reiten kämpade sig till ett silver i Open. Dagen efter var han däckad i influensa.

Svenske Anton Dahlqvist i kamp med norske
Mattias Hagadokken i ett av stockheaten



Stocksegraren Balder Nääs (eller Pablo Escobar som man också kan kalla honom av
mustaschen att döma) körde snyggt och problemfritt hela dagen



Ungdomsvinnare Ingebrigt Holsaeter från Norge



Marica Renheim gjorde comeback och tog hem damguld



Finlands ende deltagare Linn Sjöberg kämpade tappert i den tuffa damklassen

Resultat topp 5
Ungdom 14-16

- #252 Ingebrigt Holsaeter, Norge
- #27 William Svensson,
- #3 Tim Strandberg, Sverige
- #322 Marcus Nilsen, Norge
- #38 Alexander Forsberg, Sverige

William Svensson från Tavelstö flyger fram mot silvermedaljen

Dam

- #311 Marica Renheim, Sverige
- #17 Elina Öhman, Sverige
- #93 Malene Andersen, Sverige
- #23 Matilda Johansson, Sverige
- #11 Elvira Lindh, Sverige

Stock

- #29 Balder Nääs, Sverige
- #77 Robert Lunden, Norge
- #61 Emil Hansson, Sverige
- #48 Filip Harr, Sverige
- #165 Pär Vikman, Sverige

Open

- #259 John Stenberg, Sverige
- #999 Magnus Reiten, Norge
- #31 Emil Harr, Sverige
- #21 Adam Öhman, Sverige
- #252 Robin Jonsson, Sverige



Ett gäng lokala utställare fanns på plats dagen till ära



Tim Strandberg visade upp en körning som påminner om pappa Jockes i hans glansdagar. Jocke är för övrigt en riktig skotercross-favorit här på redaktionen då han är en av de hårdare killarna som tävlat i detta land.

Hardcoreprojektet del 2

Det där med att bygga om sin fullt fungerande snöskoter är helt klart riktigt intressant och frustrerande.

Av: Björne

Att bygga om sin redan fullt funktionabla snöskoter är faktiskt belönande men samtidigt lite frustrerande. Det är lätt att glömma bort att alla andra också bygger om sina maskiner vilket i sin tur betyder att alla behöver samma delar som du också gör. Vilket såklart betyder att du får vänta på prylar halva byggtiden. Man ska alltså i god tid beställa de saker man vill ha och behöver. Helst långt innan. Då jag är en rutinerad räv så vet jag att man måste bygga på ett speciellt sätt om man fortfarande vill använda sin maskin under byggtiden. Du måste dela upp ombyggnationen i olika projekt som du kan slutföra med de prylar du redan fått och som ligger hemma på arbetsbänken. Just detta tänk har också gjort att vissa saker legat hemma på bänken omonterade för att jag väntar in andra saker som måste monteras före. Jag har till exempel fått vänta med att montera vår ARC anordning för att jag inte fått handtagsvärmare och det elektriska deletekitet för hantagsvärmereglagen. Jag ska alltså byta styre och eliminera reglagen för att få plats med det nya reglaget till ARC:en. Allt hänger ihop till slut och man måste vänta på det ena för att kunna montera det andra. Tänker man till lite före så slipper man få en maskin som står oanvändbar i väntan på prylar.

Även om man hittat en schyst och pålitlig leverantör i Sverige, så kan det ju visa sig att de i sin tur väntar på grejor från leverantörerna i USA vilket måste vara extremt frustrerande eftersom man bara har några få månader på sig att sälja snöskoterrelaterade produkter. Min kontakt med Modshop har i alla fall varit rak från första stund och jag har alltid fått de delar jag blivit lovad på utsatt tid vilket funkade för oss då jag alltid



Jag måste säga att den här maskinen blev fantastiskt bra och riktigt häftig. Husch-Boxx ljuddämparen låter inte högre än original samtidigt som den både är lättare och får plats under kåporna.

kunnat hålla vår Hardcore rullande under vintern.

Att montera Helium

Vårt Heliumkit (kåporna) kändes som en mardröm att montera. Mycket på grund av att det kändes läskigt att såga i bukplasten. Så här i efterhand var det en baggis och jag är helt säker på att jag skulle kunna montera detta kit på en fjärdedel av tiden, nu när jag vet hur man gör. Passformen är mycket bra och det läcker inte in någon snö med remslir som följd. Passformen är riktigt tight och sidokåporna är lätta att ta av och på. Maskinen känns fantastiskt smidig och lätt med den mer slimmade formen maskinen får och jag hittar bara

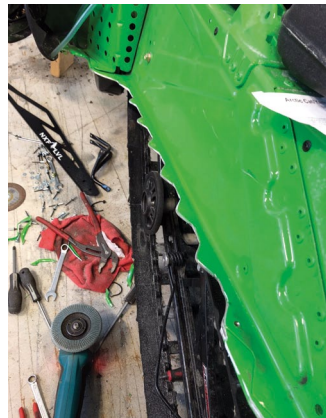




Då vi fått vänta på en del saker under vintern hann vi köra vår Hardcore i olika skepnader. Nyttigt då vi nu vet hur maskinen upplevs och vad de olika eftermarknadsprylarna gör med prestandan.



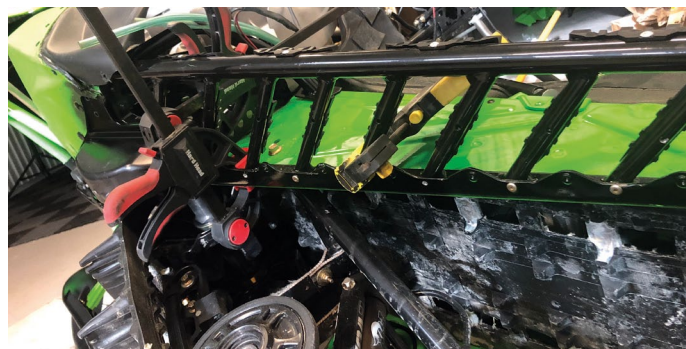
Lite provmättande innan originalfotstegen ska kapas bort.



Man kan kapa på olika sätt och jag valde att spara nitarna som håller ihop chassits dubbla plåtar.



Vi planerade att stoppa på eftermarknadsfotsteg från Skinz, men var lite otåliga och orkade inte vänta några dagar extra på dessa. Jag hittade ett par från Arctics originalsortiment på hemmaplan och kunde därmed sätta igång direkt med bytet.



Fotstegen passas in och kläms fast med tvingar innan vi borrar och popnitar fast dem på sin sista viloplats.



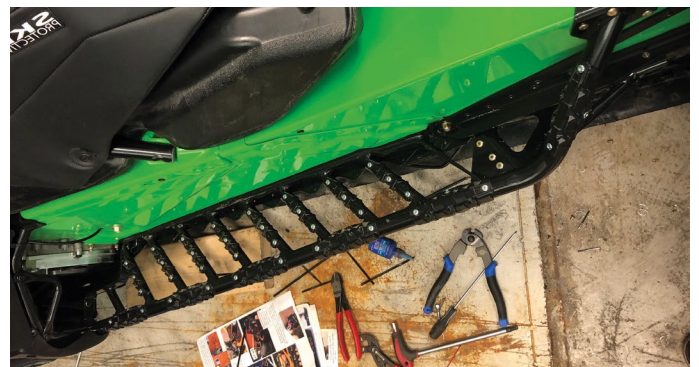
Barnarbete är tydligen inte helt lagligt, men det verkar fungera i Kina, så varför inte i Mora? Seth fick uppgiften att borra och popnita fast grepp-plasten.



Vi tätade mellanrummet mellan chassit och fotsteget med karosserilim för att stänga ute snö och isbildning. Nu blev det tätt och förhoppningsvis isfritt här.



Då jag vill ha maskinen svart när den är helt klar så valde jag att maskera och måla den nedersta kanten innan vi monterade de nya fotstegen.



Så här trevligt blev det tvärsamma fotsteget med maximalt genomsläpp av snö.

fördelar med detta kit. Egentligen inga nackdelar. Förutom att den ser riktigt elak ut så är funktionen en fullpoängare. Jag har i skrivande stund slimmat ner originaldämparen några centimeter för att den ska få plats under kåporna. Avgasljudet är därför detsamma som när vi började. Insugsljudet däremot är lite högre, vilket inte stör. Men det kan vara värt att notera i alla fall. Då insugsluften i och med detta kit blir kallare så har fenomenet med en boggande och böande maskin nästan försvunnit.

En 2017 års Hardcore har en benägenhet att bogga till när den stått på tomgång och man trycker full gas. Fantastiskt enerverande, framförallt när man kört fast, skottat, och har ett försök på sig att komma loss. Teorin är att originalinsuget gör att insugsluften står lite still och blir varm om maskinen står på tomgång eftersom det är draget på ett sånt sätt ovanför pipan.

Insugsluften är alltså så pass varm under en kort stund att insprutningen inte kan kompensera för denna temperatur med ett böande/boggande som följd. Med Heliumkåporna så är slangen för insugsluften dragen på ett annat sätt vilket gör att insugsluften är kall och väl inom det spannet som insprutningen kan kompensera för.

Oavsett vilket så har jag numera en Hardcore som inte tvekar när den stått på tomgång.

Vinster med beltdrive

Det där med att byta ut kedjehuset mot en beltdrive känns rent spontant som någonting onödigt och kostsamt utan någon större vinst. Errrrh, fel. Jag måste säga att vinsten är större än vad man tror. Enligt mig så är vinsten inte bara lite minskad vikt, om man nu skulle bry sig om det.

Den största vinsten är att maskinen blir rejält rapp och märkbart piggare. Den rullar extremt lätt och det märkte jag direkt när jag vid något tillfälle höll på att köra fast och i vanlig ordning hoppade av och skickade iväg maskinen på egen hand. Den brukar då stanna av sig själv när farten tar slut. Även om det lutar rejält så brukar min Hardcore stanna och vänta på mig.

Det stannar i sedvanlig ordning nu också, men med skillnaden att den gärna rullar tillbaka med resultatet att man hamnar under den. Men hur mycket lättare rullar den då? J

ämför man rullvilligheten efter att man släpper gasen i 70 kilometer i timmen med en standard Hardcore och vår pro-

jektmaskin så rullar vår maskin i runda slängar 15% längre.

Fotsteg

Det var meningen att det skulle sitta ett par Skinz-fotsteg på vår maskin med de var restade och jag hade helt enkelt inte tålamod att vänta. Jag hittade istället ett par robusta öppna fotsteg i Arctic Cats sortiment istället. Varför byter man då fotsteg? För det första så får du en mer robust konstruktion att stå på då dessa fotsteg är av fackverkskonstruktion. De blir alltså lite stummare än original. Konstruktionen är också öppnare och rundare vilket gör att de släpper igenom mer snö. De medföljande plastgreppen som man popnitar dit ger också fötterna betydligt bättre fäste vilket alltid uppskattas.

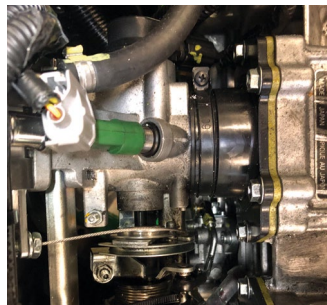
ARC

Att kunna kontrollera maskinens stegringsvillighet genom att tämja och stävja boggens rörlighet är helt kanon. Anordningen heter ARC och sitter längst bak i boggin med en kontroll på styret. Kontrollen manövreras med vänster tumme och har tre lägen. Normalläget ger boggin fri rörlighet, mellan hämmar rörelsen märkbart och fullt intryckt så låser man i princip boggin så att maskinen inte kan skicka skidorna upp i luften. Man har fortfarande en boggi som kan fjädra en del i det "låsta" läget.

Helt värt att prova då de olika lägena är fullt kännbara och påverkar körningen positivt när man lärt sig att använda den.

Styre

Att byta styre har väl mest med känslan och körställningen att göra. Det hela handlar mest om att känna sig tillfreds och avslappnad på maskinen. Originalstyret är helt okej enligt mig, men nu när jag vant till mig med det nya Bret Rasmussenstyret i titan så inser jag fördelarna med att fixa sin egen förarmiljö. Ett deletakit för de elektriska reglagen som i och med detta kan flyttas ner i panelen nedanför styret inhandlades. Nu passade vi också på att montera ett dödmansgrepp, vilket borde sitta på alla skotrar. Framför allt när man mixtrar med original gasblock som då kommer att sakna den där säkerhetsanordningen som skyddar maskinen mot gashäng. Vi stoppade först på en fingergas från Munster vilket gör att man gasar med pekfinger. Bra i teorin, men faktiskt inte det lättaste att vänja sig med. Jag gav det en chans men jag gav upp efter några vådliga resor i skogen. Då man fick lov att byta



Allt blir lite krångligare första gången man gör det. Det där med att byta till fingergas var ganska pilligt då man får lov att byta en gasrulle nere vid trottelhuset.

Deletekitet som gör att du kan plocka bort de stora elektriska reglagen på styret och ersätta dessa med några få knappar som man placerar på valfritt ställe.



Då jag hade extremt svårt att vänja mig med fingergasen så provade jag att vända på den. Det blev fantastiskt bra och någonting jag kan rekommendera. Jag valde att modifiera handtaget lite med vinkelslipen för att det skulle ligga lite bättre mot tummen. Jag bytte alltså ut tumgasen mot en fingergas för att sedan vända på den så att jag fick en tumgas. Verkligen smart? Jodå. Vi har ju bytt gasrullen nere vid spjällhuset och på så sätt fått en annan utväxling med resultatet att vi nu har en snabbgas. Funkar grymt.



Det är inte alltid det enklaste att borra bort en del popnitar, framför allt inte när dom börjar snurra. Ibland fungerar det att kila emellan en mejsel för att sätta niten i spänn.



Mycket fint och smidigt reglage å la cykelmodell.



För att montera Skinz lyftbåge med förstärkningskitet så måste man ta bort originalbågen först.

Fräschare, starkare, snyggare och mer plats för händerna när man ska lyfta i bågen.



Den magiskt fina framvagnen med tillhörande dämpare är inte bara dyr utan också överdrivet från.

Det sjukt fräna, dyra och råa Rasmusen-styret i titan får här ett par handtagsvärmare monterade.



ARC eller Adjustable Remote Coupling är en rolig pryl som tillåter dig att justera maskinens stegringsvillighet med ett reglage på styret. Vi återkommer med denna manick om hur den fungerar i verkligheten.



Då vi fått vänta på en del saker under vintern hann vi köra vår Hardcore i olika skepnader. Nyttigt då vi nu vet hur maskinen upplevs och vad de olika eftermarknadsprylarna gör med prestandan.

ut själva trottelhjulet som wiren drar i på spjällhuset för att få en mindre rörelse (kalla det snabbgas om du vill) så var det inte det lättaste kit att byta. Lite krångligt och pilligt. Då jag inte gillade fingergasen så provade jag istället att vända på reglaget. Nu har jag en mindre tunggas som kräver en betydligt mindre rörelse. Jag tror det hela blev perfekt för mig. Jag har inte riktigt bestämt mig än, men jag inbillar mig att det blev skitbra.

Lyset

Eftersom Heliumkitet är slimmat och endast är byggt för att vara minimalistiskt och nätt finns det inget lyse på den. Jag monterade därför en ledlampa på styrhöjaren. Det lyser inte speciellt bra så jag får nog lov att komplettera detta inom det närmaste.

Lyftbågar

Nu sitter det lyftbågar från Skinz fram och bak vilket inte bara höjer utseendet med en aggressivare look. De är robustare och mer lyftvänliga enligt mig.

En enkel pryl som en lyftbåge ger din maskin ett eget utseende samtidigt som den är lätt att montera.

Framvagn

Jag bara måste ta av mig hatten för Skinz framvagn som inte bara är lätt utan också extremt snygg och robust. Den är enkel att byta ut och jag kan egentligen bara hitta en nackdel med den och det får bli att den kan vara dryg att ersätta vid en närkontakt med ett träd. Du trolar alltså inte fram en arm på en halvmisss en lördagförmiddag i Gördalen eller Saxnäs. Mitt råd är. Byt framvagn till en Skinz-variant, men spara originaluppsättningen så att du kan byta tillbaka vid en eventuell skada. Då Skinz-framvagnen är lite smalare med sina 36 tum mot originalets 37 tum bytte vi också stötdämparna vilket får maskinen att sticka ut ytterligare.

Ljuddämpare

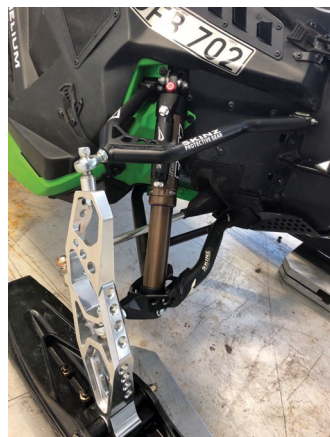
Det där med att byta ljuddämpare är ett känsligt ämne och någonting som jag rent instinktivt är helt emot. Jag hittar egentligen ingen vinst med denna företeelse och det ska mycket till innan jag vill byta ut denna detalj på en snöskoter då man sällan har prestanda att vinna. Istället låter maskinen alldeles för mycket vilket i sin tur gör det omöjligt att använda maskinen utan att man retar upp hela fjällvärlden. Till ingen nytta! Heliumkitet gör att platsen för originaldämparen blir begränsad. Vi kapade i originaldämparen för att få plats med den vilket blev

riktigt lyckat då ljudbilden inte ändrades. Vi testade i alla fall en Hush Box som ska vara extremt tyst och inte avslöja sig som en eftermarknadspryl. Detta stämmer faktiskt då vi efter ett test bestämde oss för att låta den sitta kvar eftersom ingen av oss hör någon direkt skillnad på denna och en original-dito.

Sammanfattning

Vi har under hela byggtiden haft som målet att ha maskinen rullande och körklar varje helg vilket fått oss att bara sätta igång med de projekt som vi vetat ska kunna slutföras med de prylar vi haft hemma för tillfället. Till slut kom alla saker och vi har nu i skrivande stund gått iland med projektet vad det gäller det maskinella. Just nu, det vill säga. Såklart ska vi fortsätta att förbättra den här maskinen vad det gäller prestandan. Men det får vänta till nästa säsong. Just nu ska vi utvärdera de sista modifieringarna och du kan ta del av detta genom att kolla på SnowRider-TV under våren. Mer om detta kommer alltså så fort vi lagt några mil på vår Hardcore. Såklart kommer vi också att wrappa hela maskinen så fort vi gnuggat geniknölarna och hittat den där looken vi är ute efter.

Vi tackar Mod-Shop och Skinz för bra service och extremt schysta prylar som gör din redan fräna skoter extremt mycket fränare. Nu kör vi!



Skinz-framvagnen är utan tvekan ett smycke och förhöjer hela maskinens utseende och prestanda.



Vi väjde Hardcoren före och efter ombyggnationen. Original väger den här maskinen 254 kilo fulltankad, efter modifieringen 240 kilo. Såklart fulltankad och lite till.



Att inte väsnas är faktiskt prio ett i fjällvärlden. Denna ljuddämpare är så liten att den får plats innanför Heliumkitet. Den låter också extremt lite och ingen reagerar på att ljuddämparen numera är utbytt. Grymt. Den väger drygt 5 kilo mot originalets cirka 9 kilo. Jag måste verkligen säga att denna ljuddämpare är ett grymt alternativ för er som måste byta ljuddämpare av utrymmesskäl.



När framvagnen trilskades lite kallades profven in för monteringen.



Istället för ett irriterande tjutande när man lägger i backen, lyser numera en ledslinga.

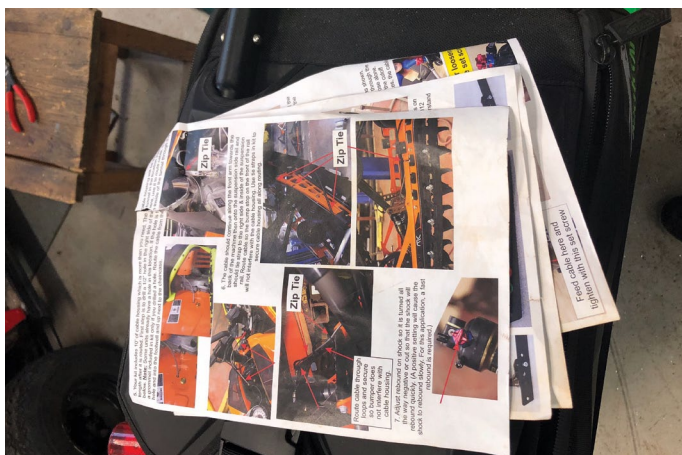


Vi använder oss i vanlig ordning av en riktigt bra och exakt våg avsedd för bilar. Nu väger maskinen 69 kilo vänster fram, 61 kilo höger fram och 110 kilo bak.

Efter lite övertalande med ett spännband kröp den undre bärramen på plats.



Det gäller att dra wiren för justeringen av ARC:en på korrekt sätt. Allt enligt instruktionerna.



Det har blivit en och annan timme då det gäller att läsa monteringsinstruktioner. Läs, mät två gånger, kapa en gång är receptet.



Wiren löper längs boggiskenan och mynnar ut ovanför den främre boggibulten för att sedan via motorutrymmet komma fram uppe vid styret.



Vi har försökt att hålla liv i vår maskin under hela byggtiden. Detta har inneburit att vi bara startat med det vi vetat oss kunna slutföra innan helgen så att vi fortfarande kunde åka till fjälls.

Ja så här blev den. Vår Skinz-Hardcore. Jag har bara haft ett kortare tillfälle att köra den nu när den är helt klar. En USA-resa kom emellan. Självklart återkommer vi med körintryck. Ett första intryck är i alla fall att den är helt underbar.



Priser

Skinz Heliumkit	24,995:-
Skinz framvagn inkl Evol R dämpare	25,900:-
Stötdämpare boggie	13,995:-
Skinz ARC	12,495:-
Skinz styre Rasmussen Titan	3795:-
Dödmansgrepp	695:-
Kort bromsgrepp	2795:-
Munster fingergas	2495:-
Deletakit Speedwerx	2995:-
Fotsteg AC	6995:-
Dyna Skinz	5695:-
Ledlyse fram	800:-
Ljuddämpare Hush-Box extra tyst	Ring för pris

Skinz lyftbåge bak	2795:-
Handtag	375:-
Handtagsvärmare	1000:-
Skinz BeltDrive	9995:-
Totalt pris för att vara fränast är	117815:-

Fyndet



Det går fortfarande att göra riktiga ladufynd då det gäller snöskotrar.

Text: Björn Bild: Fjollträsk

Det gäller att vara på hugget då man hör historier om maskiner som står och samlar damm någonstans i nåt uthus.

Jag har insett att det är lättare att göra riktiga snöskoterfynd i södra Sverige då det gäller veteranare. Detta på grund av att snötillgången är varierande och det är lätt att en skoter till slut glöms bort av sin brukare och därför endast bara har några mil på mätaren när någon väl städar fram dom.

Rickard Gerdlöf som inte bara är den drivande kraften bakom Team Fjollträsk som av namnet att döma håller till i stockholmsområdet, har näsa för att leta fram riktigt fina veteranaskotrar i sitt närområde. Hans senaste fynd i form av en extremt fin Ockelbo 300 som är köpt ny på Norrtälje järnhandel hösten 1969, med rullgas, är inreggad 1970. Denna pärla har haft en pedantisk brukare sen den var ny. Brukaren som nu tyvärr gått bort, efterlämnade denna Ockelbo till

sin bror som inte kört maskinen eller använt den.

Lite rengöring

Maskinen som är i helt orört originalskick och i mint condition har en tillhörande hemmagjord pulka som tillverkades 1974 av ägaren och är klädd i mahogny. Både maskinen och pulkan är behandlade med kokad rå linolja vilket har bevarat dessa som i en tidskapsel från det sköna sjuttioalet.

Det snart femtio år gamla originalkvittot finns kvar och den här pärlan går som om den vore helt ny efter lite handpåläggning. När Rickard fick hem den här maskinen så fanns det lite rost i förgasaren. Tanken hade också den sin beskärda del av detta bruna hemska ämne i sig vilket Rickard snabbt rådde bot på. Lacknafta och grus hälldes i tanken innan han skakade den rejält i en mindre evighet. Drygt en deciliter rost kom ut och proceduren upprepades

några gånger innan tanken blev ren. Nu spinner den som en katt och fungerar klanderfritt igen. Naturligtvis firade Rickard sitt köp med att hänga på Ockelbos snöskoterklubb på deras årliga veteranadag där Rickards 300 en gång i tiden började sitt liv.

Ockelbo veteranadagen i Ockelbo

Helgen och den 24 februari kom äntligen och det var dags att åka till Ockelbo. Just denna helg krockade med en del andra evenemang och det kom runt 20 ekipage på träffen. Hälften av skotrarna var oreanga såklart och färdan bar av mot en grillplats belägen vid Ockelbo-fabrikens testbana. Här testade man maskiner och drog slädar en gång i tiden, men just denna helg kåkade man korv och umgicks med den färdigutvecklade produkten i centrum. Rickards dotter Frida på fem år hängde tappert med men somnade till slut i den

medföljande pulkan. Rickard ger träffen full pott då dagen var perfekt eftersom han lärde känna lite nytt folk i Ockelbo skoterklubb. En uppmaning är att ni har koll på nästa år och den återkommande träffen.



Vad passar bättre än att starta vid Ockelbo Gummiservice.



Har man en far med en udda böjelse i form av en osund kärlek till veteranströkar så kan det ibland bli för mycket och man somnar helt enkelt.



Den årliga veteranträffen i Ockelbo drar en skara udda Ockelboister som inte skäms för att leva ut sin udda hobby.



Vad sägs om en egenbyggd pulka å la 70-tal i original nyskick. Snacka om fynd.



Man umgås bäst ute i friska luften och visst är det väl ändå lite trevligt att åka snökoter.



Efter en rejäl rengöring av tank och förgasare så hoppade den gamla krigaren igång och går idag som en helt ny maskin.

Joffes Röda



Joffe lever skoter och söker ofta efter den bästa snön kombinerat med den bästa åkningen runt om i landet. Säsongens bygge är en Polaris Pro RMK 800 155" -18 maskin som helt klart sticker ut i mängden, med dekalkitet och kläderna i samma färg så han fått till en riktigt grym kombination.

Av: Mattias Klockar Foto: SweTown, Erik Bergström och Johanna Wessling

Joffes egentliga namn är John, men tror jag knappast någon vet det förutom morsan och farsan. Så bäst trivs han som Joffe. Lite tjurig, blyg i fel sällskap och med ett fruktansvärt dåligt tålmod enligt vissa. Är född och uppvuxen i en liten by mitt i Norge. Byn ligger ungefär tio minuter från närmsta fjäll som alltid varit snösäkert. Där åkte de skoter under uppväxten så fort de fick

"låna" skoter hemma, eller blev så gamla att de kunde köpa egna maskiner. Men allt detta var och är tyvärr fortfarande inte lagligt i Norge. Dock hände detta för så länge sen att man nu inte kan få nått straff för det. Så när skotersuget blev för stort så var det dags att göra något åt det.

Joffe berättar att lösningen blev att hitta svensk flickvän och flytta till Sverige

för att göra det han gillar mest, nämligen köra och leva skoter.

Lång säsong

Skämt åsido, så berättar Joffe att han har haft en jäkla tur att hitta en tjej som nästan till 100% tillåter att han får göra som han vill när det gäller hans livsstil. Detta beror säkert också på att hon är minst lika passionerad och skotertokig.

Och det gör ju inget att hon är rätt dukig på att åka skoter hon också. Nu bor Joffe på Frösön i Östersund. Staden är inte bara en mysig stad, det är ett rätt bra utgångsläge för att åka på vinterns alla resor. Joffe provar alltid att söka efter den bästa snön kombinerat med den bästa åkningen runt om i landet. Ungefär 80 dagar får han ihop under en säsong, oftast i någon rolig och utmanande ravin

Joffe får ihop ungefär 80 åkdagar under en säsong



som är hans absoluta favoritåkning eller i någon krävande skogsterräng.

Sen behöver det inte alltid vara så himla utmanande körning heller för att det fortfarande ska vara det roligaste man gör, berättar Joffe.

Lever skoter

När Joffe inte är på resande fot till eller på väg hem från fjällen, så hittar ni honom på Polaris i Strömsund, Strandbergets Motor & Fritid.

Med andra ord, det går i skoter 364,5 dagar om året. Ända undantaget är på julafton. Dock brukar det bli en skotertidning på soffan efter julmiddagen, så vi kan väl avrunda till 365 dagar ändå, berättar Joffe.

Redan medans säsongen fortfarande är igång, börjar han alltid planera nästa säsongens bygge. Det har han gjort i några års tid nu, då det oftast tar längre tid än vad man tror.

2019 bygget ligger redan halvfärdigt på ritbordet. Kommer förhoppningsvis att bli en minst lika grym maskin åkmässigt, (som är det viktigaste) och designmässigt som årets maskin, berättar Joffe.

Personlig touch

Vidare tycker Joffe att de nya skotrarna som kommer från fabrik räcker väl och länge för de flesta här i Skandinavien. Men det är det ju alltid roligt att ha nått som ingen annan har, så för Joffes del blir det lite custom som gäller.

Sen har han också haft hjälp från SweTown de senaste säsongerna med att designa riktigt grymma och one of a kind wraps. Årets wrap som förövrigt matchar Joffes pulverlack från Lack Expert AB i Umeå och hans Jethwear kläder läskigt bra. Det är nog den designen som har tagit längst tid för dom att sätta på en maskin, berättar Joffe.

SweTown gjorde en tvålagars wrap med ett carbon- och ett neonmaterial. Några fält har hel dekor under med skuren dekor uppepå. Sen är det andra fält med skuren dekor under. Svårt att förklara bra, men hur fränt som helst berättar Joffe.

Men nya maskinen har utbytt Helix, vikter, fjädrar, Bikeman y-rör, Bikeman pipa och Bullydog. Så den rör på sig, jag vägrar sätta ditt en slutburk, berättar Joffe.

Drömresan

I början av januari åkte Joffe över till Kanada i tre och en halv vecka för att uppfylla en dröm han har haft länge. Att nämligen åka skoter i och omkring Re-

Joffes bygge sticker helt klart sticker ut i mängden, med dekalkitet och kläderna i samma färg så han fått till en riktigt grym kombination.



Spec lista Polaris Pro RMK 800 155" -18

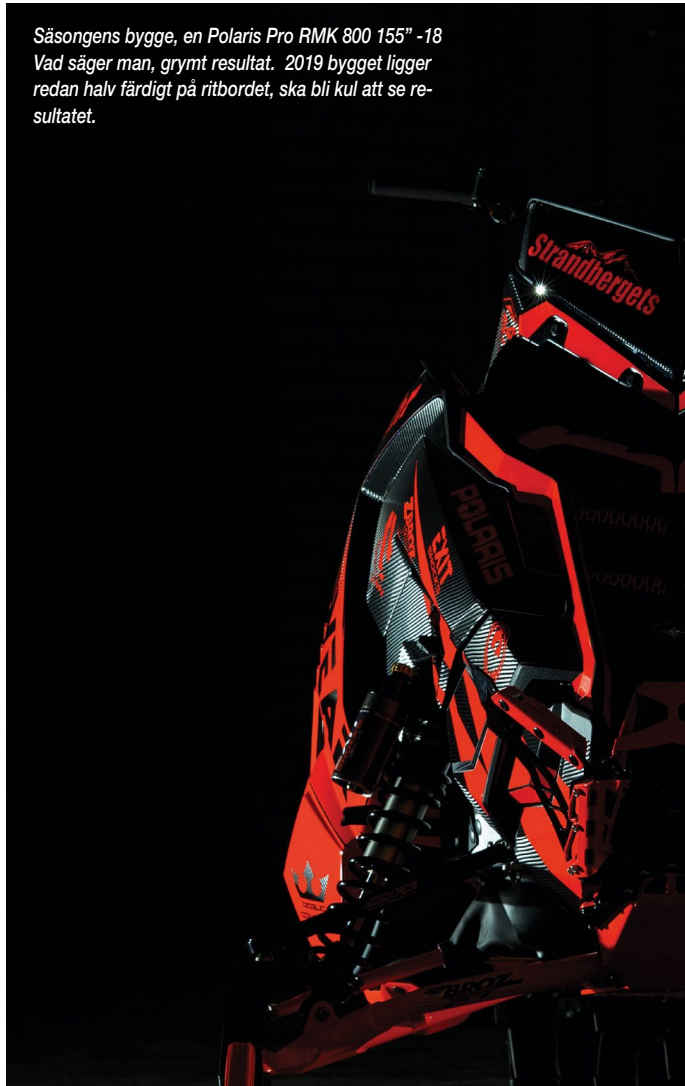
- Custom dyna, tillverkad utifrån en original dyna, sen klädd i ett omgjord RSi överdrag och ett original Polaris överdrag.
- Kortat backcountry RSi-styre, 1,75" styrhögare från XLimit, 4,75" högt sammanlagt.
- Racewerx frontbåge. Fanns åtta stycken i världen när Joffe fick tag på en, ska vara den enda utanför USA/Kanada.
- Custom bakbåge (chassi förstärkning) från Rogue Concepts, 179cm lång. Finns bara en.
- SLP Powder Pro Skidor.
- OFT Racing nödstopp.
- Zbroz 36" Cromoly/Billet framvagn.
- Zbroz Billet spindle kit.
- Exit X1 framdämpare.
- Exit X1 centerdämpare.
- Exit X2 bakdämpare.
- Skinz headlight delete kit.
- MTNTK blowhole, med ventiler på båda sidorna.
- Original serie 6 mattan just nu, kommer en annan matta senare på säsongen.
- Helix, vikter, fjädrar och mera luft in i luftboxen.
- Bikeman pipa, y-rör och Bullydog databox.
- SweTown 2lags skuren wrap i "carbon".
- Skinz bromshandtag.
- En massa pulverlackade delar från Lackexperten Umeå.
- Egentillverkade block off plates i fotholkarna.
- Egentillverkad hållare för nödstopp, back och stoppknapp.
- Alu boggihjul & vändhjul från Xlimit.



Joffe provar alltid att söka efter den bästa snön kombinerat med den bästa åkningen runt om i landet.



Säsongens bygge, en Polaris Pro RMK 800 155" -18
 Vad säger man, grymt resultat. 2019 bygget ligger
 redan halv färdigt på ritbordet, ska bli kul att se re-
 sultatet.



velstoke, BC. En grym upplevelse alla
 friåkningsfantaster skulle göra minst en
 gång i livet, berättar Joffe.

Han köpte en ny Polaris Pro RMK 800
 i låda i Edmonton som han fick transpor-
 terad ner till Full Speed Rentals i Re-
 velstoke. Sen var det bara att montera
 ihop och sätta Joffes personliga prägel
 på den också. Joffe är jättetacksam än
 en gång över sina sponsorer som ställde
 upp med grejer till ytterligare en maskin
 och till Full Speed Rentals för lån av
 varm lokal och verktyg.

INSTAGRAM: joff_e

- Sponsorer:**
- Bihl*
 - MBS*
 - Xlimit*
 - MTNTK*
 - Dragon*
 - Jethwear*
 - SweTown*
 - Klingheim*
 - Zbroz racing*
 - Mr Turbotech*
 - Lack Experten*
 - Rogue Concepts*
 - Superclamp Sverige*
 - Backcountry Access*
 - Strandbergs Motor & Fritids*



Joffe håller sig inte bara i Sverige! Emellanåt ser
 han till att göra Kanada osäkert!



SnowRider Hillcross 2018 14 April.

Nu jäklar är det dags igen för alla baktävlingars 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 baktävlingarnas baktävling!

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 att 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. Vårdshuset 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.

Vi kommer att köra dessa klasser under dagen och anmälan är nu öppen på www.snowrider.se

- Amatör Dam**
- Amatör Herr**
- Proffs Dam**
- Proffs Herr**
- Lilla Veteran**
- Stora Veteran**
- Veteran Unlimited**
- Turbo**
- Bredband**



SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

Har du funderingar? info@billetx.se

TUNING FORK

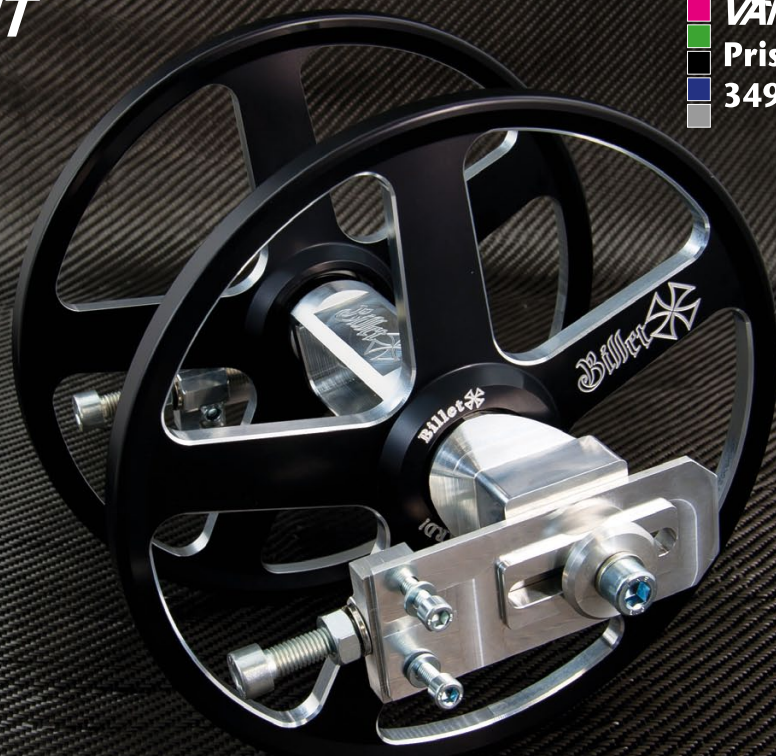


TURBINE



TURBINE 3D BLACK

BLACK OUT



 VANDHJULKIT
 Pris från:
 3495:-



VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE:

**VI SÖKER
ÅTERFÖRSÄLJARE
ÖVER HELA
LANDET.**

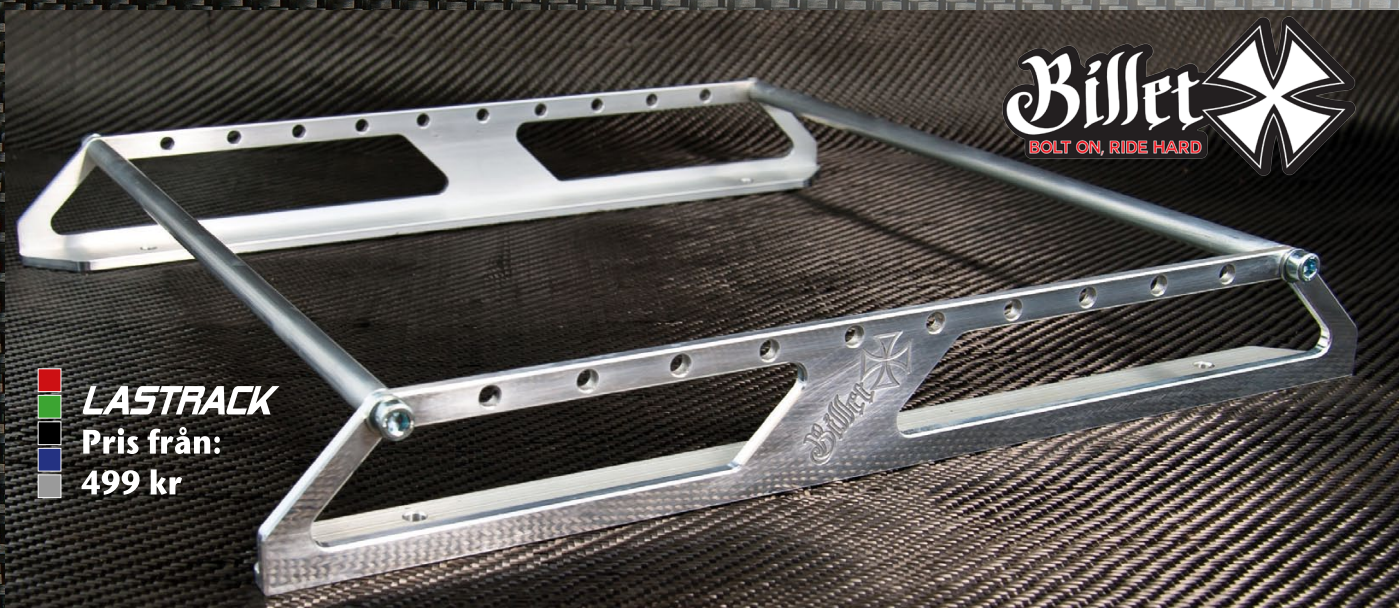
CUBIC AB
YNGVESSONS MASKIN AB
A-I SKOTERSERVICE
AUTO BLÅ AB
IGNITION AB
MUD AND SNOW AB
BIKETOWN
MATS SKÖTER AB
MOTOR NORGE AS
HARALDS BÅTAR
HANS ERIKSSON I FRÖVI AB
NORTHBIKE

MORA
STORUMAN
ALFTA
LYCKSELE
GÄLLIVARE
MORA
FALUN
FÖLLINGE
NORGE, ALTA
BORLÄNGE
FRÖVI
SUNDSVALL



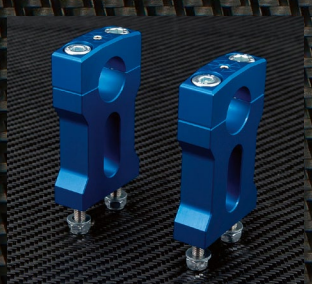
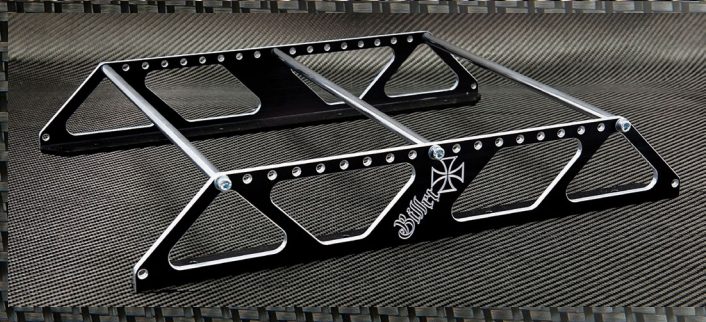
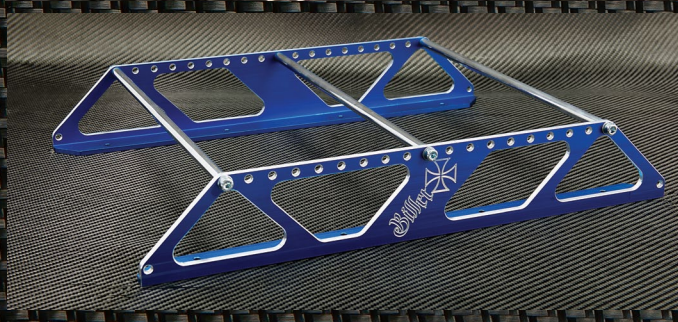
HANDTAGSSKYDD

Pris från:
695 kr



LASTRACK

Pris från:
499 kr



STYRHÖJARE

Pris från:
599 kr



Scott 550

Att välja rätt hjälm är faktiskt någonting du ska lägga lite extra tid på.



När du väljer hjälm så ska du alltid se till att du har dina glasögon med dig, eller köpa nya samtidigt eftersom de båda måste passa bra ihop.

Vi fick tillfället att ta med en ny Scott 550 till årets SnowShoot för att där kunna klämma lite extra på den. Nytt för denna hjälm är att den har två säkerhetssystem i och med Vips och Conehead som ska skydda vid rotationsskador och fördela själva smällen vid direktvåld. Det hela känns påkostat men drar upp vikten litegrann på den här hjälmen. Nu ska man inte stirra sig blind på vikten, men i alla fall ha detta i åtanke då den väger över 1,5 kilo.

Priset på 2499 spänn är dock mycket bra då vi tycker att det här helt klart är en högkvalitativ hjälm.

550

Man saluför den här hjälmen som "den mest ventilerade hjälmen på marknaden" vilket jag kan hålla med om. Det fullkomligt blåser om skallen när man använder den vilket inte alltid passar för snöskoteråkning. Framför allt inte i

februari. Det följer med ett vinterkit som blockerar hålen effektivt och jag skulle nog montera detta kit för de längre turerna. Men ska du åka avancerat i skogen så skulle jag bara dra på mig en bandana under transportsträckorna eftersom jag verkligen gillade ventilationen under lössnöåkningen. Det osade inte lika mycket varmluft ut ur hjälmen vilket sparade glasögonen för imma. Hjälmen sitter bra på huvudet och jag reagerade inte direkt över vikten. Kanske man börjar få nackmuskler på gamla dar?

Jag ger hjälmen 7 poäng av 10 möjliga och det får ni betrakta som riktigt bra av en hjälm i den här prisklassen. Skulle jag rekommendera er att köpa den här hjälmen. Ja helt klart. Ska ni ha en bättre så får ni kliva upp rejält i prisklass.

Scott 550 kostar cirka 2499 spänn och känns som ett bra köp då den är robust och sitter bra på huvudet. Vikten på över 1,5 kilo är dock ett litet minus.



Här har du en hjälm som har det där lilla extra när det gäller att skydda det som är innanför. Scott 550 har två skyddssystem i och med Vips och Conehead som ska skydda vid rotationsskador och fördela själva smällen vid direktvåld.



- Vandrårhemmet som rymmer 60 bäddar.
 - Hjelpension eller självhushåll.
 - Ska ni hitta på något med firman?
 - Är ni ett kompisgäng som vill hitta på något kul?
 - Möhippa på gång?
 - Kontakta oss så ordnar vi ett paket som passar just er!
- www.lagergarden.se



Lofsdalens Lägergård



Åsarna Skoterservice

POLARIS

www.asarnaskoterservice.se
Tel: 0687-303 75

- Servar och reparerar alla märken
- Tillbehör • Reservdelar
- Nya & begagnade skotrar, fyrhjulingar

Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

WESTBERGA
The Original

SHOP THE FULL COLLECTION AT
WESTBERGA.COM

hanseriksson.se
Alltid stort lager av nya och begagnade skotrar

ski-doo

LYNX

POLARIS

JETWEAR
FOX
KTM

Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se

Kläder & Tillbehör
Reservdelar & Service

HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT

BLIXTENS
RACING

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

YAMAHA

VÄLKOMMEN
TILL VÅRAN
NYRENOVERADE
BUTIK!

- SKOTER & ATV
- SERVICE
- DÄCKVERKSTAD
- BILGLAS

WWW.DACKOCHMASKIN.SE

VILHELMINA
DÄCK & MASKIN

VILHELMINA TEL: 0940-10240

FXR

FXR Scott fotokromatiska skoterglasögon 999,-

Välfylld shop för skoterälskare

www.hecamc.se

HECA, Marinv. 2 Sundsvall
www.hecamc.se

HECA
MC · SKOTER · MOPED · CROSS · ATV

Boondocker by Chris – 2018 edition



Text: Rick Stonemountain Bild: Chris Bridgeman

Christian Broman är en glad finne numera hemmahörande i Nol utanför Göteborg (vilket för övrigt lett till en fantastiskt trevlig dialekt). I skotersammanhang är han mer känd för sina fräna Boondockerbyggen under alias "Boondocker by Chris" och nu är 2018 års upplaga här.

Hur det började

Christian, eller Chris som vi hädanefter kommer att kalla honom, fick upp skoterintresset när han som liten parvel såg sin morbror glida omkring på sin för den tiden potentia Yamaha ET340. Självt fick han dock, i laglydig mening, vänta till 16-årsdagen innan det blev en egen maskin. En trasig Ski-Doo Elan inhandlades som snabbt gjordes körduglig hemma i familjens garage. Några skoterbyten senare hamnade så en sliten Yamaha Phazer på gården. Phazern fixades även den men fick också en rejäl makeover

med bland annat breddad framvagn, trimmad motor, Öhlinsstötdämpare och egna dekal. Det var i den här processen som det gick upp för Chris hur kul, och tidskrävande, det faktiskt kan vara att "modda" en snöskoter efter sitt eget tycke. 1999 flyttade Chris till Göteborg och i samband med det fick skoterintresset ett uppehåll. Men i samband med att husvagnen placerades på säsongplats i Säfsen 2007 kom möjligheten att återuppta skoteråkandet. Efter att en kompis lett in Chris på lössnöåkning köptes en Yamaha Phazer MTX. Chris var inte nöjd med hur den fungerade i snön och likt tidigare revs skotern och byggdes om för både bättre funktion och utseende. Chris noggrannhet kring detaljer syntes väl och MTX:en blev som en helt annan maskin. Allt dokumenterades på diverse internetforum och han började få ett känt namn i skoterkretsar. 2013 var Chris på ett skoterevent i Tännaldalen i västra Här-

jedalen. Lynx med lokala handlare var på plats och visade då bland annat upp sin nya Boondocker. Chris fattade tycke för maskinen men såg också att det fanns utvecklingspotential. Efter en stunds diskussioner blev det också bestämt att den första "Boondocker by Chris" skulle byggas i samarbete med BRP och på den vägen är det. Vi har fått sett en ny version av Boondockerbyggen varannan säsong sedan dess med uppdateringar på den befintliga däremellan.

Boondocker by Chris - 2018

Inför årets säsong lyckades Chris genom sitt samarbete med Ljungbergs Motor AB och Lynx/BRP få tag i en av de Lynx Boondocker DS 3900 med Radienchassie som under våren åkt land och rike runt som demomaskin. Skotern plockades blixtnabbt ner i molekyler för att kunna börja modifieras. Chris är som vi redan sagt extremt noggrann och han

designar och ritat i stort sett alla tillbehör själv. Varför till exempel köpa original LinQ-fästen när man kan tillverka egna som är fränare? Svaret är busenkelt för Chris. Det är inte bara designen det läggs tid på utan också själva utförandet av delarna. Så pass mycket tid att det faktiskt är svårt att se vad som är gjort från fabrik och vad som är eftermonterat. Så vad har Radien-Boondockern då utsatts för i sin förvandling? Allt som allt har det gett en välbyggd, välfungerande och snygg maskin som sticker ut. Detaljnivån är som sagt mycket hög och det finns en tanke bakom varje detalj. Efter i runda slängar 500 arbetstimmar gör vi en lång historia kort och stolpar här upp en sammanfattning:

- hela chassiet pulverlackat blanksvart
- egentillverkade fotsteg
- egentillverkad båge både fram och bak

- egentillverkade skydd för luftfiltren
- egentillverkat skydd för bromsskivan
- egentillverkade "minirutor"
- Öhlnsdämpare specialgjorda för Boondockern av Sven-Erik på Revelj Racing
- specialdyna från Hanngrens i Sundsvall
- wrap från Swetown
- orange kabelskydd ("snake skin") på kylarslangar och kablage
- egentillverkade LinQ-fästen i aluminium
- specialtillverkade boggiehjul från Xlimit.se
- 10"-vändhjul och offsetaxel från Xlimit.se
- styrlager i aluminium från modshop.se
- ledlampor i strålkastarna
- orange startsnöre och starthandtag från Cobra Pull Cord
- pulverlackad boggie i gråmetall med klarlack ovanpå
- modifierat variatorskydd för ökad remlivslängd
- orange skidkrokar från BRP

Fortsättning följer?

Hur ser fortsättningen ut då? För tillfället känner sig Chris ganska nöjd med maskinen och lägger nu tiden på att köra så mycket som möjligt på den. Den är trots allt inte byggd för att stå i en utställningsmonter utan för att användas. Till sommaren blir det antingen att uppdatera bygget, Chris jobbar också på att färdigställa en egen CNC-fräs för att kunna tillverka ännu fler specialdelar, eller att sälja den vidare. Flertalet intressenter har hört av sig angående det och i så fall kan det bli att satsa vidare på ett nytt bygge. Hur än det blir ser vi med spänning fram emot att få ta del av 2019 års upplaga från Nol. För att följa Chris byggen kan ni surfa in på hans facebookside, www.facebook.com/Lynx.Boondocker.By.Chris, samt kolla in hans instagram @chris6000.



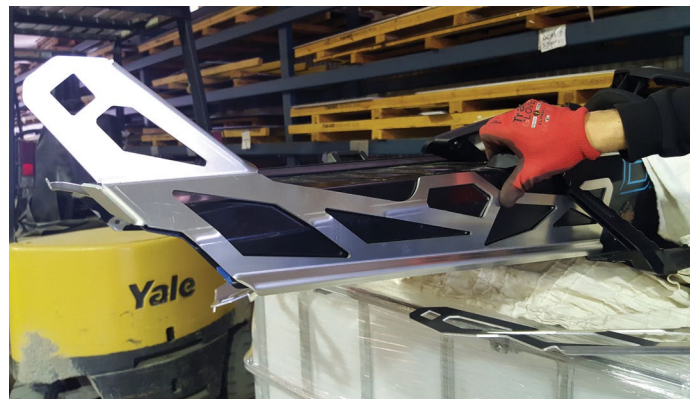
Nya fotsteg blev det också. Modifierade för bättre genomsläpp och bättre fotfäste.



Kylslangar och elkablage försågs med orange slangskydd av så kallad "snake skin"-modell.



När man river ner en maskin i molekyler är det viktigt att hålla koll på delarna. Ingen risk för att det blir en mutter över här inte.

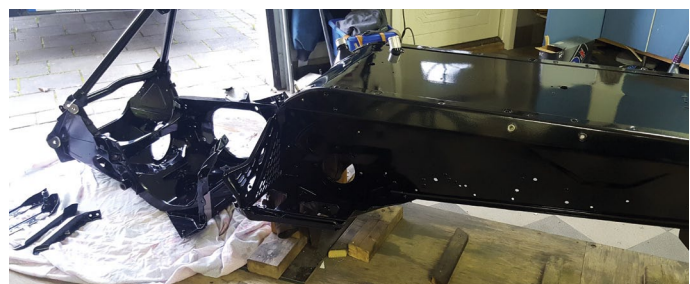


Nytt fäste till bågen bak under tillverkning.



Boggin försägs med bland annat stora biljetvändhjul.

Den egendesignade bromsvätskebehållaren inte bara håller bättre än original utan är också betydligt snyggare.



Hela chassiet pulverlackat och färdigt för återmontering.

Avslutningsvis vill Chris rikta ett varmt tack till följande:

- Andreas och Kevin på Ljungbergs Motor AB i Sveg
- Hasse på BRP Sweden
- Janne Tapio på Lynx Finland
- Peter och Janne på Combine
- Patrik på Pulverteknik i Kungälv
- Hans på Xlimit
- Peter på Halvarssons
- Lars för all hjälp med svetsning
- Patrik för hjälp med plåtbearbetning
- Killarna på Revelj Racing för hjälpen med Öhlinstötdämparna
- Magnus på Kvixphoto
- Mikael på Hanngrens Sadelmakeri för hjälpen med dynan
- och sist men inte minst min fru Mia som står ut med min tidskrävande hobby!

TÄVLINGSKALENDER

Bergsjö
Arjeplog



Boden
Sverige
Finland

Sveg
Idre

Storuman

**Water
CROSS 2018**

Kalix

JUNI

2 BOLLNÄS - SVERIGE CUP DELTÄVLING 1
22-23 SVEG - SVERIGE CUP DELTÄVLING 2
- ARJEPLOG - KVAL TILL SM
29 STORUMAN - SM-DELTÄVLING 1
30 BODEN - SM-DELTÄVLING 2
30 BACKE - SVERIGE CUP DELTÄVLING 3

AUG

4 SODANKYLÄ (FIN) - FIM EUROPEAN WATERCROSS CUP
4 STALON
4 BERGSJÖ
11 TERVOLA (FIN)

JULI

7 ARVIDSJAUR - SM-DELTÄVLING 3
7 KITTELÄ (FIN)
12 VENJAN
14 PITEÅ - SM-DELTÄVLING 4
14 ÅSELE - SVERIGE CUP DELTÄVLING 4
14 ROVANIEMI (FIN)
14 IDRE - DALA CUPEN
20 LILLHÄRDAL - SVERIGE CUP DELTÄVLING 5
21 KALIX - SM-DELTÄVLING 5
21-22 HAETTA (NÖR)
25 LYCKSELE - SM-FINAL
27 SANDSLÅN - SVERIGE CUP FINAL
28 IVALO (FIN)

**water
CROSS**

HÄR FINNER NI DEN PRELIMINÄRA TÄVLINGSKALENDERN FÖR DE
NORDISKA WATERCROSSSTÄVLINGARNA SOMMAREN 2018.
UPPDATERINGAR OCH ANMÄLNINGSINFO FINNS PÅ

WWW.RACEINFO.SE
WWW.FACEBOOK.COM/WATERCROSS.SE/
WWW.FACEBOOK.COM/GROUPS/468744229805862/



POLARIS

MATS Skoterfritid AB
Telefon 0660-713 40

Försäljning & service av
Polaris snöskoterar
och ATV

info@matsskogochfritid.se Telefon: 0660-71 340

www.matsskogochfritid.se

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

Klövsjö bensin & Service AB

LYNX can-am

Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning

www.lynxklovsjo.se

Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

SIMO - 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.yngvessonmaskin.se

SALAB



POLARIS
KilKinn EXTE CFMOTO

www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

SNOW-RAIL SYSTEM



Systemet för dig som vill skydda ditt flak och underlätta lastningen av din skoter!

Passar både släpvagn med eller utan tipp samt till pickups!

Läs mer och beställ på:
www.snowrail.se

motor & fritid
i urvalen

LYNX ski-doo can-am

0684-294 50
motorfritid.com

LYNX YAMAHA ATV

Försäljning
Service
Reservdelar
Tillbehör

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

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



ATV SKOTER

TILLBEHÖR & VERKSTAD
POLARIS

www.gronfjall.com

Porten till äventyret!

Grönfjälle
1966

STUGOR & RUM fr.150kr
Kiosk, Bastu, Badtunna, Jakt & Fiskekort,
Pub, Skoter och Slädugyrning

Bokning och Information 0940-87019

LINSELL
SKOTER & MOTOR

ski-doo

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

PI 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 • Avgasutlug

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!

Lösnökälke 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™

Allt från tillbehör till reservdelar

ATV S MC & ATV

SUZUKI

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

LYNX 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

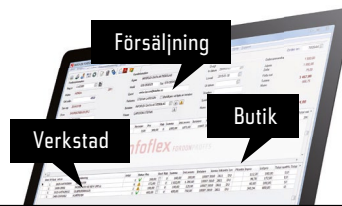
POLARIS
www.abris.se



Skoterhandlare, se hit!

Effektivisera verkstad och försäljning i butik med INFOFLEX FORDON.

08-792 64 60 | info@infoflex.se | www.infoflex.se



Affärssystem för fordonbranschen

infoflex

composit-tracks.com

2 och 3 VÄRKS ORIGINAL ET
Svensk tillverkade
Isrivare
www.tr-skoteromek.se

Kompletta isrivarsatser till
Yamaha, Ski-Doo, Lynx & Arctic Cat.

TR SKOTER & MEK AB
support@tr-skoteromek.se

För extramaterial följ snowrider

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!

**Nästa nummer
i butik
September 2018**



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

12 nummer 2 år
Inom Sverige 635:-
Utanför Sverige (inom nordn) 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: _____

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.

Beställningen går även att göra på www.snowrider.se

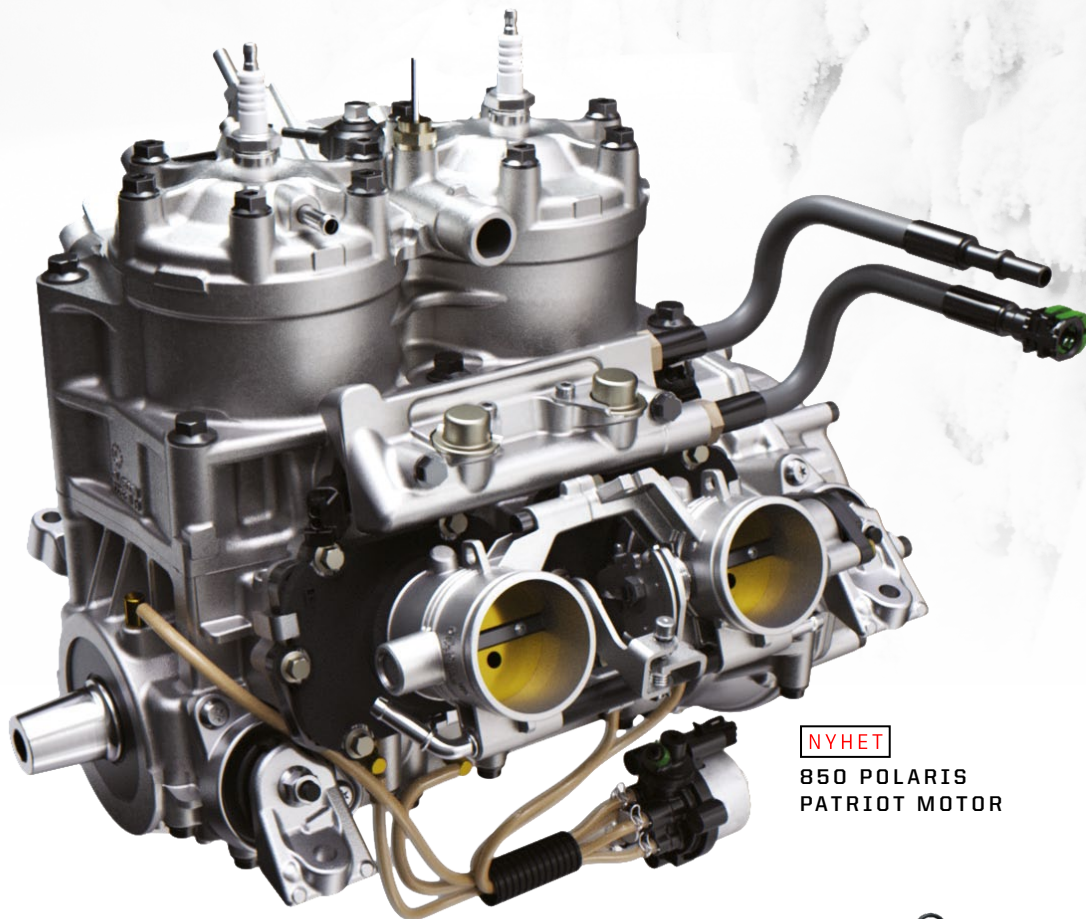
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige preen@snowrider.se

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA



CHALLENGE
ACCEPTED

NÄR 850 ÄR BÄTTRE ÄN 850



NYHET

850 POLARIS
PATRIOT MOTOR

POLARIS MEST KRAFTFULLA NÅGONSIN...

- 9% mer effekt än 800 H.O. motorn.
- Nya cylindrar och topplock, optimerade för effektiv kylning.
- Förbättrat kylsystem med integrerad termostat i expansionskärlet.
- Ny sensorteknologi.

Kontakta närmaste Polaris återförsäljare för mer info.



850 SKS 146

