Nummer 4 18/19 Pris: 79:- EUR 8,90 NOK 85

PÅ BESÖK HOS TOTALTEK OCH MAPTUN

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 4 18/19

SnowRider mer marknadsledande än någonsin.

MOTOR MONTERING

3300 R legenden

Engans nya ArcticFX

ÅRETS PROJEKT DEL 4

ÅTERUPPLIVNINGEN

VÄRLDENS TJEJ

STEPH SCHWARTZ

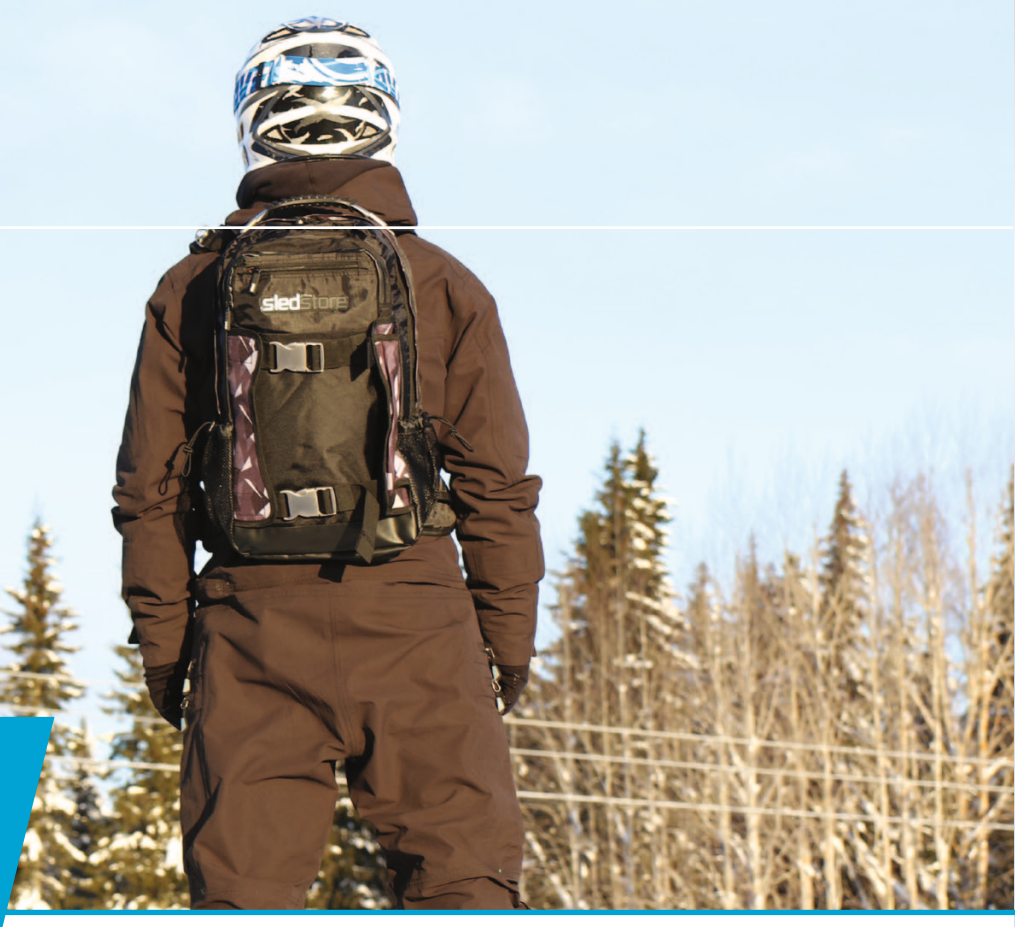
Wrappar det mesta

TIDSAM 0518-04
RETURVECKA 8

sledstore

*Ryggsäck **Sledstore** Laponia 20L*

Laponia - Kan håndtere ekstra utstyret ditt.
Har du lurt på hvordan du skal få med deg alt av utstyr når du skal på scootertur? Man har alltid behov av ekstra plass til å lagre en ekstra jakke, hansker eller litt snacks. Vi har laget den perfekte sekken for deg!
Laponia er en teknisk, solid og romslig ryggsekk. Den er robust og vanntett med mange smarte lommer og finesser.



*Ryggsäck **Sledstore** Laponia 20L*

399 kr
~~799 kr~~

RAVEN

*Skoterglasögon **Raven** Strike RJ Pro Model Blue Mirror Dubbellins*

Ny design, samma grymma skoter-glasögon! Raven Strike med den blåa linsen skapar en reflektion mot solstrålar för att minska bländning. Linsen fungerar klockrent under växlande molnighet då den är kontrasthöjande. Den blåa linsen gör sig även bra vintertid då den dämpar reflektionen från snön. Dubbellinsen minimerar risken för imma vilket i sin tur ger bättre sikt vid alla förhållanden.
- Dubbellins.
- Följsam ram.
- Snygg design.
- Bra solresistent lins.

*Skoterglasögon **Raven** Strike RJ Pro Model Blue Mirror Dubbellins*

549 kr
~~599 kr~~

- ***Fraktfritt över** 1000 kr*
- *60 dagars **öppet köp***
- ***Lägsta prisgaranti***
- ***Gratis storleksbyten***

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

TWENTY

*Snabbtank **Twenty** Rapid Fuel Jug 20L*

Tanka skotern snabbt och smidigt! Med Twenty Rapid Fuel Jug fyller du tanken på några sekunder helt utan spill och annat krångel. Rapid Fuel Jug är utvecklad för att du snabbt och enkelt ska kunna tanka din snöskoter utan att spilla. Med ett stadigt dubbelgrepp känns dunken som rymmer 20L lätt och behändig, och kan användas av i stort sett vem som helst. Snabbtanksventilen sluts automatiskt så fort tanken är full. På detta sätt kan du fylla hela din tank på några få sekunder utan att riskera spill. Klockrent, enligt oss på Sledstore !

*Hurtigtank **Twenty** Rapid Fuel Jug 20L*

399kr

~~499 kr~~

Trustpilot

TRUSTSCORE **8.6** | **1 459** REVIEWS

sledstore

www.sledstore.se

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

CanonBallRun 2019

26 Januari -19

DALARNA MORA VIKA

SnowRider Weekend

alltid v 5

Bokas på Lofsdalens lägergård

LOFSDALEN

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

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

FJÄLLKAMPEN 2019

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

Mars 22-24

INNEHÅLL 4

2018/19

4. Innehåll
6. Ledare
8. Kåseri
10. TotalTek
14. Micka en skoter
18. Projekt återupplivningen #4
24. Nytt&Noterat
28. Ihopmonteringen
32. MapTune Made in Sweden
36. Steph, liten storhet
40. Carry 6
42. Tv studio
44. Engan Luftdämpare
46. FX Graphix
50. Snöskoterrådet
52. 3300 R
55. Access
56. Affe Apex
62. Olycks statistik
64. ZR 200 dämpare

SWEEP

SNOWCORE
THINK EXTREME

SNOW QUEEN

SNOW CORE EVO

EXTREME CONDITIONS, EXTREME SPECIFICATIONS...

Waterproofrating	—	14 348 H^2O
Breathability	—	19241 g/m2
Zipper test		-40°C

3 YEARS WARRANTY

DBC
Distribution och marknadsföring

SWEEP

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 4
2018/19

Nummer: 4 18/19 Årgång: 22
Foto omslag: Klockar
Utgivning nr 5 18/19 : 21 Feb -19
Annonsstopp: 17 jan -18

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
Jocke Kroken Linder
Seth Tett Friström
Mikaela Stalin Friström

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

Trender i skoteråkningen

Det går trender i skoteråkningen och det är alltid lätt att inbilla sig att den just nu hetaste trenden kommer att vara för evigt. För inte så länge sedan var det ledåkning som regerade och därmed också försäljningen av korta sportmaskiner. Jag kan bara inbilla mig att det såldes betydligt fler öhlinsdämpare, styrstål och dubbar på den tiden eftersom man verkligen kunde höja körnivån då. Idag är det i den djupa lössnön vi ska vara och jag har ingenting emot denna utveckling. Tvärtom. Tyvärr tror jag att vi inom kort kommer få se inskränkningar i vår friåkning och jag inbillar mig att vi kommer bli mer eller mindre tvingade till mer ledåkning. Eller tvingad. Personligen tycker jag att ledåkning är riktigt kul, men samtidigt blir jag förbannad i förväg om nu vår friåkning blir det minsta hotad. Detta utan att veta vad som komma skall. Att någon, någon annanstans ska bestämma var och hur jag ska köra, när jag nu är en av de som sköter mig, svider å det grövsta. Nu går jag händelserna i förväg, men! Skulle det nu bli en hårdare Terrängkörningslag som förbjuder skoteråkning i stora delar av Sverige, så undrar jag följande. Hur kommer man att kolla att denna efterföljs? Nu när det inte finns poliser nog att hålla reda på alla som skjuter, spränger och våldtar i detta land. Vi har ingen gränskontroll över huvud taget att tala om och det råder brist på pengar överallt. Tågen går inte när dom ska, byskolor stänger, och plogbudgetar spräcks redan i oktober. Jag kan inte minnas att vårt samhälle någonsin har känts så eftersatt som just nu. Finns det då poliser och medel tillgängliga för vår ordningsmakt att stå ute i skogen eller på fjället för att bötfälla anständiga skattebetalare som åker där man inte får? Frågan är alltså. Kommer det finnas någon ute i ödemarken som kommer att kolla hur lagen efterföljs? Kommer lagen att efterföljas? Det känns som att man har en och annan surdeg att ta tag i innan man kan kolla detta. Man undviker att åka in i vissa no-go områden och faktiskt helt tappat kontrollen på vissa ställen. Ska då resurser läggas på att kolla att vi skoteråkare håller oss ifrån ställen som man åkt till i alla tider? Personligen tror jag att man kommer att lägga orimligt stora resurser på at jaga skoteråkare för att kunna bötfälla dessa. Varför tror jag nu det? Jag är inte bara skoteråkare, jag är inbiten raggare också. Vi har flera raggarbilar i familjen. Alla lagliga och trafiksäkra. Samtidigt som Polisen verkar ha tappat kontrollen lite här och var i landet så har man alltid tid och personal att i full kraft punktmarkera cruisingar. Jag kommer aldrig glömma Classic Car Week i Rättvik för några år sedan där man rutinmässigt vinkade in bil efter bil för att bötfälla dessa för saknad av reflexer, felaktiga avgasrör, positionsljus och faktiskt också för blanka kofångare. Det sistnämnda är faktiskt sant. Man hittade mer eller mindre på olika fel på flertalet kanonfina klassiker som inte på något sätt var trafikfarliga för någon. Man hade alltså tid och lust att krångla med detta. Varför detta engagemang från polisen? Eller rättare sagt från de överordnade inom polisen. Ser dom oss som korkade skattebetalare som alltid gör rätt för oss och att man ser en chans att få in ytterligare skattepengar? Är det för att snygga till siffrorna gällande brottsbekämpning och uppklarade brott? Oavsett så vet jag att många av oss håller andan i väntan på den uppdaterade Terrängkörningslagen och vad den kommer att innebära. Man ska inte måla fan på väggen, men magkänslan säger att vi ska förbereda oss på en ändring i fel riktning. Min undran är i slutändan. Hur kommer lagen att efterföljas? Hur kommer vi skoteråkare övervakas? Hur ska en polis eller likställd kunna följa efter en friåkare uppför fjället för att kunna bötfälla denna? Allt detta undrar jag långt innan vi ens sett vad en uppdatering av Terrängkörningslagen kommer att innebära. Jag är alltså lite besviken och förbannad innan jag har en aning om vad som komma skall. Snacka om att man börjar bli gubbgrinig och tramsig. Bäst att jag skärper mig.

Ljuddämpning

Under tiden vi sitter och undrar över framtida lagändringar vad det gäller skoteråkningen så kan vi titta på hur vi efterföljer den just nu. Ljuddämpare som låter för högt är utan tvekan det största hotet för skoteråkningen. Ni som vet att era skotrar låter för högt, sätt tillbaka originalljuddämparen eller motsvarande. Ni som har en skoterkompis med en maskin som låter för högt, låt honom eller henne få reda på vad det är som gäller och åtgärda problemet. En sak till. Idag är visst varenda kotte någon slags ambassadör åt någon. Se för fanken till att era såkallade ambassadörer INTE kör med högljudda maskiner!!! Skriv in detta i ett eventuellt kontrakt. Personligen såg jag gärna bötesbelopp på 25,000 kronor för den som har en skoter som låter mer än den ska. Då borde detta ”problem” rätta till sig ganska snabbt. Vi kommer aldrig sluta skriva om trimmade snöskotrar, men som ”trimmare” har du alltid valet att välja ett tyst alternativ före ett som låter illa. Välj alltså alltid den tysta ljuddämparen som motsvarar original ljudnivå i alla lägen. Tack.
Nu kör vi!

ENGINEERED TO RIDE DRY

LOCHSA ONE-PIECE

We redesigned the Lochsa to build the toughest one piece we could that had the best ventilation on the most breathable chassis possible. The entire suit is made of super breathable, durable GORE-TEX® 3 Layer Pro Shell and is 185% more durable than the previous generation. We also integrated the industry first beacon harness system. Ride harder with less fatigue, bash through the trees with more confidence, and stay more avalanche-ready than ever before.

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY GORE-TEX PRODUCTS

BEACON POCKET

3M Scotchlite™ Reflective Material

KLIM BACKCOUNTRY TEAM OFFICIAL MEMBER

CHRIS BURANDT

#KLIMLIFE

KLIM.COM

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

KÅSERI

Vad i hela friden ska man egentligen orera om på den här sidan? Det finns ju en viss gräns för hur många skoterrelaterade historier man kan trolla fram ur rockärmen, även om man jobbat på SnowRider i snart 25 år. Därför kan just det här kåseriet innehålla i princip vad som helst och behöver inte följa någon som helst röd tråd. Innehållet på den här sidan överraskar till och med mig när jag själv läser vad jag skrivit. Nu kör vi!

En jävla hobby

Har du någon gång haft en sån där jävulsresa där du gjort allt annat än njutit på din snöskoter? Det har jag. Massor av gånger om jag ska vara uppriktig. Om vi ändå ska vara uppriktiga så kan jag säga att det är inte alltid man njuter på en snöskoter. Många gånger är det en stor pina och då framför allt när det är kallt ute. Denna typ av körning brukar infinna sig i slutet av december och kan hålla i sig ända till mars. Kylan är såklart ett måste för att snön ska finnas tillgänglig, men ibland är det liksom lite för mycket av den varan.

Jag kan radda upp en hel hög med minnen då det gäller kalla och otrevliga skoterturer, och kommer på att alla har en sak gemensamt. Jobb. Jag har i alla lägen testat och kört snöskotrar för SnowRiders räkning under dessa kalla turer. Jag brukar nämligen undvika att vistas ute när det står 25 grader minus på termometern privat, men blivit uttvingad när det faktiskt stått 35 grader minus på skalan när det är jobb.

Jag glömmer aldrig en kall morgon i norraste Finland under ett Lynx-test då solen faktiskt sken samtidigt som det var så in i hellskotta kallt att skotrarna nästan inte startade. Det var 35 grader kallt och jag insåg att den där depårocken som jag alltid har med mig nog fick sitta på under hela dagen och bara lämna min kropp under själva fotosessionen. Kamerorna strejkade, det knakade i skotrarna och glasögonen isade igen.

Trots att kamerorna inte gillade kylan så fungerade dom i alla fall några timmar innan de dog och bilderna blev kanonbra, detta till trots så minns jag dessa dagar med en rysning. En annan gång skulle vi köra från Åkersjön till Åre i sträng kyla. Redan från början kände jag att det här skulle bli en tuff dag och vi genomled resan som blev till sen kväll innan vi kom fram till Åresjön. Jag glömmer aldrig skenet från Åre i ändan av sjön och jag hade vi det här laget bara en liten fläck på glasögonen som var isfri. Med huvudet vridet för att den här fläcken skulle peka någorlunda framåt åkte vi de sista kilometrarna till civilisationen och det varma hotellet. Den varma timslånga duschen följt av bastubad och en tidig läggning var välkommen.

Dagen efter skulle vi åka hem igen och det var återigen under trettiostreckt. När min Nytro MTX med turbo vägrade starta så var jag beredd att slå en bakåtvolt av lycka då jag helt enkelt fick lov att ringa efter skjuts och åka bil hem. Den bilturen var utan tvekan en av dom bättre måste jag säga.

Under en av våra skoterresor till Kanada under nittiotalet så blev vi överraskade av ett regnväder där vi tvingades vara ute en hel dag för testkörning och fotning. Vi kom till hotellrummet minst sagt genomblöta och jag tror inte att det hade blivit någon skillnad om jag hoppat ner i poolen. Vi torkade kläderna så gott vi kunde, men såklart så blev inte kläderna torra till dagen efter. Såklart var det 35 grader kallt dagen efter. Den dagen var inte rolig. Jag kommer ihåg att jag ställde mina skoterbyxor i hörnet på hotellrummet när vi kom hem på eftermiddagen. Precis, ställde.

Det var så jäkla kallt att allt frös och mina kläder blev som en riddarrustning. Samma gällde för kameror, linser, kläder, skor, och jag fick faktiskt inte ens av mig hjälmen när vi skulle ta bilen hem till hotellet.

Den fick duschas av. Ett sjukt minne som fortfarande ger mig rysningar.

Men på något sätt så glömmer man bort dessa dåliga dagar så fort snön ligger djup och temperaturen är skaplig eller att man lyckats köra sig varm. En sak till. Det har varit en jäkla bra utveckling då det gäller skoterkläder under de senaste tjugo åren. Riktigt bra. Idag känner man sig betydligt bättre rustad för alla slags väderlekar.

Känner du igen följande?

Har du någon gång varit med om att du håller bra fart men stormen du kör i blåser ikapp dig och fyller nacke och hjälmen med snö bakifrån?

Känner du igen symptomen där du är på god väg att förfrysa fingrarna och du inte på något sätt kan röra dom? Du kan inte släppa greppet om styret och du skulle aldrig under några omständigheter trycka på bromsen.

Glasögonen har isat igen för tusende gången på vägen hem, men du skiter i det och istället siktar på baklyset framför dig och hoppas på det bästa.

Kan du känna känslan av när dina stelfrusna fingrar eller tår kommer in i värmen och sakta med säkert börjat återfå blodcirkulationen och därmed också färgen? Smärtan detta innebär är obeskrivlig.

Förvåningen när du tittar dig i spegeln och inser att delar av näsan, hakan och ena kinden är helt kritvit och stenhård. Återhämtningen i form av svårläkta köttsår som lämnar roliga mönster i ditt solbrända ansikte långt in på sommaren och faktiskt flera år efteråt.

När du blivit lite blöt i baken och för länge sen tappat känseln i skinkorna och de nedre regionerna. När du fem timmar efter du kommit hem fortfarande inte har någon känsel i de stelfrusna skinkorna.

Visst är det drygt när du ska knäppa hjälmen och måste ta av dig handskarna men det inte blir någon skillnad eftersom du har förfrusit fingrarna och du för länge sedan tappat känseln i dom.

Du kan säkert känna känslan när du inte vet om du fryser om tårna eller helt enkelt tappat känseln i dom och för att ta reda på vad som händer måste ta av dig skorna. När du väl tagit av dig skorna för att kunna känna ordentligt med händerna och fortfarande inte vet om du är kall eller varm om fötterna eftersom du förfrusit fingrarna.

Sist men inte minst. När snoret från näsan förvandlats till en istapp modell större som slår dig lite här och var i ansiktet innanför hjälmen, och du slutat bry dig för det är ditt minsta problem just för tillfället.

Just ja. Det är ju ibland roligt att åka skoter också.

HÖJ EFFEKTEN I DIN MASKIN UTAN ATT RÖRA EN SKRUV MED PRECISION EFI

PRECISION EFI

Vi har den enkla effekthöjande lösningen för din Ace 900 Turbo. Från 180 till 205 hästar på fem minuter.

DRT CLUTCHING
@RIDEDRT

VÄCK UPP DIN ARCTIC CAT 800 C-TEK MED PRECISION EFI.

Steg 1 - 225hk,
Precision EFI Flash XF9000 / Sidewinder

Inget annat behövs! Bara ECU Flash, that's it!

PRIS: 5 990,00 kr

Steg 2 - 252hk,
Precision EFI Flash XF9000 / Sidewinder

Komplettera med slutburk samt variatorkitt!

PRIS: 6 490,00 kr

Steg 3 - 275hk,
Precision EFI Flash XF9000 / Sidewinder

Komplettera med slutburk samt variatorkitt. Värre än såhär blir det inte med i övrigt original-maskin!
PRIS: 6 990,00 kr

Steg 4 - 320hk
inkl Multimap, Precision EFI Flash XF9000 / Sidewinder

Rekomenderat för tävling. Pris på detta kitt, kontakta oss!

YouTube

PRECISION EFI

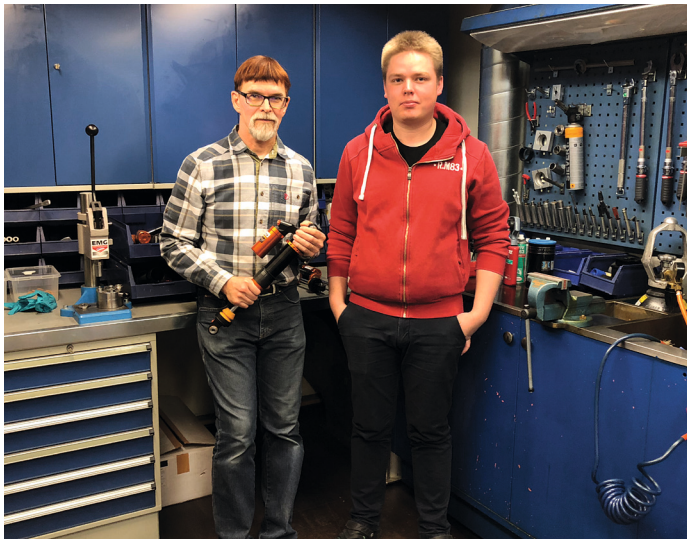
KONTAKT: WWW.RIDEDRT.COM, Rødsvingelveien 45, 9516 Alta, NORWAY
+47 450 07 741 trond@altaracing.no

Seppo, legendaren från Rovaniemi

TotalTek

Vissa namn sitter som en tatuering på näthinnan. TotalTek och Seppo Tiittanen är utan tvekan ett av dessa namn som för alltid inger respekt och beundran.

Av Björn Friströmilainen



TotaTek gör inte bara stötdämpare åt crossfolket. Lössnöåkarna vill också ha sitt då det gäller fullt justerbara värstingdämpare. Det finns idag TotalTekdämpare till alla märken på marknaden om du nu skulle vara sugen.

McLaren, Williams, Ferrari och TotalTek. Alla är namn på framgångsrika och respektingivande team och fabrikanter som på ett eller annat sätt regerat i sin genre när det begav sig. De tre första i Formel-1 cirkusen och det sista i skoterindustrin. TotalTek är i mina ögon en ikon i branschen då de förädlade Lynxen från någonting brutalt utan större finess till en mytomspunnen vinstmaskin. Naturligtvis så finns det en kille bakom namnet Total Tek och just denna man heter Seppo Tiittanen och har nu drivit detta företag i över trettio år. TotalTek är kanske mest kända för sin racingmotor som gick under namnet 747, och var på 728 kubik istället för originalets 670. Varför 747? Namnet togs efter Boeing 747 som då var världens största passagerarplan samtidigt som det var ett namn som låg bra i munnen.

Denna 728 kubikare gick extremt bra och var ett av svaren till Lynx extrema framgångar på skotercrossbanorna då det begav sig.

Mellan 1994 och 1999 regerade man totalt och man tog 15 topp tre placeringar i EM vilket talar sitt tydliga språk.

Initiativet till den här motorn tog en kille som heter Antti Kaasalainen från Ivalo som kontaktade Seppo för att han ville ha en lite vassare motor i sin tävlingsmaskin. Man började detta intensiva arbete och höll på nästan i ett helt år innan man till slut hade en motor som höll i mer än tio minuter.

–Dom kan sin sak på Rotaxfabriken och att förbättra den redan starka 670-motorn var inte det lättaste. Vi höll på länge innan vi hittade ett fungerande koncept, vilket vi till slut gjorde. Rotax måste ju ta i hänsyn att kunden kanske håller full gas på en sjö väldigt länge och måste anpassa motorn till detta. Vi däremot måste bygga en motor som ger massor av effekt i några sekunder på full gas, innan man släpper gasen för en kurva. Minns Seppo som faktiskt försökte ändra så lite som möjligt på den gamla 670 motorn.

Hur gjorde man

Receptet för den här motorn är idag ingen hemlighet och lyder som följer. Först och främst kom motorerna direkt till TotalTek där dom plockades ner. Den fick här större kolvar, egentillverkade foder och högre cylindrar. De första prototypcylindrarna svetsades på i överkant och maskinbearbetades innan högre specialgjutna cylindrar från Rotax gjöts. Man skickade tillbaka originalcylindrarna som enligt legenden kastades i soptunnan när dom återvände till fabriken. Man tillverkade också egna toppar med lösa förbränningsrum. En specialpipa byggdes också av Seppo som har byggt drygt 300 pipor genom åren till olika maskiner. Tändsystemet var original medan förgasarna var uppbrotschade. Den första prototypmotorn hade riktigt speciella förgasare som var påsvetsade utanpå för att sedan kunna brotschas upp ytterligare. Man döljde detta ingrepp genom att blästra förgasarna på utsidan. Idén var bra, men trotteln gillade inte ytan på insidan och förgasarna höll bara några minuter.

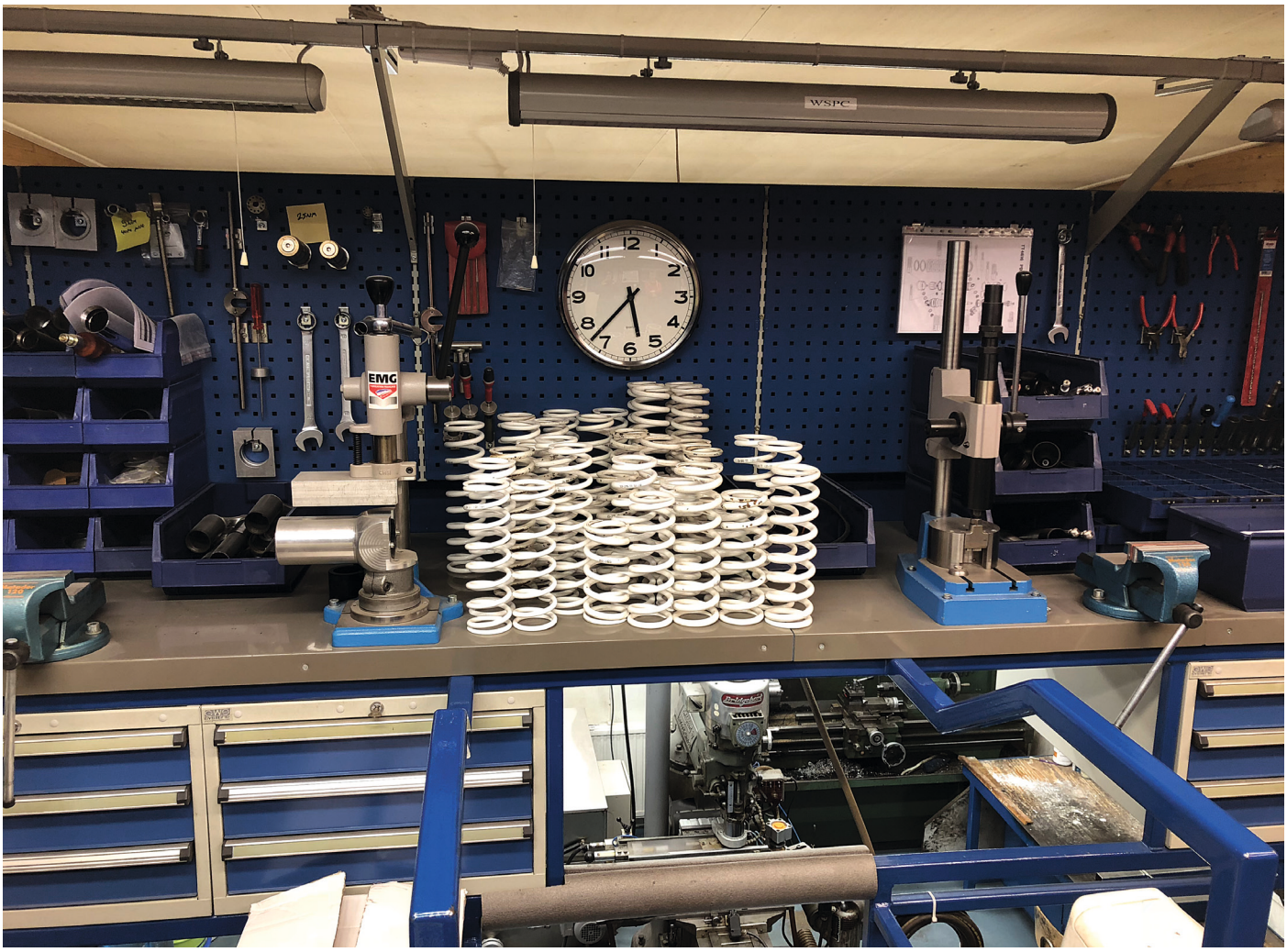
Totalt gjöts 137 cylindrar och ni kan själva räkna ut hur många av dessa tvåcylindriga bestar som byggdes under de sex åren. För er som känner er förvirrade kan jag avslöja att det tillverkades runt 60-70 motorer totalt. Den uppmärksamme funderar säkert på det udda antalet cylindrar som levererades. Jodå, självaste Janne Tapio hade en reservcylinder med sig på tävlingarna om det nu mot förmodan skulle hända något med den tillförlitliga motorn.

Alla oavsett vem som tjatade fick samma motor med samma förutsättningar. Det vill säga så var alla 747:or mer eller mindre identiska med varandra. När väl motorn var ihopsatt så skickades den vidare till Lynx-fabriken där man monterade ihop racemaskinerna.

Men det här var ju för 20 år sedan. Men hav förtröstan. Det finns visst en finne någonstans därborta som numera både har ritningarna, lusten och kunskapen att kopiera dessa motorer.

Så mycket mera

TotalTek är faktiskt så mycket mer än bara 747:an och idag har man inriktat sig på sitt eget stötdämperi av värstingmodell och sina välkända styrstål. TotalTek har varit Öhlins-dealer och sedermera också WP-distributör i en herrans massa år och därför samlat på sig en massa kunskap då det gäller stötdämpare. 2010 valde man att gå sin egen väg och började i den vevan att tillverka sina egna dämpare. Man kan tro att man inriktat sig på skotercrossfolket, men idag har man också friåkare på kundlistan eftersom också de vill uppdatera sig på stötdämperifronten. TotalTeks extremt fina, fullt justerbara och feta stötdämperiserie finns till alla märken och det är bara att gå in på www.totaltek.fi för att hitta närmaste återförsäljare. Styrstålen som sedan länge varit kända för att vara robusta och aggressiva nog för extrem led och crosskörning har varit själva basen i tillverkningen. Men tiderna ändrar sig. Vad det gäller friåkare så har man faktiskt också anpassat sin line av olika styrstål för denna kategori av åkare. Då man förr ville ha stöddigare och vassare



Varenda liten yta av TotalTeks lokaler används och man har hållit till här i alla tider. Detta medför en viss känsla av historia och slitage som är svår att beskriva. För min del var det i alla fall lite som att komma hem till påven.

Seppo Tiittanen är mannen bakom TotalTek och är en extremt trevlig finne som besitter en stor kunskap om det mesta känns det som. För att få reda på mer om detta företag är det bara att surfa in på www.totaltek.fi.

Styrstål i långa rader från golv till tak och till alla modeller och sorter du kan tänka dig. Nytt nuförtiden är styrstål utan coromant för lössnöåkaren som inte vill hugga tag i grenar och andra saker med skidorna.

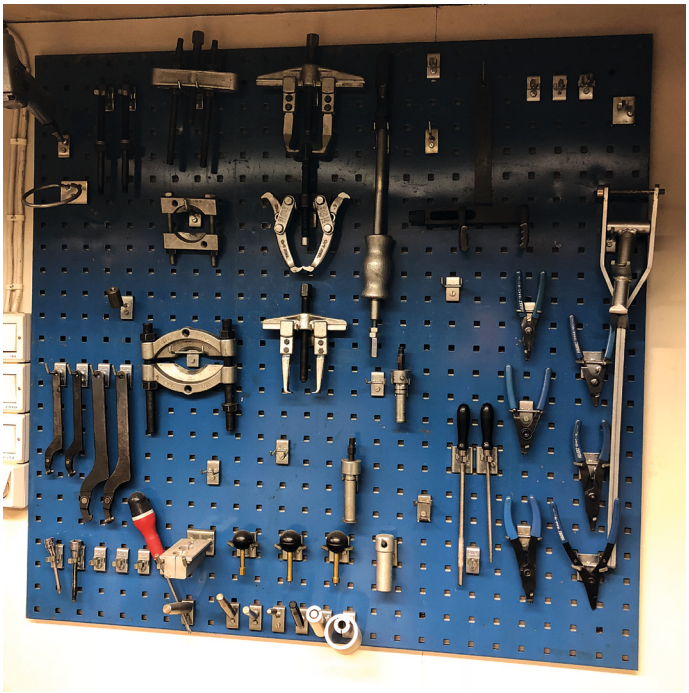
styrstål med så mycket coromant som möjligt i dessa har man nu styrstål helt utan detta vassa hårda material eftersom man absolut inte vill ha dessa egenskaper hos ett par styrstål dessa dagar. Styrstål med coromant hugger fast lite här och var där man helst vill glida förbi och därför har man numera också styrstål utan denna vassa vara på.

Bullar och nötter

Det händer för övrigt en hel del på TotalTek uppe i Rovaniemi då det byggs om i lokalerna dom besitter. En trevlig övernattningslägenhet med alla bekvämligheter står nu klar för att tävlingsförare ska kunna komma hit och testa ut stötdämperiet och kunna göra det helt utan yttre störande moment. Man kommer hit, testar, kör, meckar, sover, testar, kör, meckar, sover. Ja ni fattar grejen.

En sak till. Seppo har helt klart en stor kärlek till ekorrar. Precis, såna där röda, med svans. Han har ett helt gäng vilda och extremt stora ekorrar utanför sin verkstad som de matar dagligen med enorma mängder nötter. Seppo säger att de är extremt avslappnande att bara sitta och titta på dessa varelser när dom sitter och fikar. Detta har gjort att man numera har nötter som en separat kolumn i sin företagsbudget vilket gjort att Rovaniemis ekorrar numera storleksmässigt ser ut som en vanlig svensk bäver. Seppo är helt klart en riktigt trevlig legendarisk snöskoterkille alla borde hälsa på. Ta med en påse svenska kanelbullar och gärna en säck nötter så tar han emot er med öppna armar.

TotalTek kanske mest har gjort sig känd för sina styrstål. I alla fall hos gemene man. För andra klingar TotalTek motorer och numera också stötdämperi i den högre skolan.



Jag har besökt många tillverkare genom åren och genomgående är att alla har en extrem ordning i lokalerna. Så också här.

Överallt ligger det stötdämpare för renovering, ombyggnad eller testning. Allting snyggt organiserat för att det ska bli så lättarbetat som möjligt.

Att få besöka TotalTek och då ha tillfälle att få fråga Seppo allting man undrat över under alla åren var riktigt trevligt. Här står vi och shopmanagern Juho och snackar 747.

Världens bästa arbetsskoter?
Vi har flera attraktiva vintererbjudanden, många maskiner i lager och oftast något för alla smaker. Välkomna till oss!

can-am
THE ULTIMATE RIDE™

Följ oss på sociala medier

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

West-Bike
Motor & Service

www.west-bike.se, Landsvägsgatan 34, Mellerud, Tel: 0530-130 30

Att micka en skoter!

Vafalls. Micka en skoter? Jajjamän, det har vi precis gjort.

Detta jobb innebär en massa roliga arbetsuppgifter varav de flesta är någonting vi har koll på. Emellanåt så får vi förfrågningar om att vara behjälpliga med både det ena och det andra. Ibland kan det vara ett produktionsbolag som vill ha lite expertishjälp då det gäller snöskotrar, och vi gör det vi kan för att tåta ihop dessa med rätt människor. Jag har vid ett annat tillfälle hjälpt Sveriges i särklass mest kända fotbollsspelare att köpa en snöskoter. Man är ganska schyst så att säga. När då en gammal kompis som är i TV-spelsbranschen ville ha hjälp med lite skoterljud hjälpte vi såklart till med detta också.

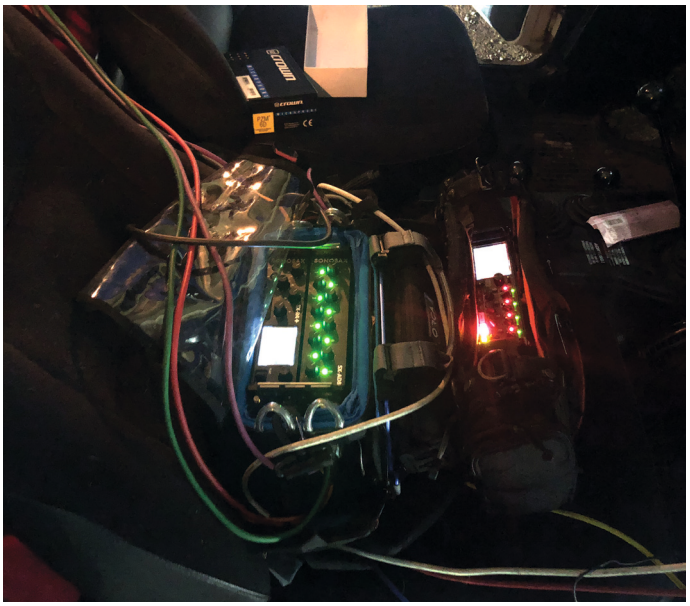
Min uppgift blev att skaka fram en Snowbike, en ET 340 och en Vaz Niva. Vad de skulle med Vaz-ljudet till vet jag inte, men skoter- och snowbikeljudet ska användas till ett kommande skoterspel. De här killarna har varit jorden runt och spelat in ljud för olika TV-spel och de har spelat in allt från supersportbilar till B-52 bombare och Spitfires. De har också besökt Svarthålet racing som har en pulsjet-driven snöskoter. Ljudet från pulsjetmotorn användes senare i spelet Battleground då V1-raketen hade just denna motor. Vaz Nivan kördes runt redaktionen under några timmar tills de fått alla ljud de ville ha från den.

Det blev dags för snömaskinerna. De ägnade rejält många timmar till att tejpa fast runt 16 mikrofoner på respektive maskin enligt konstens alla regler. Det var en och annan sladd som skulle kopplas rätt. Detta skedde i ett snöfritt Mora i mitten av november. Vi hade därför hyrt det upplysta längdskidspåret med konstsnö i Grönklitt en natt för att där köra igenom alla tänkbara scenarion med respektive maskin. Aldrig förr har så mycket kablar och mikrofoner släpats runt i Orsa-skogarna, om man inte räknar med inspelningen av Fäbojäntan då.

Halva natten gick åt och ett trött ljudteam åkte hem igen efter ett riktigt schyst dagsverke. Detta spel kommer säkert att lanseras om ett tag och då vet ni vem som körde maskinerna och skötte gasen. Jag, såklart. Mer om detta på SnowRider TV.

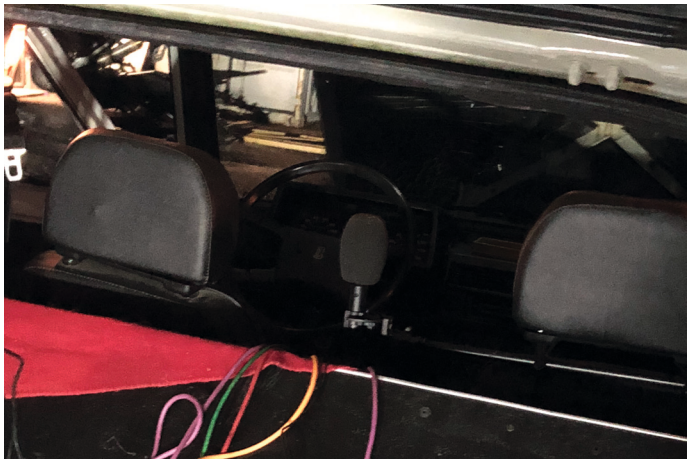
Det är inte bara att stoppa in en mikrofon i bilen och sen köra. Runt 16 mikrofoner placeras i och runt hela bilen för att sedan en helhet ska mixas fram på ett mystiskt sätt. Spelar man ett TV-spel så låter det ju annorlunda om man sitter i bilen, och på ett annat sätt om den passerar. Alla scenarion spelas in.

Här mickar vi upp en ET 340 som ni säkerligen kan höra i ett tv-spel framöver.



Det blir några meter sladd när allt är inkopplat.

Såklart sitter det en mikrofon i motorutrymmet.



Det placeras mikrofoner lite överallt.

Såklart har det placerats mikrofoner efter färdvägen också. Schyst av Grönklittsgruppen låta oss använda deras konstsnö.

fjällfoto

0253-20501
Ski-doo & Lynxhallen IDRE

ski-doo LYNX ski-doo

IDRE BYVÄGEN 30
Restaurang • Café • B&B

Byvägen 30 *0253-20411*

Skoteruthyrning/aktivitet

Idre Adventure *076-2421619*

Storbo Adventure Camp *076-1070789*

Drivmedel/Däck/Livs/Olja

Gulf *0253-20112*

Ica Idre bua *0253-20003*

Övrigt

Fjällsäkerhetskommittén
FaceBook: Norra Dalarnas Fjällsäkerhetskommitté

Mats Bygg & Plåt i Idre AB
073-6934007

Stråkens EL *070-2953688*

Boende/Skiduthyrning

Idrefjällens sport *0253-20308*

Mat & Boende

Rest Lodjuret *0253-20012*

Idregrillen *0253-20580*

Idre Framgården *0253-20009*

AB IdreArne *0253-20000*

Näsets Camping *0253-20036*

ICA Supermarket Idre Bua
www.ica.se/idrebua

AB Idre Arnes

Restaurang Lodjuret

IDRE FRAMGÅRDEN

IDRE GRILLEN – ALLTID I CENTRUM

NÄSETS CAMPING IDRE TEL 0253-201 96

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

STORBO ADVENTURE CAMP
SN W • FISH • HUNT

Gulf

IDRE Fjällens Sport

IDRE ADVENTURE

MATS BYGG & PLÅT I IDRE AB

NORRA DALARNAS FJÄLLSÄKERHETSKOMMITTÉ

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!

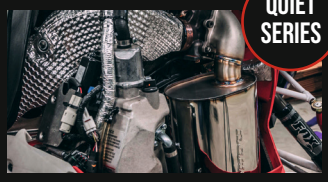
Steg 1 – 226Hk
Steg 2 – 250Hk
Steg 3 – 260Hk
Steg 4 – 280Hk

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

Instagram: @maptunpowersportsvtechtuned
Facebook: @maptunpowersports

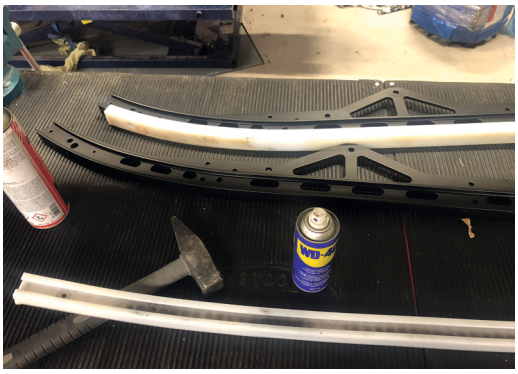
www.maptunpowersports.com | info@maptun.com | 019-20 72 52

Projekt återupplivning

Det börjar dra ihop sig då det gäller vår återupplivning av en utdömd RMK.

Det där med att köpa en skrothög för att med enkla medel bygga något billigt och bra brukar alltid bli lite drygare än vad man från början tänkt sig. För det första är det ganska svårt att hitta alla fel och brister på en maskin som sitter ihop. Detta gällde i alla fall vår maskin som visade sig vara mer skadad än vad vi från första början trodde. Ju mer vi plockade isär den desto fler sprickor och defekter uppenbarade sig. Jag har varit en flitig besökare på blocket och försökt hitta lite billiga reservdelar lite här och var för att hålla budgeten. Motorn har varit på vift för renovering och detta reportage kan du läsa på sidan 28. Vi fick tillbaka motorn lagom till denna tidning skulle på tryck och all ledig tid har lagts på chassit och dess färdigställande. Nu väntar vi bara på lite smådelar och vi hoppas att det här projektet är körbart till nästa nummer av SnowRider.

Boggiskenorna var i ganska bra skick utan sprickor men krävde lite riktning i pressen. Men visst ser dom lite bleka ut olackade.



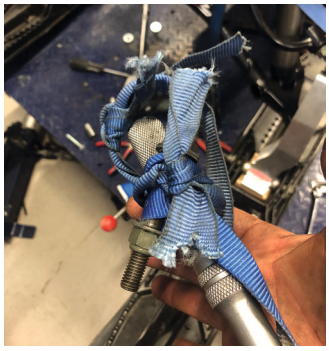
Det brukar sällan vara några problem att slå på slidesen igen. Men vi tog det säkra före det osäkra och sprutade på lite WD40.

Visst sitter det fettnipplar lite här och var på en skoter, och framförallt i boggin. Men för att vara på den säkra sidan fettar vi in alla bultar innan montering.

En svart och genomgången boggi. Än så länge sitter RMK:ns originalfjädring monterad men snart sitter här två stycken Fox Luftdämpare från vår projekt-Hardcore.

På något skumt sätt känns det nästan som om skotern nästan är startklar bara boggi och framvagn sitter på plats.

Nu sitter boggin på plats och jag måste säga att det var värt allt stök med att plocka isär den och lackera den. Jag passade ju samtidigt på att inspektera allting så att jag var helt säker på att den skulle palla med minst en säsong till.



Smörj in skidgummit i nåt slemmigt så att det hoppar på plats. Försök att få in skidbulten i första hålet. Stoppa sen in en bult en liten bit in i skidans andra hål. Linda fast den bulten i exempelvis ett långt spärrskaft. Bryt sen upp det andra hålet så att det linjerar med bulten och knacka in den. Svårt att beskriva men det fungerar klockrent.

En sprillans Challenger Extreme ska naturligtvis sitta där originalmattan en gång satt.

Det går oftast alldeles utmärkt att pressa i leder och bussningar med ett skruvstäd och en hylsa. Se bara till att allt linjerar och är rakt.

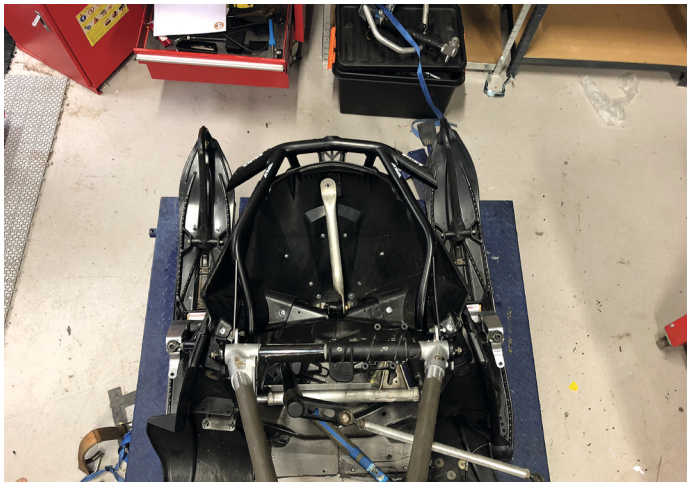
Du vet väl om att en låsring har en vass samt en mjuk sida. Den vassa bör vara riktad mot den sidan den ska låsa mot.

Vi kostade på oss nya plastbussningar i framvagnen. Lyxigt värre men nödvändigt.

Våra nya hårdare Made in Kiruna Nils-Gustav Blind skidgummin ser mycket bra ut.

Att få dit skidbulten måste vara ett av de tråkigare jobben. Men har man ett knep så är det betydligt lättare.

Glöm inte att stoppa brickor på baksidan av popnitarna när du fästar någonting i buk-plasten. Jag lovar att en popnit utan bricka släpper ganska omgående



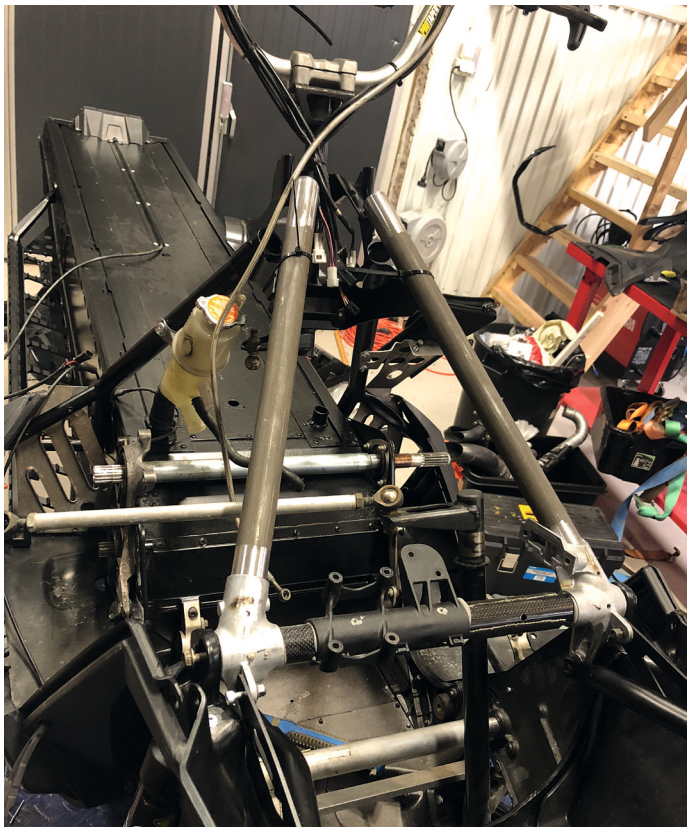
Här får man i alla fall en liten föraning om hur smalt 34" är mellan skidorna.

Den nyrenoverade 800-motorn kom hem igen lagom till den här tidningen skulle på tryck. Affe som har koll på det mekaniska har renoverat motorn med allt vad det innebär och kollar du in på sidan 28 så får du veta allt om detta.

Fram och bak-båge från Skinz köptes på Mod-Shop och monterades. Jag måste berömma Skinz för utförliga monteringsanvisningar och bra passform.

Vi slipar bort lite gammalt lim innan vi applicerar nytt och trycker in de nya rören.

De nya Chrome Moly-rören slipades av litegrann för att limmet skulle fästa lite bättre.



Testmontering av styrpyramiden innan lackering.

Våra kolfiberrör i pyramiden var ett minne blott och vi ville inte köpa nya. Vad gör man då? Då beger man sig till Vikarbyn utanför Rättvik där Jocke på Pro Safety kapar till två stycken Chrome Moly rör av starkaste typen. Nu behöver man inte ens fundera över hållbarheten runt styrenheten i alla fall. Om Jocke alltid är så här glad som på bilden? Ja, är svaret kort och gott.

Jag skulle inte använda chassit som arbetsbänk om ytan var lackerad på vanligt sätt. Pulverlacken däremot är stenhård och repas inte i första taget.

Personligen tycker jag att en Skinz-dyna verkligen lyfter ett bygge rent visuellt.

Teamwork. Medan jag tokskruvade det sista med skotern på julafton passade min grabb Seth på att pilla loss original klistermärken. Värmepistol och tålamod är melodin. Sen tvättar man bort limresterna med exempelvis T-röd.

Ett dekalkit från ArcticFX beställdes och det damp ner i lådan lagom till att det var dags att stoppa på det.

Oss emellan. Jag har aldrig monterat ett dekalkit i hela mitt liv. Men någon gång bör vara den första och vi får väl se hur det går till nästa nummer av SnowRider.

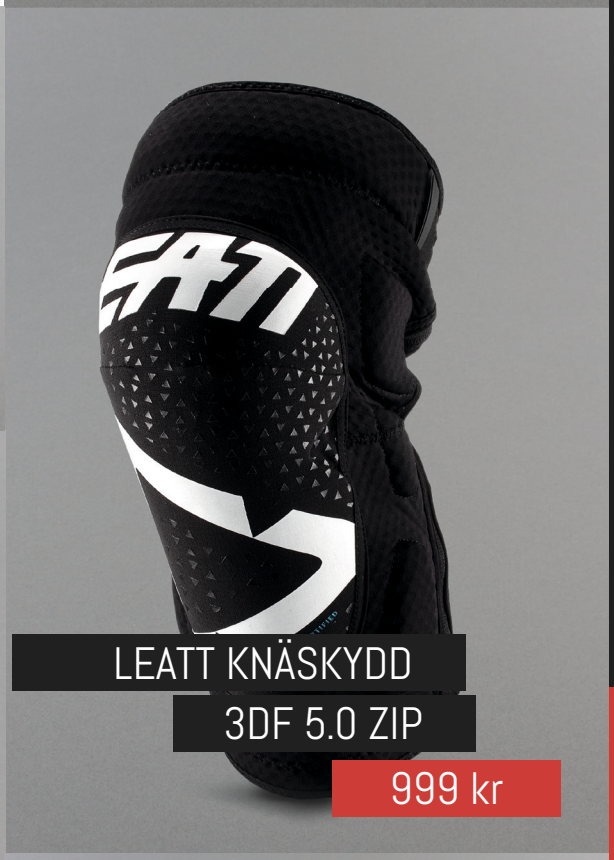
Det börjar likna någonting. Vi har nu slutmontering av motorn, dekalning och skidinställning kvar att göra på vårt projekt. Håll ut till nästa nummer.

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:-

Justerbara magnetvikter

Billet X släpper egentillverkade justerbara magnetvikter till alla snöskotermärken, tillverkade i Uddeholm. Holdax material och gasnitrerat för minsta möjliga friktion. Kompletta kit anpassade för just din maskin från 2 495:- kronor, för mer information besök www.billetx.se och utvalda återförsäljare.

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

Norrlands Skoterledskarta är uppdaterad

Den heter 2018.48 och kan hämtas med uppdateringsprogrammet. Gör skoterkörningen till ett ännu roligare nöje och det blir samtidigt svårare att köra vilse. Kartfunktion i GPS krävs då detta inte är rutter och tracks som används utan riktiga kartor som laddas in i GPS:en. Skoterledskartan är även testad att både de finska och norska Topokartorna också fungerar tillsammans med skoterledskartan. Även andra kartor fungerar exempelvis City Select, City Navigator, Bluechart och Metroguide. Det innebär att man kan dra nytta av Friluftskartans detaljrikedom och dessutom se alla skoterleder, vindskydd och skoterstugor samtidigt. Givetvis så krävs det att man har en egen version av Friluftskartan.
För mer information besök www.kartman.se

RYGGSÄCK KRIEGAS R30

Försedd med Kriegas berömda Quadloc™ bärsystem vilket gör att även de tyngsta lasterna enkelt kan bäras bekvämt utan trötthet i axlarna. Kriegas beprövade bärsystem är enkelt uppbyggt och garanterat att passa. En gång anpassad till förarens storlek ger den sedan ultimat begränsningsfri användning vid varje tur. Ett 100% vattentätt huvudfack med roll-top låsning, vilket gör det enkelt att hitta i din packning och skydda det även under de hårdaste väderförhållandena. Ryggsäcken är kompatibel med ett level-2 ryggskydd och vätskesystem. Två stora bakfickor förseglade med vattentäta YKK®-blixtlås ger en lättåtkomlig förvaringslösning, medans reflektionspaneler fram och bak ger en ökad säkerhet under mörkerkörning. Sex kompressionsremmar håller lasten på plats och ett kraftigt bärhandtag gör den till en praktisk, säker och pålitlig ryggsäck för varje resa. Kvaliteten bevisas genom att den har hela 10-års garanti. Pris: 2 199:- kronor, mer info på www.vartex.se

Tucker Hibbert
släpper ny kollektion

Tidigare tillkännagav Hibbert att han slutar med skotercross, nu släpper han en begränsad kollektion som är dedikerad till fansen som hjälpte till att göra hans racingkarriär så otroligt framgångsrik. Den nya Incredible Ride Collection innehåller kläder och samlarobjekt som minns Hibberts legendariska karriär och segrar.

"Sedan jag tillkännagav min pension från skotercross, har jag tittat tillbaka på min karriär och tänkt på vilken otrolig tid det har varit", sade Hibbert. "Många människor har spelat en stor roll i min racing, inklusive Team 68-fans. De jublade åt mig till många tävlingsvinster, guldmedaljer och mästerskap. De är en del av min racinghistoria och jag hoppas att de kommer att vara glada över den nya kollektionen som jag skapat för dem".

Alla artiklar är tillgängliga via hans webbutik på www.tucker-hibbert.com

Halvarssons

Clay jacka, rak modell i slitstark textil med Dryway 2.0 funktionsmembran. Stora ventilationsöppningar 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: S-2XL. Pris 2 495:- kronor.

Lowa byxa, hög modell i slitstark textil med Dryway 2.0 funktionsmembran. Stretchpartier och reglerbar benlängd. Ventilationsöppningar, 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: S-2XL. Pris: 2 495:- kronor, för mer information besök www.jofama.se

MUD AND SNOW

"CHALLENGE EVERYTHING"

MUD AND SNOW , SKÅLMYRSVÄGEN 32 , 792 50 MORA

ARCTIC CAT®

SHARE OUR PASSION.™

Mutterdragare

En mutterdragare med högt vridmoment lossar även de mest envisa muttrarna. Pela mutterdragare har tre momentlägen framåt och ett bakåt. Mutterdragaren från Verktygsboden har högt vridmoment, låg vikt och med flera viktiga tillbehör för att enkelt komma igång med arbetet. Allt förpackat i en praktisk väska! Mutterdragaren är en kraftfull men behändig tryckluftsdriven maskin för daglig montering och demontering av muttrar och bultar. Maskinen har ett lätt och robust maskinhus i komposit med ett ergonomiskt handtag och är utrustad med dubbelhammare i slagverket som ger bättre balans, mer kraft och mindre vibrationer. Maskinen är också ställbar i olika momentlägen – tre framåt och ett bakåt. Till mutterdragaren medföljer ett flertal nödvändiga tillbehör. 10 hylsor av kromvanadiumstål i olika storlekar, en 125 mm förlängare, en anslutningsnippel, en torxnyckel T25, en dimsmörjare (doserar in olja i tryckluften) samt luftverktygsolja. Alla delar har sin givna plats i en smidig formgjuten förvaringslåda. Pris 795:- kronor, mer information finns på www.verktygsboden.se

Bänkmatta

Med bänkmattan av gummi får du en vattentålig och halkfri arbetsyta, storlek: 533x343 mm. Pris 429:- kronor, mer information på www.verktygsboden.se

Fotoskrivare för mobilkameror

Polaroid Mint är namnet på en ny serie direktbildsprodukter som gör det enklare än någonsin att få en hållbar papperskopia från en digital bild. Med Polaroid Mint Instant Pocket Printer kan du skriva ut bilder trådlöst från din telefon eller surfplatta bara sekunder efter att du tagit dem. Skrivaren ansluts via Bluetooth och använder en dedikerad Polaroid Mint-app för att göra högglansiga och färgrika 2x3-tumsutskrifter (5x7,6 cm) på under en minut. Trots sitt tunna och lätta format har skrivaren ett kraftigt inbyggt batteri som räcker för uppemot 50 bilder per laddning. Mint-appen finns för både iOS och Android, där kan du redigera bilderna före utskrift och lägga på filter, ramar och andra effekter. Finns i flera färger, storlek: 116x77x18 mm. Pris 1 449:- kronor, mer information på www.focusnordic.se

Verktygsvagn

Extra kraftig verktygsvagn av matt svartlackerad stålplåt. 13 st kullagrade lådor med fullt utdragbara expansionsbeslag för smidig funktion och ett skåp med hylla som är flyttbar i fyra olika nivåer. Vagnen är fullt låsbar och inkluderar 6 st nycklar. Sidohandtag gör den lätt att flytta. Storlek vagn: 1811x560x1075 mm med hjul. Pris 11 638:- kronor, mer info finns på www.verktygsboden.se

Scott Prospect Snowcross

Här är tre av 2019 års hetaste färgställningar på Scott Prospect Snowcross. En av de främsta egenskaperna är det massivt tilltagna synfältet som är ett av marknadens största. Snöskotergogglen har även ett revolutionerande låsningssystem för linsen som är designat för att garantera att linsen sitter på plats. Pris 1 399:- kronor, mer information finns på www.scott-sports.com

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 vinter med en personlig Ski-Doo från **ski-doo.com** och med kläder och accessoarer från **brppac.se**.

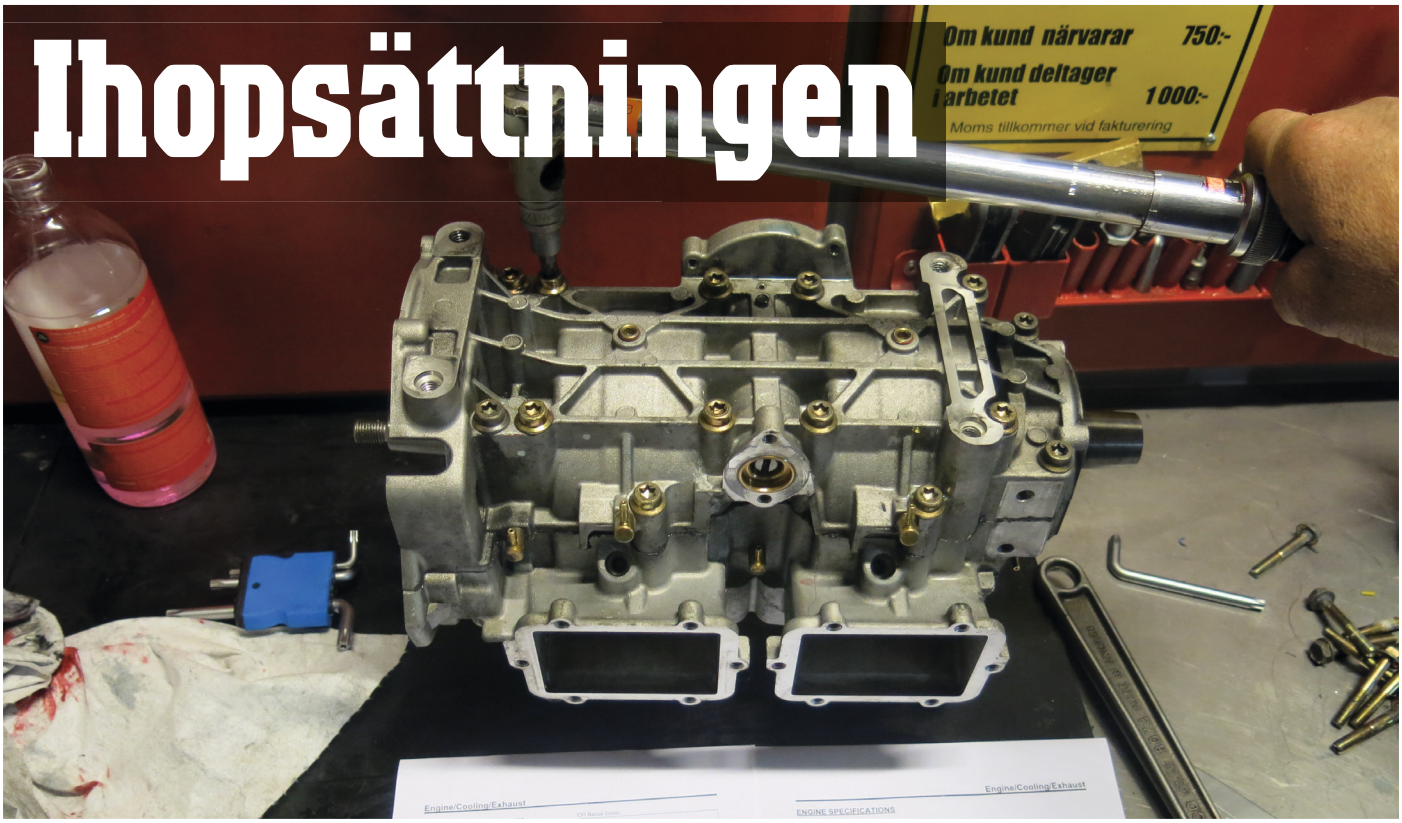
ski-doo | BRP Ski-Doo.com BRPpac.se

THAT ski-doo FEELING

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

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

Ihopsättningen



Att plocka isär någonting klarar de flesta av utan direkta förkunskaper. För att plocka ihop någonting korrekt måste man dock veta en del saker.

Av: Affe

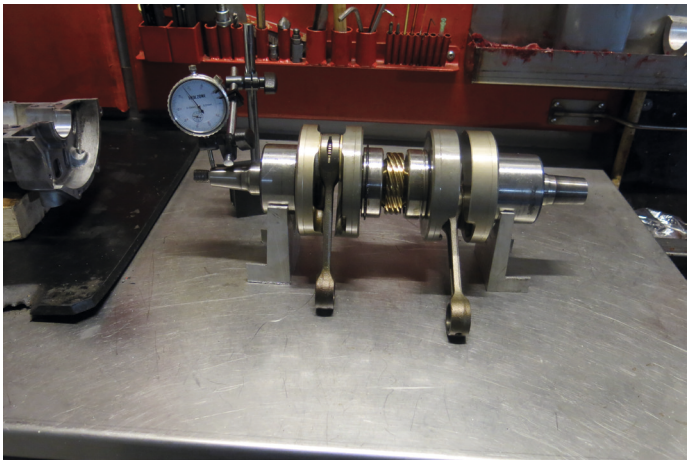
Det där med att renovera en motor är inte bara att plocka ihop en hel hög med nya delar. Det gäller att få tag på dem också och eftersom alla verkar jobba med sina maskiner i sista sekunden strax före snön precis som oss, så kan det råda brist på delar. Vi har väntat på de sista delarna samtidigt som vi i sista sekunden kom på att vi också behövde ett par nya reedventiler eftersom de gamla var i tröttaste laget. Vi stod i valet och kvalet vad det gäller valet av reeds. Skulle vi köpa original, Boyesen eller V-Force? Ett samtal senare med Motorhuset i Östersund så var detta problem löst och de sista delarna tillsammans med en uppsättning nya V-force reeds skickades med ilfart. De nämnde också att man inte behöver modifiera spacern (som vi gjorde i förra numret) i de Fix-kit som säljs nu då de har en ny sändning där plattan har god passform. Jag såg inte det som ett stort problem att behöva slipa lite men det är naturligtvis bra om man slipper det vid montering. Vi valde till slut V-force som sagt då detta är ett tillbehör som fungerat väl på tidigare skotrar och de nästan kan räknas som original eftersom i stort sett alla tillverkare har haft dem som standard i sina tävlingsmaskiner. Eftersom Polaris originalkorgar låg i nästan samma prisnivå var valet enkelt då det alltid är roligt med ett prestandatillbehör som inte höjer ljudnivån eller ökar risken för haveri. Så nu var det bara att skruva ihop motorn och det är som sagt ingen konst alls bara man har tillgång till några få specialverktyg.

Vevhus och vevaxel

Innan man monterar vevaxeln i dess hus ska man mäta upp den för att se om den är nog rak enligt toleranserna. Detta låter betydligt svårare än vad det är och verktygen man behöver är billigare än vad många tror. Man behöver bara två enkla v-bockar (som är enkla att göra) samt en indikatorklocka med magnetfot. Veven läggs upp i bockarna och roteras för hand medan man mäter hur mycket den kastar med indikatorklockan. Jag brukar mäta längst ut på PTO samt MAG tappen och även på de inre lagerbanorna, då håller jag ytterbanan still när axeln snurras. Man kan också mäta om vevaxeln är exakt 180 grader mellan vevtapparna genom att sätta en vikt i först ena och sedan andra vevstaken när man har en gradskiva monterat på ena sidan. Det ser jag som överkurs om veven inte kastar mer än tillåtet. Polaris skriver i sin reparationshandbok att vevaxeln inte får kasta mer än 0,07 mm och våra axel var nästan 100% rak eftersom jag fick som mest fram 0,03 mm vilket är att räkna som perfekt! Är axeln så här rak går man direkt till montering men kastar veven över maximalt tillåtet värde bör man ta hjälp av en vevaxelexpert om man känner sig det minsta osäker på om man kan fixa detta själv. Att rikta en vev på korrekt sätt kräver mycket övning att lära sig och är en av de saker som jag endast utför på mina egna skotrar. Detta eftersom att vevaxelriktning är svårt, tidskrävande och inte så roligt att göra. Innan montering av packboxarna fyller jag diket mellan läpparna med Amsol Multi-purpose Grease för att ge dem en bra start i livet då risken annars finns att de är helt utan smörjmedel vid första uppstart. Som tätningsmedel mellan vevhalvorna använder jag CRC Flex Seal och när den är tunt och jämt fördelad på nedre husets tätningsyta lägger jag ner veven och övre halvan samt börjar momentdragningen. Polaris reparationshandbok säger att man ska dra bultarna med 30 Nm och de har en fin beskrivning på ordningsföljden för de olika bultarna. Som alltid är det "inifrån och ut, korsvis" som gäller och jag drar med lågt moment i två steg innan slutmomentet på 30 Nm.

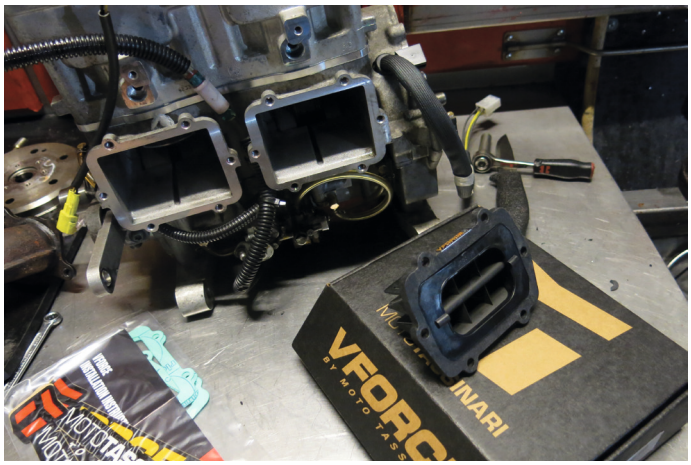
Cylindern och kolvarna.

Vår RMK har, som i princip alla moderna motorer, aluminiumcylindrar med en tunn beläggning som i folkmun går under samlingsnamnet Nicasil. Denna är ytterst tunn och man kan därför inte borra eller ens hona en sådan cylinder till en större dimension som man kunde på den tiden skotrar hade gjutjärnsfoder. Det råder dessutom lite delade meningar om man överhuvudtaget ska hona en sådan cylinder då en del anser att man bara ska montera in en ny kolv/kolvringar utan åtgärd om det är frågan om Nicasilbelagd cylinder. Jag har alltid honat upp ett fint kryssmönster och sett det som nödvändigt att bryta den gamla ytan innan jag monterat nya kolvar och det har fungerat för mig. Intressant nog håller Polaris manual med mig och den säger att man ska utföra en lätt honing med stenar som har korngrovleken 320 när nya ringar/kolvar monteras. Så då följer vi denna rekommendation och gör exakt som jag alltid gjort. Ett mer avancerat honingshuvud med styrda stenar är definitivt att föredra, men en trearmad av klassisk modell fungerar faktiskt då man inte påverkar cylinderns rundhet eftersom beläggningen är så hård. Det viktiga är att man uppnår ett fint kryssmönster vilket är lätt med en fin skruvdragare samt lite träning, lågt varvtal och relativt snabb rörelse av stenarna in och ut är det som fungerar för mig. När kryssmönstret har 135 graders vinkel gör man allt rätt och nybörjarmisstaget är att man kör för fort och rör maskinen för sakta så överdriv gärna åt andra hållet och se hur mönstret blir. Kom ihåg att

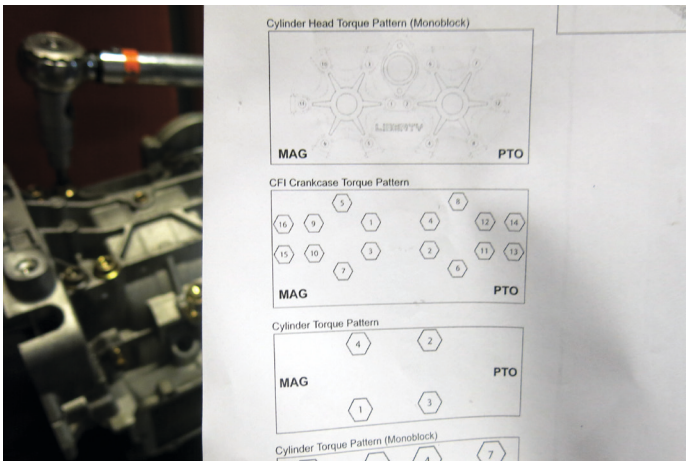


Uppmätning av vevaxel med indikatorklocka, denna vev var i princip helt rak!

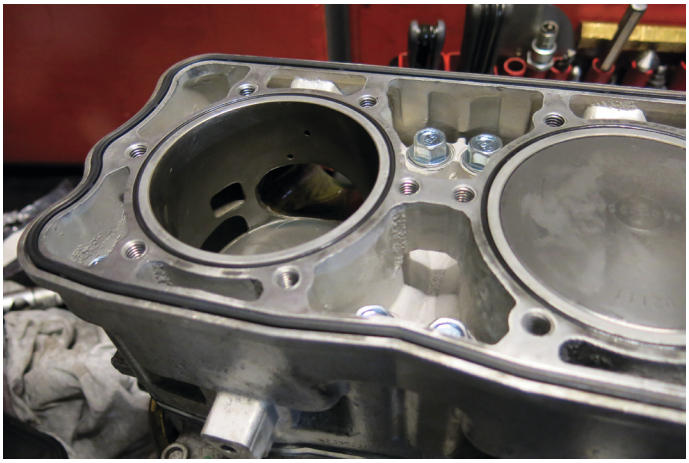
Infettning av packboxar innan montering



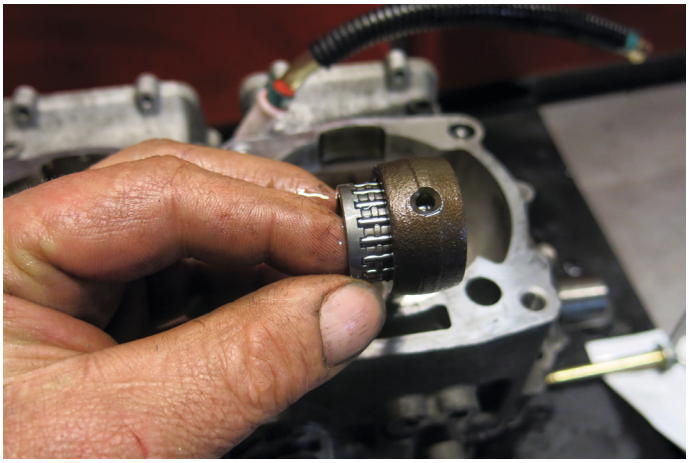
V-forceventilerna är inte bara bra, de är dessutom mycket snygga.



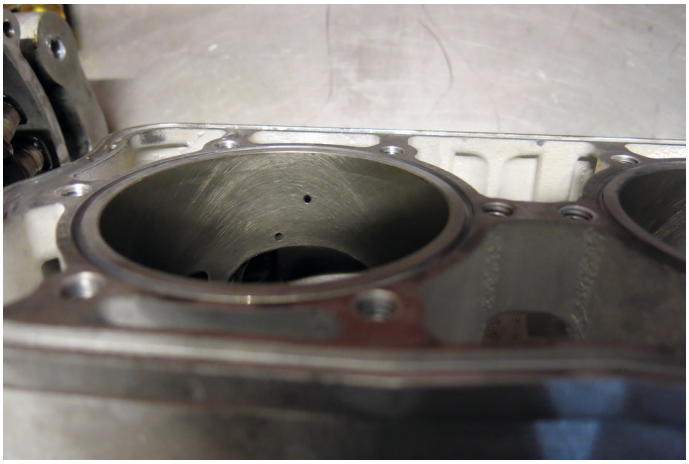
Här ser ni tydligt ordningsföljden i vilken bultarna ska dras.



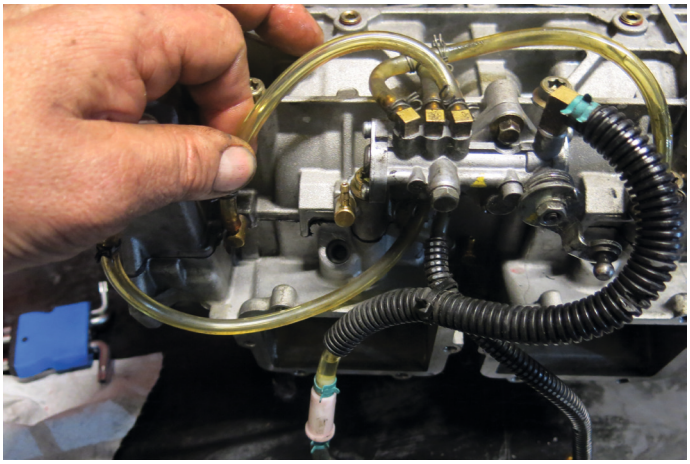
O-ringarna till topplocket, om man klantar sig och klämmer en sådan utanför sitt spår så blir det inte tätt



Kolvbultslager av traditionell typ, tackar för det! Jag minns med fasa de lagren som saknade korg och bestod av en mängd lösa pinnar, vilken märklig idé det var.



Kryssmönster efter honing, kanske inte exakt 135 graders vinkel men nära nog.



Så var det dags att montera oljepumpen, alla slangar på rätt plats!

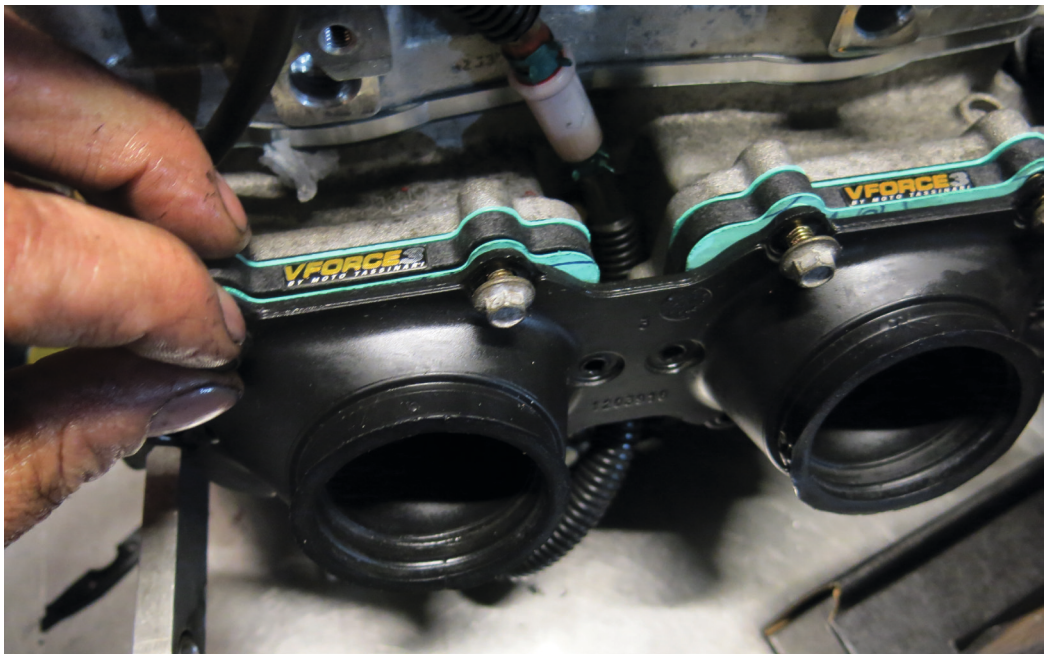
det endast är frågan om en lätt honing för att bryta den blanka ytan, kör inte för mycket!

Kolvarna monteras med pilen mot avgassidan och då vi har Wiseco-kolvar är det ingen konst att få dit clipsen. Maskinbearbetningen är av högsta kvalité då det gäller Wiseco och clipsen blir därmed en fröjd att montera vilket inte gäller för vissa billigare kolvar som finns på marknaden. Ändgapet på ringarna hade vi redan kontrollerat så dessa var bara att kränga på plats och trots att vår motor har en monocylinder var det enkelt att få dit kolvarna i tur och ordning. De nya bultarna som var med i Fix-kitet momentdras sedan till 58 Nm och på samma sätt för vevhuset, lågt moment i två steg innan slutdragningen samt korsvis med början inifrån.

Toppen och övriga delar

Den enda svårigheten med att montera topplocket är att få dit alla o-ringar på plats, det fungerar inte alls om de bara nästan är på rätt ställe. Avgasventilernas fästbultar in i cylindern ska ha en liten droppe Loctite 242 innan de skruvas fast men i övrigt är det inget att fundera på då allt är klart. En liten varning från Polaris reparationsmanual pekar på att man inte får momentdra knacksensorn för hårt eller för löst då det kan störa dess funktion, 16-22 Nm gäller för den. Muttern till svänghjulet brukar jag dra fast sist och där har man ett intressant problem, hur bör vevaxeln låsas när man applicerar ett moment på hela 122 Nm? Givetvis ska man ha ett verktyg som passar i svänghjulets bultar och ett sådan kan man tillverka om man så vill. Att använda primärvariatorn som mothåll och låta kraften gå genom vevaxeln är kanske inte att rekommendera då det i teorin kan vrida veven men jag vet att en del gör så och att det fungerar alldeles utmärkt. Att ca 120 Nm skulle vrida vevaxlen ur fas är knappast troligt men för att vara på den säkra sidan bygger jag ett verktyg, eller gör jag det? Så, äntligen är allt klart och vi har nu en motor som åter bör ge oss minst 500 problemfria mil och den bör dessutom vara lite piggare än någonsin förr. Nu ska den sändas ner till Mora och där monteras i skotern, till kommande nummer. Det är nämligen hög tid att få köra med vårt projekt!

Loctite 242 ska enligt Polaris användas på skruvarna till avgasventilernas hus, min tub med 242 var slut men Johan på mitt jobb lånade gärna ut sin. Jag ska troligen lämna tillbaka den Johan, lovar, kanske!



En diskret namnskylt berättar att denna motor nu har trim-reeds, fränt så det förslår!

Ett honingshuvud med styrda stenar, detta är rätt verktyg för jobbet.

Faktaruta

Några åtdragningsmoment enligt Polaris verkstadshandbok

- Bult variator 108 Nm
- Bult knacksensor 21-28 Nm (viktigt bult att ha rätt moment)
- Bultar cylinder 53-62 Nm
- Bultar topp 31-37 Nm
- Bultar vevhus 30 Nm
- Bult svänghjul 122 Nm

FXR SHOPPEN.SE

KÖP DIN UTRUSTNING PÅ: FXR SHOPPEN.SE

2019 Yamaha Transporter 600

Mångsidig, pålitlig och lätt - men ändå med obeveklig kraft

- 3,912mm lång Camso®-drivmatta med 57mm kamhöjd
- Dual Shock SR boogie med torsionfjädrar och flip-up
- Breda Yamaha mountainskidor
- Rymlig pakethållare och rejält lasträcke
- 2-sitsdyna finns som tillbehör

YAMALUBE svedea
www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

MaptunerX

Att på ett tryggt och enkelt sätt vrida upp effekten utan att egentligen röra en enda skruv är riktigt schyst.

Förr om åren skulle man skita ner sig för att få lite mer att åka med. Man skulle i vinterkylan söla med förgasare och bestycka om och oftast ner sin maskin för att den i slutändan skulle skära i samma sekund som det blev lite kallare. I och med insprutningens intågande så finns det numera andra vägar att gå för lite mer effekt. Framför allt om du nu råkat snöa in på fyrtaktsmaskiner med turbo. Har man valt den kombinationen så finns det extremt bra möjligheter för att höja laddtryck och följa med då det gäller bränsle och tändning. Nuförtiden kan man effektöka originalmaskinen med bibehållen tillförlitlighet. En kombination som måste anses som helt oslagbar för alla.

Världsmarknad att mätta

MapTun i Örebro är företaget som en gång i tiden startade sin verksamhet med att skrämma upp de Saabar som ägarna ville ha skrämda. Så här i efterhand kan ju förståsigpåare och andra efterkloka människor höja ett varningens finger och säga att det var fel bilmärke att satsa på eftersom de slutade att tillverka sina bilar ungefär vid samma tidpunkt som ägaren Fredrik Bengtsson började få snurr på företaget MapTun. Men på något sätt så slutade inte Saabägarna trimma sina bilar. Inte ens så här åtta år senare verkar de minst sagt excentriska och trögfattade Saabägarna ha fattat vinken. Just denna del av företaget MapTun verkar alltså fortfarande ha fullt upp. Men man ville ju såklart ha mer att göra och tittade därför på Powersport-sidan som innehåller snöskotrar, vattenskotrar, UTV och ATV. Helt plötsligt har man en världsmarknad att mätta och man satte igång med arbetet att ta sig in i originalboxen för dessa fordon. För det är så MapTun jobbar när de möblerar om i bränsle och tändningsmappar. Man använder sig alltså inte av en utanpåliggande box som exempelvis MCX eller Power Commander. En box som förvanskar informationen som både går in och ut i den orörda originalboxen, ett system som visat sig fungera mycket bra.

Här har alltså MapTun valt en annan och betydligt svårare väg eftersom man gjort sig omaket att på något underligt sätt lyckats att knäcka själva koden på original-ECU:n. Gjort ett program och sedermera också lyckats att kommunicera med originalboxen och samtidigt också listat ut hur man ändrar de parametrar som ska ändras. Ja det låter väl lätt kan tyckas, men det är det inte och jag kan försäkra er om att det inte finns många datanördar i detta land som klarar av denna uppgift. Men så har ju ägaren Fredrik Bengtsson ett förflutet som dataingenjör med universitetsstudier bakom sig. En plugghäst med vett nog att inrikta sig på att trimma skotrar med andra ord. Kan det bli bättre? Som om det inte vore nog. Fredrik har jobbat på Saab Weapon Systems och utvecklat saker som säkerligen fortfarande är hemliga, vilket inger respekt å det grövsta.

Du väljer själv

Just idag så har du som äger en Ski-Doo Ace turbo, eller en Yamaha Sidewinder / Arctic Cat King Cat anledning att läsa vidare. Man har alltså knäckt koden för att kunna jobba direkt i original-ECU:n vilket har sina fördelar då denna sitter originalmonterad och därmed är av industrikvalitet med allt vad det innebär. Den nya informationen stoppar man in i ECU:n på följande sätt. Idag har du två sätt att välja mellan då du uppdaterar din skoter. Häng med. Antingen så lämnar du in din maskin på ett av alla ställen som är återförsäljare av Map Tuns prylar och som har en MaptunerX-modul som kan kommunicera med original-ECU:n. Du väljer sen hur mycket hästkrafter du vill ha och hur mycket det får kosta. Vill du ha upp till 215 kusar så köper du helt enkelt bara ett steg 1 kit där man helt enkelt byter ut original programvara mot en som tillåter lite högre laddtryck med tillhörande bränsle- och tändningsmapp.

Vill du ha mer så kostar det också mer eftersom man då byter avgassystemet samt ljuddämparen. Vill du ha ännu mer byter man tryckslangar och låter maskinen samtidigt få lite mer luft med ett snorkelkit. Naturligtvis måste du också följa med då det gäller variatorn, men har du lämnat in maskinen så får du hjälp med detta. Det andra alternativet är att du helt enkelt köper en egen MaptunerX-modul med tillhörande kablagekit som man ansluter i diagnosuttaget eller direkt i ECU:n och löser ut en licens som är kopplat till ditt chassinummer på snöskotern. I MaptunerX-modulen ligger då alla olika mappningssteg för din maskin och du väljer helt enkelt vilket du vill stoppa i din maskin. Vill du kanske nöja dig med steg ett första månaden men

ha mer att åka med lite senare är det ju bara att köpa ljuddämpare, snorkelkit och slangar när du känner för det och då stoppa i exempelvis steg fyra-mappen.

Byter du sedan maskin året efter så går det att para om din MaptunerX till det nya chassinumret mot en kostnad. Systemet är extremt lättarbetat så hade jag varit du hade jag utan tvekan valt det senare alternativet. Man har också ett dataloggerkit som ger dig möjligheten att spela in vad som händer med exempelvis varvtal när du ska ställa in variatorerna. Just loggningsmöjligheten är kanon eftersom du kan spela in en fullgasrepa om du av någon anledning skulle ha problem med maskinen. MapTun kan då granska just din maskin och tala om vad felet är rent motormässigt eftersom man har en supportavdelning i Örebro.

Stora på vattenskoter

Företaget MapTun känns extremt proffsigt men också gemytligt på något sätt. Här är man kunniga och trevliga vilket inte alltid är fallet när man rent historiskt haft att göra med trimmande kufar på obygden. Här jobbar det totalt 20 personer och man har både en fullständig verkstad där man egentligen tar emot alla slags bilar och inte bara de som ska trimmas. Man har en värsting till Rototest-dyno för bilar men också en bromsbänk för snöskotrar som man körde för fullt när vi var på besök. Just då hade man en Ace 900 turbo som efter lite tweekande ger runt 200 kusar.

Eftersom BRP använder samma styrsystem i sina ATV:er som snöskotrar och vattenskotrar har man dunderkoll på båda dessa fordonsgrupper. Faktum är att man är grymt stora på vattenskoter och de hade precis kommit tillbaka från VM i Thailand där man hade hela nio pallplaceringar med MaptunerX-moddade maskiner. Det där med att bygga egna turboanläggningar är ingen nyhet för Map Tun eftersom man bland annat har en egen till Sea-Doos populära Sparkmodell som visat sig fungera riktigt bra.

Att få hälsa på dessa genier har varit intressant och riktigt kul. Naturligtvis så finns det här dokumenterat i och med att SnowRider TV gjort ett program om MapTun. Såklart blir du prenumerant på Youtube och kollar på våra program där.

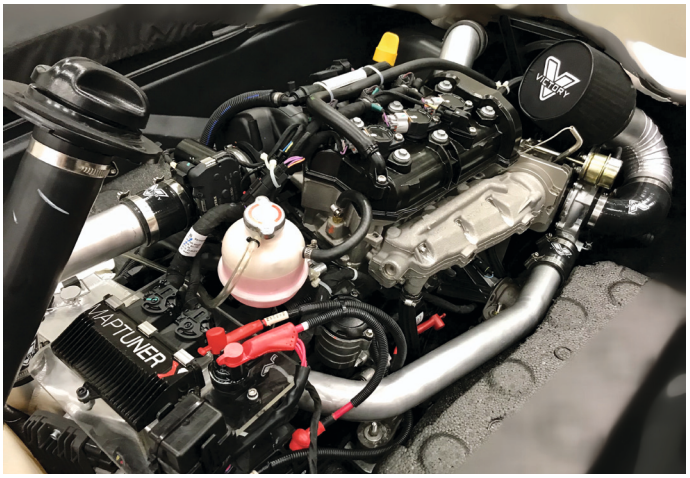
Här står företagets rullande testbänk då det gäller variator- och motorjusteringar. Naturligtvis dubbad för repeterande tester vad det gäller grepp.

Fredrik står här i själva laboratoriet som innehåller en massa underliga mätutrustningar.

Det är inte alla förunnat att ha hjärna nog att lyckas bryta sig in i originalboxen med hjälp av en fantastisk kunskapsbank och egenskrivna program där det krävs ettor, nollor och en massa andra krumelurer vi vanliga dödliga inte fattar något av.

Utvecklingen går framåt och det har hänt en del sedan den första versionen av MaptunerX. Den översta är såklart nyast.

Vill du se mer från MapTun så ska du kolla på SnowRider TV. Vi måste även nämna att Maptuner X är 100% svensktillverkat. De du!



Det där med att bygga egna turbosystem är ingen nyhet för MapTun. Här en installation på en Sea Doo Spark. Att stänka in en turbomotor i en vattenskoter med allt vad det innebär är ingen lätt uppgift, men tydligen kan man detta också.

Med all respekt. Även när Fredrik Bengtsson försökte sänka oss till vår nivå och gå igenom själva proceduren hur man gått till väga när man lyckades komma in i originalboxarna så var det för komplicerat. Men samtidigt så var det glasklart när han gick igenom hur MaptunerX fungerar och hur du därmed kan få lite mer hästkrafter på ett enkelt sätt. För att citera Fredrik. ”Har du en fungerande tumme och kan trycka med den på MaptunerX-skärmen så kan du också uppdatera din skoter”.

Här har man kört nya Ace 900 turbo i flera månader faktiskt eftersom man fått tillgång till en förseriemaskin genom goda kontakter. MaptunerX-modulen är extremt lättarbetad och det är faktiskt bara att följa instruktionerna.

MapTun är inte bara en trimfirma då du även kan lämna in din bil här för en vanlig service.

Visst mekar man med en vattenskoter också även om MapTun mest jobbar med PC:n. Även om det är Fredrik som är dataingenjören så är det oftast Jonathan som sköter själva mappningarna.

Prislista
Endast en licens/uppdatering 5995:-
MaptunerX med licens och tillhörande kablage Yamaha Sidewinder 10,495:-
MaptunerX med licens och tillhörande kablage BRP 9995:-
RJWC Quiet Series avgassystem låter endast 4% mer än std. 6495:-
Snorkelkit Sidewinder 1995:-
Komplett variatorkit med magnetvikter för finjustering 5995:-
Förstärkta tryckslangar 1495:-
Dataloggerkit inkl mjukvara, kablage, bredbandslambda, 5495:-
Mer info på www.maptun.com

MpTun är extremt stora på vattenskotersidan och många av världsteamen kör med deras mappar i sina maskiner.

Visst finns det sämre arbetsplatser än en sandstrand i Thailand. Här supportade MapTun på plats även om man oftast gör det över det där internetet alla pratar om.

Stephanie LaRoy Schwartz

En stor liten legend.

Det finns massor av kända skoteråkare som du kan hyra in dig hos och åka med, de flesta män. Men det finns tjejer också.

Photo Credit -Ryan Dunford

Det där med att åka på en resa till USA eller Kanada blir allt vanligare. Man köper ett helhetspaket med boende, skoter och guider. Just det där med guiderna är viktigare än vad många av er tänker på eftersom man vill att dessa ska känna av gruppen och i alla lägen se till att man ligger så nära gränsen för vad alla klarar av. Blir det för mesigt, så blir ju resan tråkig och blir körningen för tuff, så blir det inte heller så kul. En bra guide ska alltså både ha körskickligheten men samtidigt också personkännedomen och fingertoppskänslan. De bästa guiderna har allt detta. De flesta kända guider är oftast killar i olika åldrar men det finns också tjejer som livnär sig på detta.

Stephanie LaRoy Schwartz eller Steph Schwartz som hon kallar sig är verkligen en av dessa.

Liten men stark

Den idag 45 åriga Steph bor i Revelstoke, British Columbia Kanada och jobbar idag som snöskoterguide men också som utbildare i och med sina clinics som hon håller både i USA, Kanada men också i Sverige.

Hon har kört snöskoter i princip hela livet och är enligt egen utsago också troligen tillverkad på en. Hon fick sin alldeles egna maskin redan vid fem års ålder och sen har det bara rullat på. Hon har sett extremt fina dagar men också upplevt stormar och till och med laviner. Steph är utan tvekan en riktig veteran. Hon har alltså haft otaliga maskiner genom åren men sitter till detta år på en 2019 års Ski-Doo Gen 4 850 165. Det här är tjejen som har mellan fem till sex kördagar i veckan mellan december till maj, vilket i sin tur är svaret på hur hon kan vara så in i hellskotta duktig friåkare.

Hon guidar en massa människor varje säsong men hinner samtidigt med 25 clinics där drygt 430 tjejer brukar deltaga.

Vi har åkt med henne och denna till höjden lilla tjej är så sjukt duktig på att köra att man inte riktigt förstår hur hon gör det. Man kan tro att man måste vara stor och stark för den här sporten men så är icke fallet. Det bevisar Steph.

Sverige

Steph har varit i Sverige flera gånger inbjuden av XX Freeriders för deras clinics. Och hon älskar det mesta med vårt land.

–Landskapet här är ju ganska olikt Kanada och så har ni ju de där små träden som verkar vara oförstörbara. De ska man passa sig för samtidigt som det är i skogen som man hittar den bästa snön. Jag älskar verkligen också maten som är betydligt hälsosammare än hemma. Men ska jag välja någonting speciellt så får det bli ert kaffe som smakar bäst. Och semla. Semla är nog det godaste som finns. Fika i allmänhet är nog en av de bästa idéerna någonsin eftersom det alltid är trevligt att umgås. Alla borde fika mera helt enkelt. En sak till. Ni svenskar är så väluppfostrade och äter allting med kniv och gaffel. Som om det vore förbjudet att smaska i sig en hamburgare med bara händerna. Skrattar Steph.

När du har varit här i Sverige, har du haft tillfälle att prova en Lynx? –Ja det har jag verkligen gjort och det var en riktigt positiv upplevelse då de är riktigt fina. Gissa om mina kompisar har frågat ut mig vad det gäller Lynxen då alla vill prova en här hemma. Säger steph.

Bästa minnet

Såklart har en så erfaren snöskoteråkare som Steph många minnen att dela med sig av, men är det något speciellt hon kommer ihåg. -Minnen har man många av men jag jag tänker ofta på sista kördagen i Revelstoke med XX Freeriders förra säsongen. Efter några kämpiga dagar med dåligt väder kom solen fram och tjejerna kunde inte få nog av den djupa snön och gav sig aldrig. Alla skrattade och njöt av den underbara terrängen den dagen och om jag var lite less på skoteråkning i början av den dagen så ändrade allt sig just då. Jag ler fortfarande bara jag tänker på den dagen med mina svenska vänner ute i snön.

Ska jag nämna något om dåliga minnen så måste det vara då jag varit med om en lavin vilket jag inte på något sätt kan rekommendera. Säger Steph.

Lite frågor

Naturligtvis undrar man ju vad Steph har för bil med tanke på sitt intresse och hemvist. –Såklart har jag en Dodge Ram 2500 4x4 med sleddeck så att jag kan få med mig det jag behöver. Berättar Steph.

Bästa åkstället enligt Steph hittar vi i hennes hemtrakter i British Columbia och då främst i Revelstoke/Sicamous och i Wyoming. -Men jag älskar också att köra i Sverige då jag verkligen älskar naturen där, men också människorna. Svenskar är verkligen ett underbart folk som jag älskar. Avslutar Stephane som säkerligen inte gjort sin sista tripp till gamla Svedala.

"Marmot"

Dagarna känns ibland som ett enda lastande och avlastande från dessa sleddecks säger Stephanie. Ni som testat detta vet att det krävs lite vana innan det känns okej.

Stephanie är inte unik genom att vara en kvinlig guide. Här tillsammans med bästisen Nicole "Marmot" Sullivan som också arbetar som skoterguide.

Photo Credit -Ryan Dunford

Somrarna tillbringar Stephanie med familjen. Gärna på sin KTM som används flitigt när det inte finns snö.

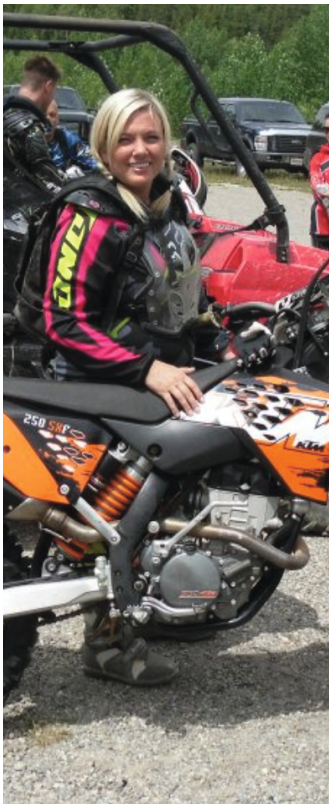


Photo Credit -Ryan Dunford

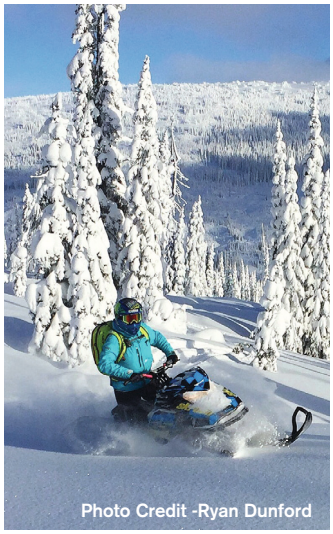


Photo Credit -Ryan Dunford

Den här bilden är från första morgonen andra året i Saxnäs under XX Freeriders Camp. En underbar upplevelse enligt Stephanie.

Stephanie och kompisen Emma står gärna på en paddleboard när tillfälle ges.

Här har kunder och assisterande guider samlats för en gruppbild på Togwotee Montain Lodge i Wyoming.

Det är inte alla som vunnit den "orangea Yetin" från Sledfilms. Den får man om man gjort något extraordinärt för skoterindustrin.

Det här var enligt Stepanie helt klart en av de bästa dagarna i Boulder Mountain i Revelstoke, BC med sina svenska älskade tjejkompisar. Verkligen en dag att minnas.

WWW.MJMPOWERSPORTS.SE

VARIATORKIT DIABLO

MJM Powersports i Gällivare är generalagent för Diablo variatorkit i Skandinavien.
Vi säljer och levererar både till konsumenter och är grossist till andra BRP återförsäljare.

Variatorkiten finns till 850, 800 och 600 cc.
Finns även kompletterande delar att beställa vid behov.

mjm POWERSPORTS

Vill du bli återförsäljare? E-post: diablo@mjmpowersports.se
Vid frågor, kontakta Adam, 076-775 14 59.
Maila diablo@mjmpowersports.se för att ställa din fråga.
Kontakta Fredrik för teknisk support: 076-7751215

din BRP handlare i Gällivare

Bara en kan vara ballast.

Carry 6

Den här vagnen dras med fördel av en större pickup. Skulle du ha god smak nog att ha monterat på ett sleddeck på denna så har du ju en god chans att få med dig hela åtta maskiner när du ska någonstans. Jag kan lova dig att du kommer bli uttittad.

Alla vill vara störst, bäst och vackrast, men bara en kan vara det faktiskt. Jag har inte koll på vad som erbjuds på marknaden då det gäller att frakta sex snöskotrar i en släp, men jag har svårt att tro att alternativen till Carry 6 är fränare, än just Carry 6. Att frakta sex fullånga maskiner är inte gjort i en handvändning och ska man göra det på längden så får man en vagn som utan tvekan blir ganska lång. Fraktar man däremot dessa maskiner på höjden så blir ju ekipaget ganska logiskt kortare. Carry 6 är byggd i två plan där det övre hydrauliskt kan sänkas ner i bakkant så att man först kör upp två maskiner och backar alternativt vinschar på den tredje. Sen hissar man upp det övre planet och upprepar proceduren på det nedre planet. Hydrauliken drivs av ett batteri och justeras med en trådlös fjärrkontroll. Det övre planet låser man snabbt och enkelt med ett flaklås ihop med bakgaveln som också agerar lastramp. Konstruktionen är gjord i aluminium och lastvikten hamnar på 2600 kilo medan totalvikten hamnar på 3500. Har du rätt bil kör du alltså denna vagn på ett BE-kort.

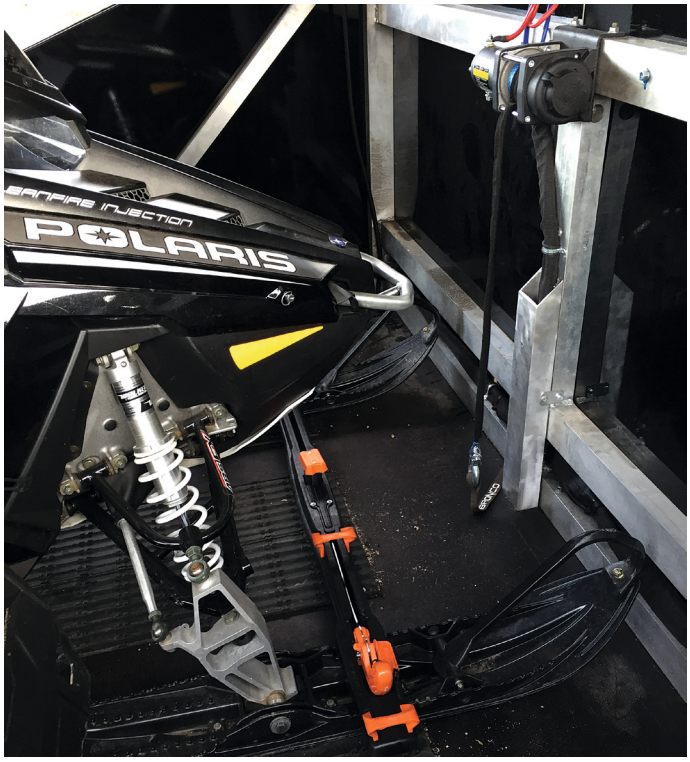
Själva lastningen blir extremt enkel och maskinerna står också faktiskt ganska så skyddade från vägsalt och smuts. Ska vi sen blanda in själva ballhetsfaktorn så känner jag att det blir liksom lite spel mot ett mål. Vill du synas, vill du att ditt företag ska synas, eller känner du bara för att helt enkelt vara fränast i byn så finns det faktiskt inget annat alternativ än att köpa det här monstret.

Du kan extrautrusta din vagn med ledbelysning i absurdum och det är bara att begära en offert på dina önskemål.

Inget hokus pokus här inte. Carry 6 är i grund och botten en vanlig robust boggivagn med en påbyggnad i aluminium.

Lastning och lossning görs extremt enkelt och smidigt utan en massa lyftande.

Carry 6 är utan tvekan släpvagnen som har det där lilla extra och det ska mycket till innan någon tillverkar en mycket fränare vagn än denna.



Du kan naturligtvis extrautrusta din vagn med både Super Glide och Super Clamp och vinsch.

Mer om denna vagn och dess skäggige ägare på SnowRider TV på youtube.

Carry 6

Lättviktmodul för 6 skotrar eller 8 ATV
standard utrustning:

- Fjärrstyrd tålig vinsch med planetväxel
- Fjärrstyrd dubbelverkande hydraulik
- AGM-batteri, DEFA-laddare
- Plyfa-golv
- Plåtfälg + däck
- Standard wrapping

PRIS: 185.000:-ex.moms

Tillval offereras:
Aluminiumgolv
Superglides
Superclamps
Extra vinsch
Kapell nederdel
Utökad wrappning
Egendesignad wrappning
Belysning
Aluminiumfälgar
Extra däck

Teknisk data
Antal axlar 2
Totalvikt 3500kg
Lastvikt ca 2600kg
Längd 460cm
Bredd 257cm
Mått övre modulflak 460x257cm
Mått undre modulflak 460x257cm

SnowRider TV

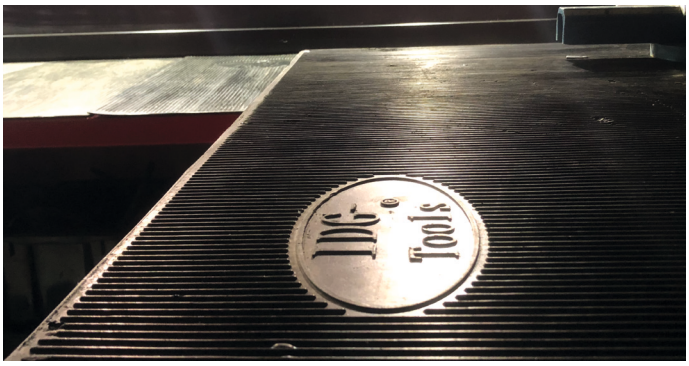
SnowRider är en organism i ständig utveckling, så också våra lokaler.

SnowRider TV är utan tvekan en succé på nätet och vi jobbar vidare mot ännu högre tittarsiffror. Allt eftersom vi hittar på nya idéer och vinklar så ändrar sig lokalbehovet i samma takt. Vi flyttar därför om lite i våra befintliga lokaler samtidigt som vi också byggt några extra kontorsytor.

Ju fler program vi gör desto mer lär vi oss och vi har bland annat jobbat mer med ljus och ljud för att ni ska få en sån trevlig upplevelse som möjligt när ni väl sätter er ner för att titta på något av våra program. Våra tittarsiffror är betydligt högre nu än förra året och vi är extremt glada över att ni verkar ha hittat oss och SnowRider TV. Hör gärna av er om ni vill att vi ska ändra på något, lägga till eller inrikta oss på. Vi är öppna för alla förslag och vill bli bättre på det här eftersom det är extremt roligt. Alla förslag tas gärna emot på bjorn@snowrider.se.

Vi har idag börjat använda delar av den nya studion som både har bättre ljud- och ljusförhållanden.

Den nya övervåningen börjar ta form och lämpar sig också den som en studio. Ge oss gärna mer input vad ni vill se.
En sak är i alla fall säker och det är att vi startade från ingenting och nu har en stadig tittarskara som följer oss på facebook och Youtube. Riktigt kul.



På begäran ska vi filma mer från själva verkstaden och där göra mera Hands On reportage där ni får följa en del projekt via SnowRider TV.

Gamla studiodelen hade lite väl lågt i tak och får agera vinterförvaring tills vidare vilket inte är fy skam det heller.

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

j!
Jämtlands Gymnasium

Snöskoter på schemat!

Är du intresserad av snöskoter och pistmaskin? Då är den här gymnasieutbildningen rätt för dig! På Fordons- och transportprogrammet inriktning snöfordonsteknik lär du dig att utföra service och reparationer på snöskotrar, pistmaskiner och småmaskiner.
Du lär dig även att utföra systematisk felsökning och diagnos på dessa maskiner.

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

Mer info hittar du på:

http://jgy.se/gymnasieprogram/yrkesprogram/ft/

www.gymnasium.se sök på "snöfordon"

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

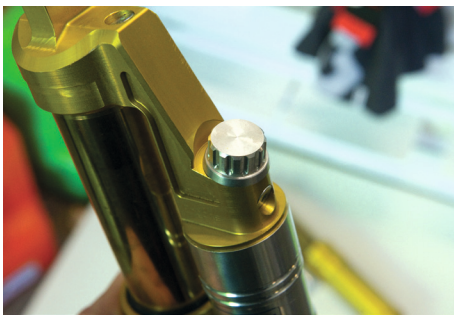
Engans luftade grovingar

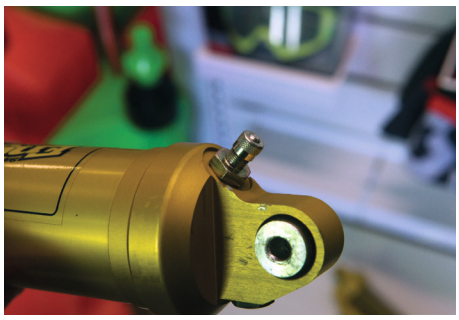
Det gäller att hela tiden vara på hugget för att vara värst.

Engans Racing Service är ett unikt företag och ett av få som specialiserat sig på stötdämpare i Sverige. Engans dämpare hittar vi på allt från bilar, motorcyklar, snöskotrar och mycket annat. Det utvecklas för fullt ute i Forsbacka utanför Gävle och det senaste är utan tvekan de ultrafeta 46 millimeters luftdämparna som slår det mesta på marknaden just nu. Dessa fullt justerbara luftdämpare är utan tvekan väl tilltagna och framtagna till Arctics och Yamahas fyrtaktare som behöver lite extra stöd i framvagnen. Visst passar de också tvåtaktssegmentet med samma chassie och varför ska man inte köpa sig ett par av dessa framdämpare kan man ju undra. Vi hittar inte någon anledning till detta utan tycker att ni helt klart ska ha ett par av dessa eftersom de sticker ut å det grövsta. När, var och hur de kommer i produktion vet man på Engans Racing Service och det är bäst att ni pratar med Engan himself om detta. Han nås alltid på nummer 026 300 34 som alltid.

Ja just ja. Smakar det så kostar det och var beredd på att slanta upp tjugo lakan för dessa maffiga dämpare.

De här dämparna har tagits fram med tanke på den extra vikt en kraftfull Yamaha eller Arctic Cat fyrtaktare har. Men såklart passar de också på tvåtaktsvarianterna.





De här feta 46 millimetersdämparna är utan tvekan kraftiga och riktigt häftiga. Det är klart att du ska ha ett par. Ring mustaschfarbror-Engan på studs på 026 300 34

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

Följ oss på:
YAMAHA STORE MORA

Välkommen in till vår butik!

NYHET!
Nu finns Yamaha
MP 600 XE Transporter
i butik

YAMAHA
Revs Your Heart

YAMALUBE svedea ecster

0250-61 93 90 - Tingsnäsvägen 23 MORA

www.yamaha-motor.se

YAMAHA STORE MORA

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

ArcticFX

Ger dig ett behövligt ansiktslyft

Det finns en hel del firmor som pysslar med olika slags dekalset till våra kära fordon. Ett av de mer engagerade finns i Washington som ligger beläget en timme norr om Detroit i Michigan. Vi snackar USA alltså. Vi träffade detta trevliga företag på HayDays i höstas och insåg att det jobbade en svensk kille där när vi trampade omkring i deras monter. Tommi Viita är smålänningen som studerade i staterna och helt enkelt flyttade dit och nu lever sitt liv där. Just detta har underlättat å det grövsta för oss skandinaver som letat oss till andra sidan pölen för att få lite trevliga dekalset till våra maskiner.

- Antalet kunder från de skandinaviska länderna har absolut blivit fler än vad vi brukade ha bara för något år sedan. Skandinaviens marknad har varit lite problematisk för ArcticFX att nå innan jag började jobba här, att ha någon som förstår svenska/norska/finska har hjälpt oss en hel del. Vi har även tagit med mer åkare från Skandinavien under vårat sponsorprogram, detta har också varit något som har hjälpt oss med att folk kan se våra dekal kit på till exempel, Skoterns Dag. Säger Tommi som i och med sitt namn kanske inte överraskar med att han också pratar finska, förutom svenska och därmed också norska. Du kan alltså ha en avslappnad konversation via mail eller telefon med detta företag utan att behöva oroa dig om att göra dig förstådd.

Wrappar det mesta

ArcticFX har funnits ett bra tag nu och startades runt 2004 som ett hobbyprojet. Då var det inte registrerat utan mer bara ett namn på nätet och diverse forum. Men det hela växte ganska snabbt och till slut registrerade man företagsnamnet 2006 och man kunde ta på sig allt större uppdrag. Allt började i Jordans (ägarens) källare och sen dess har det bara växt. Idag så gör man dekalkit eller wraps till snöskotrar, motocross- och snowbikes, ATV, alla slags bilar, släp och trailer samt allt annat som går att wrappa. Man har wrappat det mesta genom åren och något av de mer udda fordonen var en betongbil. –Vi gjorde detta för ett lokalt företag här i Washington och dessa maskiner är gigantiska här. Det var lite problematiskt att sätta dekalerna som var cirka 15x2 meter på en betongroterare men vi lyckades med uppdraget. Detta gjorde att just det företaget också kom med resten av bilarna. Minns Tommi.

Två olika sätt

Du kan beställa just ditt dekalset på två olika sätt.

- Vanligtvis så besöker kunden vår hemsida där vi har cirka 60 stycken olika färdigställda designer som kunden själv kan färglägga enligt sin egen smak i våran SledWrapR Design Studio. Oftast är det 3-5 olika element i ett dekalkit som kan få sina färger ändrade. Med dessa kan även kunden lägga till loggor om de vill ha dem visade i deras dekalkit.

Vill man inte ha något av våra designade kit så har vi även ett alternativ för den kunden som vill ha ett fullständigt unikt dekalkit. Man beställa en "Custom Design" och då får man jobba med en av våra designers som kommer att göra din vision och idéer till en verklighet. Och detta betyder att nästan vad som helst kan vara inspirationen till just den kundens behov. Säger Tommi som har jobbat här som just huvuddesigner några år nu.

Vad kostar det?

- Våra dekalkit som vi har på hemsidan kostar mellan 5000-5500 svenska kronor. I detta pris inkluderar vi ett fullt dekalkit som består av huv, sidopaneler, tank, knäområde, tunnelsidor, tunneltop och vindskydd. Ett unikt dekalkit kostar cirka 7250 kronor. Detta inkluderar ett fullt dekalkit och X-antal timmar med en designer som jobbar med din unika vision. Frakten till Sverige kostar antingen 680 eller 900 kronor beroende

Tommi Viita är killen du säkert kommer att snacka svenska, finska eller norska med när du ringer till ArcticFX.

Då man jobbar med att hjälpa folk att synas så är ArcticFX naturligtvis själva ute på många arrangemang och mässor.

Naturligtvis så wrappar man allt mellan himmel och jord. Stora trailers, betongbilar och egentligen vad som helst som har en yta som ett klistermärke kan fastna på har man jobbat med.

hur snabbt man vill ha sitt paket. Berättar Tommi.

Rolig branch

Man blir ju minst sagt intresserad av hur det är att jobba i USA, och framför allt hur det är att jobba på ArcticFX?

- Ja, varför ska man jobba med skoterdekaler kan man undra? Det är mestadels för ens kunder måste jag säga. Jag har aldrig träffat så många passionerade människor som faktiskt tycker om det du gör varje dag, känslan av det gör allt slit som är bakom alla designs verkligen värt det. Det är ju också schyst att ha kontakten med Skandinavien när man bor här borta. Jag älskar också att åka på Hay-Days i Minnesota där jag får träffa våra kunder öga mot öga. Samtidigt träffar vi också våra sponsrade åkare och även alla andra företag som jobbar inom snöskoterindustrin. Jag började jobba på ArcticFX efter jag hade gått klart i skolan här i USA, och eftersom jag har jobbat inom andra delar av tryckeribranschen så var det en naturlig riktning att gå. Det hjälpte ju även att jag är flerspråkig så jag kan ta hand om kunderna som vi har i Skandinavien.

ArcticFX är ett riktigt roligt företag att jobba på eftersom vi alltid har kunden som vårt största fokus, när det kommer till allt ifrån våra dekalkit till vår ersättningspolitik. Ersättningspolitiken är något som vi är stolta över hos ArcticFX då vi erbjuder livstids ersättningsdekaler till ett reducerat pris till originalägaren. Om du nu råkar skrapa upp en dekal på en sidopanel så kan du bara gå till vår hemsida och fylla i en ersättningsblankett så hjälper vi till så att du får en ny dekal till den panelen du önskar. Smidigt och schyst tycker jag. Säger Tommi.

ArcticFX gör alla mallar till sina dekalkit för hand "in-house" dels för att det hjälper dem som designers att kunna se hur alla linjer på skotern kommer funka när de designar sina kit. Hela grejen är ju att kunden själv ska kunna installera dessa utan att behöva betala för någon som gör det. Man ser att många kunder bjuder in till ett "Wrap-Party" där man samlar ett gäng kompisar i garaget för en kväll med wrappning. Låter riktigt kul och trevligt.

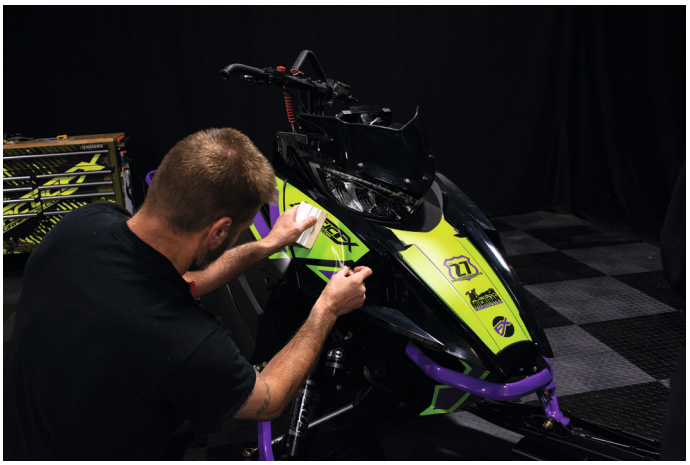
Vill just du ha ett eget kit från ArcticFX så ska du börja med att gå in på www.arcticfxgraphics.com och kika runt lite.

Kontaktinfo: Tommi Viita
Graphic Designer / Vehicle Wrap Installer
(586) 786 9851 - Ext 15
email: tommi@arcticfxgraphics.com
www.arcticfxgraphics.com

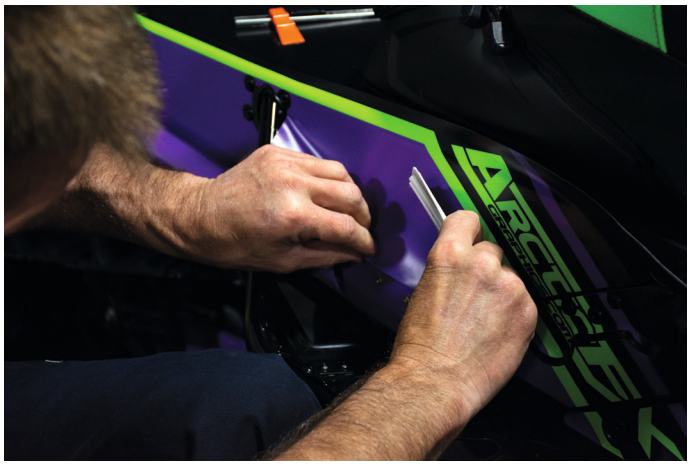
Lokalerna man jobbar i är enorma och här printar man rejält med meter varje dygn. Som synes är ventilationssystemet väl tilltaget för verksamheten.

Ägare av crossar, skotrar, vattenskotrar och motorcyklar är en del av kunderna.

Det finns såklart väldigt få begränsningar då det gäller innehållet i ett dekalkit. Väljer du att anlita någon av ArcticFX egna designers så kan du få ett helt unikt kit som ingen annan har.



Det finns flera sätt att beställa ditt dekalkit. Det enklaste är att du helt enkelt väljer en av de färdiga designerna och kanske nöjer dig med att välja färg på dekalerna och kanske lägga till några loggor. Det finns färdiga kit till så gott som alla maskiner på marknaden. Du slipper alltså klippa och anpassa dekalsetet till just din maskin och modell.



På www.arcticfxgraphics.com så hittar du alla slags videos i wrappningsämnet. Allt från hur du på enklaste sättet dekalar av en maskin till hur du får på dom nya dekalerna.

Själva idén med att sälja dekalkit är faktiskt att kunden själv ska montera dessa på ett enkelt sätt.

Idag så finns det en uppsjö av färger att välja mellan.

Man säljer också lämpliga installationskit som gör monteringen till en barnlek.

Snöskoterrådet 10 år

I höstas blev vi inbjudna till Frösön för att fira Nationella Snöskoterrådets 10 år. Men vad är Nationella Snöskoterrådet?

Du kanske har hört namnet Nationella Snöskoterrådet och undrat vad det är för någonting?

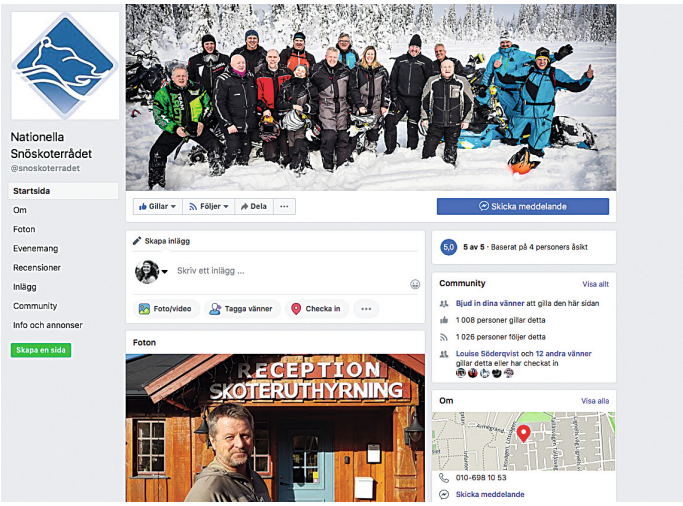
Nationella Snöskoterrådet är en samling av myndigheter och intresseorganisationer som Vägverket, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen Norrbotten (representerar Sveriges länsstyrelser), Kommunförbundet Norrbotten (representerar Sveriges kommuner), Sametinget, Snöfo (Sveriges Snöfordonleverantörer Branschförening), Snofed (Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation), SSCO (Sveriges snöskoteråkares centralorganisation), LRF (Lantbrukarnas riksförbund).

Syftet med Nationella Snöskoterrådet är att utveckla en "hållbar" snöskotertrafik genom att förena näringsverksamhet och allas naturupplevelser. Vad betyder då detta ord "hållbar" som används flitigt nuförtiden? Hållbar snöskoteråkning innebär att vi ska utföra vår hobby utan att skada eller störa människor, djur, miljö eller egendom. En självklarhet kan tänkas, även om en del av oss behöver få lite hjälp på traven.

Nationella Snöskoterrådet ska vara ett forum för dialog, som möjliggör att organisationerna kan få ett gemensamt synsätt, så att de kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot engemensam vision. Per Olov Wikberg på Nationella snöskoterrådet sammanfattade detta i några riktigt bra meningar på Forumet på Fröson i höstas.

-Vi är inte alltid överens om allting hela tiden i nationella snöskoterrådet. Vi har högt i tak när vi diskuterar för att i slutändan enas om det som vi tycker är den bästa lösningen för alla. Allt informationsmaterial som vi ger ut är vi alltid överens om. Vi jobbar som sagt för en hållbar skoteråkning, inte för att förbjuda någonting. Säger Per Olov Wikberg.

Med en förlegad terrängkörningslag som är på god väg att uppdateras inom den närmaste framtiden känns det bra att Nationella snöskoterrådet sitter i en expertgrupp som ska ge utredaren korrekt input för detta. Det är lätt att tro för oss skoteråkare att man bara bestämmer någonting i Stockholm för att längdskidåkarna ska få fjällvärlden för sig själv. Men så fungerar det inte i praktiken. Jag kan hålla med om att Terrängkörningslagen måste uppdateras eftersom den är förlegad och skriven när det knappt fanns snöskotrar och fyrhjulingar. Om den nu ska uppdateras så känns det riktigt bra att det sitter kunnigt folk där som är med i processen.



För mer information om Nationella snöskoterrådet så kan du bland annat besöka dom på Facebook.

Per Olov Wikberg till vänster är från Naturvårdsverket och är samordnare på nationella Snöskoterrådet som jobbar för en långsiktigt hållbar snöskotertrafik.

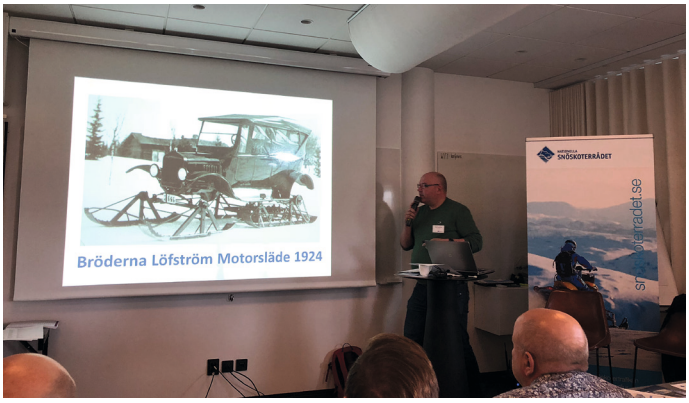
Det var många talare under 10 årsjubileumet och jag lyssnade extra noga när barndomsidolen Stig Strand delade med sig av änmet 30 år med skoterturism i svenska fjällen.

Här har vi Niklas Kristoffersson, Vd Snöfo
Sveriges Snöfordonleverantörer branschförening för landets importörer av snöskotrar

Anders Lillenau har fått i uppgift att se över Terrängkörningslagen för att vi ska få en "hållbar terrängkörning". Vad det kommer att innebära för oss skoteråkare får framtiden utvisa.

Andreas Edholm arbetar just nu med att etablera en branschorganisation för skoteturismen i Jämtland Härjedalen du kan följa projekter på denna Facebooksida: Branschorganisation-Snöskoterturism

Frostvikenprojektet -erfarenheter av reglerad friåkning. Seija Klingberg och Ola Sundqvist pratede om -Hållbar snöskoteråkning i Frostviken.



Roger Strandberg höll en underhållande presentation om: Snöskoterns historia - nutid - framtiden.

Det fanns gott om tid för mer djuplodande diskussioner då detta tioårsjubileum varade i två dagar. Tillhörande samkväm och middag på kvällen brukar vara pricken över i:et när man väl träffas.

Ski saver
DESIGNED IN SWEDEN

SKISAVER Flex®
Den ultimata Skisavern

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

www.skisaver.se

Lynx 3300 R, den ovanligaste av de ovanliga

Alla tillverkare har en legendar som är lite ovanligare än de andra.

Alla tillverkare har en ikon som är lite ovanligare än alla andra. Lynx 3300 R är en av de sällsyntare Lynxarna som någonsin gjorts. Produktionsvolymerna var minst sagt ganska begränsade. Idag är det nästintill lika svårt hitta en 3300 R som att finna en tand i munnen på en kyckling. Lyckligtvis finns några av dessa skönheter fortfarande kvar och är lika snygga som en gång i tiden då det begav sig. Lynx 3300 GLS är en av hörnstenarna i Lynx sportmodeller och den svarta GLS:en var den första serieproducerande sportsläden med en Lynx-logotyp och lade grunden för alla dagens sportmodeller som Lynx tillverkar och säljer.

Dessa snöskotrar byggdes för att vinna allt och populariteten överträffade förväntningarna samtidigt som 3300 gradvis blev en serieproducerad snöskoter som var tillgänglig för alla människor. Förutom den grundläggande modellen lanserades också en 3300 R som en specialmodell. Dessa gjordes det några dussin per år av. Ändå har bara några få överlevt för att berätta historien om sin egen tid. Esa Kolppanen, som sedan dess har arbetat med Lynx Snowmobiles berättar nedan historien om bakgrunden och skapandet av 3300 R-modellerna. Han berättar också lite om snöskoterracing i början av 90-talet.

Vad är 3300 R?

–R-paketet innebar massor av tekniska förändringar. Chassit svetsades lite mer för att förbättra hållbarheten och det fanns också några extra förstärkningar på chassit. Motorn hade dubbla trimrör och en separat ljuddämpare. Utöver detta så var också motorn portad och toppen var planad 0,8 millimeter. Även om dessa tekniska skillnader inte var så mycket var förändringen och skillnaden mot standardmaskinen stor. Dessa R-versioner gjordes första gången 1985 i några få exemplar. Därefter gjordes ungefär tjugo varje år. De flesta av dessa gick till tävlingsförarna, minns Kolppanen.

Vägen till vinsterna

Föregångaren till dessa 3300 R-modeller var de såkallade "Peltinokka" maskinerna (Plåt-nosarna) , som var Pauli Piippola, Juhani Tapio och Esa Kolppanens tremansprojekt. Dessa maskiner bröt dominansen från de tidigare vinnande snöskotertillverkarna i skotercrossen.

- Det tog tre månader för oss att få maskinen redo. När det var klart tog vi den till ett tävlingsevenemang i Karvakko. Vid den tiden fanns en stark dominans av Polaris- och Yamahamaskiner. Publiken och branschfolket var verkligen skeptiska och sa att vi inte hade några chanser att vinna någonting eftersom Lynx var arbetsmaskiner i folks ögon. I första racet skrotade Pauli sin maskin totalt. Han samlade ihop sina tillhörigheter från banan och lappade ihop den så gott det gick. Efter tre heat hade Pauli fått upp värmen och vann starten. Strax efter det heatet så hängde all publik bredvid vårt team i depån. Alla stirrade på vår nybyggda maskin och frågorna haglade! Det var genombrottet för Lynx kommande skotercrosshistoria. Vid nästa race så var Pauli helt ostoppbar och han dominerade. Utan Jussi Tapio skulle detta projekt aldrig ha genomförts eller för den delen aldrig startats. Han var den envisa killen som gjorde att hjulen började snurra. Minns Kolpannen.

Efterfrågan från Sverige

- Historien hade bara börjat och när den första säsongen var avslutad så stod Pauli där med en finsk mästerskapstitel. Vid den tiden var Lynx distributör i Sverige med Aimo Larvia som högsta boss. Han köpte cirka 60 procent av fabrikens dåvarande produktion. Aimo meddelade att han skulle ha racemaskinen. Problemet var att den var helt handbyggd och vi egentligen bara hade två ritningar. Den ena var för den lite speciella variatoraxeln och den andra för drivaxeln. Det var väl bara att spotta i nävarna och handbygga några till så jag gjorde sju eller åtta av dem så att Aimo skulle bli glad. Det kommande året hade 3300-maskinen vunnit alla tävlingarna i Norden. Visst var det mycket bra gjort av mig, eller hur? Skrattar Kolppanen.

- Samtidigt utvecklades GLS:en. Markku Koivurova kom in i teamet och det var han som skötte designen. Vi uppdaterade Plåt-nosen för att den skulle bli mer modern och för att vi också

Är det en arbetsskoter eller en sportmaskin? Med dagens mått mätt kan man faktiskt undra. Oavsett så är det här en riktig ikon som man aldrig glömmer.

Det var tider det då skidorna var av annat material än plast. Visst brukade man svetsa ett kryss i skidsnoken när man skulle tävla med den i Sverige?

PELTINOKKA är namnet på de tidiga 3300 maskinerna som hade en bellypan gjord av plåt. Just denna är av det modernare materialet plast. Lyxigt.

Visst kan man vara snygg och ful på samma gång. Lynx GLS 3300 R har allt.

GLS är ett namn som ger rysningar åt alla som inte hade fördelen att köra Lynx när det begav sig på det ljuva åttiotalet.

fortsättningsvis skulle vara på topp med vår maskin. Vi bytte designen på buken och modifierade den nya Easyride-fjädringen. I och med GLS-modellen så blev produktionen mer industriell och professionell. Buken var nu i plast och framdelen mycket starkare. Vi hade också lyxgrejer som exempelvis ritningarna, så vi kunde göra lite fler maskiner, skrattar Kolppanen.

Mot en racer

- När vi började göra dessa 3300 R-modeller så blev arbetet betydligt lättare. Förr var varje Peltinokka byggd individuellt och var 100 procent handgjorda, utan ritningar. De nya GLS-baserade racemaskinerna byggdes efter ett strikt schema. Alla specialdelar var byggda efter samma specifikationer och passade rakt av då de monterades. Dessa R-maskiner var nästan lika fabriksbyggda som de serieproducerade maskinerna. Vi gjorde den första testserien av dessa R-maskiner på våren 1984. Men de var såklart prototyper. Vi gjorde totalt cirka 60 stycken av dessa. De flesta gick till tävlingsförarna. Den ursprungliga GLS-modellen gick i graven 1989. De absolut sista maskinerna är extremt ovanliga och gjordes i början av nittiotalet. Det gjordes totalt fem enheter. Dessa delades inte ut till vem som helst. Av dessa fem maskiner är det bara denna Janne Tapio-racer som man vet finns kvar. De andra är förlorade, säger Esa Kolppanen.

En legendar

- Tiden gick och vi tillverkade cirka 20 vattenkylda tävlingsmaskiner baserade på standardvarianten per år.

Jag måste påminna er om att det fanns två olika typer av racersnöskotrar. Det fanns de som var byggda på standardmaskiner, och såkallade fabrikracers. Skillnaden mellan dem kan förklaras som skillnaden mellan en Fiat och en Ferrari.

- 1990 kom en uppdaterad GLS II där bland annat framvagnen uppdaterades. Sen kom Cobran. Den första crossversionen av Cobran kom 1993. Den var den första i raden av maskiner som har den stående stötdämparpositionen som blev lite av ett kännetecken för Lynx. Vi tillverkade några mer standardbetonade racemaskiner. De gjordes också ett par med den legendariska 747 Rotax motorn. Året efter fick Seppo Tiittanen motorn att fungera perfekt och blev det enda motorvalet för racemaskinerna. Det var en riktigt bra motor, mycket kraftfull. Alltså mycket kraftfull. Efter några år blev 747:an gammaldags. Men inte förrän vi började med 800-motorn. Sen försvann ju 800:an till förmån för 600:orna.

Mycket tid

- Vi lade mycket tid på dessa maskiner och ansträngde oss utöver det vanliga. Vi visste att Lynx rykte hängde på oss och vi ville till alla pris göra en bra maskin. Den sista riktiga fabriksmaskinen som vi byggde från grunden var Niko Korsumäkis R-Evo. Nuförtiden behövs det inte byggas en specialmaskin från grunden eftersom maskinerna är så bra från första början. De nya RS-maskinerna är så bra från fabriken att de inte behöver fullständig ombyggnation som förr. Men resan från Peltinokka till dagens RS-maskiner har fört med sig legendariska berättelser och massor av medaljer.

- 3300 R är utan tvekan den mest legendariska maskinen av dem alla. Maskiner har kommit och gått och jag har egentligen inga känslomässiga band till dessa. Men när jag ser maskinen som som Matti Finni och Marko Willig har renoverat så blir man ju riktigt glad. Jag blir också glad över alla känslor dessa äldre maskiner verkar röra upp. Dessa gamla racermaskiner är svåra att hitta eftersom vi byggde dom för att de skulle köras hårt och sedan ratas när de blev omoderna. Kul att någon haft den goda smaken att i alla fall sparat en maskin för eftervärlden, avslutar Kolppanen denna artikel.

Idag står det här exemplaret i ett vardagsrum hos en av ägarna som för övrigt heter Matti Finni och Marko Willig.

Access får ny generalagent

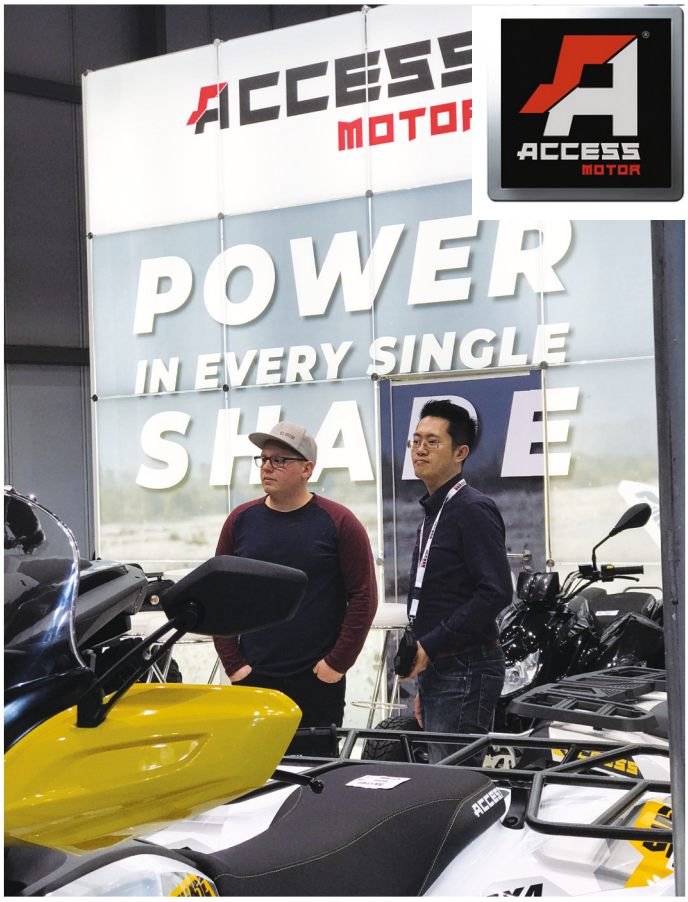
Dala Bilhandel AB blir ny generalagent för Access

Det Taiwanesiska högkvalitets ATV-märket Access får ny generalagent från och med hösten 2018. Det är de Falun-baserade Dala Bilhandel AB med Tom Bergkvist i spetsen som kommer att saluföra detta märke från och med nu. Man har redan idag knutit till sig flera återförsäljare i Sverige men kommer sakta men säkert att ta sig an fler. –Vi ska växa i den takt vi klarar av så att handlaren och i slutändan kunden ska känna den trygghet man ska kunna göra i och med ett sådan högkvalitativt märke som Access. Det första återförsäljaren och slutkunden kommer att känna i och med vårt agerande som generalagent är att vårt personliga engagemang som alltid är på topp. Access som märke växer och tar marknadsandelar i världen och vi ser att vi kommer att följa den trenden även här i Sverige med vårt sortiment. Vi ser slutkunden som den som behöver en smidig och lättkörd ATV till ett pris som vanligt folk har råd med.

Det kan vara 16-åringen som pendlar till- och från skolan likaväl som skogsbonden eller sommarstugeägaren. Alla våra ATV:er är nämligen traktorregistrerade och utrustade med winch, dragkula och släpvagnskontakt. En perfekt kombination för en maskin som klarar av ett brett användningsområde. Vi kommer till att börja med huvudsakligen fokusera på en riktigt konkurrenskraftig 420 ATV till ett lika konkurrenskraftigt pris. Vi kommer också att se till att våra maskiner redan från början är mer anpassade för vårt lite kallare klimat vi har här uppe i norr. Vi tänker först och främst på oljor och lite vassare baterier som ger maskinerna ett lite lättare liv i kylan. Säger Tom som har en spännande framtid tillsammans med Access.

Mer information på:
www.accessatv.se

Kontakt:
tom@accessatv.se



Tom Bergkvist tillsammans med Sean Huang från Access Motor i Taiwan ser tillsammans fram emot en hektisk vår och ATV-leveranser med den.

Yamaha Apex Mountain

Vårt adjö till en omdiskuterad lössnölegend

Text: Alf-Ulf Sundström

Det var under våren 2005 som bilder från testkörningar i Nordamerika började dyka upp och jag för första gången fick se hur den redan omtalade Apex Mtn såg ut. Ryktet om att den nyutvecklade varianten av Yamahas RX1 var något alldeles extra hade nått mig tidigt och nu var bomben släppt! Yamaha var tillbaka på topp med en helt omarbetad snöskoter. Denna andra generation av deras fyrcylindriga fyrtaktare fungerade faktiskt även i snö redan i originalskick och inte som tidigare enbart på leden. Men historien börjar som bekant redan 2002 när Yamaha chockade världen med sin totalt vansinniga teknikbomb avsedd för puderkörning som de döpte till RX1 Mtn. Allt var totalt nytt och extremt hemligt innan presentation. Den nya skotern var faktiskt så hemlig att det innebar stora problem eftersom få i det ytterst tajta utvecklingsteamet visste hur man körde snöskoter på 2000-talet. Detta resulterade i en hel del designmissar där exempelvis dynan var galet låg, en styrstång placerad ett par decimeter för långt bak och en daterad boggi som dödade all form av körglädje. Alla de stora misstagen var nu fixade hos den nya Apex Mtn och redan tidigt sades det att denna Yamaha hade utvecklats bland annat av riktiga lössnöåkare i Nordamerika och inte enbart av japanska tekniker som helt saknade körkunskap. Motorn var i grunden ganska lik den i föregångaren RX1 vilket var en makalös orgie i modern teknik och samtidigt en fullträff sett till tillförlitlighet. Men den nya FI150 motorn hade mängder av detaljförbättringar så som lättare svängmassa, effektivare ventiltider, större nerväxling av variatoraxeln samt bränsleinsprutning. Det nya EFI-systemet innebar stora fördelar gällande gasrespons och gav dessutom korrekt blandningsförhållande oavsett altitud eller temperatur. Vidare hade skotern nu en 162" matta samt en vidareutvecklad version av den fina boggin som faktiskt kom redan 2005 hos den sista RX1 Mtn modellen men då tyvärr bara som 151". Med den nya längre och bredare Maveric-mattan blev skotern försedd med ett markavtryck som maskinvikten krävde. Skidorna var en av de bästa som någon originalmaskin hade på denna tid och framvagnen var 38" bred men kunde justeras ner till 37" och det räknades då som smalt samt smidigt, exempelvis var den tidens RMK betydligt bredare. Den absolut största uppdateringen var den nya styrstången som nu satt nästan vertikalt monterad och 15-20 cm längre fram än hos sin föregångare samt med korrekt höjd på handtagen. Styrningen blev därmed väl anpassad för att fungera i lössnö. Det var en relativt enkel förändring men genererade stor skillnad i körupplevelse och måste vara en av skoterindustrins riktiga fullträffar då det gäller att förbättra en gammal konstruktion. Allt detta kläddes sedan i helt ny karosseriplast som än i dag ser hyffsat aggressiv ut, då var den fullständigt grym! Så nu var Yamaha ett alternativ på marknaden även för lössnö i storkubiksklassen och det genom att vara störst, piggast samt tyngst!

Apex Mtn i originalskick mot konkurrenterna

Redan första året var den nya Yamahan en legend och många tog den snabbt till sitt hjärta då det utan tvekan var den första lössnöskotern med fyrtaktare som verkligen fungerade bra körmässigt. Antagonisterna var även de en hel del till antalet och på den tidens livliga snöskoterforum diskuterades det vilt om de olika för- samt nackdelarna. Den japanska tillverkaren hade faktiskt riktigt tur då konkurrenterna just då kom ut med nya tungviktare i lössnösegmentet som alla hade en sak gemensamt, de var inte särskilt lyckade. Av någon anledning byggde några skoterfabrikanter märkligt tröga 900-1000cc 2T maskiner med tunga och trista chassin som i alla lägen fick pisk av samtida 700-800cc 2T, även när de var av samma märke! Obegripligt är bara förnamnet. Visst fanns det andra fina skotrar som Summit 800, klassiska EDGE RMK 800 och den fantastiska M7:an att välja på men bland de större skotrarna var Apex Mtn en favorit för många och det även i 100 % originalskick. En pigg motor i ett trevligt chassi kombinerat med den tidens grymmaste hi-Tech image sålde bra just då. En sak man också ska tänka på är att för 12-13 år sedan körde majoriteten inte riktigt lika avancerat i pudret som i dag, särskilt inte här hemma i Sverige. I dag ska man hitta svårast tänkbara linje i tät skog och göra så avancerade klättringar som möjligt i en terräng där ingen ville köra förr i tiden. Så i dag är den tunga Apex Mtn inget förstaval för lössnöfanatikern som ska dit ingen tidigare färdats men på sin tid var det en välbalanserad skoter i riktigt djup snö och betydligt smidigare än vad vågen ville påvisa, en egenskap som många andra storkubikare saknade. Så för den tidens myssurfing på myrar här hemma och långa klättringar i Nordamerika var Apex Mtn en bra skoter och detta är en av grunderna till dess ikonstatus men absolut inte hela förklaringen.

TurboApex, framgångssagan!

Ingen som gillar snöskotrar kan på något sätt ha missat att en Yamaha 4T-motor ibland förses med turbo och att det fungerar ytterst bra. Effektökningen, körbarheten samt driftsäkerheten blir fantastisk vilket gör detta till en otroligt lyckad modifiering och man kan även påstå att det är billigt om man räknar kronor per hästkraft. Motorn tål som sagt en extrem hästkraftsökning utan något som helst problem och det gör märkligt nog även resten av skotern. Detaljer som att kedjehuset i stort sett är oförstörbart samt att även drivhjul samt variatorsystemet verkar vara designade långt över 300 hk är intressant för den som vill överladda. Hela skotern verkar vara byggd för att turbo-matas och resultatet

blev då en riktig best som faktiskt har alla bruksegenskaperna intakta. Att man inte behövde bygga om samt förstärka hela maskinen är en stor förklaring till att så många valde att turbokonvertera sin nya Apex Mtn, få om ens någon annan skoter kunde fås att leverera 300 hk på vanligt handelsbränsle och det utan att man ens behövde förkorta serviceintervallerna. En turbomatad Yamaha var i stort sett problemfri när man höll sig runt 1 bars laddtryck och på öppna ytor överlägsen då det gällde prestanda rakt fram. I riktigt djup snö lämnar man även i dag vilken standardmaskin som helst efter sig ända tills det blir trångt och svårkört. Givetvis fanns det mängder av olika turbokit att köpa även till föregångaren RX1 men den modellen var som sagt inte lika lyckad sett till köregenskaperna. Driftsäkerheten var lika god och effekten nästan lika hög men den äldre skotern krävde omfattande ombyggnader för att bli fin att köra. Den stora skillnaden var att Apex behövde enbart en turbo, allt annat var riktigt bra så när på någon liten detalj. Så att företagen som tillverkade bra turbosatser till Yamahas skotrar hade fullt upp är lätt att förstå och det kom sedan mängder med andra 4T-skotrar lätta att turbotrimma. Apex Mtn är alltså inte unik på något sätt men var den första lössnöskotern som i princip enbart behövde ett turbokit för att bli grymmast. Men denna lovsång om skoterns slitstyrka ska inte tolkas som att den inte kan gå sönder då hållbarheten endast är relativ till andra skotrar med högt effektuttag. För att man ska få många problemfria mil krävs det att allt är kalibrerat korrekt. Har man för högt laddtryck, för mager bränsleblandning eller kör för hårt in i varvtalsregulatorn får man ett haveri och det har många provat. Det kan bli frågan om enbart ett par krökta ventiler eller ett riktigt bottenskott där hela motorn blir till skrot! Att köra utan kylvätska är också ett säkert sätt att få problem, givaren sitter korkat nog på termostathuset frånskilt från motorn och har man för lite vätska larmar den inte och motorn kan då i princip brinna upp. Så ryktet om den helt oförstörbara turboskotern är inte helt korrekt då det gäller att hålla isär slitage, felaktig kalibrering samt haverier.

Kort sagt: är allt bra justerat är driftsäkerheten otroligt hög men är något helt fel så går skotern sönder direkt!

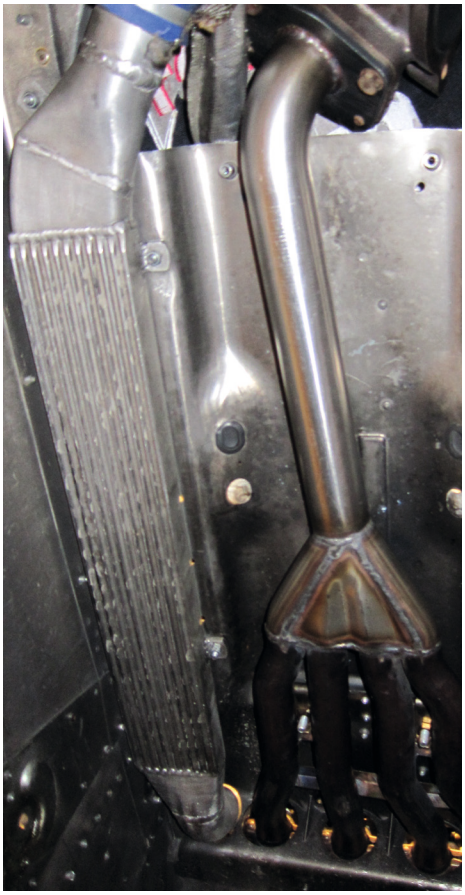
Nu är marknaden då det gäller installation av turbosystem nästan helt borta då tillverkarna turbomatar sina skotrar redan från fabrik så nu är det i stället frågan om att uppdatera en redan befintlig anläggning. Och någon fyrcylindrig sugmotorskoter som är lämplig att bygga om säljs inte längre, tyvärr för alla trimföretag.

Mina egna Apexmaskiner

I mitt garage står den fortfarande kvar, den Apex Mtn -06 jag köpte en vinter för nu snart 13 år sedan och det är det fordon jag har ägt längst i mitt 50-åriga liv.

Den har numera ett slitet yttre och bär spår av olika äventyr samt mindre tillbud. Under sina 1000 mil har den konsumerat hela 6 mattor, totalt fyra drivremmar och en hel del slides samt ett par drivhjul. Laddtrycket ligger på just över 1,0 bar och jag säger att den har 300 hk fast det i bromsbänken är knappt 290, 300 låter bättre och är enklare att säga. Mekaniskt är den i otroligt bra skick och det som bytts ut räknar jag som rena förbrukningsdetaljer och förutom de redan nämnda omfattar detta kullager i boggin/drivaxel samt nya grafitpackningar till avgasrören. Anmärkningsvärt är att inte en enda slitagedetalj i variatorerna har nötts ut. Motorn har fått oljebyte varje år och en enda ventiljustering men tyvärr ett stort antal tändstiftbyten. Under denna tid har jag även ägt en del andra skotrar som inte jag inte haft kvar av praktiska skäl men Apexen blev vad jänkarna kallar för en "keeper". Ett par år hade jag dessutom en original Apex Mtn -07 (den saknar jag faktiskt ibland) som då kördes av min fru eller någon kompis utan egen skoter. Jämförande tester mellan original samt turbo är därför något jag gjort ofta och även om prestandan är överlägsen hos den överladdade hade originalet sin egen speciella charm. De problem jag haft under åren är små men ibland riktigt irriterande. Tändstift som slår igen förekommer hos många 4T originalmaskiner men är otroligt vanligt när de har turbo. För mig tar det runt 40 minuter att byta stift i mörkret och kylan på släpet utanför fjällstugan och det har jag utfört allt för många gånger. Alla uppstarter i kallt väder är nervösa, om stiften slår igen har man en hel del jobb framför sig. Sedan har slidsplasten liksom drivhjulen kort livslängd om man kör fort på hårda spår. Den mäts i enstaka minuter när någon kompis provkör min skoter och får den korkade idén att testa toppfarten över en isig sjö! Ett bra sätt att förstöra den fjällturen för mig då jag resterande tid får klara mig utan fönsterdrift då drivhjulen smält tillsammans med glidplasten. Prestandan har under alla år med råge uppfyllt mina krav och jag är mycket nöjd med hur variatorer samt den övriga drivlinan fungerar för all typ av körning. Med det menar jag att den är riktigt bra när det gäller lek på myrar och skogsland i djupaste snö samt även när det gäller familjetransport på våren.

Jag har testat en del varianter på variator set-up i denna samt ett stort antal liknade Apexmaskiner och detta är det som fungerar bäst för mig. Jag har valt i standard låghöjdskalibrering i primär/sekundär men med ca 100g vikter som har en ganska mild och rak profil. Responsen, backshift och växlingskurvan är ytterst bra samtidigt som remförbrukningen är otroligt låg. Med 20/40 drevning är maximala toppfarten ca 140 km/h vilket räcker mer än väl för min körning. Bränsleförbrukningen varierar från måttlig i lugnt tempo på spåret till extrem när man leker i snön, en extradunk behövs för långturer i puderföre. Turbosatsen hade redan första åren en extra ljuddämpare och har nu efter en del ombyggnad



riktigt låg ljudnivå. Då jag valde att placera turboladdaren just bakom tanken uppnådde jag bättre viktfördelning samt utrymme för en riktig ljuddämpare. I teorin ger denna lösning dessutom bättre respons jämför med när turbon satt bakom dynan men den stora fördelen för mig är den lägre ljudnivån. Att man på köpet kunde ta bort de löjliga avgasraketerna vid sadelns sidor är en trevlig bonus. När jag bytte ut avgassystemets titan-primärrör till rostfria passade jag på att göra dessa 4-1 till skillnad från original 4-2-1. Det gav ett renare och sportigare motorljud och kanske även ännu bättre respons? Troligtvis är det enbart inbillning som gör det men nog tycker jag att den svarar som ingen annan Apex när jag ger fullt. Luftintaget sker via en rejäl snorkel som inte är snygg på något vis men tyvärr helt nödvändig. Jag gissar att man tappar mer än 150 hk utan snorkel då den inte fungerar alls i snön utan, kraften uteblir helt. Mitt favoritdrivband är Challenger Extreme 2,5" x 162" men originalmattan kan faktiskt överraska när det är skare, då lyfter de mjuka kammarna upp skotern bättre. Det sista som avviker från original är boggidämparna som jag byggt av FOX delar och framdämparna av typen FOX FLOAT. Standarddämparna fram är helt OK men boggidämparna på de tidiga modellerna fungerar dåligt om man väger över 60 kg. Jag ser det som helt nödvändigt att byta ut dessa på 06-07 som har rena mopedprylarna från fabrik.

Det tog mig två-tre år innan jag byggde klart min skoter och den har nu fungerat på det sätt jag önskar i snart tio år och under den tiden gett mig massor av glädje. Frågan är vad jag ska göra med den i framtiden? Fortsätta köra, sälja eller garagera för gott?

Mindre lyckade modifieringar

Givetvis har jag även testat en del ombyggnader som jag inte alls har gillat och ibland har det kostat en hel del pengar att komma fram till vad som är rätt för mig. En 174" matta köptes tillsammans med helt raka Ice-Age boggiskenor och 9" vändhjul när den ultimata klättraren skulle byggs. Visst klev den upp ur snön som aldrig förr och nog tog man sig hur långt som helst uppför en backe (längre än jag vågar!) men det blev en trist skoter i alla andra lägen. Omöjlig att ha roligt med på led och grymt jobbig när man lekte på den bottenlösa myren. Jag smällde både mattan och skenorna i ett klippblock när jag pudersurfade utanför Gällivare så det var bara att bygga tillbaka till original. Lyckan var fullständig då min gamla smidiga skoter var tillbaka och jag åter kunde göra snäva donuts, ha roligt på leden samt åka på rullen över en hel myr igen. Krängningshämmaren demonterades då man inte ska ha en sådan på en lössnöare och den fick sedan återmonteras då nackdelarna vida övervägde. Denna tunga best behöver en krängare för min körstil! Sedan testade jag att sänka ner boggins bakre infästning för att få bättre egenskaper i djupsnön. I princip allt blev sämre då den var så tungkörd att ingen annan fördel kunde urskiljas. Xenonlampor monterades också enligt gällande modetrend för 10 år sedan och visst fungerade det bra. Vitt och starkt ljus som lyste brett fast kanske inte så långt. Men dessa rackarns ballaster och kablar som låg och slängde ovanför motorn var ett gissel då jag som sagt allt som oftast ska byta tändstift. De var i vägen så mycket att standard H4-lamporna kom tillbaka på sin plats och Xenonkittet fick sin sista vila på återvinningsstationen. Så vissa saker är faktiskt helt rätt från fabrik och man kan mycket lätt förbättra sin skoter så att den blir betydligt sämre.

Namnförvirringen

Nu kan nog någon vän av ordning påpeka att den skoter jag här skriver om faktiskt bara heter Apex Mtn i USA och att den dessutom heter Apex MTX där mellan 2008 och 2010, här hemma heter den RX1 Mtn eller från och med 2008 RX1 MTX!

Detta är helt korrekt men jag har vägrat att kalla min Apex för RX1 då jag anser att det var en stor miss att inte döpa om de europeiska modellerna samtidigt som man gjorde det i Nordamerika. Så visst kan man kalla min för 2006 års RX1 Mtn eftersom den heter det, i registreringspapperna heter den till och med

RX1 MM vilket är än mer korkat. Så alla 2006-2010 kanske heter RX1 Mtn/MTX i Sverige men de är ändå Apex enligt mig. Den första modell som heter Apex här hemma var den vidareutvecklade ledskotern som kom 2011 och har EPS, innan den stod det RX1 på huven. Och nu när vi ändå är inne på avslutningen så valde man som bekant att inte fortsätta med mountainvarianten av Apex efter 2010. För mig var det lite trist då jag inte är så mycket för ledskotrar och jag hade hoppats på en ny och välutvecklad efterföljare som jag då troligtvis hade köpt. Nu blev det inte så och nu är det inte länge möjligt att ens köpa en 2019 års ledskoter med fyra cylindrar. Sagan är slut nu och det var kul att vara med på färden. För min egen del spelar det mindre roll numera då jag med ålderns rätt och familjens påverkan är ute efter en bredbandare. Min tid som lössnöåkare är nu över och jag ser fram mot lugna turer på pimpelsjön med min klassiska Polaris Widetrack. Eller gör jag det? Vi får se.....

Fjällkampen

Välkommen till kampen i Sälen-fjällen
22-24 mars -19 aktiviterten som passar alla.

Eftersom vi på SnowRider alltid vill umgås med våra läsare så brukar vi försöka hitta på saker tillsammans. Då det mesta verkar kretsa runt lössnökörning vill vi göra någonting för att bryta av detta litegrann. Vecka 12 så kör vi vårt evenemang i Sälenfjällen med namnet Fjällkampen. Vi drog igång Fjällkampen förra året och detta evenemang är riktat till alla er skoteråkare. Alla kan alltså vara med vare sig du har en veteran, touring eller sportskoter. Se denna sammankomst som ett schyst tillfälle att njuta av Sälens ledsystem.

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

HOTELLET VID FJÄLLET SP AKTIVITETSCENTER

Boende med frukost lör+sön
Lunch lördag, middag lördag

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

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

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:

SNOWRIDER Magazine

För mer info och alla datum besök:

snowrider.se

VÄNDHJULS KIT

MADE IN SWEDEN BY BILLET X

BOLT ON RIDE HARD

STYRHÖJARE , HJUL
LASTRACK , HANDGUARDS
BILLET WEAR.

PRISER FRÅN

3295:-

VI HAR DET MESTA FÖR DIG SOM VILL KITTA DIN SLÄDE

INFO@BILLETX.SE
WWW.BILLETX.SE

X FORCE VKIT

MADE IN SWEDEN BY BILLET X

FINNS TILL ALLA MÄRKEN

VARIATORKIT FRÅN REJÄLT SVENSKT STÅL

BILLET FRÄSTA VIKTER MED EXTREM HÅLLBARHET.

GASNITRERADE FÖR MINSTA FRIKTION OCH BÄSTA HÅLLBARHET.

TILLVERKADE UR EN SOLID BIT AV UDDEHOLM HOLDAX STÅL

PRISER FRÅN

2495:-

ANGE KODEN SNOWRIDER VID CHECKOUT I VÅRAN WEBSHOP OCH FÅ 25% RABATT PÅ JUST DITT VARIATORKIT

INFO@BILLETX.SE

WWW.BILLETX.SE

Olycksstatistik gällande snöskoter

Det där med olycksstatistik är aldrig roligt, men kanske nödvändigt för oss skoteråkare att ta del av.

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägtrafikolyckor med personskada. Statistiken baseras på uppgifter som rapporteras in av två källor, polisen samt akutsjukhusen i Sverige. Uppgifterna sparas i Transportstyrelsens olycks- och skadedatabas Strada. Jan Lindgren som är utredningsledare på Trafikverket har guidat oss genom den massiva bank av information som finns gällande olycksstatistik för snöskoterförare. Det här är ett utdrag ur denna bas.

Under tiden oktober 2011 till augusti 2017 (6 snöskoter-säsonger) finns 1287 olyckor registrerade där snöskotrar är inblandade. I snitt är det ungefär 200 olyckor per säsong. Statistiken nedan gäller alltså antalet olyckor under denna period, inte antal personer.

Av dessa 1287 olyckor var:

ISS 9-

- 30 dödsolyckor (2%)
- 86 allvarliga olyckor (7%)

ISS 4-8

- 476 måttliga olyckor (37%)

ISS 1-3

- 10 med osäkra skador (1%)
- 20 utan personskador (2%)
- 665 lindriga olyckor (52%)

ISS är ett mått på allvarlighetsgraden på skador och den skvallrar om hur stor den akuta risken är vid den inrapporterade olyckan.

Skadegrad	ISS-värde
Lätt skadade	1-3
Måttligt skadade	4-8
Allvarligt skadade	9-

Vård snabbt

Ett lårbensbrott får tillexempel ett ganska högt ISS-värde eftersom det kan bli allvarligt om man inte får vård snabbt, men det leder sällan till bestående men.

En lindrigare nackskada ger lågt ISS-värde eftersom det inte är livshotande, men kan ge långvariga och bestående besvär.

Det finns ett bortfall i statistiken, som är större ju lindrigare skadorna är. Det är inte alla som söker vård som har skadat sig, så för lindriga skador är mörkertalet ganska stort. För de allvarligaste skadorna är bortfallet mindre.

Statistik

Genom att hela tiden föra och övervaka statistik så kan man exempelvis se över tid hur upplysningskampanjer slår ut. Upplyser man skoteråkare under en längre tid vad det gäller isars farlighet så kan man säkert se resultatet av detta i statistiken senare. Om några år kanske man ser hur exempelvis ett hjälmtvång inverkar på ISS-värdet hos de skadedrabbade och så vidare. Ni kan själva grotta ner er genom att besöka Transportstyrelsens hemsida och klicka er vidare på statistikknappen.

Jan Lindgren som är utredningsledare på Trafikverket har guidat oss genom den massiva bank av information som numera finns.

Välfylld webshop
för skoterälskare
www.hecamc.se
HECA, Marinv. 2 Sundsvall

MP XE 600 Transporter
Yamaha Store
Verkstad
Skoteruthyrning
Skotersafari
www.leonarden.se / 0280-260 65
LEONARDEN
YAMAHA STORE SÄLEN

LYNX
ski-doo
POLARIS
Ring oss för mer info eller besök vår hemsida.
0923-122 90
Stort utbud begagnade maskiner!
Låt oss ordna med finansiering och frakt.
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
www.kalixmaskiner.se

Säkra framtidens snöskoteråkning
Gör din röst hörd genom
SSCO
Skaffa dig utbildning där kunskapen finns
Våra utbildare anordnar kontinuerligt kurser
till förarbevis
av Snowrider Magazine
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

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

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
-Allt: Vi kör ut skotrarna till er vart ni än
befinner er mot ersättning
-Erbjuder guidning
-Offert enligt era önskemål

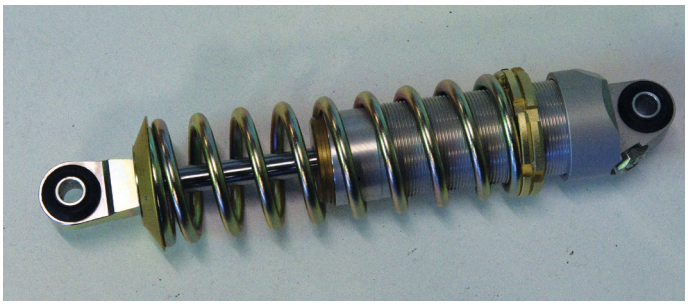
SNOW MOTO RACING
FREEDOM
BLI TÄVLINGSFÖRARE I VÄRLDENS
HÄFTIGASTE SNÖSKOTERSPEL!
/ZORDIX
/ZORDIXGAMES
/ZORDIXGAMES
/ZORDIXGAMES
PC
PS4
STEAM
ZORDIX
RACING
www.zordix.com

För de små

Det är klart de små ska ha rivigare dämpare till sin ZR 200 eller Yamaha Sno Scoot.

Ska ungen köra backe eller cross med sin miniskoter kan det vara läge att uppdatera fjädringen lite. Det finns nu ett komplet kit att tillgå för dessa maskiner hos Mud & Snow i Mora för ynka 9995 spänn. Mera om dessa tuffare dämpare på telefonnummer 0250 717 77.

Med detta kit får du en maskin som är bättre rustad för hårda landningar och långa hopp.



Du får ge ganska precis 9995 spänn för ett komplett kit med stötdämpare för ungens ZR eller Snoscoot 200. Ska ni tävla på något sätt så kan denna investering visa sig vara ganska bra.

Starkare grejer

Ska ni ha några som helst starkare varor med er ute i skoterspåret så kan jag isåfall rekommendera ett par 7800 lumen H4 LED som är anpassade för din snöskoter.

På bilden ser du resultatet av ett par av dessa 50W LED i en Yamaha APEX för testkörning med mycket gott resultat.

Naturligtvis behöver du inte ha en Apex för att njuta av det här ljuset eftersom dessa också finns som H7/H13 med flera.

Rekommenderat butikspris för detta kit är 1695 svenska kronor inklusive den där momsen. Monteringen är enkel och bör inte krångla till det för någon.

För mer information surfar du in på www.sparrsab.se

Tänt var det här. Ljusbilden blir minst sagt aggressiv och det lyser upp å det grövsta. Det klart att du ska ha en rejäl belysning på din skoter i vinter. Dessa säljs parvis.

Jämtland Härjedalen

I Jämtland Härjedalen och i stora delar av Norrland är snöskoterturismen betydande. En rad anläggningar är närmast beroende av den för att kunna bedriva sin verksamhet vintertid. Samtidigt finns det ur ett hållbarhetsperspektiv utmaningar med den här typen av verksamheter och det är företagen i branschen och andra aktörer i anslutning till den medvetna om. Jämtland Härjedalen Turism (JHT) har fått uppdraget att etablera en branschorganisation för hållbar snöskoterturism i Jämtland Härjedalen senast i maj 2019. Ambitionen är att det ska bli en nationell branschorganisation och som också ingår i det Nationella Snöskoterrådet.

- Det finns en rad exempel på hur man hanterat utmaningarna så bra som möjligt utan att förhindra en fortsatt turismverksamhet. Det nyligen genomförda projektet "Hållbar skoterturism i Frostviken" är ett bra exempel på det, säger projektledaren Andreas Edholm på JHT. En viktig utgångspunkt för arbetet är att branschen själv ser att de behöver bli bättre på att ta ansvar för en rad frågor i anslutning till snöskoterverksamheten. Det finns stora behov av att skapa en organisation som kan äga för branschen viktiga utvecklingsfrågor som kompetens- och affärsutveckling för ökad lönsamhet, branschens karaktär, omfattning och betydelse behöver tydliggöras, tillsynsfrågorna behöver drivas och påverkas även av branschen och inte bara från myndighetshåll.

Dessutom behöver branschen en aktör som kan arbeta med kommunikation av aktuella frågor samt vara en part i samarbetet med myndigheter på olika nivåer, kommuner och aktörer inom besöksnäringen som destinationsbolag. Utredningen om den nya terrängkörningslagen är ett exempel där det är viktigt att man kan tala med en enad röst för att bidra till en hållbar snöskoterturism inför framtiden.

Kontaktperson: Andreas Edholm, Projektledare JHT Telefon: 070-209 02 31.
E-post: andreas.edholm@jht.se Jämtland Härjedalen

Arctiva Summit

Arctiva har en trevlig formsprutad polykarbonat hjälm som heter Summit.

Den har ett inbyggt MIPS skyddssystem som ska verka som ett extra skydd för den där hjärnan vi alla behöver till vardags. .

Den har dubbelt pann, hak och bakre utsläppsventilering medverkar till högre luftflöde vilket många hjälmar som är ämnade för alla årstider har.

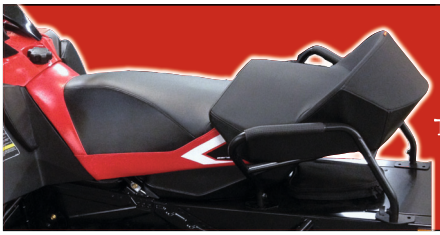
Vi skoteråkare har genom åren lärt oss att blockera de som gör hjälmen för kall med en kraftig tejp eller liknande. Men det slipper du om du köper en Summithjälm eftersom ett kitt med pluggar för ventilationen ingår.

Summithjälmen har en urtagbar inredning vilket är trevligt om och när ,man blir svettig i hjälmen. Samtidigt är kindkuddarna tillverkade i polyester som transporter bort fukt effektivt.

Den har ett såkallat Open Flow munskydd med aluminium meshnät, "Breathbox", kindskydd samtidigt som den både är DOT- och ECE-godkänd.

Priset för Summithjälmen är runt 1750:- ink moms och du hittar den hos din lokala skoterhandlare.

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


www.hanngrens.nu
1 + 1,2 UP CLICK ON PASSAGERARDYNOR!
TILLVERKNING, OMKLÄDNING, REPARATION
OCH OMBYGGNAD AV SKOTERDYNOR
AB HANNGRENS BIL & SADELMAKERI

3 BUTIKER
Leksand
Mora
Särna

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SNOWRIDER TV Magazine
Säsong 2
UTE NU
YouTube

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

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

Prenumerera!

Nästa nummer i butik 21 Februari 2019

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

7 8 8 0 0 6 0 0 1

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

CHALLENGE ACCEPTED

TITAN™

WORLD'S MOST CAPABLE CROSSOVER

POLARIS

TITAN™ ADVENTURE > PRIS FRÅN: 164.900,-*

- > 800 H.O. Cleanfire® Engine
- > Polaris® TITAN™ Articulated Suspension
- > 508mm x 3937mm x 46mm Cobra Track
- > FOX® QS3 Shocks
- > PRO-Float Skis
- > Lock & Ride® Versa Touring Passenger Seat
- > Lock & Ride® Versa Cargo Box and Rack
- > Polaris Interactive Digital Display
- > Electric Start
- > Hitch

*Pris inkl. moms. Med reservation för tryckfel och slutförsäljning. Monteringsavgift kan förekomma.

WWW.POLARISSVERIGE.COM