Nummer 2 18/19 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

HYBRIDER OCH KÖRINTRYCK 2019

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 2 18/19

SnowRider betydligt roligare än digerdöden.

Hur sliten är en 500-mils 800:a?

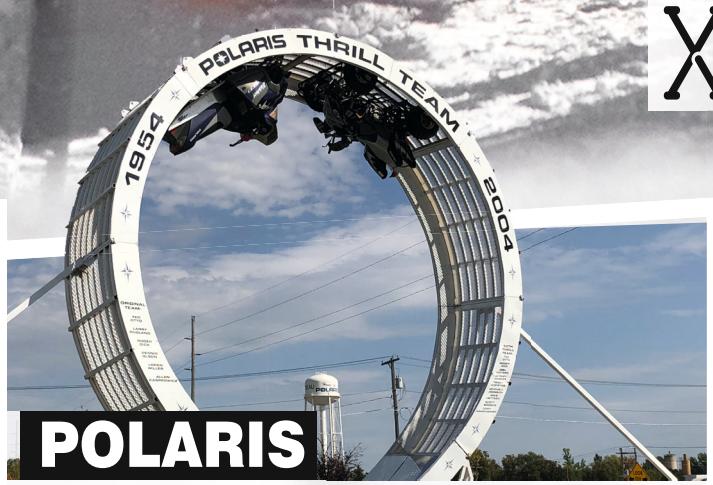
ALLT OM HAYDAYS

Klädguiden 2019

ÅRETS PROJEKT

ÅTERUPPLIVNINGEN DEL 2

XX Freerider



POLARIS

EXPERIENCE CENTER

Goes Canada

TIDSAM 0518-02
RETURVECKA 49

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 2
2018/19

Nummer: 2 18/19 Årgång: 22
Foto omslag: BRP
Utgivning nr 3 18/19 : 4 december
Annonsstopp: 31 oktober

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

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

Modern media:
Mattias Klockar
klockar@snowrider.se

Fasta medarbetare:
Alf Groomer Sundström
Daniel Roland Orevi

SNOWRIDER Magazine

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

Adress:
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

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

Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144

Miljömärkt
4041 0820
Trycksak

Skoterns dag

Skoterns dag är i antågande och jag upplever den här dagen som mer eller mindre magisk eftersom det lockar ut en massa människor till våra handlare. Den här dagen är början på vintern, men också ett slags avslut på sommaren. Man har lagom till skoterns dag kanske plockat in utemöbler, studsmattan, gräsklipparen och istället börjat snegla på snöslungan och naturligtvis också snöskotern. Det är nu man kanske också tittar över de eventuella klädbehoven inför den kommande vintern vilket passar bra då många handlare säljer ut fjolårskläderna till förmånliga priser den här dagen. Man kan fynda, träffa människor, ta en sista tur med raggarbilen innan vintern eller helt enkelt ha en riktigt jäkla rolig fest med polarna. Det sistnämnda är snarare ett måste i Mora där jag bor eftersom alla i hela Dalarna verkar sikta in sig på vår lilla by när det gäller att delta i världsmästerskapen i dyngrak. Detta kan uppfattas som ett störningsmoment för en del som kanske har ungarna med sig vilket får mig att uppmana er alla som tänkt sänka en öl eller två under Skoternsdag att ta det lite lugnt under de ljusa timmarna. Framförallt hos handlarna som kanske vill fokusera på kunder som det går att ha en konversation med. Ta en öl, ha kul och bete er som folk, så blir alla glada och nöjda.

Miljövänlig skoteråkning

Är det bara jag som funderar över hur framtidens snöskotrar kommer att se ut? Vad kommer de drivas av? Bensin, el, biobränsle eller något helt annat? Jag funderar verkligen över detta och vill tro att fabrikanterna har koll på detta och att man har färdiga handlingsplaner för alla slags tänkbara framtida scenarion. Personligen tror jag att förbränningsmotorn kommer att vara kvar för fordon som snöskoter, ATV och MC ett bra tag framöver. Mig personligen gör det ingenting om man skulle trolla fram ett elektriskt framdrivningssystem som matchar dagens två- och fyrtaktare, men inser samtidigt att utvecklingen inte hunnit så långt fram. Än! Jag är förutom skoter och motorcykelåkare också bilintresserad. Vi har några sport- och raggarbilar i familjen och då det gäller vår Chevelle-cab så skulle jag inte alls vara främmande för att ha en elmotor under huven. Det finns idag färdiga kit för att stoppa in i diverse bilar med bibehållen växellåda. Vad i hela friden tänker du. Vilken raggare kan tänka sig en elmotor i sin amerikanare? När det gäller att glida runt på en cruising så spelar det mig faktiskt ingen roll och jag tror att de flesta kan tänka sig en tyst snöskoter så länge man inte gör avkall på prestanda, vikt och antalet mil man kommer på en laddning. Men om ingen drar fram en kanin ur hatten inom de närmaste åren så lutar det snarare åt att våra älsklingsmaskiner kommer att gå på ett miljövänligt brännbart bränsle i framtiden.

Testa snöskotrar

Vi har fått en hel del mail angående att ni saknar riktiga tester av 2019 års maskiner redan nu. Ibland känns det lite som om vi ligger lite i otakt och jag måste bara förklara hur vi jobbar. På vårkanten så åker alla världens skotermedier på den årliga SnowShooten där vi får ta del av kommande års nyheter. Där kör vi i vissa fall rena rama prototyper som vi får känna på några minuter per maskin. Vi får skriva på en lunta med papper där vi förbinder oss att vi ska behandla maskinerna snällt och lämna tillbaka dom hela. Några som helst jämförande tester får vi inte göra eftersom maskiner oftast inte har fabriksspecifikationer vilket gör en sån "test" helt orelevant. Vi ska mest känna på dom och fota dem så att ni i slutändan ska få ett hum om vad ni har att förvänta er till kommande säsong. Att testa ett gäng maskiner mot varandra gör man inte på någon timme, framför allt inte om vissa av maskinerna inte alls vid tillfället är av samma specifikation som när du i slutändan får maskinen.
Ta alltså artiklar från skotermedier som utger sig för att kunna presentera "tester" på de nya maskinerna redan nu, med en nypa salt eftersom de helt enkelt inte är korrekta och sanningsenliga. Vi på SnowRider kommer att testa alla årets hetaste maskiner mot varandra så snart vi har möjlighet att få tag på maskiner och snö för detta. Någonting som vi gärna redan hade gjort i våras, men helt enkelt inte har möjlighet till av förklarad anledning. Så jobbar vi.

Prenumerera mera

Tidningen SnowRider fyller i år 22 år. Skoterbranschen går som tåget oavsett världsläget och vi säljer lika mycket tidningar nu som när vi en gång i tiden började i slutet av nittiotalet. Då fanns det några snöskotertidningar och ett nyvaket internet som inte ännu hade nått ut till gemene man. Ville man veta någonting om snöskotrar så läste man tidningar. Idag så har internet vaknat och det finns massor av olika kanaler för att mätta sitt behov. Vi har alltid varit i framkant då det gäller de flesta medier men har sedan länge slutat med digitala tidningar och längre reportage på vår hemsida då vi märkt att ingen vill läsa längre texter på en skärm. Rörliga bilder däremot är populärt och SnowRider TV fullkomligt regerar då det gäller att nå ut till tittare med över en halv miljon visningar på våra program under förra vintern. Vi tackar för det och kommer att tillsammans med TV-programmet fortsätta med vår pappersupplaga så länge försäljningssiffrorna fortsätter vara på samma nivåer som nu. Jag skulle däremot uppmana er lösnummerköpare därute att istället ta en prenumeration eftersom det gynnar oss betydligt mer. Du blir en sån där prenumerant genom att gå in på www.snowrider.se. Som prenumerant får du tidningen tidigare, billigare samtidigt som du denna säsong också kommer få ta del av en del erbjudanden som bara våra prenumeranter får.

2019 Yamaha Sidewinder B-TX LE 153

Sidewinder B-TX LE 153 är en av de mest sålda modellerna i segmentet crossover.

Vill du säkra din skoter till vintern är det dags att beställa nu. Fram t.o.m. 15 november får du dessutom 4000:- i snowcash. Kontakta din återförsäljare för mer information.

YAMAHA WARRANTY 2 years · YAMALUBE · svedea · ecster

www.yamaha-motor.se

YAMAHA Revs Your Heart

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

CanonBallRun 2019

26 Januari -19

DALARNA MORA VIKA

Mer info på sid 50

SnowRider Weekend

alltid v 5

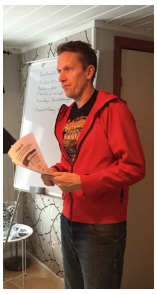
Bokas på Lofsdalens lägergård

LOFSDALEN

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

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



SNOWRIDER TV Magazine

Fredagen den 26 oktober drar vi igång SnowRider TV säsong nummer 2. Följ oss på Facebook, Youtube och Instagram så du inte missar något!

INNEHÅLL 2 2018/19

2. Ledare
8. Kåseri
10. Hybrid körintryck 2019
20. Polaris Museum
26. Nytt & Not
30. Återupplivningen del 2
33. Sidostöd
34. Glacier House
38. Klädpresentationen 2019
42. HayDays
50. CBR Anmälan öppen
52. Vi river en 500 mila 800:a
58 XX Freeriders

ENGINEERED TO RIDE DRY

BRAND-NEW RIPSA

We built the RIPSA from the chassis of our State of the Art Lochsa one-piece to offer similar performance characteristics with a focus on mobility. Our laminated GORE-TEX® Performance Shell is highly breathable and durable with great ventilation. The RIPSA one-piece will keep you riding all day through the deepest powder in comfort and confidence.

MSRP
SEK 7500

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY
GORE-TEX

WOMEN-SPECIFIC COLORWAY

KLIM BACKCOUNTRY TEAM OFFICIAL MEMBER
DAN ADAMS

#KLIMLIFE

KLIM.COM

Klim

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

ULTIMATA RYGGSÄCKEN FÖR SKOTERÅKNING!

SLEDSTORE RESERVERAR SIG FÖR EVENTUELLA PRISFÖRÄNDRINGAR, FEL SKRIVNINGAR SAMT UTSÅLDA VAROR SOM VISAS I ANNONSEN.

Laponia är en rejäl och stilren ryggsäck som vi själva tagit fram. För att hållas på plats oavsett hur mycket det hoppar och studsar, har den försetts med både höft- och bröstbälte. Eftersom man oftast vill ha med sig en del prylar på skoterturen har den utrustats med ett flertal olika fickor och fack, som hjälper dig hålla ordning på grejorna. Det slitstarka tyget är både rejält och vattenavvisande.
Pricken över i: et sätts med de fantastiskt snygga metallspännena, i kombination med det vajerförstärkta bärhandtaget.

~~799KR~~

399KR

sledstore

FÖLJ OSS SLEDSTORE.SE

sledstore sledstore

TRUSTED SHOPS GUARANTEE

TRUSTPILOT

FRAKTFRIT T ÖVER 1000 KR

60 DAGARS ÖPPET KÖP

LÄGSTA PRISGARANTI

GRATIS STORLEKSBYTEN

KÅSERI

Skoteråkaren

Det finns massor av olika sorters skoteråkare och det är inte alltid man riktigt vet vem man är, så det är väl dags att vi en gång för alla reder ut vad det finns att välja mellan.

Tekniknörden

En av de mer fascinerande skoteråkarna är det som alltid i alla lägen vet allting om alla skotrar. Mått, vikt, prestanda, fördelar och nackdelar. Ni har väl alla sett Sällskapsresan och därmed också bekantat er med Ole Bramserud som alltid i alla lägen har det nyaste av det senaste. Tekniknörden har alltid den senaste modularhjälmen med uppvärmt visir, bluetooth och stereo. Han har inte bara köpt den senaste GPS:en utan kan den dessutom helt utantill och har i förväg lagt in alla slags kartor, färdvägar och utflyktsmål. Han bär alltid Goretex, underställ som är godkänt för rymdresor och en fickkniv med 100 olika verktyg från Leatherman. Slävagnen har alltid någon finurlig lösning där allting har sin plats och ingenting är lämnat åt slumpen. Han sitter oftast på en Hybrid eftersom han noggrant jämfört för och nackdelar med det som marknaden har att erbjuda i maskinväg. Den här killen (ja det är alltid killar som passar in på den här beskrivningen) är alltid förberedd och du kan alltid fråga honom om vägen, vad det blir för väder, var man kan tanka och hur mycket ledkortet kostar. Han har alltid köpt ledkortet i förväg för att det var billigare och har för länge sen gjort en budget över den kommande skotersäsongen. Den förberedda tekniknörden har alltid som den ende i gänget en walkietalkie i den senaste lavinryggsäcken och en tracker för att söka rätt på någon i lavinen. Tråkigt nog så har han ingen att prata med i sin walkietalkie och ingen annan i gänget har något som kan prata med trackern. Han känns lite ensam, men han har ju alltid sina prylar.

Posören

Den här personen känner vi alla. Han är den som provar sina skoterkläder runt 100 gånger innan han slår till. Han har koll på sin omgivning och vet vad man ska ha på sig för att se proffsig ut. Om kläderna är bra eller ej skiter den fullkomligt i. Den har alltid färgmatchat allting i klädväg och denne person (som både kan vara en tjej eller kille) har alltid en snöskoter med dekalkit. Men tro inte att denne har stoppat på vad som helst. Nej. Här har man lagt ner massor av tid för att skotern ska bli snygg. Gärna med rosa eller illgröna inslag för att vara speciell. Allt är genomtänkt. Släpvagnen är naturligtvis också den snygg och dekalad. Till viss mån kan bilen vara det också och är man en posör så har man alltid en fyrhjulsdriven Audi. Gärna med 20 tumsfälgar på vintern. På sommaren putsar man på bilen och kör på 22:or. Den här personen har av någon underlig anledning också alltid sponsorer.

Posören är också alltid riktigt noga med att se till att alla i omgivningen via sociala medier får reda på vilken jäkla skoteråkare denne är. Skoteråkningen kommer i andra hand, utseendet i första. Posören knäpper väldigt mycket kort på sig själv och sällan på någon annan.

Gluttaren

Gluttaren kan i viss mån vara den förberedda tekniknörden, men absolut inte alltid. Gluttaren är personen som har en relativt ny maskin, gärna av fyrtaktstyp för att det är praktiskt och schyst. Denna person kör mest på leden men kan om någon kört först, åka ut i djupsnön på väg till ett lekställe. När sen alla åker som idioter i drivorna stänger den här personen av sin maskin för att sitta och titta på de andra. Man kan ofta känna igen den här personen eftersom denne alltid har bylsiga kläder och aldrig skalplagg. Den har aldrig overall. Gluttaren har också ofta en systemkamera med sig. Gluttaren går aldrig av sin maskin. Hjälper inte någon som kört fast. Och framför allt. Kör aldrig själv på något ställe där man kan välta, köra fast eller på något annat sätt utsätta sig för fara. Gluttaren är också den man alltid får vänta på.

Den villige samt den ovillige

I alla gäng som åker utanför leden så finns en bred skara av olika förare. Dåliga, bra, väldigt bra och proffsen. Utanpå detta så brukar man kunna särskilja dessa med hur villiga de är att hjälpa till. Vissa har ett brett periferiseende och vet exakt vad som händer omkring dem i alla lägen. De med den begåvningen ser också när någon behöver hjälp och förstår innerbörden av att faktiskt åka dig och hjälpa till att lyfta och skotta. Den villige är bättre skoteråkare än genomsnittet. Det spelar ingen roll hur trött denne person är eller hur många gånger denne har lyft loss någon annan. Den villige är alltid där. Den villige behöver sällan hjälp själv, men är otroligt tacksam när den får den.

Sen har vi se som i alla lägen låtsas om som att de inte ser att någon annan behöver hjälp. Den ovillige hjälparen. Den ovillige tycker sig på något sätt stå över det här med att hjälpa någon annan. Men, samtidigt så kräver den ovillige hjälp från andra. Den tar emot hjälp utan att tveka och tar detta som en självklarhet utan att på något sätt visa tacksamhet. Det där med att hjälpa tillbaka finns inte på kartan. Den ovillige är lite sämre skoterförare än genomsnittet. Ingen gillar den villige.

All in personen

Har ni sett den där skoteråkaren (som både kan vara kille eller tjej) som verkligen fastnat för det där med skoteråkningen. Man har en pickup eller Sprinter som är specialanpassad för ändamålet. Man har ofta ett sleddeck, och utanpå det en riktigt fin släpvagn också. Man planerar alltid sina helger och i dessa planer så finns fler personer inräknade. Det är mer en regel än ett undantag att All in personen tar med sig fler personer på dessa resor. Man åker inte till samma ställe varje helg även om man har sina favoritplatser. Man jobbar som en idiot på veckorna och på sommaren för att oftast redan torsdag kväll ge sig av någonstans. Denna person kan visst ha dekalat sin maskin och visst bryr den sig om hur den ser ut på helgerna. Men det är funktion i alla lägen som spelar någon roll. Man lägger hellre 15000 spänn på en matta än några tusen på en GoPro eftersom man vill köra skoter och skiter fullkomligt i vilka som ser eller får reda på detta.

Man tankar för mer pengar under en vinter än vad en trebarnsfamilj köper Thailandsresor för och skotern är en förbrukningsdetalj som ska bytas ut varje år. Man är duktig förare och man har en rejält stor bekantskapskrets runt om i skotersverige som man håller kontakt med året runt. Man har bergvärme hemma eftersom man är borta så mycket under vintern och inte kan elda med vet. Det mesta cirkulerar kring skoteråkning.

Stugsittaren

Vi har ju också den här personen som köpt en skoter för att ta sig runt bland stugorna uppe på skogen. Den här personen kan vara av båda kön. Man har hittat en begagnad maskin som är bekymmersfri. Det kan vara en Yamaha Viking som en gång i tiden gått på en skidanläggning. Den är använd, men fungerar. Man vet inte hur snabbt man ska komma från jobbet på fredagen och vissa av de här stugsittarna jobbar borta på veckorna och kan komma ifrån redan på torsdagen. Uppe på skogen så har man ett helt gäng likasinnade som alla gillar samma sak. Sprit. Man tröttnar aldrig på denna skiva som verkar ha hakat upp sig. Man fullkomligt älskar att göra samma saker varje helg utan någon som helst variation. Variationen skulle då kanske vara att man inte brände sig på bastuaggregatet en helg, men det skulle då vara det enda. Stugsittaren kan tänka sig att ta sin Viking till grannstugan 500 meter bort, trots alkohol i blodet. Ingen dömmer denne eftersom man är mitt ute i ingenstans och det är lite okej att köra då. Man kör ganska lugnt och oftast klarar man av det, även om den buliga kofångaren och spruckna huven är minnen från pimplingsmästerskapen för tre år sen.

På senare år har man skaffat ytterligare en skoter så att ungarna har nåt att leka med medan man själv ligger och håller i huvudet i stugan. Frågan är om Stugsittaren är skoteråkare, eller bara ett fyllo som råkar äga en skoter?

En himla tur

Det här är några av alla typer sin finns ute i skogarna. Himla tur att vi inte är lika, och ingen vill väl vara en Stugsittare? Snart är det vinter.

SCOTT-SPORTS.COM

© SCOTT SPORTS SA 2018.19 | Photo: Arctic Film Crew

SCOTT

Hybriden 2019 en mångsysslare

Att köpa en snöskoter som kan lite allt möjligt är frestande och för många det enda och bästa valet. Vi klämmer lite på fem stycken av 2019 års mångsysslare.

Text Björn Foto: Klockar

En hybridmaskin är en snöskoter som kan lite allt möjligt utan att på något sätt vara bäst på någonting. Om man då bortser från det där att vara bra på mycket. En hybrid ska vara skapligt bred mellan skidorna för stabiliteten, ha en relativt lång matta för bärigheten samtidigt som kamhöjden ska vara hög nog för att driva fram maskinen i lössnön. Samtidigt så ska den inte vara för lång, så att den fungerar på leden vilket också gör att kammarna inte får vara för långa. Du kan förstå att tillverkarna har en hel del att ta i beaktande när dom specar sina allroundmaskiner som faktiskt passar rätt många av oss. Vet du inte vad du vill ha? Vi hjälper dig på traven då det gäller 2019 års nyheter och körintryck genom att titta extra på en av varje tillverkares hybrider. Jag är så jäkla less på att rabbla fjädringsvägar och kamhöjder och allt annat som du själv kan leta reda på i tillverkarnas broschyrer. Vi kan väl istället prata lite om körintryck och vad som kanske kan passa dig. Jag har valt ut några olika maskiner som jag gillade extra mycket och försökt att ge dig en bild av vad som skiljer dem åt. Naturligtvis har alla tillverkare andra maskiner i denna genre, men just idag tittar vi på nedanstående.

Yamaha

Yamaha är sin vana trogen fyrtaktarens beskyddare och gör detta jobb med den äran. När vi levde i en oöverladdad värld så jämförde vi alltid Yamahas fyrtaktare med sexhundrorna eftersom de levererade ungefär samma hästkraftsantal. I och med att Yamaha helt plötsligt blev oväntat spralliga och släppte sin Sidewinder med 190 hästars turbomotor ställdes det hela lite på ända. Helt plötsligt fanns det en tyngre fyrtaktare som matchade den extra vikten med extra mycket hästar. Just detta har gjort att vi och många med oss uppskattar fyrtaktaren mer än vad man kanske gjort förut. Vi tänkte tipsa om Sidewinder X-TX SE 141 som är ganska precis avvägd för att kunna kallas en äventyrsmaskin. En maskin som du kan åka långa sträckor med, fort. Samtidigt som du kan svänga av leden när det behövs. Längden 141 tum avslöjar att lössnöegenskaperna är begränsade samtidigt som kamhöjden på 57 millimeter och de 190 hästarna ser till att ställa den ekvationen lite på ända. Det finns kraft och paddlar nog att få upp trackspeeden såpass att den kan klara sig skapligt ändå. Men, det här är ingen lössnömaskin. Jag hade tvekat att ge mig ut i snårskogen i sakta mak för att utforska. Den här ska köras på rullen i högre fart, för det är där den kommer till sin rätt. På leden är den grymt bra och jag tycker att stötdämperiet håller i skapligt, till och med för våldsammare färder. Jag tycker att det här är extremt kompetent fyrtaktare som luras lite grann i och med sin motor, som trots sitt effektuttag har ett snällt register. Uttrycket elmotor må vara uttjatat men jag hittar faktiskt inget bättre. Förlåt. Skulle det visa sig att du helt plötligt har beställt ett uppgraderingskit från Maptune eller MCX och därmed helt plötsligt har massor av mer effekt att leka med så väcks elakheten i denna motor. Skillnaden mellan 190 och 250 hästar är mycket kännbar och gör det roliga roligare. Enkelt förklarat. Kolla vad de olika trimgudarna har att tillföra. Till i år har den här maskinen fått sin förarmiljö lite uppdaterad i form av nya reglage vilket vi gillar. Är du lite osäker på om du verkligen är en fyrtaktsvän? Känner du dig lite oviss och helst skulle vilja ringa en vän eller ta hjälp av någon annan livlina. Sluta upp med det och lyssna på mig. Är du ute efter en äventyrsmaskin? En extremt snabb sporttourer för längre eller kortare re-

Namn:	Yamaha X-TX SE 141
Motortyp:	3 cyl fyrtakt
Volym:	998 cc
Borr / Slag:	80 x 66,2 mm
Effektklass:	180+
Framfjädring	Fox 1,5 Zero QS3
Framvagn:	SRV M
Bakfjädring:	Fox 1,5 Zero QS3 / 2,0 Zero QS3 HC
Boggi:	SR 141 Springless
Matta:	381 x 3581 x 57 mm Power Claw
Spårvidd:	101- 104 cm ställbar
Tankvolym:	33 liter
Skidor:	Tuner 3
Att äga	
Cirkapris:	162,900:-
Färg:	Vit Röd
Generalagent	Yamaha Motor

Personligen fullkomligt älskar jag Sidewindern som har ett komplett motorpaket med mycket bra variatorsetup. Jag har faktiskt en 2015 års Viper med MCX 290 hk kit och det märks att en Sidewinder är fabriksbyggd. Skulle du vilja uppdatera din Sidewinder med exempelvis en ommappning från Map Tune eller ett kit från MCX så kommer du inte ångra dig.

sor? Prova för fanken en Sidewinder. Lev på gränsen, prova nåt nytt.

Vill du ha lite mer matta men inte tycker du behöver 190 hästar så är det Viper B-TX SE 153 du ska titta på. Den kan beskrivas som vettig och fullt tillräcklig. Oavsett så törs du prova en fyrtaktare.

Polaris Switchback

Om man är ute efter en allroundmaskin och vill åka Polaris så har man ett gäng olika 144 tummare att välja mellan. Jag vill uppmärksamma att tillägsnamnet Assault alltid skvallrar om att maskinen är lite tuffare och så också i år. Polaris 850 Switchback Assault är en rejäl hårding som har det där lilla extra vad det gäller stötdämperi och framtoning vilket tillsammans med 51 millimeterskammarna gör det här till en potentiell led- och till viss del även lössnömaskin. Med 108 centimeter mellan skidorna så är det en stabil pjäs på leden och jag måste

Det är en stor skillnad på en Sidewinder och en Viper det ska du ha helt klart för dig, även om de till utseendet är riktigt påfallande lika.

verkligen uppärksamma er på den här maskinens ledegenskaper som är riktigt bra. Man sitter i en öppen förarmiljö som låter en placera sig lite hur man vill. Jag tycker också att den här maskinen svarar extremt bra på hur och var man placerar sig. Denna fantastiskt lena 850-kubikare känns grym och det ska bli riktigt roligt att bromsa den under hösten. Den ska enligt uppgift leverera runt 160 kusar, men vi återkommer som sagt om det. På de underbara lederna i Yellowstone är man svårslagen på den här väl avvägda maskinen som man kan ställa upp med en fingervisning på bromsen eller gasen, beroende på vad man vill göra. Visst har den godkänd kompetens i lössnön också, även om det finns bättre maskiner för just detta. Vad det gäller kompetensen så jämför jag med en lössnömaskin, jämför jag med en annan hybrid så ligger den i mitten ungefär. Men det är såklart en vanesak. Längden, eller rättare sagt bristen på längd gör att man få ladda lite mer än vad man kanske är van vid. Jag tycker att Switchback Assaulten tillsammans med Ski-Doo Renegade verkligen regerar på leden. Vill du istället köra lite mer lössnö, men inte ha en lössnömaskin? Kolla då in SKS-modellen lite närmare. Vill du nästan bara köra uteslutande led titta då på Switchback XCR.

Försök få tillfälle att köra den här maskinen om du inte redan kört en. Om du undrar vad tilläggsnamnet PIDD betyder så är det den där trevliga skärmen med bluetoothanslutning för din telefon så att du ser vem som ringer eller vilken låt du spelar i lurarna samtidigt som den också innehåller GPS. Grym grej.

Visst är det trevligt med en maskin som kan lite allt möjligt. Visst gillar jag specialiserade maskiner mer om sanningen ska fram, men att köpa en maskin som kan det mesta ger ett bredare användningsområde.

Ski-Doo Renegade X-RS

Jag vill på något sätt slå ett extra slag för de mer ledinspirerade maskinerna och kan inte riktigt glömma vårens körning med Renegade X-RS 850. Den här 137 tummaren är så jäkla undehållande på leden och jag tycker att den extra mattsnutt man får i och med namnet Renegade är direkt behövlig. I alla fall om man har fina leder med långa svepande böjar som bara ber om att få bli tagna med full gas. Det råder inget tvivel om hur man tänkt med den här maskinen eftersom den är förhållandevis kort, och har en moderat kamhöjd på 40 millimeter. Men enligt mig så är det just detta som gör maskinen så schyst, framför allt vad det gäller ledkörning. I snön är den sådär, men visst kan du ta en svängom i högre hastigheter. Ska du krypa i meter-

Namn:	850 Switchback Assault
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	840 cc
Borr / Slag:	85 x 74 mm
Effektklass:	160 +
Uppgedd torrvikt:	206 kg
Framfjädring	Walker Evans Piggy Back
Framvagn:	Axys
Bakfjädring:	Walker Evans Piggy Back
Boggi:	IGX 144
Matta:	381 x 3657 x 51 mm series 4
Spårvidd:	108 cm
Tankvolym:	45 liter
Skidor:	Gripper
Att äga	
Cirkapris:	155,900:-
Färg:	Svart
Generalagent	Polaris Scandinavia

Switchback Assault har fått den trevliga 850 motorn vilket vi tackar för. Den har den där krispigheten och styrkan man kan förvänta sig, men den känns samtidigt ganska len. Jag gillar den här maskinens ledegenskaper som är grymma och känner du att du kommer att åka mestadels led så hade jag lätt kollat på den här maskinen.

På något sätt så har Ski-Doos 850 suttit standarden å det grövsta i den största tvåtaktsklassen. En Renegade 850 X-RS är utan tvekan en av de snabbare maskinerna du kan sitta på om du ska köra led. Jag älskar den. För lössnökörning finns bättre maskiner då den kompromissen lutar lite åt ledhållet. Men visst kan du ta en svängom i snön också, men den har sina begränsningar där.

Renegade X-RS 900 turbo är en sjukt trevlig maskin som verkligen har en trevlig gång. Du som har en aning om vad du har att vänta dig kommer inte bli besviken.

djupsnö, uppför bland tallarna, så finns det bättre maskiner.

Det där med ledkörning och längre turkörning i högre tempo är någonting som glömts bort. Förr gjorde alla det mer eller mindre. Nu ska man förflytta sig några hundra meter till närmaste lekplats där man surrar runt i grupp. Visst är jag en av dom som surrar runt, men jag saknar samtidigt de där längre turerna i full rulle. Skulle jag välja en maskin som skulle ta mig från Kiruna till Mora i full rulle så hade jag nog sneglat på en Ski-Doo Renegade eftersom den trevliga bensinsnåla motorn skulle ge mig de där extra milen samtidigt som jag skulle ha nog med kraft för att i alla lägen kunna lyfta skidorna över de gupp som jag ville komma över. Visst skulle mattans något snålare kammar skapa en del oro om vissa delar skulle vara ospårade, men vafan, måste jag åka först hela tiden då?

Även om jag fullkomligt älskar 850-motorn och allt vad den har att erbjuda så måste jag faktiskt slå ett slag för årets överraskning. Renegade X-RS 900 ACE turbo. Visst var väl den gamla Ace 900 motorn trevlig, mysig och go. Den nya som nu har turbo är fortfarande mysig, men också väldigt pigg. Den kommer helt till sin rätt i det här chassit. Ja i alla chassin faktiskt, men just i detta så passar den utmärkt. Framför allt för längre körning. En tvåtaktare är en tvåtaktare oavsett hur sofistikerad den är. Mitt råd är alltså. Är du en avlagd crossförare som känner att du behöver någonting att åka fort på, men samtidigt hjälpligt kan åka bredvid leden med. Kolla på 850 Renegade X-RS. Vill du ha en bekvämare och trevligare tur med en motorkombination som låter som en sovande grävling (hur nu den låter, tyst kan jag tänka mig) så är det en 900 ACE turbo du ska ha. Jag gillar båda extremt mycket.

Arctic Cat High Country 800

På något sätt känns det som att Arctics hybridprogram kommit lite i skymundan. Inte för att de är dåliga, snarare därför att deras Hardcore är så populär och är en riktig hårding som pallar med ledkörning också. En hybrid ska klara stenhård ledkörning i så gott som alla väder samtidigt som den ska klara sig skapligt i snön. Inte tvärtom enligt mig. Då kan du lika gärna köpa en lössnömaskin. Men. Jag säger men. Arctic Cat har valt att ta in den mest lössnövänliga hybriden i sortimentet vilket vi inte har något att orda om, snarare tvärt om. En Hardcore och en HC delar exempelvis samma boggi

Namn:	Ski-Doo Renegade X-RS
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	849 cc
Borr / Slag:	82 x 80,4 mm
Effektklass:	160 +
Framfjädring	KYB kyb pro 36 R
Framvagn:	RAS 3
Bakfjädring:	KYB Pro 40 med snabbjustering
Boggi:	rMOTION
Matta:	381 x 3487 x 40,6 mm Ice cobra
Spårvidd:	107 cm ställbar
Tankvolym:	37 liter
Uppgiven torrvikt:	228 kg
Skidor:	Pilot DS2
Att äga	
Cirkapris:	162,900:-
Färg:	Svart Orange
Generalagent	BRP

Arctic Cat har den enda tvåtaktaren som fortfarande ”bara” är på 800 kubik, men det är faktiskt ingenting du ska ha i beaktande. Den går minst lika hårt som en 850, men på ett mer oborstad och mindre raffinerat sätt. Den känns rytig och inte lika snäll som konkurrenterna.

Namn:	Arctic Cat High Country 8000 LTD ES
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	794 cc
Borr / Slag:	85 x 70 mm
Effektklass:	150 +
Uppgedd torrvikt:	228 kg
Framfjädring	Fox Zero QS3
Framvagn:	AMS Bone 40”
Bakfjädring:	Fox Zero QS3
Boggi:	Float Action 153”
Matta:	381 x 3886 x 57 mm Powerclaw
Spårvidd:	96-106 cm ställbar
Tankvolym:	45 liter
Skidor:	Pro Climb
Att äga	
Cirkapris:	147,900:-
Färg:	Svart/grå
Generalagent	Textron

Arctic Cat High Country är en glad maskin som går förbannat bra. Den har kommit lite i skymundan genom åren eftersom HardCore och M-modellerna är så populära. Men vill du ha en lite oborstad och rå hybridmaskin så tycker jag inte på något sätt att du inte ska köpa den. Tvärt om. Arctics maskiner har visat sig vara extremt hållbara och pålitliga.

vilket kanske understryker målet med den här maskinen.

Men en Hardcore och en High Country skiljer sig markant mot varandra på en rad punkter och är det en allroundmaskin man vill ha så är det en High Coutry eller HC som vi kan kalla den man ska ha.

Varför då, kanske du tänker. Jag kommer att ge dig några bra argument för det. En allroundmaskin med för höga kammar lider av det på leden, men får en viss fördel i snön ganska logiskt. Man håller därför ner kamhöjden för att mattan helt enkelt ska hålla i högre farter. En lössnömatta gillar aldrig längre fullgaskörningar på sjön. Jag brukar gilla den längsta varianten på en hybrid för att få bärigheten. Saknad av kamhöjd får du helt enkelt kompensera med fart. HC:n är 153 tum lång och har helt godtagbara 57 milimeters kammar. En bra kombo helt enkelt. Framvagnen är justerbar och skulle du orka ändra den beroende på vilket humör du är på så kan du göra det från 96 cm till 106 cm. Jag körde den i bredaste läget och gillade det eftersom vi åkte mycket led vid detta tillfälle. Någon tid för att justera om fanns inte. Då HC:n har det lite fetare ProClimbchassit tycker jag i alla fall att den mer är en ledmaskin med godtagbara lössnöegenskaper, FloatAction boggin till trots. Den största anledningen till att välja en HC istället för en Hardcore är utan tvekan att HC:n har den längre kylaren i tunneln vilket i sin tur gör att du aldrig behöver tänka tanken, överhettning. En Hardcore blir gärna varm i samma sekund som någon ropar ledkörning vilket gör att du vid all transport bör ha isrivarna nere. Det slipper du på en HC. En sak till. En del grinar och gnäller över den teleskopiska styrstolpen. "Jag har klämt mig" säger en del. Skärp dig säger jag. Jag gillar att genom ett enkelt handgrepp kunna höja och sänka styret. Visst, kalla mig mesig. Men sån är jag.

En HC svänger med viss övertalning i det bredaste läget, lite bättre i den smalaste om jag kommer ihåg gamla körningar rätt. Skillnaden är försumbar, men kännbar. HC:n finns som 800 och 600. 600:an är dock "bara" 141 tum kort, vilket jag egentligen inte har någonting emot. Den har sina begränsningar men är samtidigt riktigt trevlig. Känner du att du inte ska upp alltför långt i backen så ska du slå till på en sån. Personligen gillar jag 800:an och då såklart i 153 tums längd. Motorn är riktigt schyst och ger dig all kraft du vill ha, direkt och utan att vara dämpad av smart elektronik som ska göra den mer hanterbar. Här är det pang på rödbetan, precis som det ska vara.

Lynx Xterrain

Lynx är idag en komplett tillverkare som kan erbjuda dig alla maskiner du vill ha och önskar. Dom har liksom inget riktigt glapp i sin armada av maskiner Det skulle väl vara en överdådig lyxtourer då, men det ligger inte direkt i finnarnas natur. Man ska lida lite, även om man sedan länge bygger riktigt sofistikerade maskiner. Fråga dig själv vad du är för en slags chaufför. Gillar du hårda tag, och det framför allt på leden. Samtidigt vill du kanske åka i snön, precis när som helst och när du vill. Då ska du titta mycket noga på en Xterrain som jag tycker är årets nyhet vad det gäller detta segment. Den här maskinen känns komplett på något sätt och med det i ryggen kan du sen välja längd och storlek. 3900 eller 3700 finns att välja på samtidigt som RE i vanlig ordning brukar betyda vassare fjädringskomponenter. RE-modellen finns dock bara som 850 medan 600:an saknar RE-namnet och har därför ett billigare stötdämperi. Men sura inte ihop för det. Konceptet 600 kubik och det väl avvägda "billigare" stötdämperiet är bättre än de flesta av oss och räcker långt.

Vet du att du kommer köra mest led och gärna hårt kan det då vara läge att köpa en RE av kortaste modell, och tvärtom. Det vill säga, kör du lugnare på leden men vill ha mer i snön att gasa med så väljer du 3900 modellen. Personligen vill jag ha 850-motorn och därmed stötdämperiet och gärna längsta varianten. Men smaken är delad, som tur är.

Det här är en riktig rockenroller som gärna lyfter skidorna mer än nödvändigt, på ett bra sätt. Det här är en maskin du måste köra och jag skulle mer än gärna ha en själv då jag tycker att Lynx sytt igen säcken och mer därtill. Jag kan utan att tveka påstå att det här är en maskin för den vana skoteråkaren som vet vad han eller hon vill ha då man lär köra den ganska brutalt. Den svänger helt okej i snön även om den kräver en fast hand. På leden lider man inte direkt av den lite smalare framvagnen om man jämför med en Rave. Visst det beror ju på vilken nivå du ligger på, men har man hybridtanken i bakhuvudet så är den extremt bra. Xterrain är en homerun som kommer att tilltala många av er och till och med kanske skrämma någon. Jag är en av dom som stått upp och applåderat Rotax nya fina 600 R som är grym på alla sätt och vis. Men det är 850:n också. Den är riktigt fin, len och kraftig utan att vara brutal. Allt på en gång. Personligen tycker jag att Xterrain är komplett då den är riktigt bra på leden och skulle jag vara du så hade jag nog köpt RE:n oavsett hur bra du är på att köra. Måste jag välja en hybrid av alla på marknaden så får det faktiskt lov att bli en Xterrain, ingen tvekan om saken. Men den är inte för alla. Tänk en gång till om du vill göra lite avkall på led och komfortegenskaper för att få den kompletta hybriden. Kanske just du är lite mer ledkille eller tjej? Det vet bara du.

Namn:	Lynx Xterrain RE 3900 850 E-TEC
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	849 cc
Borr / Slag:	82 x 80,4 mm
Effektklass:	160 +
Framfjädring	KYB 40 HLCR Kashima
Framvagn:	LFS
Bakfjädring:	KYB 46 HLCR Kashima
Boggi:	PPS2 3900
Matta:	406 x 3923 x 51 mm Powder Max Flexe Edge
Spårvidd:	97-101 cm ställbar
Tankvolym:	37 liter
Skidor:	Blade XC
Att äga	
Cirkapris:	170,900:-
Färg:	Svart
Generalagent	BRP

En hybrid kan man faktiskt förvänta sig ganska mycket av, men samtidigt inte orealistiskt mycket. Kolla in längden på mattan, kamhöjden och bredden mellan skidorna som en liten fingervisning över vilket hål i modellprogrammet man försöker täppa till med just den maskinen du är intresserad av.

Xterrain är väl årets nyhet om jag ger saken en eftertanke. Jag tycker att man slagit huvudet på spiken med en fullträff och du ska testa vid tillfälle. Har du inte beställt en så kan du ju kika in hos din lokala handlare för att se om det finns några kvar.

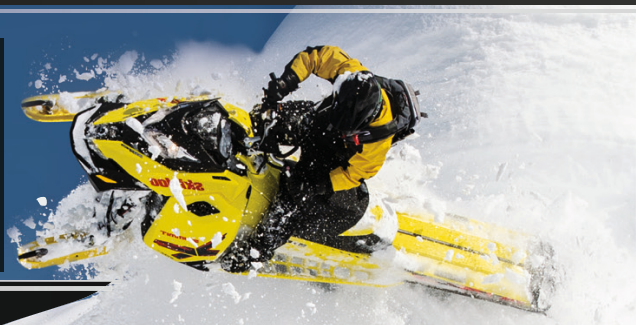
BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN

+00 125 0837 5030

VARFÖR SKA DU ÅKA MED OSS? VI BJUDER PÅ DEN BÄSTA UPPLEVELSEN I HELA NORDAMERIKA!

* VI HAR DENNA SÄSONG HELA 22 ÅR I BRANSCHEN
* I VÅR ALL INCLUSIVE UPPLEVELSE INGÅR 18/19 ÅRS SKI-DOO OCH POLARIS 850
* SPÄNNANDE OCH ROLIGA DAGAR I DET BERÖMDA REVELSTOKE-OMRÅDET MED PUDERSNÖ
* ERFARNA KÄNDA GUIDER, VARMA KÄLLOR, MYSIGT BOENDE OCH MYCKET, MYCKET MER.

VI HAR FLERA OLIKA PAKET SOM DU KAN VÄLJA MELLAN OCH VI HJÄLPER DIG OCH DITT GÄNG OAVSETT OM DU ÄR PROFFS ELLER AMATÖR ATT SKRÄDDARSY DIN UPPLEVELSE EFTER ÖNSKEMÅL. LITA PÅ DET!



RIDEREVELSTOKE.CA

ROB ALFORD PHOTOGRAPHY.COM

STAY & PLAY

GLACIER HOUSE RESORT

Revelstoke, BC, Canada

GREAT CANADIAN SNOWMOBILE TOURS

BOKA NU!

INTRODUCING THE 2019 HARDCORE ALPHA ONE™

Up, down, sideways. Every angle requires less rider input on the new Hardcore Alpha One with the revolutionary single-beam rear suspension. Fewer parts equal less weight and the open design sheds heavy snow with ease, keeping you light and on top of the powder. Are you ready to thrive in The Wide World of Arctic Cat®?

ARCTIC CAT®

ARCTICCAT.COM/ALPHAONE

SAFE RIDERS! You Make Snowmobiling Safe www.saferiders.org

Always wear a helmet and don't drink and ride. ©2018 Textron Specialized Vehicles Inc. All rights reserved.

WHAT IS TIRO?

THE TIRO MONO SUIT UTILIZES THE SYMPATEX® 45,000MM MEMBRANE AND 2-LAYER CONSTRUCTION TO ENSURE THE WEARER IS COMPLETELY PROTECTED FROM THE ELEMENTS
TIRO IS 100% WATERPROOF, 100% WINDPROOF AND OPTIMALLY BREATHABLE

THE TIRO MONO SUIT OFFERS PLENTY OF STORAGE FOR ALL YOUR NEEDS IN THE BACKCOUNTRY WITH 5 EXTERIOR POCKETS INCLUDING A LARGE CARGO POCKET ON EACH LEG

THIS SNOWSUIT IS AVAILABLE AS A SHELL OR INSULATED VERSION

HIGH-END PERFORMANCE MID-END PRICING

- 45K — 45,000mm watercolumn
- 100% Windproof
- 100% Waterproof
- Optimal breathability
- Detchable hood
- Fully taped seams
- KEVLAR — Kevlar reinforcements
- Waterproof YKK zippers
- Reinforced seams
- Laser cut wrist gaiters
- Boot snowgaiters
- Ventilation with snow filter

TIRO MONO SUIT

RIDER: **ANDREW**MUNSTER

TOBE
CHOOSE YOUR PATH

DBC SWEDEN

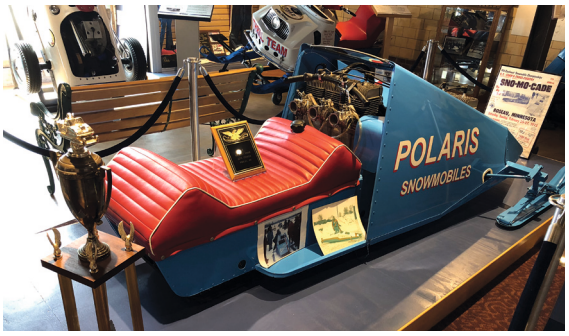
Polaris Experience Center

Att besöka Polaris museum där man får reda på det mesta om företagets produkter och historia var riktigt intressant.

Jag är verkligen en sån där som duckar för att gå på museum. I alla fall dom som avhandlar någonting som inte intresserar mig. Ta min hemstad Moras enda riktiga museum där konstnären Zorns verk hänger i långa rader. Jag har aldrig varit där, av den anledningen att det inte intresserar mig. Zorngården där Anders bodde är också öppen för besök vilket jag gjort frekvent varje år i 40 år. Av den anledning att jag alltid varit intresserad av gamla hus, helst av timmersort.

När det blev på tapeten att vi skulle dra till staterna och Minnesota så bokade vi in en massa saker vi skulle besöka. Polarismuseumet bredvid fabriken i Roseau var ett av dom. Och jag jublade. Så här efteråt gör jag det också eftersom det innehöll precis det jag ville att det skulle göra. Här finns alla gamla snöskoterklassiker blandat med nya samtidigt som andra fordonstyper också trängs här på en relativt begränsad yta.

Här är allt kompakt förvarat med utförliga skyltar med skrift och förklaringar och äntligen fick man se en del historiska maskiner man bara läst om eller i bästa fall sett på bild. En historielektion om företagets födelse och utveckling finns också här vilket sätter en hel del saker i perspektiv nu när Polaris Industries är en miljardindustri med massor av olika fordon under sina vingar. Det här är i alla fall en sammanfattning av vårt besök på Polaris Experience Center i Roseau.



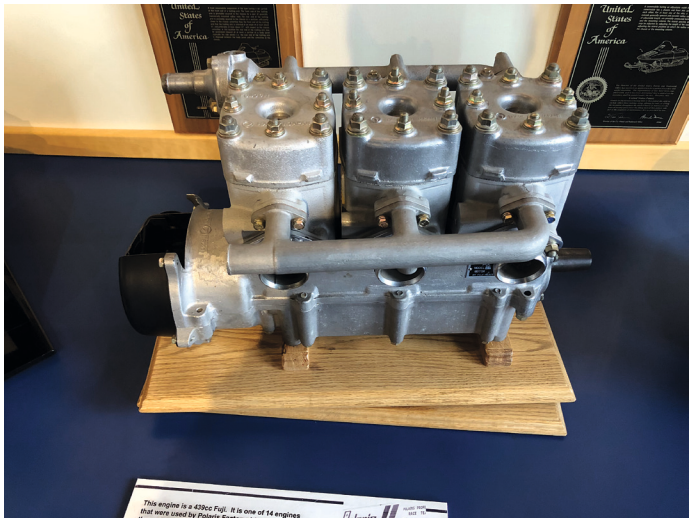
Naturligtvis har det slagits en massa rekord på snöskoter genom åren och Polaris har såklart varit med på det tåget också. X-2 och X-3 är två väl ihågkomna raketer som slog alla möjliga rekord. Den första versionen i början av sjuttiotalet slog rekord på löpande band och slogs först och främst mot Ski-Doo som kämpade emot. Maskinen var förvånansvärt standard under skalet och gick som fortast 177 kilometer i timmen på snö. Senare hela 197 kilometer i timmen på Bonneville. När Polaris till slut insåg att det hela spårade ur då man såg V8-försedda maskiner som inte hade någonting med snöskotrar att göra så drog man sig ur fartcirkusen och rekordtaganden.

Överallt hittar vi Polariskuriosa som för en del kanske inte betyder någonting. Men för en skoternörd så är det lätt att man ryser till när man ser att den första svetsen man hade råd att investera i inte bara är bevarad utan också utställd här på museumet. Nördigt? Ja.

Man är som sagt stolt över sin historia och gamla medarbetare behandlas fortfarande med respekt. Det finns inte många kvar av dom nuförtiden.

Den första maskinen man tillverkade var så tidigt som 1956 och finns inte bevarad. Denna Comet är dock betydligt nyare då den är från 1964 och är Polaris första frontmotor-skoter. Eftersom Ski-Doo nu hade frontmotormaskiner så tyckte man att det var läge att följa trenden. Testerna var lovande men det visade sig att maskinen var för framtung och modellen blev ihågkommen som ett misstag då den fungerade på hårt underlag, men inte i lössnön. Senare skämtade en av grundarna att man byggt 400 Cometer och fick ta tillbaka 500 stycken.

Maskin nummer två finns fortfarande bevarad. Också denna heter Sno-Cat precis som nummer ett. I mitten av februari 1955 så rullade maskinen ur verkstan. Man tog med den på en affärsresa i hopp om att sälja den till en förmögen bonde en bra bit hemifrån. Man hade med försäljningen hoppet att kunna betala lönerna för den gångna månaden. Vid demonstrationskörningen fastnade naturligtvis trotteln i med fullgas över sjön som resultat. Man fick lov att rycka av tändhatten för att klara livhanken. Bonden tyckte i alla fall att den där mackapären var ett utmärkt fortskaffningsmedel på vintern och lovade att posta en check. Postgången var långsam på den tiden och lönen blev därför försenad den månaden.

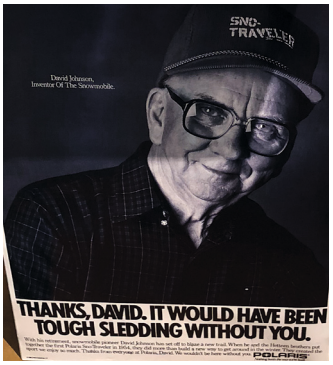


Just den här 440-motorn var en av 14 stycken som man använde under rundbaneeran 1979.

Polaris gör sedan många år motorcyklar. Indian är märket man tillverkar idag eftersom man lade ner produktionen av Victory för några år sedan. Det här är den första prototypmotorn för Victory som verkligen lyser Prototyp. Kul att se hur en motor kan se ut i det första skedet. Den här motorn startade som en 160 kilos aluminiumklump och frästes sedan ner till den befintliga formen. The Hammer som man kallade den första prototypen gick för första gången för egen maskin redan 1996.

1965 års Mustang är idag ansedd som en av de viktigaste maskinerna i Polaris historia eftersom man sålde ett helt gäng av denna fungerande maskin. Allan Hetten som var en av grundarna sa en gång att det var den här maskinen som såg till att Polaris fick ekonomisk stabilitet vilket säkert var välkommet efter misslyckande med Cometen. Motorleverantörerna på den här tiden var inte direkt flexibla och man fick helt enkelt stoppa i det som bjöds under huven. Man ville ha en tvåcylindrig motor under Mustang-huven och vände sig till japanska Fuji som tände på alla cylindrar. Mustang, en succé.

En Charger från 1970 som hade en 634 kubiks Hirthmotor under huven. Den var begåvad med ”megafoner” och gummimatta. Det ni.



Det märks att man är mer än stolt över sin historia på Polaris då man hyllar grundarna överallt. Allan Hetteen, Edgar Hetteen och David Johnson. Här en av många bilder på David Johnson. De två bröderna och kompisen startade sitt företag i efterkrigets USA där man i brist på stål livnärde sig på att laga böndernas utrustning. Edgar den lilla rackaren tröttnade senare och lämnade företaget för att göra någonting annat. Han startade Arctic Cat. De ni. En sak till. Textron som nu äger Arctic Cat. ägde Polaris i slutet av sextiotalet. Jojo.

Vissa saker kanske man bara vill glömma. Fusion 900 kanske är en av dom eftersom man helt abrupt och utan förvarning tog den ur produktion under en SnowShoot som vi var på för en massa år sedan. Visst finns det exemplar kvar ute i Sverige, men det blev aldrig någon riktig hit. Jag hade en i alla fall kommer jag ihåg.

Ytterligare ett fordon man blir glad av, även om den här Starchasern aldrig kom i produktion. 175 kubiks encylindrig tvåtaktare drev den här besten framåt.

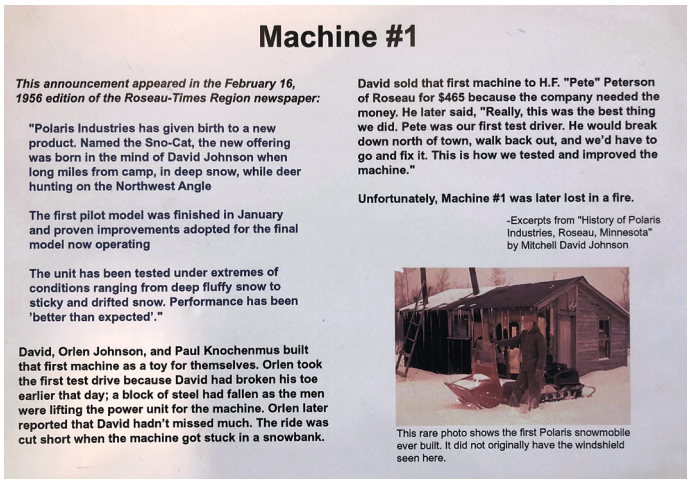
Trehjulingen tog död på sig själv genom att ta död på chauffören så i den milda grad att den helt enkelt förbjöds. Och lämnade plats för fyrhjulingen.

Med sin Polaris L60 tog man ett stort steg framåt i utvecklingen i början av sextiotalet då den var förhållandevis lätt och anseddes vara sportig. Med en torrvikt på 106 kilo och en effekt på 6 hästar kom den upp i hela 50 kilometer i timmen en bra dag med hemlängtan och solen i ryggen. Den kostade för övrigt 549 dollar ny.

Trail Tractor är ytterligare en av Polaris udda och lite roliga skapelser. Den var tänkt som en stigsmygare för skogsmullar som skulle ut i skogen. Behändig liten apparat som fick plats i bilen.

Du vet väl att Polaris gjorde vattenskotrar för inte alls länge sedan. Här är i alla fall en riktigt rolig motor. Tvåtaktstrippel på 1165 kubik och Ficht insprutning och dryga 135 kusar.

Indy TXL 340 var en raket utan dess like och faktiskt en milstolpe då det gäller utvecklingen för snöskotern. Individuell framvagn som fullkomligen regerade. Har du en TXL, var rädd om den.



Machine #1

This announcement appeared in the February 16, 1956 edition of the Roseau-Times Region newspaper:

"Polaris Industries has given birth to a new product. Named the Sno-Cat, the new offering was born in the mind of David Johnson when long miles from camp, in deep snow, while deer hunting on the Northwest Angle

The first pilot model was finished in January and proven improvements adopted for the final model now operating

The unit has been tested under extremes of conditions ranging from deep fluffy snow to sticky and drifted snow. Performance has been 'better than expected'."

David, Orlen Johnson, and Paul Knochenmus built that first machine as a toy for themselves. Orlen took the first test drive because David had broken his toe earlier that day; a block of steel had fallen as the men were lifting the power unit for the machine. Orlen later reported that David hadn't missed much. The ride was cut short when the machine got stuck in a snowbank.

David sold that first machine to H.F. "Pete" Peterson of Roseau for $465 because the company needed the money. He later said, "Really, this was the best thing we did. Pete was our first test driver. He would break down north of town, walk back out, and we'd have to go and fix it. This is how we tested and improved the machine."

Unfortunately, Machine #1 was later lost in a fire.

-Excerpts from "History of Polaris Industries, Roseau, Minnesota" by Mitchell David Johnson

This rare photo shows the first Polaris snowmobile ever built. It did not originally have the windshield seen here.

Maskin nummer ett vid namn Sno-Cat såldes för att få in kapital och försvann sedermera i en brand vilket man såklart idag beklagar.

LEATT®

THE SCIENCE OF THRILL

LEATT SKYDDSVÄST

FUSION 2.0 JUNIOR

2.595 kr

LEATT KNÄSKYDD

DUAL AXIS

1.149 kr

LEATT KNÄSKYDD

3DF 5.0 ZIP

999 kr

LEATT SKYDDS T-SHIRT

3DF AIRFIT LITE

2495 kr

LEATT NACKSTÖD

SNX 5.5

4.299 kr

Skoterdelen

www.skoterdelen.com

Skoterdelen / Ahlberg Sweden AB | Kundtjänst: 0687 - 58 10 30 | E-post: support@skoterdelen.com

- STORLEKSGARANTI
- PRISGARANTI
- FRAKTFRITT ÖVER 1000:-

CARRY 2 EASY TO STACK CARRY 4 EASY TO STACK

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

PATENTERAD SVENSKDESIGNAD ALUMINIUMMODULER.

YouTube

WWW.CARRY2.SE INFO@CARRY2.SE 0735227792

ELEVATE TRAILERS EASY TO STACK

Lukten av bensin, kraften i Rotax®-motorn, synen av lössnö under skotern… en känsla som är svår att beskriva med ord. Här kallar vi det bara för ***That Ski-Doo® Feeling.***

Gör dig redo för kommande vinter med en personlig Ski-Doo från **ski-doo.com** och med kläder och accessoarer från **brppac.se**.

THAT ski-doo FEELING

ski-doo | BRP Ski-Doo.com BRPpac.se

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

VINTER ÄR NÄSTAN HÄR

Gör dig redo för bästa tiden på året!

1. Skapa ditt eget åk på brplynx.com
2. Välj utrustning för dig och din skoter på brppac.se
3. Dela dina planer på sociala medier: #itsinyourdna #brplynx
4. Och det viktigaste: HA KUL!

IT'S IN YOUR DNA.

LYNX | BRP

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

brplynx.com /lynxsnowmobiles /brplynx

U.S. National Kubb Championship

Ja inte för att det här har med snöskoteråkning att göra men jag vill uppmärksamma er på att Kubb (ja spelet Kubb) är en sport som växer så det knakar i USA. Vi sprang på en kille som blev alldeles till sig när han förstod att vi var från Sverige. Han försökte förklara att han spelade Kubb och att han varit flera gånger i Sverige. Det tog ett tag att förstå och jag förklarade för honom att ingen i Sverige spelar det spelet nykter. Här har man en stor serie där man spelar det här spelet med tillhörande TV-sändningar. Man kör en nationell serie för trettonde året på raken och behöver jag säga att man tar det här spelet på alvar. Mera information för dig som är extremt kubbintresserad på www.usakubb.org

Endast för tjejer

Det är dags att tjejerna börjar ta mer plats i en annars ganska mansdominerad sport. Onsdagen 24 oktober bjuder Leonarden Yamaha Store Sälen med Ronja Renheim i spetsen in till en kväll där bara tjejer får ta plats, fråga, känna och ta för sig. Inga frågor är för dumma och man finns nära till hands med tips och tricks - oavsett kunskaper. Tid 18.00 – 21:00, sök på Facebook efter Leonarden för mer information.

AKI HANDSKE

Greppvänligt microfibermaterial i innerhanden, vattentät. Har Dryway+ funktionsmembran. Fodrad på ovanhanden. "Touch screen" finger för mobil eller GPS. Pris 699:- kronor, för mer info besök Halvarssons på www.jofama.se

KLIM HANDSKE

Klimate Short Glove ingår i den isolerade handskenserien i år och erbjuder samma högkvalitativa känsla och hållbarhet som Klimate Glove, men den här modellen har en kortare design. Byggd med full GORE-TEX®-prestanda och uppvärmningskomfort av 3M™ THINSULATE™. Konstruerad med 200 gram isolering på baksidan av handen och fingrar, 100 gram på handflatan och med ett slitstarkt material, kommer handsken att fungera under många olika körförhållanden. Pris 695:- kronor, mer information finns på www.klim.com

Nytt från Arctic Cat

Under Hay Days presenterade Arctic Cat en till Alpha One modell. Till vintern kommer man med en M6000 Alpha One med längden 154" med elstart och i en annan färg än M8000. Mer info på www.arcticcat.com

DS MONOSUIT WOMENS

Funktionell snöskoteroverall med attraktivt prisläge. Monosuiten är vind- och vattentät och andas bra med DRYOsphere 2L-membranet. Den är även utrustad med en neoprenficka för mobiltelefon samt extra värmefoder vid knä och säte. Pris 3 999:- kronor, mer info på www.scott-sports.com

Adam Renheim kör i USA

Nu är det klart att Adam fortsätter köra för Warnert Racing i vinter. Kommer styra nya Ski-Doo MXZx 600RS E-TEC som är en liknande skoter som han använde när han tog VM-guld i våras. Adam kommer också köra med Öhlins stötdämpare kommande säsong.

SHOW EM' THE RIGHT SIDE OF YOUR SIDEWINDER!

made in sweden
by maptun

MAPTUNER X TUNING PROGRAM: Yamaha Sidewinder

Det är inte längre någon nyhet att Yamahas senaste turboladdade motor har en effekt och ett vridmoment som får dom flesta att dra på mungiporna. Kombinerar du detta med MaptunerX så har du med all säkerhet många roliga vintrar framför dig! I dagsläget kan vi erbjuda kit som levererar upp till 280Hk och vi tänker inte stanna där - med MaptunerX får du kostnadsfri tillgång till nya programvaror som släpps!

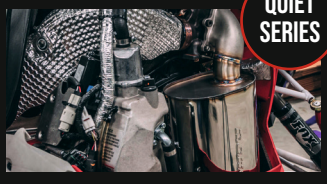
- Steg 1 – 226Hk
- Steg 2 – 250Hk
- Steg 3 – 260Hk
- Steg 4 – 280Hk

Snorkelkit

- 4-lagers silikonslang
- CNC-fräst filterkorg
- Nipplar i aluminium
- Stryktålig strumpa
- Borrmall

RJWC Sportavgassystem

- Tillverkat i 100% rostfritt material
- 60% lättare än original
- 5” dämpare för ett djupt och fylligt ljud



- Tillverkat i 100% rostfritt material
- Väger 5.5 kg
- Endast 4% högre ljudnivå än original avgassystem

På gång...

Renegade X-RS 900 ACE Turbo

Följ oss i sociala media för senaste info...

Priserna i annonsen är inkl. moms. Vi reserverar oss för prisändringar och feltryck.

Map Tun Powersports VTECHTUNED

www.maptunpowersports.com | info@maptun.com | 019-20 72 52

Instagram: @maptunpowersportsvtechtuned

Facebook: @maptunpowersports

Skoterns Dag

Lör 27/10 & Sön 28/10

2,95 % Ränta

Nya & Beg Maskiner

Vi bjuder på Leonardens legendariska Korvgryta mellan 11-15

10%

Butiken är fylld med

ÅRETS NYHETER

Nytt märke i butiken

Klim

MP 600 Transporter

Sidewinder BT-X LE

Sno Scoot ES

YAMAHA Revs Your Heart

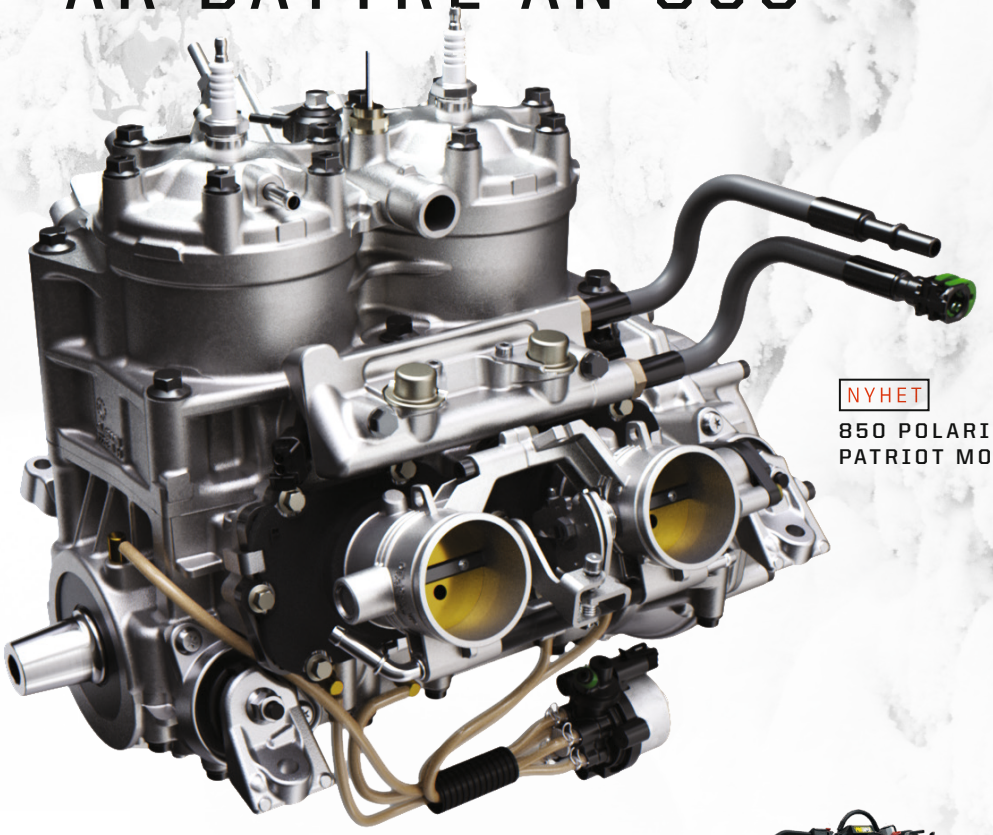
LEONARDEN YAMAHA STORE SÄLEN

FXR

Hemfjällsvägen 1, Sälen Tel. 0280-260 65 www.leonarden.se

CHALLENGE ACCEPTED

NÄR 850 ÄR BÄTTRE ÄN 850



NYHET
850 POLARIS PATRIOT MOTOR

850 SKS 146

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.

POLARIS®

MISSA INTE SKOTERNSDAG!! SISTA HELGEN I OKTOBER!

Kontakta närmaste Polaris återförsäljare för mer info.

WWW.POLARISSVERIGE.COM

Projekt återupplivning

Aldrig förr har en maskin varit så ledsen som just vår RMK 800. Men snart vänder det.

SnowRiders nya projekt är en Pro RMK från 2013 som sett sina bästa dagar för ett bra tag sedan. Ju mer vi river i den desto fler defekter och brister hittar vi. Detta har gjort att vi nu valt att riva ner den helt och hållet för att förekomma framtida haverier och andra tråkigheter. Vi har hittat en hel hög med begagnade delar som ska ersätta de spruckna och sneda originalprylarna på den här krockade gamla krigaren.

Vi har i vårt sökande hittat ett chassi som innehåller det mesta vi behöver. Ett nytt chassie? Ja det fanns så mycket bra grejer på det chassit att vi inte kunde låta bli. Samtidigt så ser vi att det befintliga chassit "bulat" ut sig litegrann på den högra sidan i den främre infästningen av boggin. Jag har sett att detta är ett vanligt "problem" och att det finns lösningar för detta i och med en förstärkningsplåt som man helt enkelt kan popnita dit efter en riktning. Vi får se hur vi tar oss an detta problem.

Framdelen

Vår projektmaskin har fått mest stryk där fram. Detta har gjort att vi måste byta ut högra sidan av bulkheaden. En process som faktiskt är lite dryg eftersom denna del både är limmad, skruvad och nitad för bästa hållbarhet. Detta är väl egentligen inget problem, men det är inte gjort i en handvändning och kräver att vi plockar bort extremt mycket saker där fram inklusive motorn.

Att fota och dokumentera är alltid bra i såna här situationer eftersom det alltid är trevligt att få dit prylarna på samma ställe där de en gång satt. Rent mekaniskt brukar ju saker och ting bara kunna sitta på ett sätt, men när det gäller elektronik, vajrar och slangar så brukar en viss dragning vara att föredra. Det brukar finnas ritningar på nätet vad det gäller viss dragning, men jag gillar alltid att fota saker jag är osäker på.

Vi kollade över vad marknaden hade att erbjuda då det gäller framvagnar och blev rekommenderade att kolla lite på Z-bros fina variant som finns som 36". Jag kollade med Vilhelmina Motorcenter som jag vet brukar ha dessa hemma men som hade sålt slut precis vilket gjorde att de hänvisade mig till Frank Huss på Mountain Speedshop i Åre. Han hade en svart framvagn hemma samtidigt som han också tyckte att jag skulle prova deras egna spindlar med 1 tums offset inåt, vilket i sin tur betyder att man helt plötsligt får en maskin som mäter 34" mellan skidorna. Sjuk tanke och någonting som jag gärna vill testa. En standard RMK svänger mycket bra, vad kommer att hända med en 34-tummare? Det ska bli intressant. Eftersom vi saknade stötdämpare till den här maskinen så letade jag fram de alldeles nya original Hardcore Foxdämparna från vårt fjolårsprojekt. De passar förvånansvärt bra, men måste nog kortas. Mer om detta framöver.

Motorn

Eftersom vi redan tänkt plocka ur motorn för att se hur det står till med den så var det bara att kavla upp ärmarna. Den sitter egentligen bara i fyra bultar och är väldigt lätt att få ur. Väl ute så fick den sig en ordentlig motortvätt eftersom den direkt skickades upp till Affe i Boden som ska mäta upp den åt oss. Det ska bli riktigt kul att se hur sliten en oöppnad 500-mila 800 ser ut. Affe har de rätta mätinstrumenten och kommer att ge oss en genomgång innan motorn ska renoveras och fräschas upp. Vi har funderat å det grövsta över vad vi ska göra med vår motor. Bigborekit? Turbo? Eller kanske bara fräscha upp den och göra några småsaker som piggar upp den lite. Naturligtvis ska vi fixa till variatorerna också, men jag börjar med att också skicka upp dom till Affe för en översyn av slitaget. Allt om detta på sidan 52.

Drivlinan

Det känns som det är drivlinan vi kommer lägga mest krut på. Med drivlinan menar jag att vi ska kolla upp alla lagringar, byta mattan, kolla över variatorerna och i slutändan stoppa i ett fungerande variatorkit. Vid en första koll så ser det mesta förhållandevis bra ut, men vi vet att det rent historiskt har varit problem med sekundäraxeln på de här maskinerna. Mycket riktigt så hade vår axel blivit lite uppäten på höger sida där den är lagrad. Precis bakom det övre lilla drevet för remdrivningen ner till drivaxeln. Det brukar blir så om drevet inte varit åtdraget ordentligt. Just detta problem kan vara lite svårupptäckt då man nästan måste ta bort drevet, bromsskivan och bromsoket för att känna glappet, som är rejält när dessa saker blivit bortplockade. En ny axel löser glappet och längre bultar på båda dreven med ett högre åtdragningsmoment löser framtida problem. Egentligen skulle detta redan vara åtgärdat på garantin, men det måste ha fallit mellan stolarna på just den här maskinen. Klämman som eftermonterades på drivaxeln för att den skulle hålla ihop satt i alla fall där den skulle.

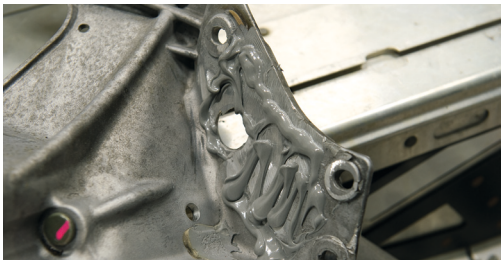
Mera idéer

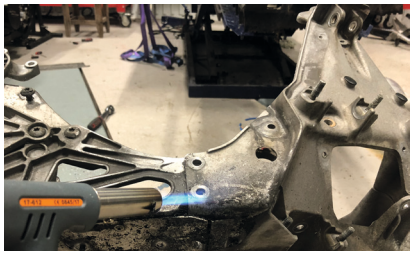
Projektet rullar vidare och det känns som det hela har vänt nu. Precis i skrivande stund står ett tomt chassie på lyftbordet och det är inte många prylar som sitter ihop. Vi höjer blicken och ser ljuset i tunneln och framförallt snön som snart kommer att dimpa ner, i mängder bör tilläggas. Har du något du vill att vi ska skruva på den här maskinen? Hör av dig om dina idéer på bjorn@snowrider.se.

Alla ytor som vi skulle återmontera rengjordes och slipades innan vi applicerade det speciella limmet.

Förutom limmet som är av tvåkomponentstyp och finns hos din lokala Polarishandlare så behöver du en spruta som trycker ut lika delar på ytan.

Här syns tydligt att hela kontaktytan är täckt av lim vilket förhindrar all tendens till flex eller glapp.





Och vips så satt det nu här en hel och fin bulkheadhalva med intakt stötdämpartorn.

Polaris limmar en del av sina chassikomponenters bultförband. En teknik som man använder sig av inom flyget bland annat. Allt för att göra lätta och starka sammanfogningar. Det sitter som berget när alla bultar är borttagna och det vänligaste sättet för att sära på dessa aluminiumbitar är helt enkelt att värma upp dem med en gasolbrännare eller värmepistol.

Motorn plockades ur efter lite meckande. Jag måste säga att den sitter extremt smart monterad eftersom allting är lättskruvat.

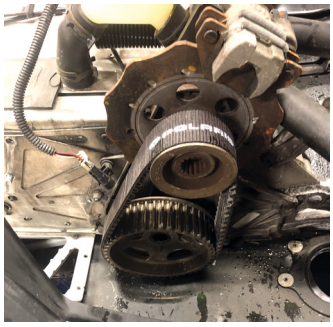
En rulle bubbelplast senare så bar det av till bussgods för transport till Boden. Mer om denna motor på sidan 52-54.

Vi hittade ett gammalt skrotat chassie som det gick att plocka ena bulkheadhalvan från. I samma veva hittade vi också en originalskida och en pyramid som såg skaplig ut.

Då motorn skulle skickas till Affe och denne mästermekaniker precis i dagarna fyller 50 år, så ville vi inte riskera att reta upp denna farbror med att ge honom en skitig motor. Ett ordentligt skumbad fick den därför genomgå innan inpackning.

PROJEKT DEL 2

Vi ville kolla statusen på alla lager men också plocka isär hela maskinen för ordentlig rengöring. När drev och rem var bortplockat lossade vi även på bromsok samt skiva. Då upptäckte vi ett rejält glapp i sekundäraxeln.



Vår styrpyramid var trasig och vi göra en hel av två trasiga. Men att värma loss ett kolfiberrör var inte det lättaste eftersom det var väldigt lätt att värma lite för mycket och förstöra det. Vi gav till slut upp och kommer ersätta de två kolfiberrören med aluminiumditon.

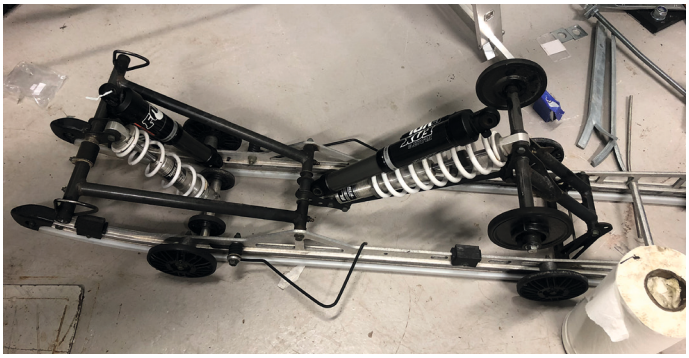
Axelns lagringsyta har blivit nedsliten vilket gör att axeln glappar i lagret. Detta på grund av för korta bultar och ett för lågt åtdragningsmoment. Nya längre 12,9 bultar med en rejäl klutt loctite kommer att se till att detta inte händer igen. En ny axel är också beställd.

Drixaxeln ser bra ut efter 500 mil och den där eftermonterade förstärkningsringen som tillkom efter en bulletin från Polaris sitter där den ska.

Den fina och faktiskt felfria originalmattan är ratad och ska ersättas med en Challenger Extreme 2,5 tummare.

Vårt chassi hade en ganska rejäl bula på höger sida.

Lite värme med gassvetsen samt ett bra mothåll så riktade vi chassit lite. En förstärkning kommer att ta plats här innan vi är nöjda.



Originaldämparna ser fina ut, men har sex år på nacken samtidigt som vi har en uppsättning helt nya Fox Evol.

Vårt Harcoreprojekt från förra vintersäsongen får även släppa till framdämparna som faktiskt ser ut att passa rätt av. Möjligen kommer avsmalningen av framvagnen se till att de måste kortas. Men det problemet tar vi tag i då.

Framvagnen kommer tillsammans med mattan bli de enskilt dyraste investeringarna till det här projektet. En komplett Z-bros 36" framvagn kostar strax under 7000 spänn hos Mountain Speedshop i Åre. Ska du utöver det handla de där 1" offsetspindlarna (1" på varje sida alltså vilket tillsammans blir 2") så kostar dom drygt 5900 spänn. Detta ska ge oss en framvagnsbredd på 34 tum. Om det blir bra? Inte en aning men själva tanken är lockande och det ska bli extremt kul att prova. Naturligtvis ska vi få oss en ordentlig genomgång vad det gäller den här framvagnen och fördelarna med denna både här i SnowRider Magazine men också på SnowRider TV. Vi måste helt enkelt bjuda in Frank Huss från Mountain Speedshop ganska omgående.

Sidostödet

Det de uppenbara och självklara är oftast också den enklaste och bästa lösningen.

Visst behöver vi mecka och underhålla våra maskiner emellanåt och då gärna i sidoläge. Men att lägga maskinen på sidan kan ibland kännas lite väl slarvigt samtidigt som mattan fortfarande ligger i backen. Sidekickstand är en amerikansk uppfinning som ger din maskin två extra stödpunkter förutom skidan vilket gör att i princip hela skotern kan sväva i luften. Perfekt om du ska mecka i boggin och exempelvis ta ur stötdämparna eller byta en boggiskena eller något annat i boggin. Ska du kanske byta en A-arm så är det ju bara att låta den sidan vara överst vilket gör arbetsställningen riktigt schyst. Det enda du behöver göra är att montera en adapter/fäste under styrhöjaren på din maskin så att ena stolpen får en fästpunkt. Stolparna tar man naturligtvis bort när man har meckat klart medan man låter adaptern/fästet sitta kvar. Vi vet inte om det finns någon importör just idag, men inser att det minsann borde göra det isåfall. En bra, smart och enkel produkt som underlättar för oss skoteråkare. Kitet kostar drygt 100 dollar i USA och naturligtvis någon spänn till när det är hemma i Sweden.

Mer info på www.sidekickstand.com

Den bakre stolpen monteras enkelt på lyftbågen bak och kan justeras i höjdled för bästa funktion.

Den främre stolpen stoppas i fästet som du skruvat fast under styrhöjaren. Detta fäste sitter sedan kvar på din maskin. Fästena säljs löst om du nu skulle råka ha fler maskiner.

ski-doo BRP
LYNX BRP
SEA-DOO BRP
can-am BRP

CUBIC

UNNA DIG, VARJE SÄSONG

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

TALLVÄGEN 11 MORA • 0250-161 00 • WWW.CUBICAB.SE

Glacier House
Hotel & Resort

Glacier House Hotel & Resort är det perfekta stället för en skön vistelse i British Columbia, Kanada. Inbäddat mellan bergskedjorna Selkirk och Monashee, har det idealiskt läge för att njuta av naturen. Bara 10 minuter från Revelstokes centrum har orten en äkta backcountry känsla och äventyret finns vid din tröskel.

Bekvämt boende erbjuds i Lodge byggnaden där alla rum har utsikt över de omgivande bergen. Rymliga rum, 16 meters inomhuspool, bastu och bubbelpool, matsal i Gallerys restaurang och bar och en uteplats med utsikt över glaciären Begbie. Restaurangen erbjuder en trevlig atmosfär och har en prisvärd meny. En kontinental frukostbuffé och middag serveras varje dag. Middagsmenyn innehåller en mängd maträtter, sallader, förrätter och desserter. Under vintern tillhandahålls mattjänster i puben. En trevlig plats att umgås och du kan njuta av biffar, skaldjur, pizza och en mängd olika aptitretare. För en äkta kanadensisk upplevelse erbjuds mysiga stugor med öppenspis, med en kombination av rustik charm och moderna bekvämligheter. På området finns lekpark och gott om utrymme för att springa runt. Välskötta husdjur är också välkomna, så det är bara att ta med vänner och familj. På uteplatserna runt stugorna kan du luta dig tillbaka, slappna av och ta in den fantastiska bergsutsikten.

Massor av aktiviteter

Glacier House Hotel & Resort, som anses vara en av Revelstoke finaste boenden. Ägs idag av Daniel Kellie, från Sydney, Australien som har en 20-årig bakgrund i branschen. Under de senaste årtiondena har BC Hydro släppt stora områden och har öppnat upp området till en helt ny generation av naturlig rekreation. Oavsett om du letar efter vila och avkoppling, eller adrenalinaktiviteter, finns det allt från vandring, golf, paddling och kanot, mountainbike och ATV på sommaren. Mellan december och april förvandlas Revelstoke till ett magiskt vinterlandskap. Då kan du testa hundspann eller snöskor, Skidområdet Revelstoke Mountain ligger 20 minuter bort dit Glacier House Hotel & Resort erbjuder gratis transport. Gillar man snöskoter så finns det massor av möjligheter till en oförglömlig vistelse, då man har årligen har enorma snöfall på 16 till 20 meter. Området ligger precis vid foten av bergen och är det enda stället där du kan åka snöskoter rakt ut från din stuga till de tre populäraste områdena Frisby Ridge, Boulder Mountain och Turtle Mountain.

700 000 km² vinterparadis

Great Canadian Tours är företaget som specialiserat sig på lössnöguidade äventyr på antingen Ski-Doo eller Polaris. De är de enda licensierade operatörerna till sju av de bästa skoteområdena runt Revelstoke. Det är till de du vänder dig till när du vill ut på de lokala lederna i några timmar med familjen. De syr ihop ditt vinteräventyr efter dina önskemål. Alla guidade turer inkluderar varm dryck och lättare snacks. Guiderna kan ta dig till de mest vykortsliknande platser som Selkirk och Monashee har att erbjuda här i Revelstoke. Guiderna är lättsamma och duktiga förare, som alltid sätter säkerheten främst. Deras säkerhetstänk går alltid först eftersom snöskoteråkning här är på riktigt. Alla får en ordentlig säkerhetsgenomgång och kör med kommunikationsradio. Great Canadian Tours har varit Revelstokes topprankade ställe de senaste 22 åren och välkomnar dig och dina kompisar till 700 000 kvadratkilometer av deras vinterparadis. Glacier House Hotel & Resort har vunnit flera utmärkelser och bland annat fått utmärkelsen "bästa snöskoterstället" av tidningen Snoriders West Magazine.

Så gillar du snöskoteråkning med det lilla extra, så är det hit du ska bege dig med kompisarna. För mer information besök www.glacierhouse.com och www.riderevelstoke.ca

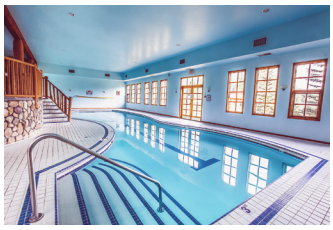
Är någonting värt att göras så ska det göras ordentligt och självklart ska det synas att man har dykt upp på ett ställe. Att färdas i nordamerika är hederssak.

För att få ut så mycket av din resa är det ett självklart val att boka en guide. Glida runt på lederna tröttnar man på ganska fort och för att hitta till smultonställena behövs proffshjälp. Ger du dig av leden i fel väder är det ju inte helt säkert att du kommer hem.

Det känns nästan som att man hamnat i ett sagoland här eftersom snömängden är overklig. Att hyra en fyrhjulsdriven bil kan vara årets tips.

Det är lätt att gå vilse från parkeringen och hitta rätt stuga i den enorma snömängden.

Naturligtvis så finns här en foaje med öppen spis, vad annars?



Pool och bubbelpool finns i Hotellbyggnaden vilket alltid är trevligt.

Här finns ett mysigt stugliv där man kan sköta sig själv om så önskas.

Hotellrummen är fräscha och rymliga.

Ölprovning på microbryggeri med mat är helt klart en höjdare om man har en kväll över i Revelstoke

Mt. Begbie är ett såkallat microbryggeri där man brygger all sin öl i lokalerna du dricker den. Här finns ett avsmakningsrum och naturligvis också en trevlig restaurang.

När de byggde bryggeriet så knallade en liten björn in för att kolla läget precis när de gjöt golvet. En rolig anekdot som de gärna berättar om när ni går deras guidade tur i samband med ölprovningen.

Mt. Begbie vann "årets bryggeri" i Kanada 2017.

Foto: Anders Westergren

TOTALTEK
CARBIDE RUNNERS

"Min åsikt är att Totaltek styrstål är dom överlägset bästa på marknaden. Under mina år på tävlingsbanorna så har jag hunnit testa alla stora styrstålstillverkare och när jag testade Totaltek styrstål så var valet för mig självklart."

Emil Öhman

Mångfaldig svensk mästare och världsmästare i skotercross

ALLMEC

TOTALTEK

Du kan beställa Totalteks produkter från Lars Lundberg.
Telefon 070 62 77 536

www.allmec.nu
lasse@allmec.nu

Allmec i Piteå AB, Storbacken 5, 942 94 Sikfors, Sweden

TOTALTEK

Du kan beställa dina Totaltek produkter också från vår nya web-butik med adress:

www.totaltek.fi
info@totaltek.fi

Insinööritoimisto Totaltek Ky, Nikkarinkuja 8, 96910 Rovaniemi, Finland

We are looking for new dealers to Totaltek carbide runners in Sweden. If you are interested to join us please call +358 207 340 550 / Seppo Tiittanen

MUD AND SNOW

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

SKOTERNSDAG

DET ÄR I MORA DET HÄNDER

PÅ SCEN ANDY AND THE ROCKETS

SCOTT®

MEGA OUTLET 25-50% RABATT

NÄR EN ÄR DUBBELT SÅ BRA

ALPHA ONE™

ARCTIC CAT®

SHARE OUR PASSION.™

MUD AND SNOW SKÅLMYRSV.32 792 50 MORA

Snöskoterkläder 2019

Så länge man har på sig bra skoterkläder så finns det inget dåligt väder att vara ute och köra skoter i. Här är en presentation av 2019 års kollektioner från de ledande leverantörerna av snöskoterkläder. Så förhoppningsvis får ni tips på vad just ni behöver och gillar.

Halvarssons

Clay / Clay Lady

Rak modell i slitstark textil med Dryway 2.0-funktionsmembran. Stora ventilations öppningar samt avtagbar huva. 450D Polyester väv, 10 000 mm vattenpelare/30 000 g/m2/24h. Fleece fodrad, stabilare mesh i axelpartiet som möjliggör cirkulation av luft. Lång ventilationsöppning i front, ventilerat ryggparti. Enkel stängning av ärmslut, avtagbar huva. Reflexer. Storlek: Herr S-2XL. Dam LS-L2XL. Pris 2 495:- kronor.

Iowa / Iowa Lady

Hög modell i slitstark textil med Dryway 2.0 funktionsmembran. Stretch partier och reglerbar benlängd. Ventilations öppningar, 450D Polyester väv. 10 000 mm vattenpelare/30 000 g/m2/24h, stretchpaneler i gren och rygg. Ventilationsöppningar i ben, mesh foder. Extra isolering vid knän och stuss, reglerbar benlängd. Snölås med hake för koppling till sko, reflexer. Storlek: Herr S-2XL. Dam LS-L2XL. Pris: 2 495:- kronor.

Quadna

Slitstark textil med Dryway 2.0 funktionsmembran. Rikligt med stretchpaneler och ventilationsöppningar. 450D Polyester väv, 10 000 mm vattenpelare/30 000 g/m2/24h. Stretchpaneler i gren och rygg, ventilerat ok samt öppningar vid ben och ärmar. Mesh foder, vattentät och isolerad ficka för mobil. Extra isolering vid knän och stuss, avtagbar huva. Hängslen, reglerbar benlängd. Reflexer. Storlek: Herr S-2XL. Pris: 3 495:- kronor.

Quin Lady

Slitstark textil med Dryway 2.0 funktionsmembran. Öppningsbar bakdel samt rikligt med stretchpaneler och ventilationsöppningar. 450D Polyester väv, 10 000 mm vattenpelare/30 000 g/m2/24h. Stretchpaneler i gren och rygg, ventilerat ryggparti samt öppningar vid ben och ärmar. Mesh foder, vattentät och isolerad ficka för mobil. Extra isolering vid knän och stuss, avtagbar huva. Hängslen, reglerbar benlängd. Reflexer. Storlek: Dam LS-L2XL Pris 3 495:- kronor.

www.jofama.se

509

Allied Monosuit Shell

Aggressivt utformad och teknologiskt packad, detta är ett måste om du söker det ultimata skyddet och rörligheten. Med 5TECH™ -tyg, helt tejpade sömmar och dragkedja, Polyester 300d-material. Designen i ett stycke, så den eliminerar chanserna att få in snö som man kan få i ett traditionellt tvådelat ställ. Vattenavstötande material, hängslen håller overallen på plats. Inre och yttre fickor, 600d förstärkningar. Ventilation i armhåla, sidorna och på låren. Vattentäta blixtlås, avtagbar huva.
Färg: Svart, Blå, Grå, Rosa. Storlek: XS-3XL Pris: 499,95 $

Evolve Jacket

Använder 5TECH™ material för att skapa den ultimata backcountryjackan. Skaljacka dimensionerad för användning med 509 baslager. Passar den aggressiva åkaren med 5TECH-material med 300d Cordura HP polyester och 10k membran. Vattenavstötande material, heltejpade sömmar. Vattentäta dragkedjor, ventilation med dubbla dragkedjor. Justerbar och avtagbar huva, snölås i midja och handlederna. Snö- och vindtät krage, bröstficka. Fodrade fickor och invändiga förvaringsfickor. Justerbara manschetter, D-ring för tätning.Färg: Svart, Gul, Grå, Blå, Orange. Storlek: XS-3XL Pris: 279,95 $

Evolve Bib Pant

Passar perfekt ihop med Evolve jackan, två produkter utformade för att passa och fungera som en. Har ett främre och bakre skydd för snöblockering. Har heltejpade 5TECH™ sömmar. Skalkonstruktionen fungerar perfekt ihop med dina 509 baslager. Utvecklat och förbättrat 5TECH™ -tyg med Cordura HP 300d polyesterytan och 10k membran. Vattenavstötande material, heltejpade sömmar. Vattentäta dragkedjor, extra förstärkt och fodrat vid rumpan för varm och torr körning. Benficka, snölås. Bröstficka med vattentäta dragkedjor, varmfodrade fickor. Elastiska sidopaneler för smalare, men aggressivare passform. D-ring för tätning. Färg: Svart, Blå, Gul, Orange. Storlek: XS-3XL Pris: 279,95 $

www.509films.com

TOBE

Novo V2

Kollektionen har ett extremt hållbart och tekniskt skal så du ska hålla dig varm, säker och torr var du än är. Som med alla TOBE 2.0 produkter, har fokus lagts på hållbarhet och funktion för att försäkra extrem kapacitet på fjället. Novo Mono Suit är en lättviktsoverall samtidigt som den har alla funktioner för att prestera i de olika natur elementen. Kan användas var du vill i alla olika miljöer. Novo Mono Suit har ett 45,000mm Sympatex membran som gör den 100% vindtät, 100% vattentät och har optimal andningsförmåga. YKK Aquaguard® dragkedjor, Cordura® tyg. Armortex® Kevlar på knän, insida ben och benslut. Dubbla förstärkta sömmar för hållbarhet, ventilationsdragkedjor på bröstet och insida lår. Ergonomiska och justerbara hängslen, justerbar midja. Avtagbar huva, integrerat snölås i benslut med metall krok. Integrerat snölås runt handleder, tre utanpåliggande fickor. Goggleficka, funktionell mobilficka. Mesh och taffeta liner, D-ring för nödstopp.
Färg: Dark Ink, Blue aster, Formula, Classic Green, Autumn Glory, Fuchsia Purple.
Storlek: 2XS-2XL.
Pris: 8 995:- kronor.

Tiro

Monosuit med 2-lager. Sympatex® 45,000mm membran gör den 100% vindtät, 100% vattentät och har optimal andningsförmåga. Heltejpad, YKK Aquaguard® blixtlås. Förstärkta sömmar på kritiska punkter, dubbelsömmar. Förstärkta knän, bekväma hängslen. Ventilation under armarna, justerbar midja. Avtagbar huva, snölås i bensluten med krok. Snölås i ärmsluten, fem exteriöra fickor. Två stora cargo fickor, goggle-ficka. Mobil-ficka, D-ring för nödstopps-lina.
Färg: Legion Blue, Dark Ink, Dark Ink Pink, Formula, Classic Green.
Storlek: 2XS-4XL.
Pris: 6 995:- kronor.

www.tobeouterwear.com

Ski-Doo

Helium 30 Jacka

100% vind- och vattentät membran med mycket goda andningsegenskaper. Vattentäta blixtlås framtill, vid fickor och ventilationsöppningar. Sömmar och logotyper 100% förseglade. Snölås, putsduk för glasögon ingår. Ventilering under armarna för bättre luftcirkulation utan komfortkompromisser. Reflexer för optimal synlighet. Livstids garanti.
Färg: Herr Röd, Blågrön, Svart, Sunburst Yellow. Dam Blågrön.
Storlek: Herr XS-3XL, finns även som extra lång i herrstorlek. Dam XS-3XL.
Pris: 3 890:- kronor.

Helium 30 Byxor med hög midja

100 % vind- och vattentät med Sympatex-membran med mycket goda andningsegenskaper. Vattentäta blixtlås, sömmar och logotyper 100 % förseglade. Stretchmaterial i midjan (herr) och svankområdet (damer) för rörlighet. Höga fram- och bakstycken som skyddar mot kyla och snöinträngning. Fleece i front och stuss. Formade, förstärkta och stoppade knän och smalben. Nät- och taftfoder, damasker med snabbfäste för stövel. Höftficka, förstärkning vid benens insida för maximal nötningsbeständighet. Justerbara hängslen. Vattentätt tvåvägs fullängdsblixtlås i sidan med vindslåar och snäpplås i linningen. Kan öppnas i stussen (dammodell), reflexer på benens baksidor för optimal synlighet. Extra långa löstagbara knäskydd. Livstids garanti (kontakta din Ski-Doo återförsäljare för fullständig information)
Färg: Herr Svart, Sunburst Yellow. Dam Blågrön.
Storlek: Herr XS-3XL, finns även som extra lång i herrstorlek. Dam XS-3XL.
Pris: 3 790:- kronor.

Kontakta din Ski-Doo återförsäljare för mer information. www.ski-doo.com/se

Lynx

Quantum Jacka

Vattentät och vindtät med mycket goda andningsegenskaper. Silikonmönster i axelområdet, optimerad greppyta för ryggsäck. Nätfoder, vattentäta YKK-blixtlås.
Färg: Röd, Navy.
Storlek: XS - 3XL
Pris: 3 990:- kronor

Quantum Byxa

Vattentät och vindtät med mycket goda andningsegenskaper. Cordura-förstärkt tyg på områden med högt slitage. Hög midja med elastiska sidostycken, dubbelt YKK-blixtlås fram. Vattentäta YKK-blixtlås i sidorna hela vägen.
Färg: Röd, Navy.
Storlek: XS - 3XL.
Pris: 3 990:- kronor.

Kontakta din närmaste Lynx återförsäljare för mer information. www.brppac.se

Jethwear

Freedom Suit

Damskaloverall med 20.000mm vattenpelare, fodrad med 60g på rumpa och knän. Helt tejpade sömmar, YKK Aqua guard dragkedjor. Jw lätt återkomstlucka, Jw ben justeringssystem. Långa bendragkedjor, avtagbar huva, ventilationer i mesh, nödstoppsfäste. Sex ytterfickor, avtagbara hängslen. Justerbar midja, smartphoneficka. Muddar i ärmslut och snölås i benslut med fäste för skon.
Färg: Arctic, Asphalt.
Storlek: XS-3XL.
Pris: 5 999:- kronor.

Phase Jacket & Pemby Bib

Skaljacka och byxa med 20.000mm vattenpelare. Helt tejpad sömmar, YKK Aqua guard dragkedjor. Jw ben justeringssystem, långa bendragkedjor. Avtagbar huva, ventilationer i mesh. Nödstoppsfäste, ytterfickor: fyra stycken jackan, fem stycken byxan. Justerbar midja, smartphone ficka och snölås i benslut med fäste för skon.
Färg: Jacka: DuskyGreenCamo, Teal. Byxa: Grey, Black, Fiery Coral.
Storlek: XS-4XL.
Pris: Jacka: 2 999:- kronor. Byxa: 2 999:- kronor.

www.jethwear.com

Scott

Move DP Jacket

Jacka i DRYOsphere-membran och har ett lättare foder (40g). Tvådelat "backcountry lössnöställ". Isolerad och vattentät innerficka för mobil. Avtagbar huva och strategiskt placerad ventilation med dragkedjor samt snowcuffs med membran i ärmarna som håller snön ute.
Färg: Mörkgrå/Svart, Klarblå, Orange/mörkgrå.
Pris: 2 999:- kronor.

Move DP Pant

Tillhörande byxa som är hög i modellen som är anpassad för lössnöåkning. Förstärkt över knän och rumpa. Strategiskt placerad ventilation med dragkedjor.
Färg: Mörkgrå/Svart, Svart.
Pris: 2 599:- kronor.

DS Monosuit

One-piecen ger skydd mot vind och vatten samtidigt som den fortfarande andas, är bekväm och mjuk. Den har alla funktioner du behöver för en bra dag ute. DWR 450D Polyester med andningsbart, vind- och vattentät DRYOsphere 2L membran. Yttre tyg: 96% Polyester, 4% Polyamid. Foder: 100% Polyester. Isolering: 100% Polyester. Termisk kartläggning med 40g fyllning och termisk sitt- och knäskydd.
Färg: Mörk Grå/Svart, Mörk Grå/Röd, Mykonos Blå, Svart/Neon Gul, Midnatts Blå/Orange, Covert Grön/Midnatts Blå, Midnatts Blå/Tangerine Orange.
Storlek: XS-2XL.
Pris: 3 999:- kronor.

www.scott-sports.com

FXR

Boost Lite

Damoverall, ACMT™ – 20,000mm/8,000g/m² vattenpelare. Tyg 300d skal med HydrX Pro™ laminering. Tejpade sömmar, FXR Dry Vent™ system. Vattentäta dragkedjor runt om, 360° 3M™ Scotchlite reflective tape. Putsduk för glasögon, avtagbar huva. Vadderade knän, justerbara hängslen.
Färg: Electric Pink/wineberry, Svart/Grå/Pink, Mint/Coral.
Storlek: XS-XL
Pris: 5 695:- kronor

Ranger Instinct Lite

Herroverall, ACMT™ – 20,000mm/8,000g/m². Tyg, Omni-Stretch™ nylon skal med HydrX Pro™ laminering. Tejpade sömmar, FXR Dry Vent™ system. SX PRO – lösa knäskydd. Vattentäta dragkedjor, putsduk för glasögon. Avtagbar och justerbar huva, vadderade knän. Justerbara hängslen.
Färg: Svart/grå, Svart/Gul, Blå/Grå/Röd/Gul, Svart/Röd, Blå/Gul
Storlek: XS-3XL
Pris: 7 995:- kronor

www.fxrracing.com

Klim

Ripsa One-Piece

Ripsa grundar sig från chassiet av Lochsa för att erbjuda liknande prestandaegenskaper med fokus på rörlighet. Vårt laminerade GORE-TEX® Performance skal är mycket andningsbart och hållbart med bra ventilation. Ripsa overallen kommer att g dig komfort och förtroende under långa dagar i ut
Färg: Svart, Blå, Mörk Grå, Rosa.
Storlek: Standard XS till 3XL. Kort XS till 3XL.
Pris: 7 500:- kronor.

Storm Set

Vi har helt och hållet gjort om Storm med en Valde Togwotee-inspirerad hållbarhet och ett avslappnat passande chassi likt snowboardlook. Utforska nya modellen med förtroende att hålla dig bekvän och torr.
Färg: Jacka Svart, Grå, Röd. Byxa Svart, Grå, Ljus Grön.
Storlek: Jacka S till 3XL. Byxa S till 3XL, Lång M till 2XL.
Pris: Jacka 4 600:- kronor. Byxa 4 600:- kronor.

www.klim.com

Polaris

Monosuit

Hållbart 600D polyesteryttertyg som motstår upphakning och noppor. Överlägsen DWR förhindrar nederbörd från att mätta jackans yttre yta. One-piece konstruktionen säkerställer att snön stannar på utsidan. Erbjuder utrymme för ett mellanskikt för ökad värme mot kylan. Ventilation på flera ställen för att bli av med värme efter behov. Justerbar midja och manschetter, ben och vristdamasker och integrerade hängslen. Dolda sträckpaneler belägna nära yttre axeln, möjliggör rymliga rörelser under aktiv körning. Passar snyggt mot kroppen tack vare den justerbara midjan. Full-ben YKK® dragkedjekonstruktion gör det lätt när man ska sätta på eller ta av monosuiten. Hjälper också till med ventilationen när man inte kör skotern.
Färg: Blå/Lime, Svart/Röd.
Storlek: S-3XL.
Pris: 4 999:- kronor.

www.polarissverige.com

Sweep

Snow Core EVO 1

Lättanvänd overall. Förbättringar på 2019 modeller är bl.a. högre krage samt att passformen har förbättrats. Dry-Tek vattentät material, Vattenpelare 20000mm/ H2O och andningsbarhet 15000g/H2O/24h.
Färg: Svart/Orange, Svart/Gul, Svart/Camo, Röd, Orange/Blå/Svart, Gul/Blå/Svart, Svart.
Storlek: XS-3XL.
Pris: 3 495:- kronor.

Ruch Jacka & Byxa

Bekväm och lätt snöskoterjacka. Denna modellen kommer i ett nytt tyg som är stryktåligare än tidigare även i kallt väder. Vattentätt Dry-Tek material, Vattenpelare 20000mm/H2O och andningsbarhet 15000g/H2O/24h. Löstagbart värmefoder, 300g. Mångsidiga byxor. Dry-Tek vattentät material, Vattenpelare 20000mm/H2O och andningsbarhet 15000g/H2O/24h.
Färg: Jacka Blå/Grå, Svart/Grå, Gul/Blå, Orange/Blå, Orange/Grå. Byxor Blå/Grå, Svart, Gul/Blå, Orange/Blå, Orange/Grå.
Storlek: XS-3XL.
Pris: Jacka 2 295:- kronor. Byxa 2 290:- kronor.

www.sweepfashion.com

Rukka

Rodium Jacket

2-lager skaltyg i Gore-Tex®, andningsskyddande och bekvämt meshfoder. Justerbara ändärmar med integrerad lycra manschetter. Reflekterande element på fram, ärmar och rygg. Långa ventilationsöppningar på sidorna med nät och dragkedjor. Mjuk och bekväm inre yta och neoprenkant i kragen. Kardborrbandspänning över handleden, lätt förböjd passform. Fyra fickor på utsidan av jackan, en med avtagbar mikrofiberduk för att rengöra glasögonen. Två innerfickor, en med dragkedja och en nätficka. Snölås i midjan, säkerhets D-ring
Pris: 4 298:- Kronor.

Rodium Pant

Gore-Tex® 2-lager tyg. Slitstarka Cordura® 500D förstärkningar på knäna, insidan av benen och på sittytan. Andningsskyddande och bekvämt meshfoder. Rukka AirCushion System på sitt- och knäytor. Justerbar midja, avtagbar upphöjd midjedel med hängslen. Reflekterande element. Långa 2-sidiga dragkedjor från benbotten till höften, som gör det enkelt att klä på och av dig. Fyra fickor, lätt förböjd passform. Snölås i benen, säkerhets D-ring.
Pris: 3 998:- kronor.

www.rukka.com

Sinisalo

SnowDiva Monosuit

Vattentätt och slitstarkt PU-laminat av polyamidskal (10000mm / 5000g / m2 / 24h) med tejpade utsatta sömmar. Andningsskyddat nätfoder med extra isolering i knä-, lår-, sits- och bröstområdet och övre ärmarna mot kyla och fukt. Avtagbar huva med dolda tryckknappar. Förstärkningar på axlar, armbågar, manschetter, sittyta, inre lår och ben. Reflekterande detaljer på framsidan och ärmar. Justerbara manschetter med integrerade lycra manschetter. Integrerade hängslen inuti och bälteslyckor ute, ventiler på sidorna. Fem fickor på utsidan med blixtlås, en ficka med mikrofiberduk för att rengöra glasögonen med. En bröstficka med blixtlås och en nätficka inuti. Snödamasker med tryckknappar som fästs på stövlarna, säkerhet D-ring.
Pris: 3 998:- kronor.

www.sinisalo.com

HayDays

Stället att vara på

Text Bild Björn

Alla har vi väl en slags bucketlist där man sakta men säkert prickar av saker i livet man vill göra? HayDays är nu avprickat för mig och jag är ganska säker på att jag åker dit nästa år igen.

HayDays är evenemanget där allt händer eftersom alla är där. Alla som är och inte är någonting i skoterbranschen ser till att vara på plats på den här åkerplätten när det väl smäller i början på september varje år. Men vad är då HayDays och varför ska man vara där kan man då undra?

För det första så kan man ju direkt konstatera att inget varumärke byggs på en dag och HayDays som evenemang fyller i år hela 46 år vilket i sin tur gjort denna superstora skotermässa till branschens största evenemang utan någon konkurrens. Som arrangör står den minst sagt gamla klubben SnoBarons som redan 1966 såg dagens ljus. HayDay startade året efter och då som ett gräsdragracingevenemeng. Man höll på en massa år och det var inte förrän på nittiotalet som man behövde en dag till för att hinna med allting och det hela blev ett tvådagarsarrangemang. Man kör alltid samma helg och ska du dit så är det alltid helgen efter Labour Day som man kör. I år betydde det 8-9 september och nästa år så inträffar detta evenemang den 7-8 september. Ska du hit så siktar du på North Branch utanför Minneapolis och du ska inte bli förvånad när vägarna blir mindre och mindre för det är på bonnvischan man håller till.

För gammal

Skulle jag vara du så hade jag löst ett helgpass i entrén och ett sånt kostar 30 dollar. 25 dollar för lördagen och 15 för söndagen samtidigt som barn under 12 går in gratis. Skulle du vilja ha ett stånd inne (ja ett sånt som du kan sälja grejer från alltså, det där andra är gratis så länge du håller koll på det och inte tar fram det) på swapmeetet så kostar det 140 dollar och då får du samtidigt ha en trailer därinne som du kan bo i. Är du handikappad så kollar du på Snobarons hemsida strax före för att ta del av kartan så att du kan parkera på de mer lämpliga handikappparkeringarna som finns i anslutning till entréerna. Ha i åtanke att parkeringarna ligger på gräsbevuxna ängar runtomkring mässområdet och att du som sitter i rullstol då kanske ska ha putthjälp. Parkeringarna alltså. Det finns 40 hektar av den varan runt omkring. Camping finns också det i närheten för en billig slant. Jag kan rekommendera dessa eftersom man där kan träffa trevligt folk och dricka blaskig amerikansk öl hela nätterna om man så önskar. Amerikaner är ett riktigt trevligt folk och glöm inte att Minnesota är gamla svenskmarker och att en hel del fortfarande heter Ericson, Ahlstrom, Peterson och gärna snackar med en gammal landsman.

Vad händer?

Men vad är det då egentligen som händer innanför grindarna på HayDays. ”Allt”, om jag ska sammanfatta det hela. Här hittar du alla generalagenter som i sin tur visar allt dom har i sitt sortiment. Alla tillverkare av någonting som är skoterrelaterat är också här och för att nämna några så kan vi säga Fox, Klim, FXR, Bikeman, Fly, Evolution motorsports, Gear Bags, Speedwerx, HMK, Ice Age. Alla profiler är också här och bli inte förvånad när du helt plötsligt springer på någon som du sett på en av alla skoterfilmer som florerar på nätet.

Gillar du höjda pickuper, fyrhjulingar, stora trailers och allt annat som hör till? Gillar du stora hamburgare och ännu större ölglas? Gillar du hoppande skotrar, fyrhjulingar och skoterdragracing? Gillar du mudracers, shower, modevisningar och jordens kickass swapmeet där du kan hitta allt mellan himmel och jord? Då har du inget annat val än att åka hit. Så är det bara. Området är enormt och det blir svårt att se allting på en dag så det är lika bra att boka in hela helgen här.

Dra ihop kompisgänget och åk hit nu. Snart är du för gammal.

All information du behöver för HayDays
www.snobarons.com

Det gäller att ha koll på var du parkerade bilen då området här är enormt. Fota gärna entrén så att du kan navigera dig rätt. Vi gick utanför området runt nio på lördagskvällen och då var det beckmörkt. Inte det lättaste att hitta hyrbilen då. Priserna här på HayDays får anses som helt rimliga och prisvärda. 30 dollar för hela helgen känns billigt.

Du kan vara ganska säker på att man passar på att släppa lite sena nyheter här på HayDays. Här en Alpha One 600 och Arctics racermaskin.

Efterfesten blev riktigt trevlig där kändisar beblandade sig med oss vanliga.

Bikeman Performance visade upp sina fina effekthöjande produkter. Det är bara att bestämma sig för hur många kusar man vill ha och vilken väg man ska ta dit. De har allt från insugs- och avgasmodifieringar till bigbore och turbokit.

Du kan göra riktiga klipp eftersom en hel del av säljarna här rensar ut sina lager. Just här kunde du fynda ett elektriskt stödben för dryga tusenlappen.

Vem är importör av denna fantastiska dunk? Hör av dig, jag bara måste ha en.

Mikaela sprang på en gammal bekant i form av Stephanie Laroy Schwarts som är proffisionell backcountrycoach från Canada. Hon kommer till Saxnäs den 20-24 februari och lär ut sina skills med XX Freerider gänget! Kanske den perfekta julklappen till frun?

Det är inte bara försäljare på området. Privata osponsrade förare visar tillsammans med proffsen upp sina egna maskiner.

Har du förköpt dig och inte orkar bära omkring på ditt fynd så finns det ett inlämningsställe som håller prylarna till det är dags att gå hem.

Inne på det här området finns allt mellan himmel och jord att äta på amerikanskt manér. Du behöver alltså inte ta med dig en matlåda hemifrån om du nu mot förmodan skulle tro det.

Priserna här är helt realistiska och för en sån här halvkomplett gammal Polaris får du slänga upp dryga 500 dollar.

Mudracing på högsta nivå hittar man på HayDays eftersom man körde en serietävling här under hela helgen. Extremt roligt och väldigt amerikanskt.

Att ha en riktigt fet pickup förlänger och förhöjer livet och livskvaliteten. Inget snack om saken.

Går du omkring en hel dag på ett enormt swapmeet som aldrig tar slut så är det förståeligt att du måste ha en motoriserad vagn.

Att man inte har kommit på det där med rutschkana på sidan av racebussen.

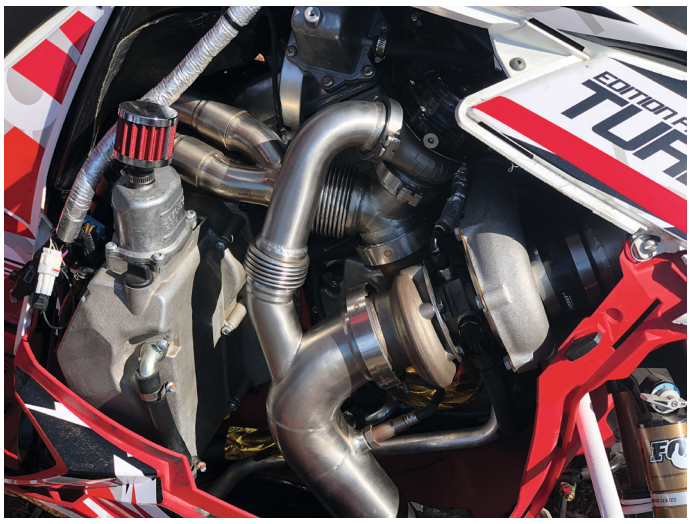
Du kan vara helt säker på att det händer saker här hela tiden och överallt. Just här uppvisningshoppar lite skoter och ATV-åkare.

Vi träffade såklart ett gäng med Skandinaver här. Vad annars?

Naturligtvis var Tarzan här. Och då menar vi Tarzan från Island.

Det finns massor att göra här. Utställarna slåss om din uppmärksamhet. Just här är det Klim som har en trevlig klätterställning av modell värre.

Evolution Powersports var här och visade sina schysta produkter mestadels för överladdning.



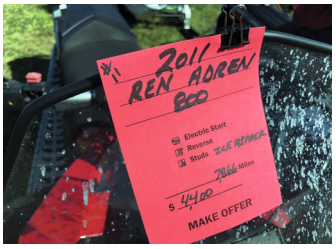
US Airforce visade upp sig emellanåt under helgen.

En minicross med bandsats kan få vilken unge som helst snäll.

Visst är man barnsligt intresserad av pickuper och vagnar. Det är någonting speciellt som får en att gå igång lite extra.

För drygt 10,000 dollar kunde du åka hem på en SVX 450. Egentligen skulle man slagit till på den där eftersom SVX-projektet är lagt i malpåse och man vet egentligen inte om det kommer att tillverkas några fler.

Vi träffade mer nordbor i form av Ståle Kjellman och Björn Knudsen som faktiskt bor i USA och jobbar som pilot de senaste 30 åren. Ståle är mannen du ska ta kontakt med när du vill ha hem något från HayDays då han packar containers för glatta livet under dessa dagar. Just här hade han hittat en riktigt fin Rupp för hemfrakt till Alta.



Det finns en uppsjö av beggade maskiner här och man blir ganska köpsugen. Men jag uppmärksammade att priserna är relativt höga och att man inte har någon ekonomisk vinst att göra i och med ett köp. När frakt, tull och moms är betald så står man där med en snöskoter utan regskylt.

Detta kanske kan vara ett riktpris för er som känner för att leta efter en beggad skoter i USA. 7000 dollar eller drygt 61,000 spänn för en 2015 års pro RMK 155. Sen ska Löfvén och fraktbolag ha sitt och då blir det ingenting över.

Varför ska det vara tråkigt att campa? i USA har man fattat grejen med det mesta och ska man göra någonting så är det bäst att göra det ordentligt.

Här hittade vi en 1964 års trailmaker med 8 kusars Kohlersnurra under huven. Hur plogbladet fungerade och hur mycket leder som tillverkades med den här maskinen förtäljer inte historien.

En röd och fin Arctic Cat 100 från 1964. Kohler 8-hästare och spiralfjädrad framvagn.

Veteranintresset är verkligen på topp här i staterna. Här såg vi en riktigt snygg och trevlig Rustler Demo från 1968. En maskin som jag aldrig sett förut och som tillverkades av Motrak Corp i Minneapolis. Just den här har en Ilo 292 kubikare.

Här gjorde man reklam för ”världens största” antik och nostalgi skotershow. 25-27 januari i Waconia Minnesota.

En fullt fungerande Cheetah 440 från 1973 för 350 dollar. Det måste väl ändå betraktas som ett fynd.

En trevlig trehjuling för åttatusen kanske kan vara någon?

Vi såg massor av begagnade bandsatser för snowbikebyggnation. Just detta kostade 3000 dollar.

På HayDays swapmeet hittar ni allt från rostiga oljeburkar till veteranskoterfynd eller-crossmaskiner.

Rätt var det var så sprang vi på Joffe och Rickard Lövgren som var och morsade på alla bekanta i branschen de lärt känna under åren.

En maskin av kinesiskt ursprung.

Även de små ska väl köra trimmat.

Ska man ha en ambulerande bar så ska man ha en rejäl sådan. Det säljs öl på Hay-Days lite överallt och folk är glada utan att vare sig skämma ut sig eller springa omkring och vråla. Detta beteende kan vara typiskt svenskt och en av anledningarna att vi sällan ser ölförsäljning på diverse arrangemang i detta land.

Det finns släpvagnar och så finns det släpvagnar. Det här är helt klart en släpvagn.

Lite överallt så hittar man utrustning för vintern till riktigt bra priser. En hjälm kan man alltid ta hem som handbagage.

Såklart så hittar vi en maskin för de allra tuffaste. Nämligen en M8000 med ett Heliumkit. Det blir inte mycket tuffare än så.

Det klart att du ska bygga en Snowbike på en Yamaha. Vi väntar tålmodigt på en fabriksbyggd variant från Yamaha.

Arctic FX Graphix har genom åren gjort sig känd för riktigt snygga desiger och montagejobb. De klistrar sina alster på alla slags fordon och har färdiga mallar till alla snöskotrar. Kolla in vad de har att erbjuda på www.arcticfxgraphics.com. Döm om min förvåning när grabben på bilden tilltalade mig, på småländska. Tommi jobbar som designer här och har levererat massor av dekalkit till oss svenskar. Tveka alltså inte att höra av er till tommi Viita på tommi@arcticfxgraphics.com. Det går bra att skriva på småländska.

Camso är idag grymt dominerande på matt-marknaden och visade här en del av sitt sortiment.

Ett Timbersledbygge med den lustiga gasen och dryga 100 kusar. Känns perfekt.

Det finns idag ett helt gäng tillverkare av bandsatser för diverse snowbikebyggen. Här är en lustgasmatad variant från Yetisnow MX. Mer info på www.yetisnowmx.ca.

Det där med att nöja sig med det man har är väldigt oamerikanskt. Här ska man ha 200 hästar och höjningskit som får vem som helst att bli höjdrädd.

Per Glansgården var på plats för att promota mattorna från Compsit Tracks. Honom måste vi hälsa på hemma i Sweden.

Här träffade vi några trevliga Norska skoterhandlare. Björn Daniloff guidade dom med van hand mellan de olika ölstånden.

HayDays startade för 46 år sedan och då som en dragracingtävling på gräs. Just detta moment har stannat kvar som en av huvudattraktionerna. Väldigt poppis bland publiken.

Lars på Fox är en utvandrad filur från Docksta som nu jobbar på Fox och har en trevlig tillvaro i Californien. Ja en del har vett att följa drömmen.

Vi avslutade dagen med en V.I.P-inbjudning hos Fox som stod för underhållning och efterfest. Om vi kommer tillbaka? Det klart vi gör det.

Lite så här får vi faktiskt minnas HayDays 2018. En riktigt bra resa.

Överallt hittade vi detta underhållande spel som heter Cornhole eller bean bag toss. Riktigt kul.

Undrar ni över någonting, t.e.x hur ni på enklaste sättet tar er till HayDays är det bara att slå en signal till SnowRider.

Fox var på hugget och har gjort det där med att kasta ut merchandise till en konstart.

Vad sägs om en Nekkr som man fäster på hjälmen för att slippa drag under hjälmen. Man ser inte bara ut som en cowboyrånare som precis fått stopp på en dilligens, den är säkert också väldigt praktisk. Mer info på www.nekkr.com.

En till höjd pickis. Naturligtvis med ett sleddeck.

Vi såg massor av crossteam här också. Här fanns det tillfälle att fynda allt från trim och chassiedelar till hela maskiner.

Vi får inte glömma den amerikanska maten. Glöm det där med att äta nyttigt. Här är det omöjligt att bli smal. Så gör ditt bästa för att äta det du tycker om. Banta kan du göra hemma. Ser du ett grisigt litet kaffe med en bardisk där dom serverar flytande kolesterol så är det bara att sätta sig där och njuta.

Det tog rejält på krafterna att springa runt på HayDays och en ordentlig vilopaus i gräset var behövligt.

Finns tid över så ska ni gå på Walmart och där köpa valfri djurdräkt. Hitta sedan en olämplig plats att dansa på så att den lokala konstapeln kommer och säger åt er att skärpa till er. Sen kan ni gå upp på hotellrummet igen.

Det gäller att hålla koll på vätskebalansen och då är det roligast att göra det i grupp. Här sitter vi med Tennis och Peter på DBC som också tillbringat dagarna på hayDays.

Ska du hinna med någonting annat så är det först och främst Mall of America du ska besöka. Detta köpcentrum som ligger i Minneapolis är så jäkla stort att det rymmer ett helt tivoli i mitten. Grymt ställe som har allt.

POLARIS®

Skoterns dag 27-28/10
I VÅRA 3 BUTIKER.

Upp till 40% på utvalda kläder och hjälmar.
VES olja 4L 499kr

Klim Maiava FXR Husqvarna

3 BUTIKER
Leksand
Mora
Särna

CHALLENGE ACCEPTED
POLARIS®
www.abris.se

POLARIS ABRIS SJÖ & SNÖ SINCE 1981 www.abris.se Husqvarna

Anmälan är öppen

CanonBall Run 2019

Årets händelse för oss som gillar veteransnöskotrar, en dag av lekar och ett trevligt umgänge.

Vårt evenemang Canonball Run eller CBR som vi också kallar det, har rullat på i många år. Här kombinerar vi en utflykt med vissa lekar där man lagvis kämpar mot och med varandra under en hel dag från morgon till kväll. Vi startar lördagen den 26 januari från redaktionen i Stenis utanför Mora och avslutar den på Älvdalens hotell där vi övernattar om man så vill. Många av oss väljer övernattningen tillsammans med mat, prisutdelning, liveband och andra festligheter, såklart. Den här dagen är alltid rolig för oss i arrangörsstaben och vi ser alltid fram emot årets Canonball Run.

Vad kostar det att deltaga i CBR?

Priset för detta är 600:- per person och då ingår följande. Start i 2019 års Canonball Run med allt vad det innebär då det gäller lekar, förtäring såsom lunch samt fika under dagen samt bärgningar med mera. Då ingår också entré till kvällens festligheter på Älvdalens Hotell. Hur gammal ska min skoter vara? Vi sätter gränsen för en veteranskoter vid 1989. Din maskin ska alltså ha tillverkats 1989 eller tidigare. Skulle du råka ha en maskin från 1993, men som såg likadan ut 1989 så släpper vi ju igenom den såklart. Vill du hamna i samma lag som dina kompisar så fixar vi det. Anmäl dig på snowrider.se, men maila bjorn@snowrider.se angående din önskan vad det gäller lagindelning. Vi gör alltid allt för att alla ska vara glada.

Regler

Först och främst. Det här är ingen tävling på allmänna skoterleder utan en sammankomst där vi lagvis umgås, löser problem och hjälper varandra fram till Älvdalen. Vi kommer däremot att börja dagen på vår egna "barktipp" där vi kommer att köra skoter, lagvis, på vår privata bana, samt "tävla" i några andra för er idag hemliga grenar. Ert lag kommer här att kunna samla poäng. Er uppgift efter detta "tävlande" är att ta er på ett säkert och lagligt sätt upp till Älvdalen som ett helt lag. Poängavdrag får man om man lämnar förare och maskiner efter vägen. Vi kan nämna att medelhastigheten brukar ligga mellan 7 och 19 kilometer i timmen. Det här är alltså inte ett fartfyllt event där vi sätter någons säkerhet på spel. Vi erbjuder bärgning under hela dagen i vanlig ordning. Bärgning betyder poängavdrag.

Nytt för i år

I år kommer varje lag få en karta där man måste passera några "checkpoints" där ni blir avprickade. Detta så att vi har koll på vilken väg ni tar upp till Älvdalen så att vi i alla lägen kan hitta eventuella eftersläntare samt att publiken vill veta när var och hur ni åker förbi ett visst ställe. Nytt för i år är också vissa regler gällande användandet av släde. Detta är tillåtet. MEN. Det är inte tillåtet att någon sitter på den släden från början. Denna regel tillkom pågrund av stora förseningar när ett lag valde att starta med sex personer på släden och dra den med en maskin som inte orkade detta. Alltså. Ingen sitter på en släde vid CBR-starten. Väljer ni sedan under resans gång att lyfta upp en maskin på släden med tillhörande passagerare är det upp till er.

Max en (1) person per skoter vid CBR-starten. Viss dispens kan erbjudas om du har en maskin som är avsedd för två och har dubbeldyna. Man betalar även för passageraren.

Boende & Mat

Just boendet och middagen har varit en riktig höjdare genom åren då man verkligen får chansen att umgås med likasinnade. För att möta allas behov och önskemål då det gäller mat och boende så har du nu i år flera möjligheter. Du ringer till Älvdalens Hotell på 0251 105 00 för att anmäla ditt boende. Vill du både äta och bo så kostar det 600:- och då får du del i dubbelrum. Naturligtvis gör hotellet sitt bästa för att du paras ihop med en kompis. Vill du bo själv så betalar du ytterligare 200 spänn. Hotellrummen brukar ta slut fort så det är bäst att boka upp sig i tid. Vill du bara äta och inte bo? Då kostar middagen 264 :- inkl välkomstdrink. Vi festar till sena natta och dansar så gott vi kan till liveband.

Anmälan till CBR

Gå in på:

1: www.snowrider.se

2: Klicka dig fram till vår shop. Där hittar du Evenemang och du kan anmäla dig samt betala.

3: Boka ditt boende på Älvdalens hotell just NU! Så du inte blir utan sovplats.

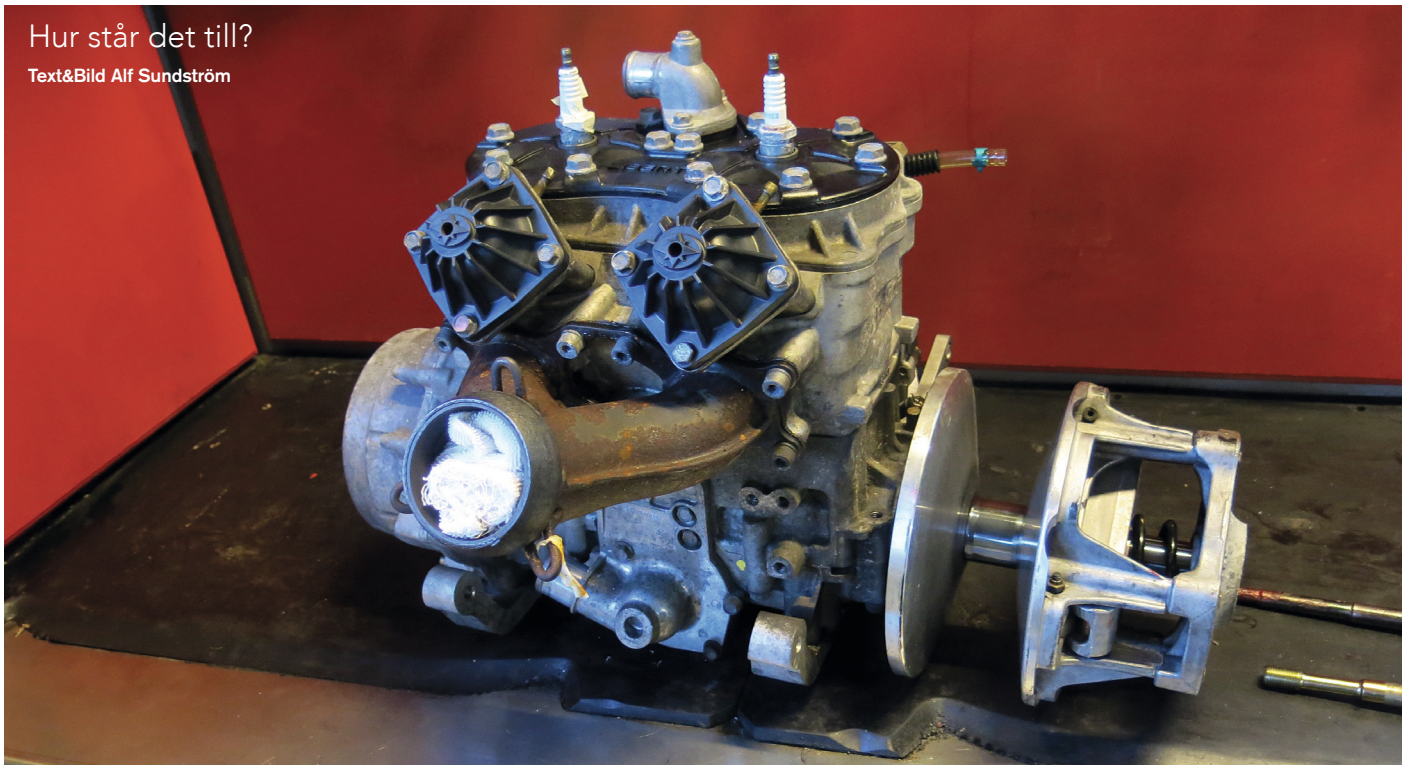
Ring 0251 105 00

Rejäl konstruktion, tåliga chassin och riktigt gott om lastutrymme är några kännetecken för Fogelsta snöskotertrailers. Vårt breda tillbehörssortiment gör det enkelt att extrautrusta och specialanpassa din släpvagn efter dina behov.

Läs mer om vårt sortiment på fogelsta.se

FOGELSTA
PART OF BRENDERUP GROUP

Efter 500 mil



Hur står det till?

Text&Bild Alf Sundström

Tvåtaktare håller inte i all evighet. Men hur sliten blir en 800-kubikare som precis passerat 500 mil? Vi plockar ner en 2013 års Polaris 800 twin för att ta reda på det.

Att äga en något äldre snöskoter betyder att man behöver utföra en del nödvändiga reparationer samt service för att kunna använda sin maskin. Alternativet till att ta hand om sin gamla skoter är att den troligtvis går sönder mitt under säsongen vilket kan förstöra en eller flera skoterturer och man kan dessutom råka ut för dyra följdskador.

Det stora valet är alltså inte om det ska utföras, utan av vem. Antingen gör ägaren det själv så betalar denne någon för att utföra detta. När Björn började med vårt RMK-projekt ställdes tidigt frågan om vad som bör utföras gällande motorn. Efter lite resonerande bestämde vi att en total demontering med genomgång var nödvändig. Inte enbart för att motorn gått 500 mil utan för att den dessutom hade ett antal år på nacken samt att vi inte visste vad tidigare ägare utsatt maskinen för. Då vår Pro RMK är en snöskoter som har använts för rekreationskörning är det mycket troligt att motorn fått arbeta relativt hårt och efter 5-6 år bör de ingående komponenterna kollas upp oavsett vad vägmätaren säger. Att plocka isär en skotermotor kan i stort sett vem som helst som har erfarenhet av mekaniskt arbete men det finns en del specialverktyg som man inte klarar sig utan och det är framförallt avdragarna jag tänker på.

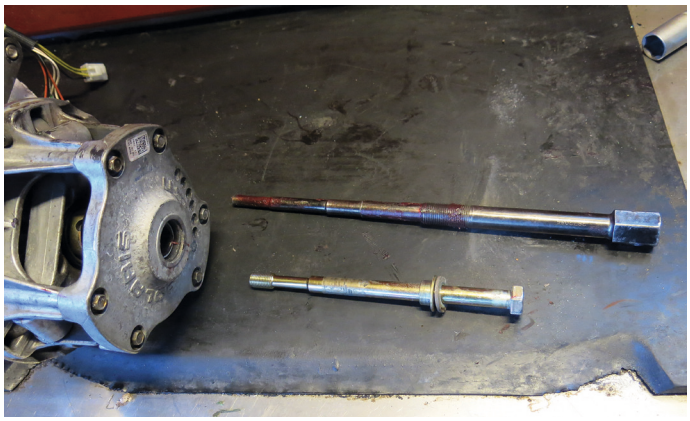
Att ta lös en primärvariator, en spännande uppgift.

Primären, eller mer korrekt motorvariatorn, måste alltid demonteras när man går igenom sin motor. Innanför denna sitter det ofta en plåt som håller fast vevaxeltätningen och även om den saknas och det går att klyva vevhuset med variatorn på plats kan du inte byta vevtätning utan att ta lös variatorn. Va- riatorn måste alltså bort och då behöver du en avdragare, och med det menar jag en originalavdragare eller likvärdig av högsta kvalité! Ibland går det att få loss variatorn med en billig eftermarknadsavdragare men ofta inte alls, vanligare är att den blymjuka eftermarknadsskiten fastnar i variatorn och det ger en jobbig kväll i garaget. Har man provat det vill man aldrig mer använda sig av en billig avdragare! Det bästa alternativet till original är en hemmakonstruerad hydraulisk avdragare som skapar ett enormt övertryck när man kör in en bult i variatorns gänga med mutterdragaren. Man fyller först hålet fullt med olja och tätar gängan med lin eller gängtejp. På detta sätt kan man ganska enkelt trycka loss variatorn. Som alltid är det helt förbjudet att använda mutterdragare enligt många verkstadsmanualer eftersom vevaxeln då kan ta skada.

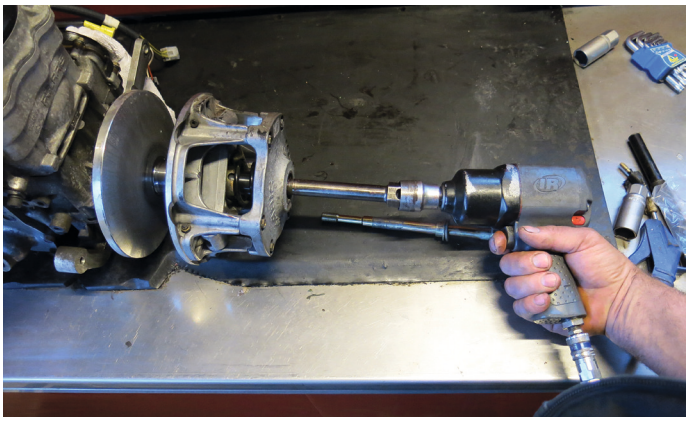
Man ska alltså bruka handverktyg och inget annat. Problemet är att det ofta inte fungerar utan mutterdragare då variatorn absolut inte lossnar med hjälp av handverktyg. Jag har lossat fler hundra variatorer med mutterdragare på den tiden jag arbetade med snöskotrar, och anser att metoden är ofarlig för vevaxeln. Det viktiga är att man har en bra avdragare, original eller hydraulisk, och sedan kör man med muttermaskinen tills den smäller loss. Den som har motsatt åsikt har naturligtvis rätt, enligt manualen ska man inte använda mutterdragare. Jag kommer dock att fortsätta med min mutterdragare då jag föredrar att få lös delarna istället för att stå i garaget och inte utföra något vettigt arbete bara för att göra allt "by the book". Denna RMK-variator var ruskigt bråkig och det krävdes en hel del övertalning innan den med en grym smäll släppte från konan. Svänghjulet vad betydligt lättare att få loss, och här klarar man sig ofta med en egentillverkad avdragare då de sällan sitter extremt hårt fast. Det viktiga med dessa avdragare är alltså att de är av hög kvalité samt att man hittar dessa i garaget när de ska användas. Allt som oftast är de på utlåning och då får man ringa sina vänner och snällt fråga om de kan komma förbi med dessa nödvändiga verktyg. Denna gång var det min kompis Fredrik som hade prylarna, och han kom snabbt förbi med dessa. Min svänghjulsavdragare hade han dessutom just modifierat för att passa Polarismotorer, så arbetet med demonteringen var ytterst enkelt.

Kolvarna, här är slitaget lätt att se

Sedan var det dags att lyfta cylindern och här hittar vi beviset på att skotern har jobbat på riktigt bra under de år som den brukats. Kolvarna är slitna, så slitna att vi knappt behöver mäta upp dem för att inse att byte krävs. Ytorna på kolvarna närmast insugsporten är ytterst repiga och kolvspelet är nu närmare 30 hundradelar så dessa kastar vi i metallåtervinningen. Om det är iskristaller i insugsluften som är orsaken till det höga slitaget eller om det bara blir så efter 500 mil är inget som jag kan säga med säkerhet men då avgassidan inte visar upp några repor alls är det kanske ingen dålig gissning? Cylindrarna är riktigt fina och slitaget ytterst marginellt, jag får det till 84,98 mm med maximalt 2 hundradelar i avvikelse, och det är väl inom servicespecifikationerna. En glad



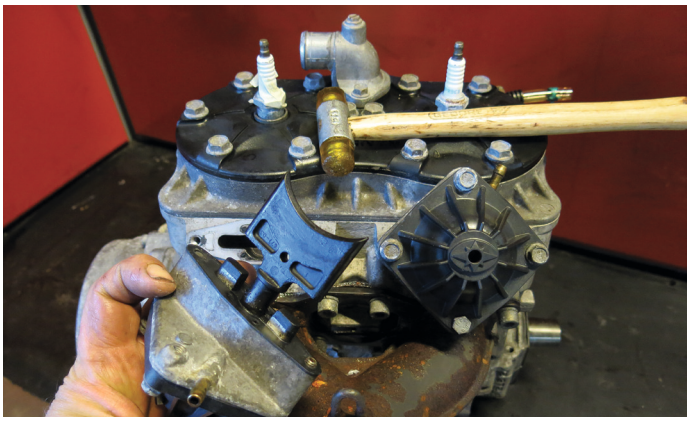
Som första åtgärd ska vi montera lös variatorn, en originalavdragare är nödvändigt då denna variator inte demonterats sedan skotern var ny för ca 5-6 år sedan.



Man ska aldrig använda mutterdragare till detta säger instruktionsboken då vevaxeln kan ta skada, problemet är att det inte går utan att använda mutterdragare, i detta fall så vi fuskar lite.

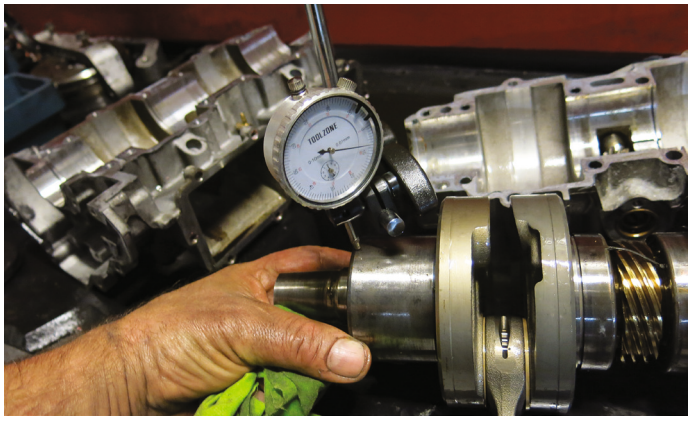
Givetvis måste allt vägas också, motorn väger 35,59kg utan variator och spjällhus men med grenröret, variatorn väger 4,54 kg med bulten.

Med en kraftig smäll lossnar till slut variatorn och vi fortsätter med demonteringen.



VES-ventilerna ser otroligt fina ut trots miltalet samt åldern på motorn och inget tyder på att de nyligt rengjorts. Efter en lättare tvättning är det bara att återmontera dessa.

Svänghjulet demonteras med lämplig avdragare. Fundera inte ens på "moped-metoden" alltså att slå på vevaxeln med hammare och kila mejslar under svänghjulet, det fungerar inte!



PTO lagret är den mest utsatta komponenten på veven men alla spel verkar vara helt OK. Tyvärr har detta lager ett litet missljud så vi bestämmer oss för att byta ut det.

Toppen ska sedan bort, en liten plasthammare är suverän att ha när man tar lös delar som sitter fastklistrade i gamla packningar.

överraskning var avgasventilerna som var ovanligt fina och nästan helt saknade fastbränt sot. Även kanalerna de löper i var mycket fina så detta är tydligen en detalj som är minde känslig i dag jämfört med de tidiga Polarismotorerna med VES. Reedventilerna såg också helt okej ut när vi kollade upp dem, men då detta är en förslitningsdetalj undrar jag om det ändå inte är dags för byte? De öppnar sig faktiskt mer än 100 gånger per sekund när motorn jobbar, så nog bör de ha tappat lite spänst efter dessa mil?

Vevaxeln, hur gör vi med den?

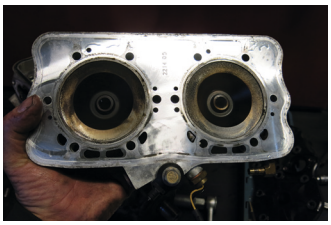
Sedan kom turen till vevhuset och efter att en mängd Torx-skruvar lösgjorts hade vi veven i handen. Vilken snygg vevaxel, den ser betydligt bättre ut än de jag har haft i mina äldre Polaris 800 RMK. Den är inte extremt lätt med sina 11 kg men den ser ytterst stadig ut och har specialkullager på både PTO samt MAG sidan. På variatorsidan är lagret nästan 50mm brett och detta ser ut att vara en betydligt bättre konstruktion än den med dubbla standardlager som jag hade på alla mina skotrar förr i tiden, när jag var ung. Veven visade inte upp något mätbart slitage och var fantastiskt rak, så till att börja med bedömde vi att den inte behövde åtgärdas. Tyvärr hade PTO-lagret ett litet missljud när det snurrades för hand. Om det beror på slitage eller någon form av förorening måste vi ta reda på. Är det tveksamt så byter vi lagret men vi ska inte byta bara för bytandets skull. Miltalet syntes även lite på mässingsdrevet, som driver olje- samt vattenpumpen, och uppvisade spår av slitage. Troligtvis är det långt kvar innan det behöver bytas ut men det är ingen tvekan om att ett visst slitage syntes.

Sammanfattningsvis, vad måste bytas ut och vad ska vi göra mer?

Det enkla svaret på vad som måste fixas är nya kolvar och nya packboxar och packningar. Kolvarna är slut, några packningar förstördes vid demonteringen och packboxar ska bytas så fort en vevaxel demonteras!

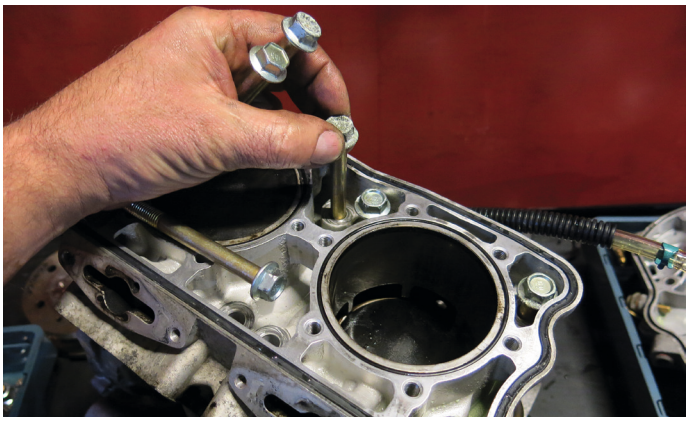
Lagret innanför variatorn (PTO) har ett mystiskt ljud så det kanske vi byter men vi ska kolla upp det först och reedbladen känns lite slappa, helt nya eftermarknadskorgar är kanske att föredra. Mer än så behövs absolut inte och för den tuffa budgetrenoveraren är det bara två nya kolvar (och kanske ett fix-kit där vi flyttar upp cylindern lite) som krävs, allt annat bör fungera, vilket är fantastiskt bra efter så här många års brukande. Jag är faktiskt riktigt imponerad över hur väl sammansatt denna motor är.

Motorvikten motsvarar den hos en tidig Polaris 800 på något kilo när och effekten är "endast" 10 hk (kanske 15) högre så cynikern inom mig har ibland undrat vad som hände mellan 2003 och 2013 då det gäller motorutveckling, inte så mycket eller? Svaret är att tillförlitligheten har ökats då konstruktionen samt komponenterna är bättre samt att prestandan vid verklig körning på alla sätt är överlägsen de äldre motorerna. Så utvecklingen har gått åt rätt håll men den är inte helt lätt att se om man inte håller i och kör med prylarna. Läser man bara faktauppgifter om vikt och effekt på motorerna har man inte tillräckligt bra underlag för att bedöma hur de fungerar. I nästa nummer ska vi återmontera allt och berätta vad vi valde för delar till SnowRiders projekt RMK, det börjar bli bråttom för snart kommer snön.

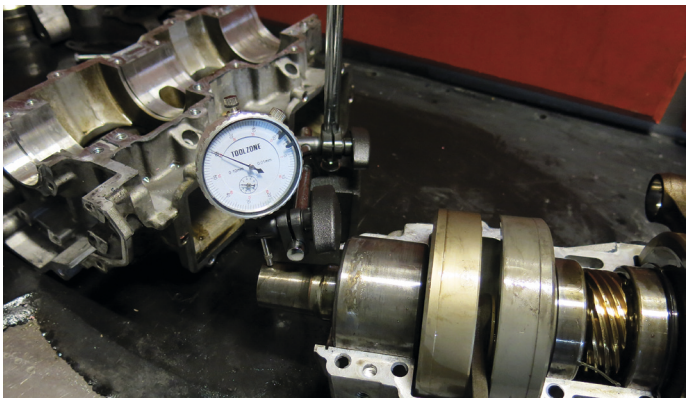


Förbränningsrummen ser ytterst fina ut, en fet sothinna och inget spår av detonation, precis som det ska vara när en motor får tillräckligt med både bensin samt olja.

Här ser vi att kolvarna nog behöver bytas ut och det innan vi mätt upp dessa, så djupa repor betyder att de jobbat klart.

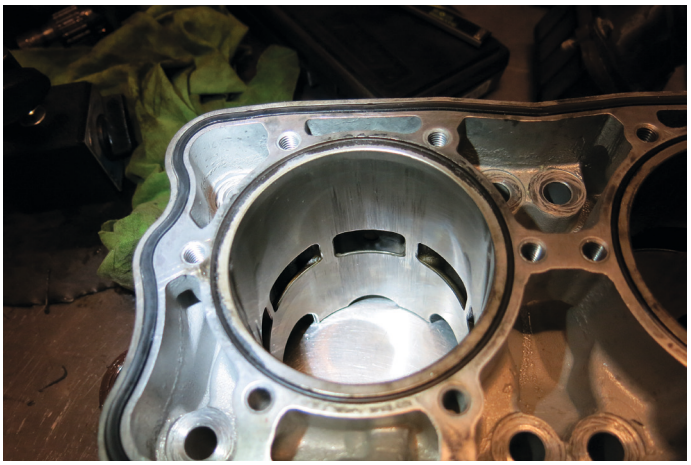


Cylinderbultarna tas bort och de har 15mm skalle, jag minns knappt när jag senast använde den hylsan.



Vevaxeln mäts när den ligger i blocket för att se om den är uppenbart vind, allt verkar vara hur rakt och fint som helst. Vi ska kolla upp den mer noggrant i v-bockar innan montering.

Motorn är just nu helt isärplockad, det blir en hel del att hålla rätt på. I nästa nummer får ni vara med när vi plockar ihop den.



Cylindern är i förvånansvärt fint skick, den har i princip samma mått som en ny! Cylindern har dock en del synliga repor. Synliga men inte mät eller kännbara.

följ oss på:
YAMAHA STORE MORA

Sidewinder M-TX LE 153

YAMAHA
Revs Your Heart

SNOWCASH
Fram t.o.m 15 november får du 4000:- i snowcash.
Kom in och hälsa på så berättar vi mer.

YAMALUBE svedea ecster
www.yamaha-motor.se

0250-61 93 90 - Tingsnäsvägen 23 MORA
YAMAHA STORE MORA

NYA ski-doo | POLARIS | LYNX

Stort utbud begagnade skotrar

Nyheter på webshopen:

Fri frakt
på beställningar
över 1000,-

Klarna.
betalfunktion
snabb och enkel

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90, Vikenvägen 7

www.kalixmaskiner.se

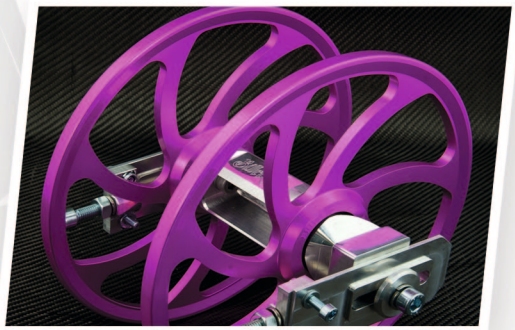
HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT

FÖLJ DESSA ENKLA STEG FÖR ATT SKICKA IN EN CYLINDER FÖR RENOVERING!

1. Demontera alla delar, Pinnbultar, Styrningar, Avgasventiler. skicka bara Cylinder stommen.
2. Rengör din cylinder.
3. Förpacka den mycket väl!
4. Gör en order i vår Webshop och lägg till lämplig cylinderreperation artikel i kund korgen. Lägg till eventuella delar du önskar köpa i samband med din Reperation. (10% rabatt på delar vid Cylinder Reperation. Justeras manuellt av oss!!)
5. Skriv ut fraktsedeln du får av oss på mailen. Lämna hos ditt postombud för att få fri frakt.

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

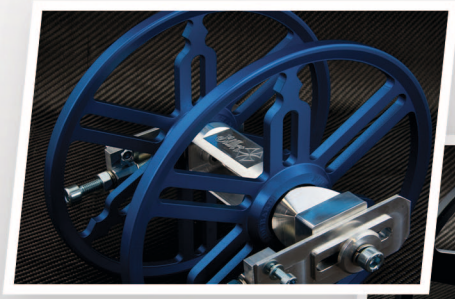
10" HJULKIT
TURBINE



Billet

10" HJULKIT
TUNINGFORK

FRÅN 3795:-



STORT URVAL AV FÄRGER

10" HJULKIT
BLACK OUT

VARFÖR BILLET X?

- *Brutal kvalitet med frästa hjul ur ett stycke T6 aluminium.*
- *Större hjul, större vändradie , går lättare. mätningar visar 3-5hk fördel. (ex. Alpha One)*
- *Sist men inte minst.... Made in SWEDEN*

INFO@BILLETX.SE

WWW.BILLETX.SE

STYRHÖJARE 15-23CM

FRÅN 799:-

JAWS PERFORMANCE

ARCTIC CAT 800 BIG SHARK

SKI-DOO 850 DOO SHARK

FRÅN 7995:-

SINGELPIPA

- *Mera power i din maskin upp till 13hk.*
- *Passar med original slutburk*
- *Vi distribuerar så slipper du som kund allt krångel*

STORA NYHETER PÅ G

INFO@BILLETX.SE

WWW.BILLETX.SE

XX Freeriders goes

Tänk att ett hittat facebookinlägg kan få en att hänga på ett av de mer fantastiska skoteräventyr jag varit med om.

Hösten är alltid mörk och till viss del tråkig vilket öppnar upp för behovet att ha någonting att se fram emot. Någonting roligt, ett äventyr kanske. När jag såg att XX Freeriders arrangerade en snöskoterresa till Kanada så var jag snabb att kolla kalendern om det ens fanns en lucka för att utforska denna för mig okända plats på jorden. Luckan fanns och nu gällde det bara att hitta ett resesällskap som helt utan förvarning skulle säga ja till den här upplevelsen. Naturligtvis tackade Nina Olsson ja utan att tänka efter och resan var bokad samma dag. En rolig detalj i det hela var att Nina var uppe med Polaris Riders Club i Sälen strax efter jag frågade henne.

En Kanadensare som hette Aaron Van Den Bos var också där som av en händelse och Nina berättade då naturligtvis om resan till hans hemland. Svaret blev då. –Ja då syns vi där. Eftersom Aaron skulle dit precis samma vecka på en helt annan resa för att guida några äldre män och deras söner.

Totalt var vi tolv stycken äventyrare som skulle göra Kanada osäkert och för att krångla till det hela lite extra så bestämde vi oss för att åka två dagar tidigare för att få uppleva några extra dagar utan stress. De här dagarna visade sig bli betydligt mer stressfyllda än vad vi tänkt oss.

På väg.

Februari kom äntligen och vi hoppade in i bilen och riktade in den mot Arlanda för vidare flyg mot slutdestintionen Kelowna i Kanada. Väl framme så insåg vi att det inte bara var att åka pendeltåg till Revelstoke. Man fick lov att förboka bussen vilket stökade till våra planer. Efter ett kortare google-pass så listade vi ut att en smärre taxiresa till ett Greyhound-buss-kontor kanske skulle ordna upp det hela. Efter en kvarts resa med taxi så satt vi plötsligt på bussen som gick två gånger om dagen. Snacka om tajming. Att grundaren av Greyhound bus kommer från grannbyn Våmhus utanför Mora gjorde det hela lite roligare.

Efter några timmar så var det dags att gå av och då stod vi där i Revelstoke på en nedsläckt mack mitt i natten, utan en aning om var vi skulle gå någonstans. Att man alltid ska krångla till det hela, kunde vi inte åkt med dom andra så vi slapp stå här i mörkret, tänkte man för en sekund. Sekunden efter fick Nina teckning och ringde till "Mesen" som var en av de "äldre" männen som Aaron

Förväntansfulla dalkullor på väg mot äventyret i Kanada.

Jaha då sitter man i en Grayhound buss i Kelowna, Kanada. Tänk att det var en VÅMHUS karl som startade detta bolag! Snart är vi framme i Revelstoke! Bara några timmar kvar. Erik Wretman kallades tydligen på Våmhusmål för "Martis Jerk", där "Jerk" är namnet Erik och "Martis" den gård familjen bodde på i Våmhus. Då Erik Wretman år 1905 utvandrat till Hibbing, Minnesota bytte han sitt namn till Eric Wickman. I Minnesota började han arbeta som borrare i en gruva. Efter ett antal år blev han delägare i en sjusitsig Hupmobile och började mot ersättning skjutsa sina kollegor från gruvan till sin hemort Hibbing.
År 1914 öppnade han sin första busslinje mellan Hibbing och Alice, vilket blev embryot till Greyhound Lines.

Jeanette & Aaron "plutten" Van den Bos, Marcus "Mesen" & Oskar Edlund , Mats & Viktor Bergkvist, Joakim & Elias Engberg och fotografen Tomas Gradin och så jag och Nina såklart.

Canada!

Vilket ställe! Här har jag överlevt och upplevt skräck, ångest och en massa wowkänslor denna dag.

2280 m högt och strålande sol! Sista åket var endast 14 km långt. Idag har jag åkt snowboard på riktigt! Tack hela familjen Van den bos för att jag fick följa med er idag! Revelstoke, British Columbia

Att hyra en skoter + lavinkit gick loss på ca 2500:- /dag. + bensin & försäkring

Ett dagskort kostar 25 can $ = ca 175 riksdaler. Pappan till vår superguide Stephanie stod i kassan idag.

skulle guida och undrade om vi kunde bli hämtade. Naturligtvis gick han upp mitt i natten för att hämta oss och skjutsade oss till vårt gemensamma hotell.

Marcus "Mesen" Edlund, Mats Bergkvist och Joakim Engberg med tillhörande söner hade Revelstokesonen Aaron som reseledare under den här trippen vilket passade riktigt bra. Aaron och hans svenska fru har drivit Glacierhouse i Revelstoke back in the days med allt vad det innebär vilket förklarar varför Aaron hittar överallt i området. Jag och Nina passade på att hyra varsin Polaris RMK och hakade på det här roliga gänget. En Polaris eller Ski-Doo av längsta och största variant kostar runt 2500 spänn per dag hos Full Speed och då tillkommer bensin och ledkort. En rolig grej var att vi köpte ledkorten av pappan till guiden vi skulle ha senare i veckan. Revelstoke är alltså inte världens största plats rent befolkningsmässigt, alla känner alla. Vi fick nu tillfälle att känna på bergen runt Revelstoke och jag tyckte det var perfekt att få göra det innan proffstjejerna från Sverige skulle dyka upp två dagar senare.

Dagen efter så hyrde jag mig en snowboard istället och tillbringade dagen med Aarons fru och barn i backen. En gnistrande vacker dag som jag sent ska glömma.

Efter ett par dagar i Revelstoke så var det dags att möta upp med de övriga tjejerna på CKMP i Sicamous. CKMP eller Carl Kuster Mountain Park är ett ställe alla borde besöka. Vi tänkte att det bara var att ta en taxi eller buss dit, men det var det inte. Taxi var det bara att glömma och bussförbindelserna var riktigt dåliga. CKMP låg för övrigt ensligt beläget mitt ute i ingenstans. Återigen dök Aaron upp som gubben i lådan och hjälpte oss. Han kunde släppa av oss där när ändå familjen var på väg till Vancouver. Sagt och gjort. Vi stuvade in oss i bilen och färden började. Vägarna blev mindre och mindre och till slut så tog det stopp framför en grind mitt ute i ingenstans. CKMP stod det på en liten skylt och vi var framme. Att kalla stället anonymt utifrån är en underdrift och vi fick förklarat för oss att Ski-Doo brukar använda det här stället för hemliga tester. Därav den hemliga attityden. CKMP är skoteråkarens dröm och det här stället saknar ingenting. Här finns en fullständig verkstad med allt och lite till på nedervåningen. Drygt 20 maskiner får plats här. Här finns långa rader av hjälm och skotorkar, ombytesbås, krokar för lavintransponders och så vidare.

Övervåningen bestod av matsal, bar, souvernirshop, konferensrum och sällskapsrum samt ett gäng hotellrum. Det kändes inte som ett hotell utan snarare som någons hem. Allting är gemytligt och skulle baren vara obemannad så sätter man ett streck på sin barnota själv. Riktigt mysigt. Nu träffade vi äntligen de andra tjejerna som haft en bra resa utan några svårigheter att hitta vare sig fram hit eller skjuts.

Dag 1

Nu var det dags att köra med vår grupp och vi kan väl kalla det här för dag ett även om vi redan hade varit här ett par dagar. Vi skrev på försäkringar, tilldelade maskiner, lavinsonder, walkietalkisar, matsäck. Allt snyggt förpackat i en ryggsäck för ändamålet. Vår guide Stephanie och CKMP´s crew med Jason i spetsen tog oss upp i bergen som genast visade att det här är på riktigt. Ganska omgående åkte vi på en led med stup på båda sidor och vi kanske hade önskat en mer mjuk start på dagen. Rejäl skråkörning som verkligen satte oss på prov gjorde att flera av oss körde fast medan andra klarade uppgiften galant. Körningen blev mer och mer avancerad och några av oss var på gränsen av vad vi klarade av. Vid något tillfälle puttade Jason en av tjejerna utför en brant med skoter och allt för att visa att det visst gick bra. Och det gjorde det såklart. Första dagen var ett rejält uppvaknande för oss och nu visste vi i alla fall vad som skulle krävas av oss dag två. Och på middagen avslöjades det att vår guide Jason tävlar i X-Games grenen Hill climb.

Dag 2

Idag bar det av mot Dead Forest. Namnet kanske avslöjar att det det brunnit här med en hel del öppna ytor som följd. Branta backar och gott om plats gjorde körningen riktigt rolig. Eftersom det var förmycket snö och för avancerad körning på leden direkt från CKMP började vi med att gena lite på en väg till det området vi skulle till, vilket grannarna inte gillade. Detta resulterade i att den lokala sheriffen letade efter oss. Vi höll oss undan som vana outlaws och en kuragömmalek inleddes för att sluta med att vi i slutändan lastade alla maskinerna på flera vagnar för att undvika lagens långa arm. Stämningen var lite tryckt men den ordnade upp sig sen när vi väl var hemma. Vi avnjöt resans godaste mat de båda dagarna här. Varje kväll så går man igenom maskinerna för att kolla eventuella skador och övriga servicebehov. Vi packade ihop oss i våra hyrbilar och eftersom det snöat rejält så fick vi

Hela gänget hos Carl Kuster & Shelley Ferguson på CKMP Malakva, Sicamous.

Tur att jag har en Nina. Annars hade resan blivit mindre spännande. Man ska omge sig med lättövertalade människor utan omdöme. Då blir livet roligare.

Erika & Stephanie räknar in alla fåren. Inte helt lätt att hålla reda på oss tolv yra hönor som lever livet i snön. Erika är en av grundarna av XX Freeriders.

Carro i blått är den andre grundaren. Vi är grymt tacksamma att de här tjejer arrangerar så många roliga event! Tack för att ni finns.

Vissa av oss landade upp och ner efter Jasons knuff och det gällde att bita ihop och bara anpassa sig. Inlärningskurvan är brant och en bra kondition kan behövas.

Lisette in action

Evelina Åström tar en POWDER SNACK på riktigt. En Powder Snack är en rejäl munsbit med snö om du nu undrade.

Shelley Ferguson sålika fru Kuster och guide hanterade sin maskin som att hon inte gjort annat i hela sitt liv.

Dead Forrest

Rejäla väskor med stora rullvilliga hjul från Sledstore är ett vettigt alternativ när du ska ha med hela din utrustning och samtidigt se proffsig ut.

Maskinparken på Carl Kuster motorpark

Solstrålen Stephanie Laroy Schwartz gör detta på heltid. Hon lever drömmen enligt många. Stephanie är proffisionell backcountrycoach med många fullsatta clinics per vinter. Hon kommer till Sverige igen v 8 för att coacha på XX Freeriders stora Event.

När sheriffen söker oss rycker Karl ut i engen hög person och smugglade ner oss från berget.

Emelie Ekström visar vart skåpet ska stå.

Hade man kört fast tillräckligt många gånger fick man äta middag i kycklingdräckt. Lisette sätter oftast allt på ett kort. Det gorde hon även denna dag.

Hade man en brödbit till övers var det bara att sträcka ut handen så kom det en hungrig fågel. Tog man fram en chokladbit kom Nina.

Högt uppe bland bergen i Sicamous

packa ur oss igen och putta bilarna från parkeringen. En av många puttningar förresten då de fyrhjulsdrivna bilarna vi hyrt visade sig vara tvåhjulsdrivna. Resan mot Revelstoke kunde börja.

Dag 3

Väl tillbaka i Revelstoke och tog vi in på Glacier House Hotel & Resort som är ett riktigt trevligt ställe. Vi hade en stor gemensam timmerstuga och det var overkligt mycket snö här. Idag var det en så kallad fridag där vi egentligen kunde göra vad vi ville. På schemat stod det att vi skulle åka till ett par varma källor för ett trevligt bad. Resan skulle ta en timme men eftersom det snöade otroligt mycket så beslutade vi oss att vända för att överhuvudtaget ta oss tillbaka. Jag har aldrig varit med o ett sånt snöfall någon gång förut. Vi vände och siktade på Revelstokes centrum istället för lite shopping och mysigt fika. I sedvanlig ordning puttade vi loss våra bilar så många gånger vi bara hann med. Vi tittade förbi den lokala skoterklubben för ytterligare shopping. Klubben hade hört talas om oss och vårt puttande och de blev inte de minsta förvånade då vi ägnade en timme åt att putta oss upp från skoterklubbens ställe. Vi fick en riktigt fin insyn i klubbens engagemang, lokaler och maskinpark som var imponerande.

Dag 4

Den här dagen åkte vi mot Boulder med vår fantastiska guide Stephanie Laroy Schwartz i spetsen och att det skulle snöa idag är väl en underdrift. Jag har aldrig varit med om dess like och det var nästan så att det blev lite läskigt. Skulle vi åka vilse? Skulle vi ens ta oss hem? Körningen var fantastisk och det fullkomligen öste snö över huven. Utsikten var det inte mycket med eftersom sikten var ytterst begränsad och och jag började oroa mig över om Stephanie hade en aning om var vi var någonstans. Såklart visste hon det och hon styrde oss med säker hand hemåt igen även om snömängden försökte hålla oss kvar. En mäktig dag att komma ihåg. Kvällen spenderades på GlacierHouse med både fin middag och bad i deras Relax.

Dag 5

Idag tittade solen fram och Revelstoke visade sig från sin finaste sida. De andra tjejerna hade inte riktigt kunnat se omgivningarna för all snö och det dåliga vädret innan. Men idag fick vi se allt. Körningen och dagen var helt fantastisk, 80 centimeter pusdersnö låg och väntade på oss och till och med de luttrade guiderna jublade över förhållandena. Ingen satt still utan alla körde överallt och så mycket de orkade. Man mätte upp det ungefärliga snödjupet till dryga 4,80 meter. Sjukt roligt.

Ett farväl

Vår vecka var slut och det var bara att packa ihop grejerna och lasta hyrbilarna. Såklart avslutade vi vår vistelse här i Revelstoke med att putta loss bilarna en sista gång innan vi styrde kosan mot flygplatsen i Kelowna. Lite spännande var det om vi skulle hinna fram i tid., då vi inte hade riktigt koll på om vägen var helt öppen på grund av all snö. Det finns ett bergspass på vägen där de ofta spränger bort snön innan det hinner rasa av sig själv. Och har det rasat så tar det någon dag att få bort all snö, då är vägen helt stängd. Ett stort tack till alla inblandade, det här måste vi göra om. För dig som tycker att det här lät kul. Håll utkik på xx freeriders.se

Är man sugen på fika och shopping kan man slå ihäl några timmar downtown Revelstoke. Med ca 7000 innevånare får man en mysig känsla av vilda western.

Lunch inne i Revelstoke. Helt plötsligt kom Nadine Overwater förbi och sa hej. Hon hänger som oftast med Rob Alford och spelar in filmer med 509. För något år sedan var hon i Sverige som instruktör hos XX gänget.

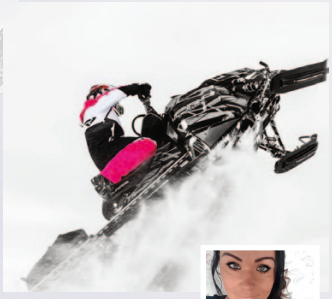
sledrevelstoke_rsc

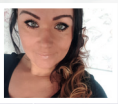
Det är inte alla gäng som får vara med på Revelstoke Snowmobile Clubs Instagram.

När larverna på pistnaskicknen är lika lång som Teres vet man att de har breda fina leder här i området. Den vanligaste skylten man ser under en dag är. " Watch out for Groomer" Gissa om vi undrade vem den här Groomer var innan vi fick reda på att det var pistmaskinerna som hette så.

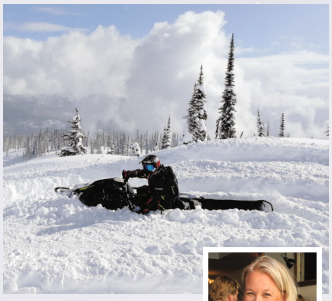
Dessa tre äventyrare inspirerar hundratals tjejer i detta land att köra skoter i lössnö. Har ni inte varit på något av deras event är det dax att boka det nu på en gång. Priset för just denna trip är ca 35000:- och då ingår nästan allt. De har inte beslutat om det blir någon resa till Kanada 2019. Men är du intresserad så låt de veta om det med ett mail: info@freeriders.se. Har vi tur så kanske vi kan påverka dem. Nästa event är v 8 i Saxnäs. XX Freeriders samarbetar med BRP Sweden. Se mer på deras hemsida xxfreerider.se.

På Glacier House bodde vi i 3 nätter. Här finns allt en skoteråkare vill ha! Mat, lössnö, pub, maskiner, guider och pool.
Läs mer om detta fina ställe på sidan 34.





Nina Olsson
Ålder: *32*
Bor: *Mora*
Yrke: *Restaurangchef och kock*
Kör: *Polaris pro rmk 163" samt en svensktillverkad Diana.*
Galnaste meriten: *Umgås man med mig kan vad som helst hända. När det tog slut med mig o sambon drog jag upp till Luleå å hämtade hem (den då dyraste bilen på blocket) en Dodge challenger. Som fortfarande finns i min ägo sen nästan 10 år. You Only live once!*
Sponsorer: *Mora träningscenter. Ambassadör för abris sjö och snö mora/ Leksand/Särna och Better Bodies*



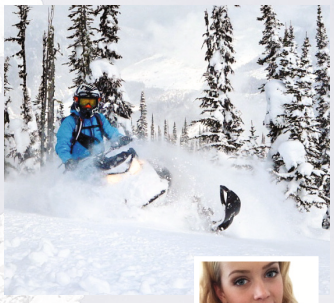
Tina Bertilsson
Ålder: *40 år*
Bor: *Stöde (utanför Sundsvall)*
Yrke: *Driver eget tunnbrödsbageri*
Kör : *Är "mellan skotrar". Körde en Lynx Boondocker 600, men ser mig gärna själv på en Summit i vinter.*
Galnaste merit: *Det galnaste jag varit med om alla plan är nog när jag som au pair lyckades sätta igång ett tyst larm i värdfamiljen hus och helt plötsligt stod öga mot öga med poliser med dragna vapen och började stammande förklara att jag var Tina from Sweden*
Sponsorer: *Stödebröd*

Emelie Ekström
Ålder: *26 år*
Bor: *Dalkulla på vift i Gävle*
Yrke: *Trafiklösningar och vintertid heltidssatsande snöskoteråkare*
Kör: *I vinter slår mitt hjärta för Polaris Pro RMK 850 pidd*
Galnaste meriten: *Trotsat höjdrädslan och hoppat ramp med, enligt mig, sveriges bästa FMX personligheter*

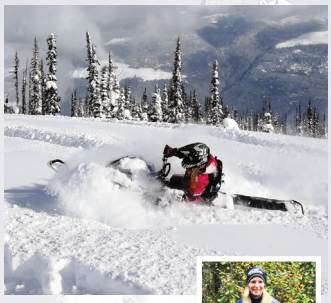
Sponsorer: *Fogelsta, Polaris Scandinavia, Dahlboms bil polaris gävle, Gördalen Backcountry, MBS maskin och bygg*

Charlotte Lindgren
Ålder: *31*
Bor: *Östersund*
Yrke: *Lastbilschaufför*
Kör: *Ski-Doo summit*
Galnaste merit: *Då jag är både folkskygg och väldigt hemmakär så är det att jag tog chansen att följa med på denna fantastiska resa till Kanada med ett gäng okända men superhärliga brudar. Verkligen ett minne för livet och något man tänker tillbaka till varje dag.*

Mikaela Friström
Ålder: *39 år*
Bor: *Mora*
Yrke: *Egen företagare*
Kör: *Det som står på gården.*
Galnaste meriten: *Stått ut med min man i 21 år.*
Sponsorer: *Work hard, play hard!*



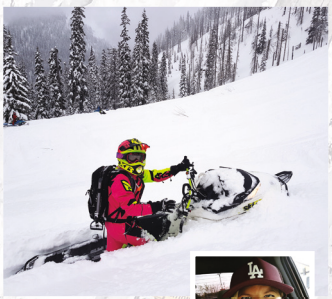
Evelina Åström
Ålder: *24år*
Bor: *Sundsvall*
Yrke: *Frisör*
Kör: *Ski-Doo summit 850*
Galnaste merit: *Självklart är canada resan en av de häftigaste upplevelsen jag gjort. En annan merit som jag aldrig kommer glömma är min första skoter tävling, HK hillclimb.*



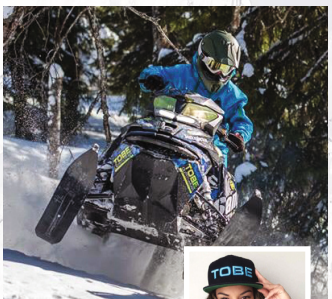
Teres Kettunen
Ålder: *38*
Bor: *Vilhelmina*
Yrke: *Mätledare*
Kör: *Ski-Doo summit*
Galnaste merit: *Kört 290 med en Ferrari*
Sponsorer: *Min man*

Carro Johansson
Ålder: *30 år*
Bor: *Rättvik*
Yrke: *Gruvan Garpenberg Driften*
Kör: *Polaris SKS -800 2017*
Galnaste merit: *Att jag börja jobba vid gruvan.*

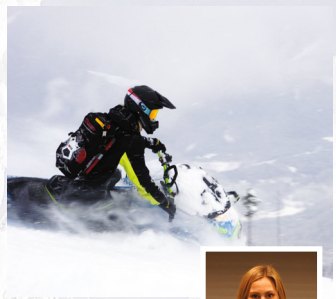
Caroline Ohlsson
Ålder: *31år*
Bor: *Vindeln*
Yrke: *Säljkoordinator*
Kör: *Lynx Boondocker 3900 DS 850*
Galnaste meriten: *Festat backstage med en av ursprungsmedlemmarna i hiphopkollektivet Wu-Tang. Först dagen efter förstog vi att Wu-Tang inte var ett klädmärke. Eller maraton i våras på 4,2 mil. Tanken innan var "Hur ont kan det göra?" Fråga mig JAG VET!*
Sponsorer: *Flera fantastiska sponsorer som hjälper till att göra XX Freeriders event möjliga.*



Lisette Tillberg
Ålder: *32 år*
Bor: *Tärendö*
Yrke: *Mätchef i Norge för ett tunneldrivningsföretag*
Kör: *Polaris pro rmk 800 -18*
Galnaste meriten: *Äventyrare som man är har jag gjort en del hoppat fallskärm, ridit på jätte sköldpaddor, gått upp till Kebnekaise, sandsurfat i öknen mm men bland det bästa jag gjort är att jag har gått Inka leden till Machu Picchu*
Sponsorer: *FXR*



Sandra Eriksson
Ålder: *26 år*
Bor: *Östersund*
Yrke: *Butiksbiträde*
Kör: *Polaris Pro RMK 850 155*
Galnaste meriten: *Helt klart resan till Kanada, trodde aldrig att jag skulle våga resa så långt. Nu vill jag resa mer och upptäcka mer*
Sponsorer: *Polaris Skandinavia, Åsarna Skoterservice och Skoterdelen.*



Erika Lindblad
Ålder: *27 år*
Vart bor du: *Kiruna*
Yrke: *Strategisk kommunikatör på LKAB samt driver företaget XX Freeriders tillsammans med Caroline Ohlsson*
Skoter: *Ski-doo Summit X 154" 850 e-tec 2019*
Galnaste meriten: *Inspirerat över 300 tjejer att köra skoter tillsammans inom loppet av fem år. GALET bra!*
Sponsorer: *Flera fantastiska sponsorer som hjälper till att göra XX Freeriders event möjliga.*

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:

SNOWRIDER Magazine

Håll koll på vinterns kurser på vår hemsida.

Mer info på: snowrider.se

under fliken förarbevis

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

NATIONELLA SNÖSKOTERRÅDET

Mer information på
www.snoskoterradet.se

Nationella Snöskoterrådet

B&C Marine

Din ARCTIC CAT handlare i Mälardalen

-Välkommen till oss på skoterns dag
27/10 mellan 10-16
-Vi bjuder på fika och korv med bröd

www.bcmarine.se

021-35 66 33, Johannisbergsvägen 22, Västerås

Säkra framtidens snöskoteråkning

Gör din röst hörd genom SSCO

Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070-290 40 06

www.ssco.nu

Besök oss på:

YAMAHA FXR

VÄLKOMMEN TILL YAMAHA VILHELMINA

- SKOTER & ATV
- SERVICE
- DÄCKVERKSTAD
- BILGLAS

WWW.DACKOCHMASKIN.SE

VILHELMINA DÄCK & MASKIN

VILHELMINA TEL: 0940-10240

Alpha, Lynx 850, Hardcore 800

ADVENTURES WITH NALLGÅRD

fredriknallgard@gmail.com

nallgård adventures skoteruthyrning

070-647 11 63

-Vi hyr ut lössnömaskiner i hela Dalarna
-Självklart finns även släp att hyra
-Alt: Vi kör ut skotrarna till er vart ni än befinner er mot ersättning
-Erbjuder guidning
-Offert enligt era önskemål

Åsarna Skoterservice

POLARIS

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

www.asarnaskoterservice.se
Tel: 0687-303 75

Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

...där äventyret börjar
@pensionathelags
B&B PUB RESTAURANG
HELAGS
www.helags.se

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

2 och 3 KRÖKS ORIGINALET
Svensktillverkade
Isrivare
www.tr-skoteromek.se
Kompletta isrivarsatser till
Yamaha, Ski-Doo, Lynx & Arctic Cat.
TR SKOTER & MEK AB
support@tr-skoteromek.se

SNOWRIDER TV Magazine
Säsong 2
start: 26 oktober
YouTube

FÖRSÄLJNING - REPARATIONER - SERVICE
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
Pl 111 , Storåbränna, FÖLLINGE
0645-220 55

VÄRLDENS BEKVÄMASTE FLYGPLAN!
Vi erbjuder en unik övernattnings-upplevelse mitt på Arlanda.
Bo på Arlanda
- fri parkering
- nära till gratis flygbuss
- Bokningskod: SNOWARN
- minst 10% rabatt
JUMBO STAY STOCKHOLM
Stockholm | Sweden | www.jumbostay.com | Bokning: 08-593 604 00

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

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

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

Europas största reservdelslager för:
ARCTIC CAT
yngvessonsmaskin.se
YNGVESSONS MASKIN AB
Blå Vägen 255 Storuman Tel.0951 - 773 45

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

SALAB
POLARIS
KTM FXR 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

Dahlia motor
Din leverantör av skogs och fritidsprodukter
ARCTIC CAT
Service
Tillbehör
Försäljning
Tel nr 0651-20088, Färila
www.dahliamotor.se

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

För extramaterial följ snowrider
YouTube

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

POLARIS
MATS Skog & Fritid AB Telefon 0560-713 40
Försäljning & service av Polaris snöskotrar och ATV
info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340
www.matsskogochfritid.se

composit-tracks.com

www.hanngrens.nu

1 + 1,2 UP CLICK ON PASSAGERARDYNOR!

TILLVERKNING, OMKLÄDNING, REPARATION
OCH OMBYGGNAD AV SKOTERDYNOR

AB HANNGRENS BIL & SADELMAKERI

Prenumerera!

Nästa nummer i butik 4 december 2018

SNOWRIDER Magazine

2018/2019

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

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

Svarskort
-Posta redan idag!

SNOWRIDER Magazine

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

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

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.
Beställningen går även att göra på www.snowrider.se
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige pren@snowrider.se

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

DirtCult®
San Diego

Become the hero of your own story.

Dirtcult.com