Nummer 5 18/19 Pris: 79:- EUR 8,90 NOK 85

PRECISION EFI GÖR DIG STARKARE

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 5 18/19

SnowRider proppfull men inte mätt!

ÅRETS PROJEKT DEL 5

ÅTERUPPLIVNINGEN

X Games Aspen

MACKAN FRÅN BÄSNA

Lynx-turbo x 2

ARCTIC CAT CUP

2019 ÅRS BROMSNING AV

ÖSTERSUND

VÄRSTINGARNA

TIDSAM 0518-05
RETURVECKA 14
7 388051 807902 05

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 5
2018/19

Nummer: 5 18/19 Årgång: 22
Foto omslag: Phil Ellsworth / ESPN Images.
Utgivning nr 6 18/19 : 4 april -19
Annonsstopp: 28 Februari -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

Få saker imponerar lika mycket på mig som människor som engagerar sig. Människor som på ett eller annat sätt måste göra sig omaket att engagera sig för någonting. Ta vårt årligt återkommande evenemang CBR eller CanonBallRun, som växer från år till år. Detta år så var vi hela 150 stycken entusiastiska veteranåkare som samlades utanför redaktionen för att "avnjuta" de 9 milen till Älvdalen för sjunde gången i ordningen. Jag vet inte vad det är som driver dessa entusiaster att plåga sig själva med dessa maskiner eftersom det är slitigt, kallt, jobbigt och tydligen också alldeles underbart. Samtidigt som vi ser samma människor återkomma år efter år så ser vi nya ansikten som ansluter sig till denna skara av självplågare. Jag slutar aldrig att förundras över hur mycket jobb dessa människor lägger ner på sina maskiner inför varje CBR, och vissa av dom har ju lagt ner en hel del pengar också. Vad det gäller den ekonomiska biten så måste jag uppmärksamma er om att en veteranskoter idag inte är gratis. Den maskin som för några år sedan kostade någon tusenlapp gör inte det längre. Ett typexempel är Yamahas magiska SRX 440 som såldes i slutet av 70-talet till början av det glada 80-talet. En magisk maskin som varit nere på någon tusenlapp bara för att skjuta genom taket rent prismässigt. Jag såg ett exemplar på Blocket för drygt 80-tusen spänn. En utveckling jag gillar eftersom vi helt plötsligt nu ser ett ekonomiskt värde i dessa maskiner som till bara för ett tag sedan stod ute på någon äng och rostade bort. Ta vara på era gamla maskiner, renovera det som renoveras ska och bli en av oss vettja. Vi har redan börjat ladda inför nästa års CanonBallRun och ska då försöka oss på att göra ett ännu bättre evenemang som lockar mer deltagare och publik. Just det. Vi har numera publik ute i skogen och på småsjöarna efter sträckningen. Höjdpunkten var när vi passerade Läde-sjön och något hundratal människor satt och grillade, festade, hejade och hade det trevligt. En utveckling jag gärna ser. Just detta är ytterligare ett exempel på människor som engagerar sig för att ha kul med gamla snöskotrar som gemensam nämnare.

En sak till. Ovansiljans Skoterklubb, Älvdalens Skoterklubb och IFK Moras skidklubb, bärgare och övriga medhjälpare engagerade sig å det grövsta för att vi skulle kunna genomföra 2019 års CBR, imponerar. Att folk offrar sin lördag för att heja fram oss och hjälpa till helt utan egen personlig vinning värmer. Att man engagerar sig antingen för oss eller sin klubb är faktiskt helt fantastiskt och någonting som verkligen gör den här dagen mycket rolig.

Jag vill tacka er alla som gjorde den här dagen grym och vi längtar redan till 2020.

En sak till.

Eller rättare sagt två saker till. Du som har en ljuddämpare som låter för högt. Välj den och stoppa dit en original eller liknande variant där istället. Ingen tycker om dig förrän du gör det och ditt försök att vara från med en skränig burk misslyckades. Skärp till dig. En sista grej. Är du vid något tillfälle det minsta orolig över en is beskaffenhet och tillförlitlighet. Chansa aldrig, utan ta en annan väg eller strunta helt enkelt i att åka dit du hade tänkt. Har du sänkt en maskin med dig själv på någon gång? En skräckupplevelse som du inte vill uppleva, jag lovar dig. Håll alltså koll på isarna och ta alltid det säkra före det osäkra.

FORWARD THINKING
FOR THE BACKCOUNTRY.
INTRODUCING THE 2019 HARDCORE ALPHA ONE™
Up, down, sideways. Every angle requires less rider input on the new Hardcore Alpha One with the revolutionary single-beam rear suspension. Fewer parts equal less weight and the open design sheds heavy snow with ease, keeping you light and on top of the powder. Are you ready to thrive in The Wide World of Arctic Cat®?
ARCTIC CAT®
ARCTICCAT.COM/ALPHAONE
SAFE RIDERS!
Always wear a helmet and don't drink and ride. ©2018 Textron Specialized Vehicles Inc. All rights reserved.

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

SNOWRIDER TV Magazine

Du vet väl att varje fredag släpper vi ett nytt program på YouTube. Följ oss på Facebook, Youtube och Instagram så du inte missar något!

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

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

Mora/Lofsdalen

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.

SnowRider Hillcross

27 April 2019

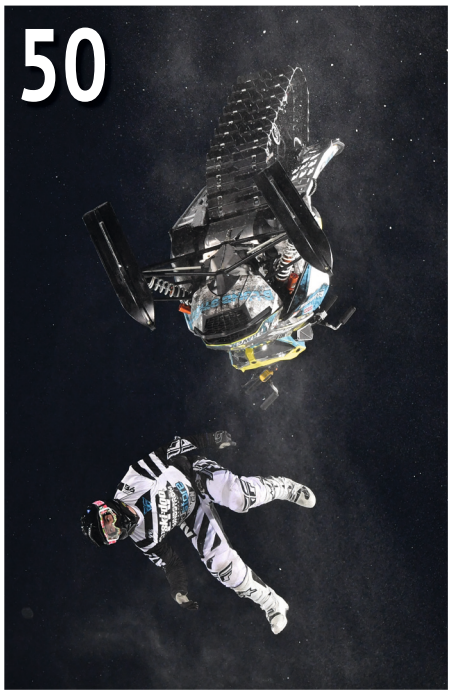
Mer info kommer.

GESUNDA

INNEHÅLL 5

2018/19

2. Ledare
4. Innehåll
6. Kåseri
10. Bromsningen
24. Nytt&Not
26. BilletX hjulen
28. Återupplivningen
32. Turbocommandern
34. Alfons
36. Precision EFI
38. Projekt Hjärta
40. Boondocker-turbo
46. Yamaha Transporter
50. Xgames
56. AC-Cup
62. Mackan från Bäsna
64. Järvsö Motor



POLYVER®

MADE IN SWEDEN

HIGH PERFORMANCE PROTECTION FOR EVERYONE

Vintern är en härlig årstid för den som vet hur man skyddar sig för köld och busväder. Njut av vintervädret utan att behöva bekymra dig om frusna fötter och klumpiga kängor. Upplev **PREMIUM** stövelns värme, låga vikt och komfort.

Tillverkas i Sverige

Polyver tillverkas i norra Sverige, mitt i det klimat och den miljö som stöveln är utvecklad för. Som en föregångare som tillverkare av stövlar i polyuretan har Polyver utvecklat **PREMIUM** stöveln

Oslagbar komfort, värme och 100% vattentät

I motsats till PVC och gummi har Polyvers polyuretanblandning en naturlig isoleringsförmåga ner till -50C, högre komfort, lägre vikt och hög slitstyrka. En innersko i ull med förstärkta slitzoner och en 3-lagers innersula håller dej torr och varm.

PREMIUM stöveln är det perfekta valet för alla typer av vinterväder och aktiviteter!

WWW.POLYVER-BOOTS.COM

DBC

KÅSERI Var snäll mot varandra

Har ni märkt en sak? Snöskoteråkning och allting däromkring engagerar på alla plan. Vissa snöskotermärken dominerar i vissa områden av någon outgrundlig anledning, och skulle du påstå att ett annat märke är bättre än det man just där måste tycka om, kan man få stryk. Jag skojar inte, även om jag tycker att det hela har blivit lite bättre på senare år. Hånandet har blivit lite mer hjärtligt i och med att snöskotrarna blivit bättre och mer tillförlitliga. Idag finns det inga dåliga snöskotrar, bara man köpt en för ändamålet vettig maskin. I samma sekund som man fått allt svårare att vara anonym på nätet har också där tonen förändrats och blivit mildare. Inte helt bra, men mildare som sagt. Det är tydligen inte lika roligt att spy galla över folk när man måste ta konsekvenserna av sitt handlande och kanske svara upp och stå bakom då det gäller det man påstår. Men, diskussioner på internet har för länge sedan nått oanade höjder i vad det är som gäller när man ska köpa snöskoter och på något sätt är det som att man måste välja sida. Du får liksom inte både gilla Ski-Doo och Yamaha. Jag vet att många människor tycker det är väldigt svårt att byta märke eftersom man skulle känna sig lite som en svikare mot sin handlare och därför håller fast vid någonting som man kanske skulle vilja byta mot något annat. Samma gäller oss inom snöskotermedia. Du ska inte både gilla Snowmobile och SnowRider. Man måste välja. Det räcker inte med att tycka att vi gör vissa saker bra, och andra sämre. Man måste hata eller älska och har man en gång valt sida så kan man inte ändra sig. Det bildas läger där man tycker om saker som ett visst variatorkit samtidigt som man hatar personerna bakom ett annat fullt fungerande konkurrerande kit. Nu uppdateras det hej vilt på fyrtaktsturbo-fronten och då gäller det att man ska gilla en viss trimfirma. Som slutkund måste man också spy galla över de andra trimmarna och deras produkter utan att på något sätt ha torrt på fötterna eller ens ha de grundläggande kunskaperna i överladdning eller mappning.

Samtidigt så sköter sig trimfirmorna å det grövsta genom att prata om sin produkt utan att bry sig speciellt mycket om hur någon annan har gjort eller gör för att öka effekten. Självutnämda förståsigpåare skriver däremot hejvilt lite vad som helst på nätet vad det gäller olika uppdateringar och trimkit utan vare sig ha kört eller i vissa fall inte har en maskin med mer hästar än original.

Bromsar vi exempelvis snöskotrar så är det helt okej att i förväg dissa själva bromsningens förfarande, firman vi använder oss av, utan att ha en aning om vilka siffror som kom ut eller hur vi gått tillväga. Att på sin kammare minsann veta ett och annat och "inte ge mycket" för hur vi arbetar får mig att undra hur man i övriga livet tacklar saker, hur man bemöter folk och hur man upplevs av andra. Är man en viktigpetter i övriga livet med andra ord? Ska vi bry oss om kritik från denna surgubbe? Vi ser ju bara ett namn på skärmen där vi blir sågade av någon som tydligen besitter enorm kunskap, och betydligt mer än någon som effektmäter skotrar sedan åttiotalet men som mig veterligen vare sig har en egen bromsbänk eller jobbar i den branschen. Branschen är liten och jag vet att det finns flera företag i det här landet som effektmäter snöskotrar. Jag har koll på de flesta och alla är duktiga. Jag har ingen åsikt över hur någon annan jobbar och oss emellan skiter jag i det också då vi i vanlig ordning har fullt upp att sköta oss själva.

Det där med att sköta sig själv. Jag har för länge sedan slutat titta på andra såkallade konkurrenter till oss då jag vill skapa en egen produkt utan att känna mig tvingad att slå mig in på ett spår bara för att någon annan gör det. Jag öppnar aldrig någon annans tidning eller går in på någon annans hemsida för att kolla, hämta inspiration eller kunskap. Rätt eller fel? Det är ointressant. Det funkar bäst för mig.

Men mitt i detta ställningstagande man förväntas göra i den här branschen oavsett vad det gäller, så tycker jag att det är lite roligt ändå. Jag tycker att det är kul att dryga mig med en polare angående hans val av snöskoter även om jag själv för länge sedan slutade ha ett favoritmärke. Jag väljer sida som en femtekolonnare och en Quisling och hugger alla mina kompisar i ryggen med hånande ord om deras skoterval. Man vill ju passa in i det övriga gänget och inte sticka ut som något som inte valt sida.

Fortsätt att välj sida, fortsätt att ifrågasätta och fråga när ni är osäkra. Men gör det snyggt och trevligt och håll en trevligare ton där ute. Framför allt när ni pratar med folk ni inte känner. Var snäll i tonen och ha glimten i ögat fast ni sitter i tryggheten bakom ert tangentbord. Sådeså. Nu kör vi skoter.

PARTS EUROPE

BEST EQUIPMENT FOR MORE FUN

arctiva

COMP INSULATED

Comp Insulated är designade med överlapp mellan Jacka och Byxa. För att stå emot vind och vatten och samtidigt ventilera ut värme. Det finns plats även för skyddsväst och fortfatande ha god rörlighet. Comp Insulated har också en Racing inspirerad design.

DRY FIT WARM BREATHABLE INSULATED ADJUSTABLE VENTS

NY KATALOG ONLINE!

736 SIDOR MED RESERVDELAR, SPECIAL UTRUSTNING SAMT PERSONLIG UTRUSTNING ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER!

WWW.PARTSEUROPE.EU

HITTA DIN LOKALA HANDLARE!
www.partseurope.eu/dealer-search

Skoterglasögon Raven Edge "The Look" Dubbellins VentMax

Ny design, samma grymma skoterglasögon! 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.

Sledstore.se förbehåller sig rätten till tryckfel, felaktiga priser, felskrivningar samt utsålda varor som visas i annonsen.

Skoterglasögon **Raven** Edge "The Look" Dubbellins VentMax

599kr

~~899kr~~

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

RYGGSÄCK SLEDSTORE LAPONIA 20L

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

Ryggsäck **Sledstore** Laponia 20L

299kr

~~799kr~~

Trustpilot

TRUSTSCORE **8.5** | **1 409** REVIEWS

sledstore

www.sledstore.se

Bromsning 2019

Inte varje år men nästan tar vi oss i kragen för att bromsa årets värstingar och nyheter. I år var det dags igen.

Av och med Erik Marklund och Björn Friström

Mina hysteriska dagar började en måndagskväll i januari och slutade på torsdagsmorgonen då jag var hemma igen med drygt 200 mil på mätaren. Drygt men otroligt roligt och jag längtar faktiskt till nästa år igen.

Det var inte bara jobb under våra dagar i Altersbruk. Det finns alltid tid för en rast.

Erik skriver in en del uppgifter för respektive maskin. Det var den lätta uppgiften. Min uppgift då det gällde att trycka på knappen på kommando var lite svårare.

Min uppgift blev att sitta i kontrollrummet och sköta allt det där viktiga medan Erik skötte gasen. Det viktiga innebar att trycka på en knapp på Eriks kommando.

Att bromsa sex maskiner på två dagar kanske inte låter så farligt jobbigt. Men timmarna går och det tar sin tid.

Det där med att bromsa snöskotrar och på så sätt ta reda på hur mycket hästar det är i dom är en företeelse vi på SnowRider gjort sedan starten 1997 och vi har sedan början av det här millenniet hållit till hos Mc Xpress i Altersbruk utanför Piteå. MCX har därför satt standarden i branschen med sina siffror som faktiskt aldrig har blivit ifrågasatta vid ett enda tillfälle. MCX har aldrig levererat några uppblåsta fantasisiffror som vi emellanåt ser både här hemma och på andra sidan Atlanten. För er som inte riktigt har koll på hur en bromsning ser ut och vad det innebär så går det till som följer. Vi monterar av främre variatorn med en avdragare. Vi stoppar istället på en medbringare som har samma slags kona som variatorn på vevaxeln som sedan skruvas fast i en kardanaxel som i sin tur går in i bromsbänken. Bromsbänken i sin tur "bromsas" av vatten och räknar ut hur stark motorn är i ett nafs. Bromsbänken är extremt exakt och repeterar siffrorna om förutsättningarna är desamma.

Lull-lull

Dagens snöskotrar är mer avancerade än någonsin i och med att det sitter insprutning med extra lull-lull på alla maskiner. Alla snöskotrar är försedda med olika system för motverka en eventuell skärning samtidigt som de ska gå så snålt och bra som möjligt. Vi har därför testat om någon av dessa snöskotrar inte gillat att vi låtit maskinerna "accelerera" med 500 varv per sekund under en bromsning. En varvtalsökning på full gas som kan vara onaturligt och för "långsam" för motorn och som därför hamnar i ett säkerhetsläge. Vi har i alla fall blivit varnade för det och har låtit motorerna också ökat i varv med 800 varv per sekund, med samma effektresultat.

Vi tyckte därför att 500 varvs ökning per sekund var en bra takt och därför körde vi på det.

4t vs 2t

Idag är en tvåtaktsmotor mer avancerad än någonsin. Eller jag ska omformulera mig. Styrningen av en tvåtaktare är mer avancerad än vad den var förr i tiden. Om man bortser från någon modell så är förgasaren ett minne blott sedan länge och det är endast de billigaste alternativen som fortfarande får sin bensin från denna ålderdomliga grunka. Mig veterligen säljs det inga fyrtaktare med förgasare. Ett insprutningssystem idag kan så mycket mer än förut. Man har väckt liv i en massa funktioner som håller motorn i schack och ser till att den får den mat den ska ha i alla lägen. Varken mer eller mindre. Idag kan en verkstad få reda på en massa saker om din maskin så det gäller att vara ärlig då det gäller händelseförloppet strax innan den skar. Det duger liksom inte att säga att din maskin bara skar ihop, när verkstan kan se att den gått varm åtskilliga gånger och att alla varningslampor gett dig alla slags indikationer på att det var dags att stänga av maskinen.

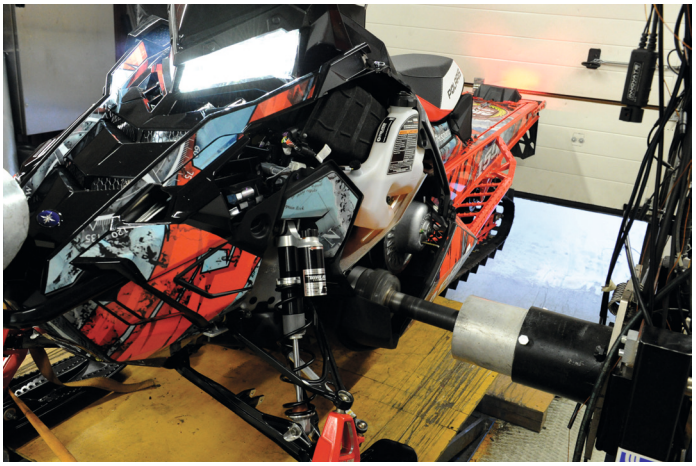
Apropå varmgång. Under våra bromsdagar i Altersbruk så var det uppenbart att ingen tvåtaktare gillar att bli varm. Inte då det gäller effekt i alla fall. Alla tvåtaktare ger mindre effekt ju varmare de blir och vi kan säga att Arcticen är känsligare på just detta än Rotax 850, medan Polarisens Patriot-motor ligger mittemellan vad det gäller känslighet för värme. Yamahas och Rotax fyrtaktsturbomotorer är helt okänsliga för värme och levererar samma effekt oavsett temperatur. Då var det dags då för årets bromsning. Nu kör vi.

Polaris 850

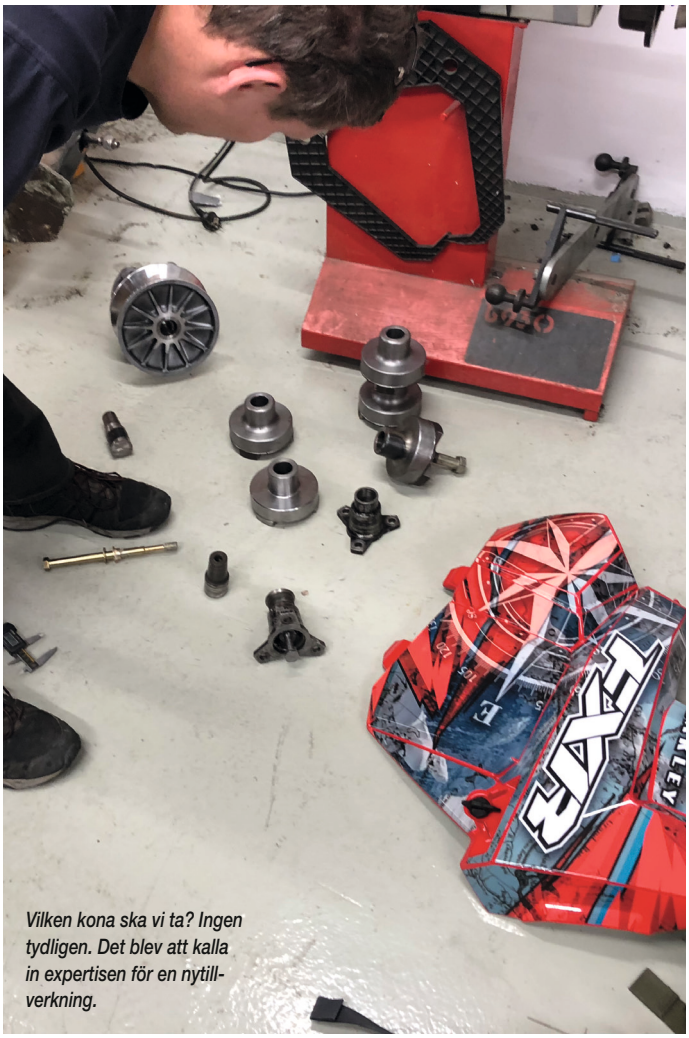
Polaris släppte äntligen sin nya Patriot 850 som i själva verket är en 840-kubikare. Varför man valt att kalla den för en 850 vette gudarna, men det är väl bättre rent marknadsföringsmässigt kan jag tänka mig. Personligen hade jag kallat den för en 800 och sedan överraskat alla med att den minsann är lika stark som en 850-kubikare. Men högre siffror smäller högre än lägre siffror, det vet ju alla, och det är ju sen gammalt.

Jag gillar Polaris Patriot-motor grymt mycket och jag tycker den ger ett lent intryck med massor av effekt som alltid finns till hands. Jag har i ärlighetens namn inte kört den så mycket här hemma, men några mil har det i alla fall blivit.

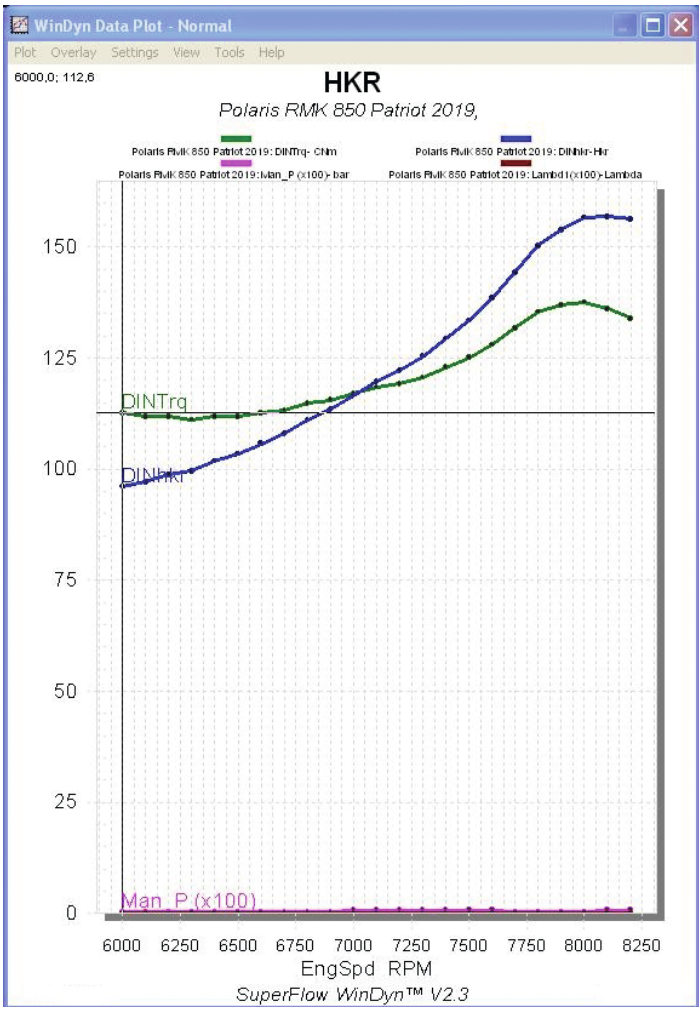
Vi fick låna vårt bromsexemplar av Pontus Abrahamsson på Abris Sjö & Snö i Leksand. Den hade gått 9 timmar vilket gör att den bör ha kommit en bra väg in i den påstådda inkörningscykeln. Det är inte det lättaste att ta reda på när var och hur den där cykeln är avklarad. Ett påstående är att den måste gå över 5500 varv i två timmar för att programmet ska ge motorn den extra soppa som inkörningsprogrammet är tillsagt att tillföra. Efter det så är det X antal timmar med 15% extra olja som tillförs till det som den ska få när den väl är inkörd. Vår maskin upplevdes som rapp och jag tycker inte att den rykte mer än vad jag är van vid att en tvåtaktare ska göra när motorn kommit upp i sin arbetstemperatur. Vi hade blivit varnade för att Patriot-motorn inte gillade att

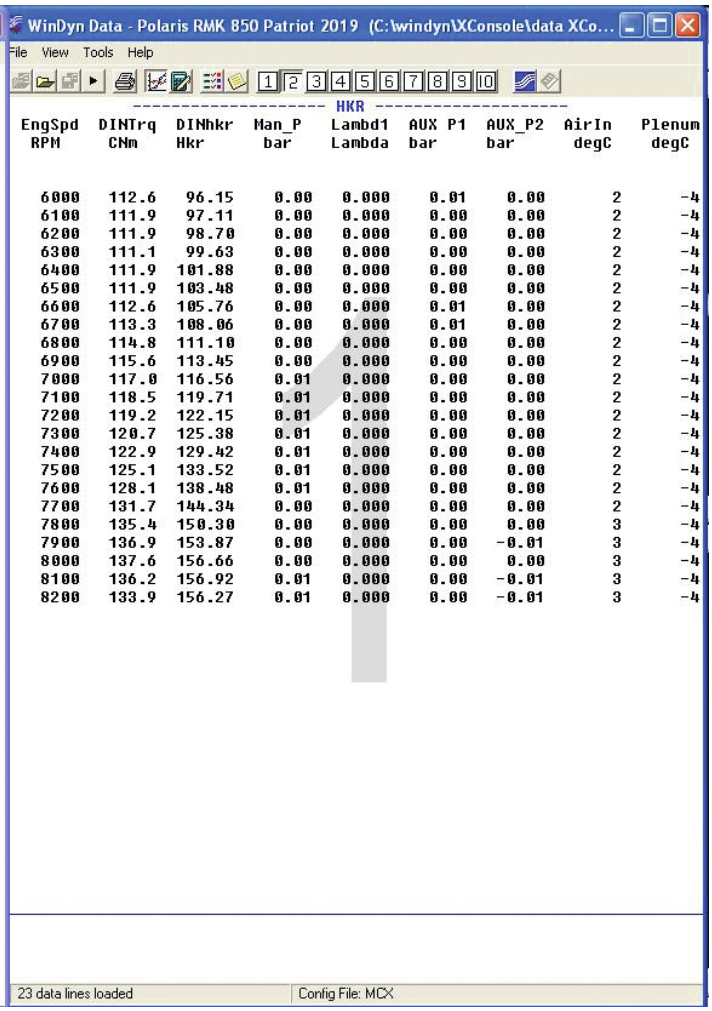


Efter en jäkla massa jobb och funderingar så var det äntligen dags att bromsa den trevliga Polarisen.



Vilken kona ska vi ta? Ingen tydligen. Det blev att kalla in expertisen för en nytillverkning.

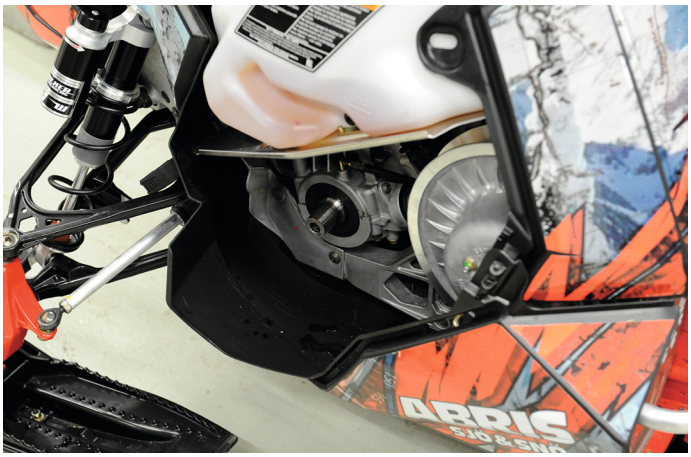




HKR

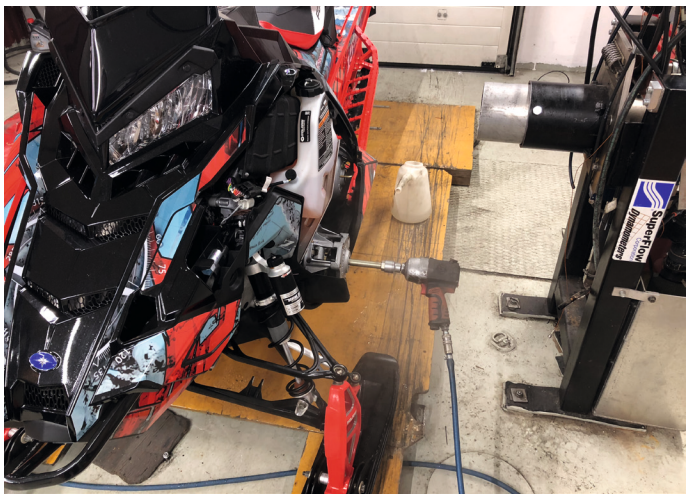
EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6000	112.6	96.15	0.00	0.000	0.01	0.00	2	-4
6100	111.9	97.11	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
6200	111.9	98.70	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
6300	111.1	99.63	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
6400	111.9	101.88	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
6500	111.9	103.48	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
6600	112.6	105.76	0.00	0.000	0.01	0.00	2	-4
6700	113.3	108.06	0.00	0.000	0.01	0.00	2	-4
6800	114.8	111.10	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
6900	115.6	113.45	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
7000	117.0	116.56	0.01	0.000	0.00	0.00	2	-4
7100	118.5	119.71	0.01	0.000	0.00	0.00	2	-4
7200	119.2	122.15	0.01	0.000	0.00	0.00	2	-4
7300	120.7	125.38	0.01	0.000	0.00	0.00	2	-4
7400	122.9	129.42	0.01	0.000	0.00	0.00	2	-4
7500	125.1	133.52	0.01	0.000	0.00	0.00	2	-4
7600	128.1	138.48	0.01	0.000	0.00	0.00	2	-4
7700	131.7	144.34	0.00	0.000	0.00	0.00	2	-4
7800	135.4	150.30	0.00	0.000	0.00	0.00	3	-4
7900	136.9	153.87	0.00	0.000	0.00	-0.01	3	-4
8000	137.6	156.66	0.00	0.000	0.00	0.00	3	-4
8100	136.2	156.92	0.01	0.000	0.00	-0.01	3	-4
8200	133.9	156.27	0.01	0.000	0.00	-0.01	3	-4

Expertisen kom i form av Jon som mätte upp Polarisens knubbiga och korta vevaxel.



Vår Polaris krånglade med oss och ville inte släppa ifrån sig variatorn samtidigt som vi inte hade någon medbringarkona att stoppa på den.

Det inte Erik vet eller kan har farsan Gerard koll på. Med blotta ögat ser han stigningar och gängors benämningar, ursprung och kondition. Här konstateras att avdragaren var för kort vilket inte var något problem eftersom man helt enkelt förlängde den något.



varvas upp för sakta i bänken eftersom insprutningssystemet då vidtar åtgärder eftersom den då tror att någonting är tokigt. Vi testade flera gånger med att låta motorn varva upp betydligt fortare än vad vi brukar göra bara för att säkerställa att den får rätt förutsättningar för att leverera alla hästkrafter som den har till förfogande.

Det visade sig att den inte hade någonting emot att varva upp i samma takt som alla andra maskiner, vilket i praktiken är 500 varv per sekund.

Hur gör man

Vi börjar alltid med att ta in maskinen och placerar den bredvid bromsbänken. Vi tar av variatorn med en originalavdragare vilket kan kännas som en lätt uppgift. Har man rätt avdragare till rätt maskin så är det en baggis, såvida inte variatorn sitter extremt hårt fast. Det brukar gå bra, men emellanåt är det obehagligt, läskigt och allt annat än kul. Polaris nya Patriot-motor är ju ny. Behövde vi en ny avdragare till den? Vi ringde runt lite och fick svaret att det nog var samma avdragare som förr. Vilket det inte var. Vi fick svarva och modifiera den vi hade innan vi fick av variatorn som då avslöjade att konan på vevaxeln också den var ny för året och faktiskt också helt unik och därmed olik alla andra på marknaden förekommande konor. Detta fick Erik att ringa in Jon som helt enkelt fick mäta upp konan och programmera cnc-svarven för en nytillverkning. Det är lite så man jobbar på MCX. Man beställer sällan saker. Man modifierar det man har eller tillverkar nytt efter önskemål. Man har genom åren byggt upp en imponerande maskinpark samtidigt som man också har kunskap och vett att använda dessa fullt ut.

Vips så var en ny kona tillverkad och vi kunde fortsätta med bromsningen. Ganska snart avslöjade sig Patrioten att både kännas och höras som någonting vasst och effekten levererades utan konstigheter. Vi bromsade den vid flertalet olika temperaturspann (30-55 grader) bara för att se att den levererade mest effekt när den var som kallast. Vi ser att den vaknar till liv strax över 7700 varv och ger cirka 157 hästar vid 8100 varv och peakar samtidigt med nästan 138 Nm vid 8000 varv. En riktigt bra effektsiffra för en riktigt trevlig motor.

Arctic Cat 800 C-TEC2

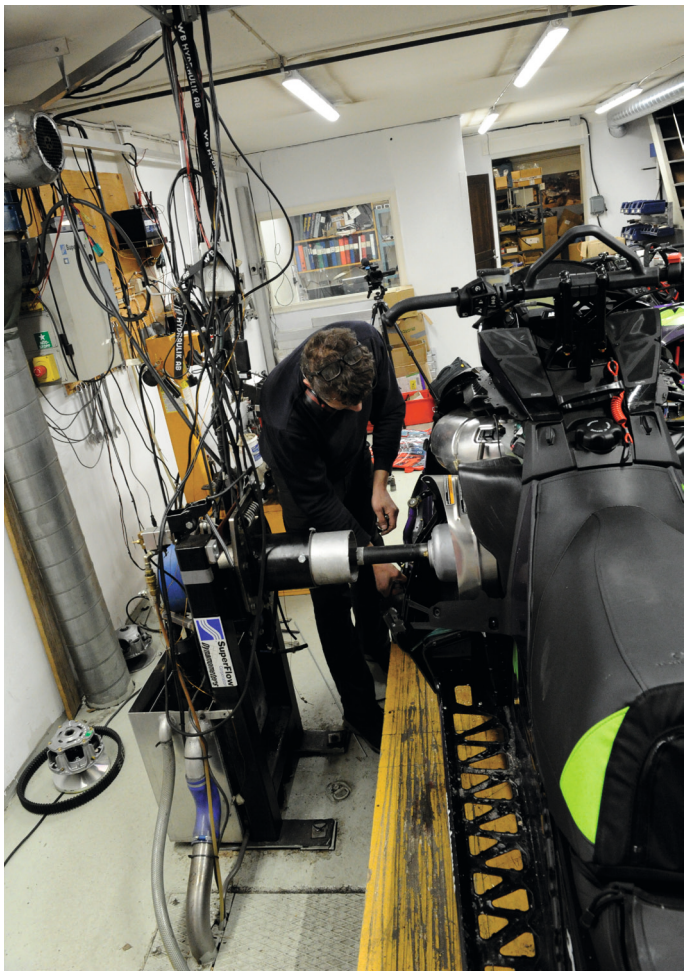
Arctic Cat kan nuförtiden kalla sig för motortillverkare och vi tycker att dom gjort ett bra jobb. Förr när man använde sig av Suzukis motorer så var ryktet att de var oborstade, hållbara och starka. När vi bromsade den gamla Suzuki-motorn 2017 så gav den runt 148 kusar vilket var riktigt bra. Sedan dess har Arctic Cat släppt sin vad det gäller bränsletillförseln lite modernare 800 C-tec2 som för en lekman ser exakt likadan ut som en gammal Suzuki 800. Det har spekulerats i att den ska ge hiskeliga effektsiffror även om jag har betvivlat detta från första stund. Vad är det som säger att en ny 800 motor ska ge mer effekt än en som är några år gammal? Visst, den kan bli renare och även tystare, med i bästa fall bibehållen effekt. Men att en 800-kubiksmotor helt plötsligt ska ge betydligt mer effekt känns inte troligt. Framför allt inte när jag kört riktigt mycket med både gamla och nya motorn utan att känna någon egentlig skillnad rent effektmässigt. Det skulle med andra ord bli riktigt spännande att köra Arctic Cats egna motor i bänken. Vad det gäller inkörningen på en C-tec 800 så är det följande som gäller. De första 18 minutrarna får motorn 7 procent mer olja än vad den ska (7% mer på det den redan får alltså) ha samtidigt som den får 5 procent mer bränsle. Körningen ska vara aktiv så det gills inte att låta maskinen stå på tomgång i 18 minuter. Sen ska maskinen gå aktivt i cirka 6 till 24 timmar för att vara helt inkörd. Under denna tid får maskinen 3 procent mer bränsle och en total oljetillförslel på 2,5 procent. Maskinen vi fick låna av Ronnie Westlund på Mud and Snow hade gått cirka 10 mil. I praktiken betyder det nog att den inte var helt inkörd, med 3 procent mer bränsle än optimalt som ett handikapp.

Vi körde den några gånger och såg direkt att den inte gillar att bli för varm. Den levererade som mest effekt i sitt kallaste läge och bänken visade dryga 143 hästar vid 8200 varv och 123 Nm vid 800 varv.

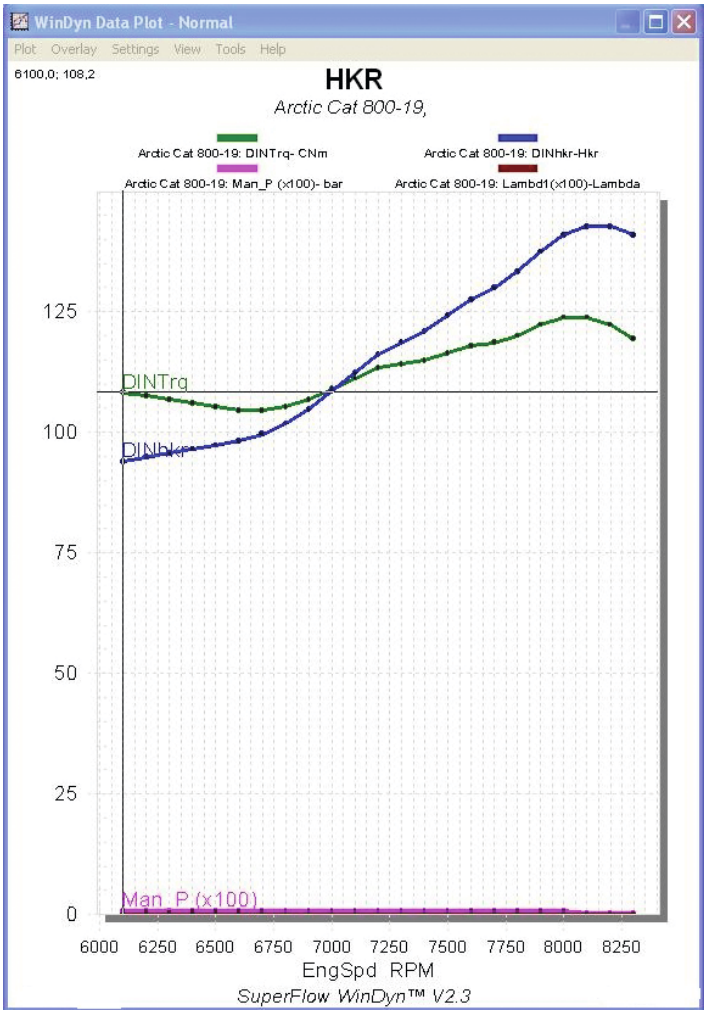
Inte någon rekordkörning direkt även om kurvan är mycket fin och motorn levererar bra med effekt redan från 7400 varv. Hästantalet är förvånande och vårt exemplar var som sagt troligen inte helt inkört. Den kan sakna någon hästkraft, men den effektökningen som den lite leanare blandningen kan åstadkomma är marginell. Utan att vare sig över- eller underdriva så kan det vara rimligt att den nya C-tec 800 motorn i inkört skick kanske kan matcha den gamla 800 motorns siffror. Vi ska också säga att C-TEC2 motorn känns stark och frisk och faktiskt upplevs som starkare än gamla motorn på lägre varv än där vi bromsade den.

Just idag under dessa förutsättningar blev siffrorna som dom blev, vare sig

Just det här exemplaret har gått cirka tio mil vilket kanske är i minsta laget. Vad några mil till skulle gjort för några hästar till kan jag lämna till er för spekulation.



När man väl fått upp snitsen så går det som en dans då det gäller att montera av variator och montera medbringare och kardan.



WinDyn Data - Arctic Cat 800-19 (C:\windyn\XConsole\data XConsole\Snow...

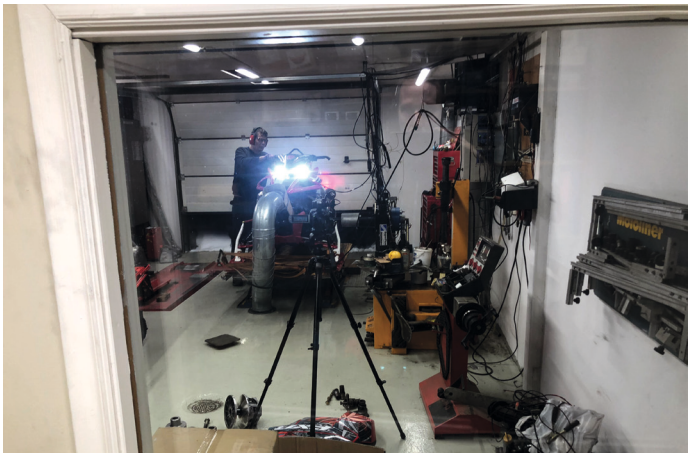
File View Tools Help

HKR

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6100	108.2	93.94	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6200	107.5	94.83	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6300	106.7	95.69	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6400	106.0	96.53	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6500	105.3	97.36	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6600	104.5	98.16	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6700	104.5	99.65	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6800	105.3	101.85	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
6900	106.7	104.80	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
7000	109.0	108.54	0.01	0.000	0.00	-0.01	-3	0
7100	111.2	112.33	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7200	113.4	116.19	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7300	114.2	118.58	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7400	114.9	120.98	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7500	116.4	124.19	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7600	117.9	127.45	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7700	118.6	129.94	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7800	120.1	133.28	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
7900	122.3	137.48	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
8000	123.8	140.91	0.01	0.000	0.00	-0.01	-2	0
8100	123.8	142.66	0.00	0.000	0.00	-0.01	-1	0
8200	122.3	142.70	0.00	0.000	0.00	-0.01	-1	0
8300	119.3	140.93	0.00	0.000	0.00	-0.01	-1	0

Display Group 2 Channel Definitions

Vi höll koll på arbetstemperaturen under alla körningar för att se hur värmen påverkade effekten.



Ni har säkert sett vår film från bromsningen hos MCX på Snowrider TV. Vi släpper inom kort en ny där vi berättar mer.

Det som skiljer MCX mot många andra företag är att det aldrig sitter fast i vare sig engagemang eller kunskap. Saknar man något tillverkar man detta.

Då det var närmare 20 grader kallt ute så fick vi lov att proppa till ventilationen mellan rundorna för att inte frysa ihjäl.

bättre eller sämre. Som sagt. Kanske, möjligen ska den här motorn ge någon hästkraft till.

Lynx VS Ski-Doo 850

Vi ska väl säga att Rotax är motortillverkaren som ägs av BRP som i sin tur får anses som skyldig till att både Lynx och Ski-Doo tillverkas. Vi kan inte annat än applådera BRP som en gång i tiden valde att både köpa upp Lynx och ge dom lite slaka tömmar så att de kunde göra sin egen version av det som finns inom koncernen. Idag har teknikerna på Lynx skapat sin egen maskin, med sin egna körkänsla. Visst, en Lynx har många gemensamma delar med en Ski-Doo och ganska naturligt så delar man de dyraste komponenterna som motor och själva framdrivningssystemet. Sen skiljer sig maskinerna ganska mycket åt. Men, visst delar dom samma drivlina? Jag tar för givet att dom gör det. Det finns väl ingen anledning till att man har olika motorer, eller mjukvara? Motormässigt känns det helt ologiskt att man ska tillverka olika motorer till de båda, och ingenting har någonsin skvallrat om detta. Men innehåller ECU:n samma mapp? Ja säger du. Vad vet du om det säger jag. Kan man vara helt 100 procent säker på detta? Jag tror att de delar samma mapp, allt annat vore ologiskt. Men visst hade det väl varit roligt att kolla upp detta så att en gång för alla få reda på sanningen. Vi bromsade därför Ski-Doo 850 och Lynx 850 precis efter varandra med bara en timmes mellanrum för att säkerställa att de fick samma förhållanden under bromsningen. Båda dessa maskiner har passerat sin inkörningsperiod med skillnaden att Ski-Doon gått betydligt mer än Lynxen.

Strax utanför Piteå finns det ett trevligt ställe som heter Öjebyn. Googlar man på den byn så får man reda på att det finns en kyrkmarknad man inte ska missa, samt att Crossfix och TC i Piteå faktiskt också ligger där. Att TC ska ligga i Piteå kan tyckas logiskt, men vem är jag att döma. Nu ligger det vägg i vägg med Crossfix i Öjebyn och jag får helt enkelt nöja mig med det. Det är i alla fall hit man åker när man ska ha tag på en Lynx och Ski-Doo 850 för bromsning.

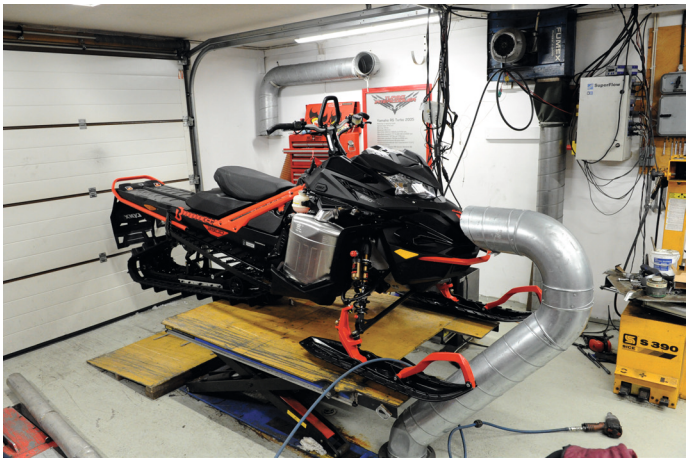
Medan Erik och Jon mixtrade med konan till Polarisen så åkte jag iväg med Sprinter och vagn till Öjebyn för att hämta upp tre maskiner. Förutom de båda 850-maskinerna så fick jag också med mig en Ski-Doo ACE Turbo. Intressant. Den tar vi sist. Nu verkade jag missa kyrkmarknaden vilket sved lite. Men nu var jag minst sagt sugen på att en gång för alla ta reda på vad som skiljer dessa två emellan.

Lynx 850 E-Tec

Lynxen var som sagt inkörd, men inte mer. Den var fortfarande lite rå och hur skulle detta inverka på själva leveransen av hästkrafter kan man undra? Det var i alla fall inget krångel med vare sig få av variatorn eller få dit konan tillhörande bromsbänken. Den uppmärksamme ser två frästa spår i vevaxeltappen vilket fick mig att undra lite. Svaret är att dessa spår ska styra in variatorn i ett visst inviktat läge. Den inre variatorskivan är tydligen svarvad lite skev. Sitter den sedan i sitt läge ska denna skevhet motverka vissa vibrationer vilket satt griller i huvudet på folk som till och med svarvat variatorn rak i tron om att den varit feltillverkad. Rotax är ena luriga jävlar måste jag säga. Är det någon som kommer på kluriga grejer så är det oftast dom. Ok, tillbaka till bromsningen. Vi körde maskinen upp till den lägre delen av arbetstemperaturen i vanlig ordning. Körde ett pull. Lät den vila lite och körde en gång till. Allt för att låta maskinen visa vad den kan i olika temperaturer. Rotax E-Tec 850 är inte lika temperaturkänslig som exempelvis Arctic och Polaris kunde vi konstatera. Men vi fick den högsta effektmätningen under det kallaste pullet. Siffrorna visade 161 hästar vid 7800 varv och 145 Nm vid 7700 varv. Sist vi bromsade en 850 var 2017 då en Ski-Doo 850 gav 162 hästar vid dryga 8000 varv. Ok så långt. Nu var det dags för 2019 års Ski-Doo 850.

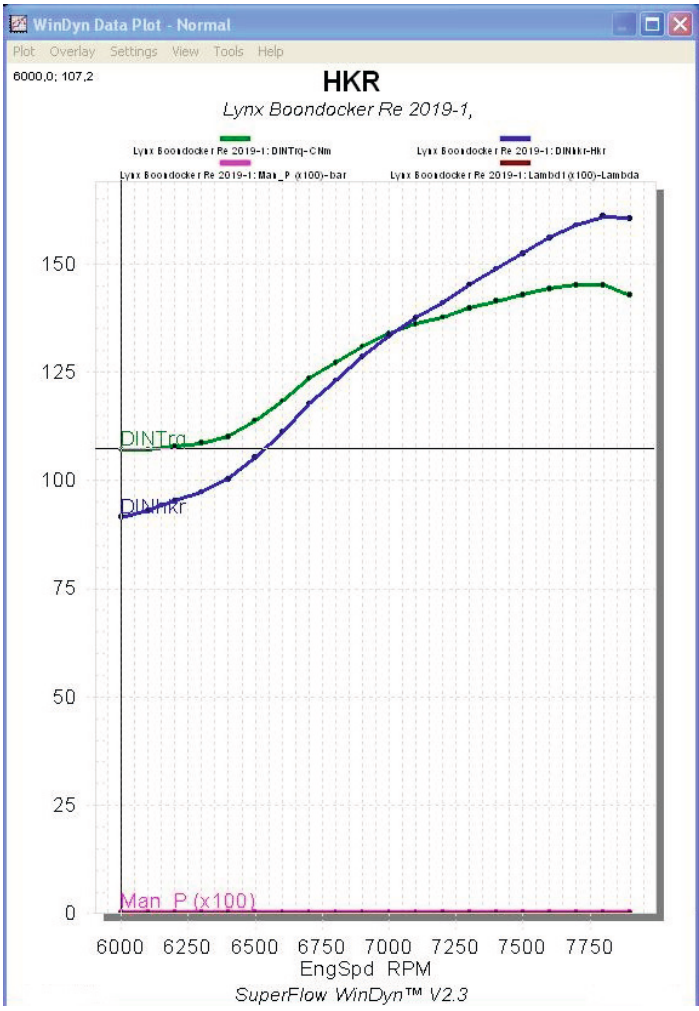
Ski-Doo 850 E-Tec

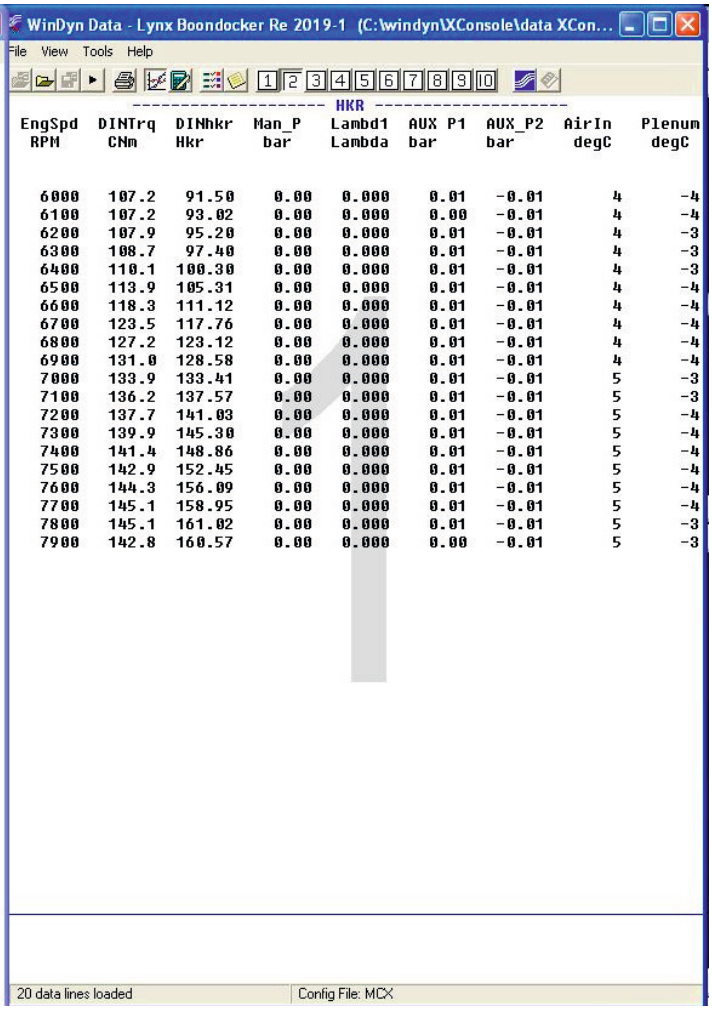
Ski-Doo slog knockout på skotervärlden när dom presenterade sin 850. Den var tyst, stark, brutal men också snäll. En konstig kombination som endast Bamse lyckats med fram till det var dags för Rotax kraftpaket att äntra scenen. Hur mycket hästar skulle den här motorn nu ge? Utan att riktigt komma ihåg vad det stod för effektuppgifter på chassit så fick det mig att fundera lite. Har det blivit fler hästar i den här maskinen tänkte jag och försökte komma ihåg hur mycket den levererade sist det var dags. Det första jag tänker på är hur tyst den går och hur len gången är. Det är nästan så att man kan bli lurad över vilken motortyp som sitter under huven. Vi varmkör igen och ger motorn ett försök i den kallare regionen av vad som är okej och naturligt. Vi låter den vila lite mellan de olika körningarna och har hela tiden koll på temperaturen. Vid varje körning så är porten öppen och alla fläktar på vilket



Det var en kantboll på att kardanen skulle få plats men det gick på det berömda håret.

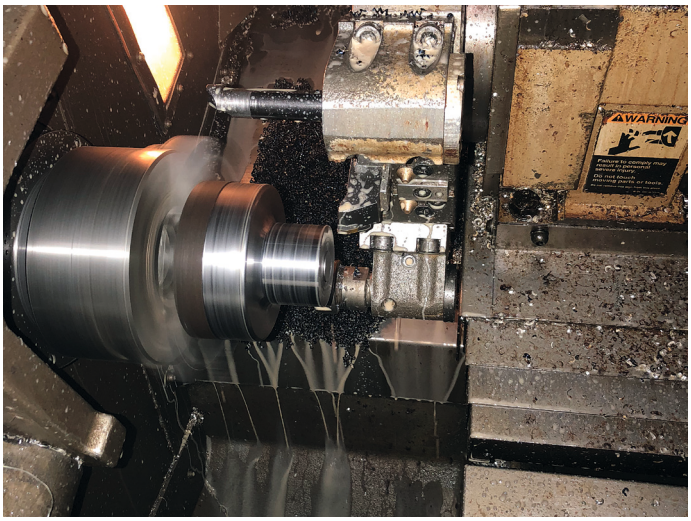
Efter några minuter så har man monterat bort det som behövs för att få plats med det man ska.





HKR

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6000	107.2	91.50	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-4
6100	107.2	93.02	0.00	0.000	0.00	-0.01	4	-4
6200	107.9	95.20	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-3
6300	108.7	97.40	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-3
6400	110.1	100.30	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-3
6500	113.9	105.31	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-4
6600	118.3	111.12	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-4
6700	123.5	117.76	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-4
6800	127.2	123.12	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-4
6900	131.0	128.58	0.00	0.000	0.01	-0.01	4	-4
7000	133.9	133.41	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-3
7100	136.2	137.57	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-3
7200	137.7	141.03	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-4
7300	139.9	145.30	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-4
7400	141.4	148.86	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-4
7500	142.9	152.45	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-4
7600	144.3	156.09	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-4
7700	145.1	158.95	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-4
7800	145.1	161.02	0.00	0.000	0.01	-0.01	5	-3
7900	142.8	160.57	0.00	0.000	0.00	-0.01	5	-3



CNC-svarven är riggad och programmerad. En baggis om man vet hur man gör.

Jacka på. Sen var det dags för manuell gasning med tummen.

kyler ut stället ganska snabbt. Samtidigt så har vi monterat ett förlängningsrör på original avgasutsläpp för att försäkra oss om att alla avgaser lämnar lokalen. Vi har märkt att lite avgaser i insugsluften faktiskt påverkar effektsiffrorna negativt. Ganska logiskt.

När vi är klara och nöjda så ser vi att den här maskinen också den lämnat efter sig en rad liknande bromsningar som visst dalar ju varmare den blir, men inte lika mycket som sina tvåtaktskonkurrenter.

Bästa effektsiffran blev ganska förvånande nästan 164 hästar vid 8000 varv och 146 Nm vid 7800 varv. Helt klart mätbart och övertygande starkare än sin Lynx-brorsa. Visst, siffran är marginell och inte kännbar. Men just detta kan ge upphov till hätska diskussioner i stugorna med visst blodvite som följd. Ganska kul och uppiggande faktiskt. Återigen fastställer Ski-Doo sin ställning som den starkaste tvåtaktaren på marknaden vilket vi applåderar med så där stora rörelser eftersom vi tycker att Rotax gjort en riktigt schyst motor.

Men, vi har två maskiner kvar och jag tycker det är dags att äntligen ta tag i Ski-Doo ACE 900 Turbo.

Ski-Doo ACE 900 Turbo

Ski-Doos ACE-program har verkligen imponerat sedan första dagen. Visst, 600:n var väl ingen orgie i effekt, men imponerade med sin tysthet och har fortfarande gett mig ett bestående minne av första åkturen. När den sedermera kom som 900-kubikare fanns det lite mer att åka med även om den mest gjorde sig bäst i en tourer. När vi fick köra den nya ACE 900 turbo i våras så kände jag direkt att den här maskinen kommer bli en storsäljare då man verkligen fått ihop hela paketet. Noll turbolag. Man har alltså lyckats att bygga en maskin som känns att ha två liters slagvolym och helt avsakna den där fördröjningen en turbomotor kan dras med.

Man har uppgett effekten till 150 kusar och jag betvivlar inte den siffran för fem öre innan vi kört den i bänken. Personligen tror jag så här före bromsningen att man uppgett en lägre effektsiffra eftersom man vill att 850 ska vara starkast på pappret och därmed fränast. Vi får väl se.

Den sedvanliga varmkörningen börjar och vi vet sedan gammalt att en fyrtaktare struntar fullkomligt i sin arbetstemperatur så länge den är inom arbetsområdet. Den ger alltså effekt i ett brett värmeregister i alla lägen vilket är en av fördelarna med en fyrtaktare. Efter några pull ser vi att den repeterar siffrorna sjukligt exakt varje gång och att den visst är betydligt starkare än uppgivet vilket får oss att le lite sådär snett. Vad var det vi sa. Klart den är starkare. Vid 7500 varv så ger den 160 hästar och hela 160 Nm redan vid 6000 varv vilket förvånar. Den här elmotorn ger massor av effekt i ett brett register redan i originalutförande vilket är riktigt schyst. Två tummar upp för ACE 900 Turbo och hade jag haft fler tummar så hade det sett riktigt roligt ut när jag höjde dessa också.

Vi vet att Yamahas 998-kubiksmotor ger mer effekt, vi ska bara nu ta reda på hur mycket.

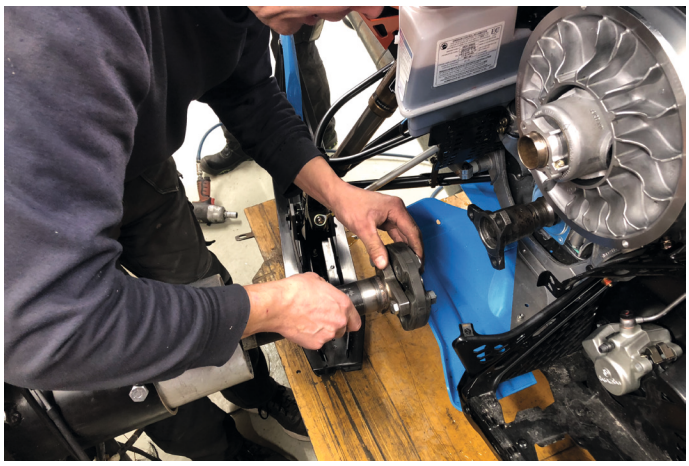
Yamaha Sidewinder

Vi har förmånen att ha en Sidewinder en längre stund det här året och detta på grund av att Yamaha Store Mora tyckte att det skulle se snyggt ut på vår gård. Jag har kört den här XTX:en ganska mycket och faktiskt hittat tillbaka till ledkörningen jag älskat så mycket genom åren. En lite längre Sidewinder kommer till sin rätt och jag har inte ens hunnit tänka på någon trimning än då den går fruktansvärt bra redan i originalskick. Men såklart ska vi ska testa detta till nästa nummer.

Yamaha är sedan länge kungen bland fyrtaktarna. Visst, det säljs en och annan Arctic Cat också med samma specifikation men inte i samma utsträckning som Yamaha. Vi låter Yamaha få sin tid i rampljuset nu.

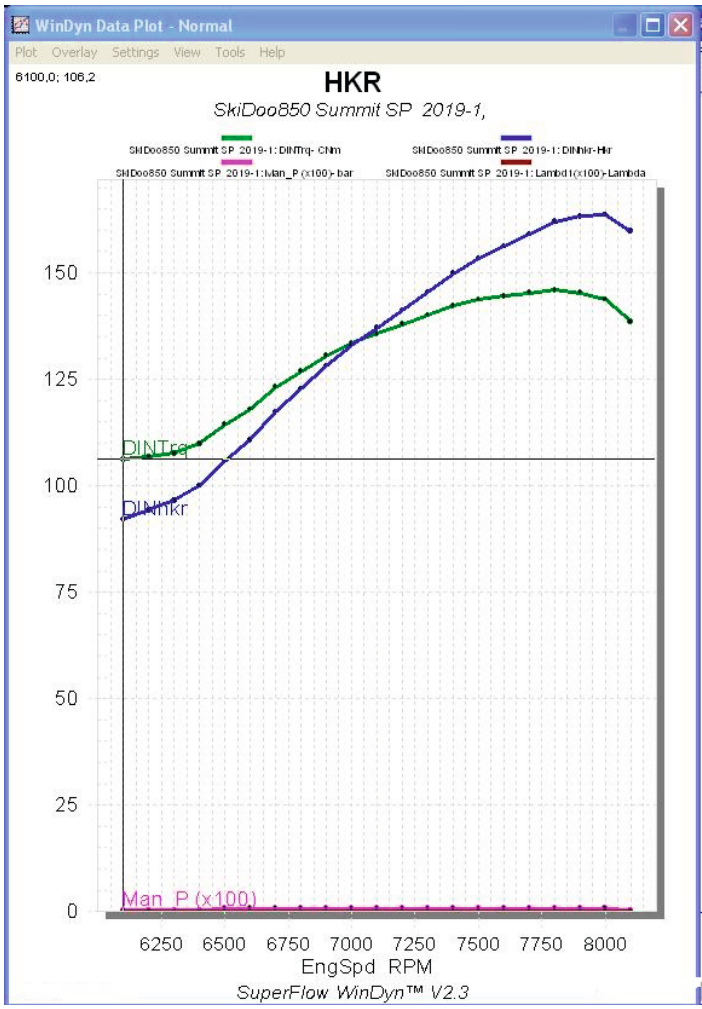
Sidewindern är utan tvekan den starkaste snöskotern som byggts och sedan sålts över disk genom tiderna. Slutsnackat. Sist vi bromsade den så gav den dryga 193 hästar och vi har ingen anledning att tro att den ska ge mindre effekt idag. Jag har inte heller någon anledning att tro att den ska ge mer hästkrafter eftersom vi inte fått någon information om detta. Men det är ju en av anledningarna att vi gör dessa bromsningar. Vi får ju inte reda på alla ändringar som görs av fabrikanterna. Vissa saker får vi ibland ta reda på själva.

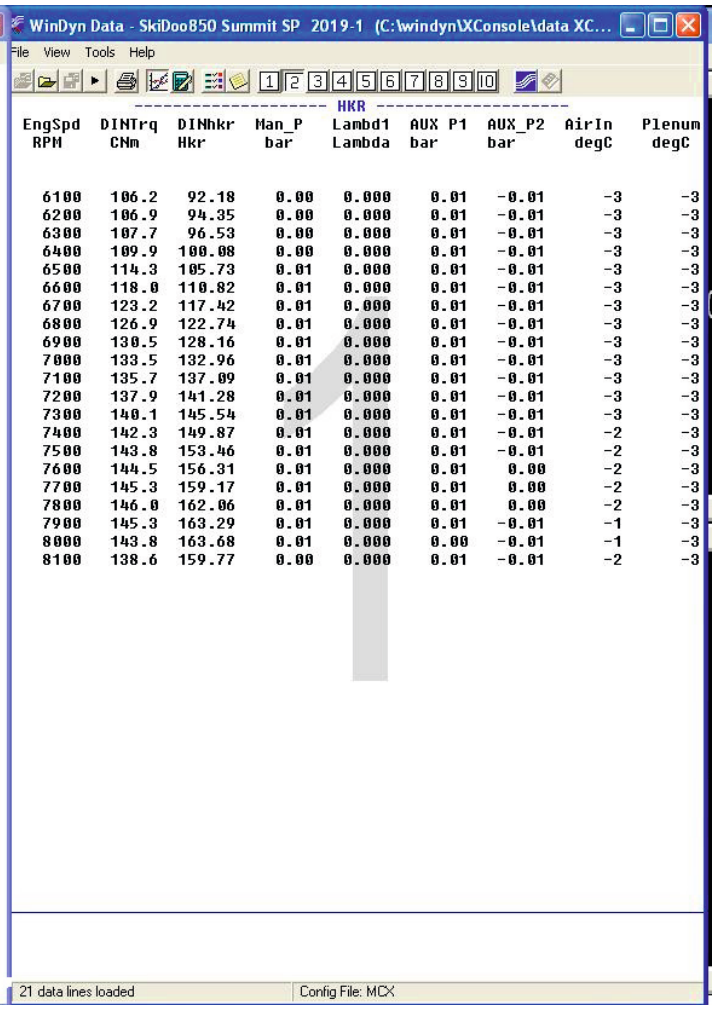
Det är dags för Sidewindern som låter annorlunda än ACE 900 trots liknande specifikationer. Varmkörning och samma procedur även här. Vi kör den i olika temperaturer för att kolla hur och var den ger bäst effekt. Som vi trodde så är den helt obrydd och struntar fullkomligt hur varm eller kall den är. Den levererar samma effekt om och om igen utan att verka anstränga sig det minsta. Den låter som den levererar effekten med en gäspning och att den tar det hela med ro. Effekten repeteras som sagt gång på



Efter en del demonterade fick vi plats med kardanen. Minuter efter detta kort knäpptes så bromsade vi den starkaste tvåtaktaren på marknaden.

Erik passar in avgasröret som ska transportera ut avgaserna så att motorn får andas frisk luft.





HKR

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6100	106.2	92.18	0.00	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6200	106.9	94.35	0.00	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6300	107.7	96.53	0.00	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6400	109.9	100.08	0.00	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6500	114.3	105.73	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6600	118.0	110.82	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6700	123.2	117.42	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6800	126.9	122.74	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
6900	130.5	128.16	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
7000	133.5	132.96	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
7100	135.7	137.09	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
7200	137.9	141.28	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
7300	140.1	145.54	0.01	0.000	0.01	-0.01	-3	-3
7400	142.3	149.87	0.01	0.000	0.01	-0.01	-2	-3
7500	143.8	153.46	0.01	0.000	0.01	-0.01	-2	-3
7600	144.5	156.31	0.01	0.000	0.01	0.00	-2	-3
7700	145.3	159.17	0.01	0.000	0.01	0.00	-2	-3
7800	146.0	162.06	0.01	0.000	0.01	0.00	-2	-3
7900	145.3	163.29	0.01	0.000	0.01	-0.01	-1	-3
8000	143.8	163.68	0.01	0.000	0.00	-0.01	-1	-3
8100	138.6	159.77	0.00	0.000	0.01	-0.01	-2	-3

Efter en natts transporterande från mellansverige till den norra delen och en dags bromsning ar det dags för nattmacka hos Affe i Boden.
Fick lov att lyssna på en massa Puch-propaganda vilket var priset för en sängplats.
Alla vi andra vet ju att Zündapp är märket man ska ha.

Med en ny hylsa svarvad passar avgasröret perfekt.

gång och vår Sidewinder ger nästintill 200 kusar vid 8800 varv och 169 Nm vid 7000 varv. Vi ser att den har 0,72 bars laddtryck som mest vilket är marginellt mer än när vi bromsade den här maskinen för två år sedan. Någonting är tydligen gjort för att göra den här motorn lite gladare. Vad kan man undra och vi lämnar det för spekulation i stugorna.

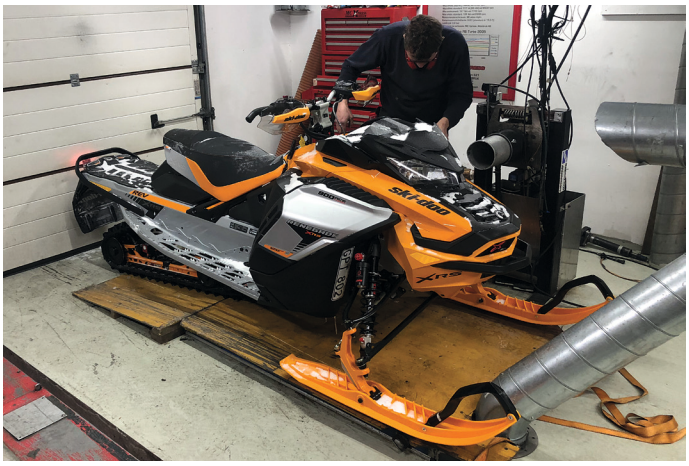
En vettig arbetsvecka

Min vecka startade med en galen arbetsmåndag där jag tydligen hade allt på schemat. Efter en hektisk dag la jag mig faktiskt för att sova klockan fem på eftermiddagen. Jag hade haft en förarbeviskurs under helgen och var lite sliten. Jag försökte få några timmars sömn innan jag natten mot tisdagen skulle bege mig upp till MCX för att göra den här bromsningen. Klockan åtta på kvällen kunde jag inte sova längre utan hoppade in i den fullastade Sprintern. Med en termos full av kaffe och några tonfiskmackor gav jag mig ut mot E4:an via Edsbyn, Söderhamn. En natts körande och stundvis sovande på någon mack kom jag till slut fram. Vi meckade och bromsade under hela tisdagen när jag slutligen på kvällen gav upp och åkte de sju milen till Boden där Affe Sundström öppnade sitt hem för mig. Väl där så fick jag några mackor, rundvisning i garaget och en föreläsning gällande Puchs förträfflighet och att den egentligen är som en liten motorcykel. Då jag själv är en Zündappkille så lyssnade och log jag utan att egentligen lyssna. Man ville ju inte säga emot. Det var dryga 20 minus ute och att sova en natt till i Sprintern kändes främmande och inte alls lockande. Fem på morgonen var det uppgång och dags att åka till MCX igen. Resterande del av den dagen bromsades det ytterligare med allt vad det innebär. Skotrar hämtades och lämnades i Öjebyn och slutligen var det dags för lastning och hemåkning i rask takt till Mora igen. Naturligtvis i snöstorm på E4:an vilket kan få vem som helst att få ett psykbryt då det är ganska tråkigt att köra i trettio, framför allt när man har åttio mil framför sig.

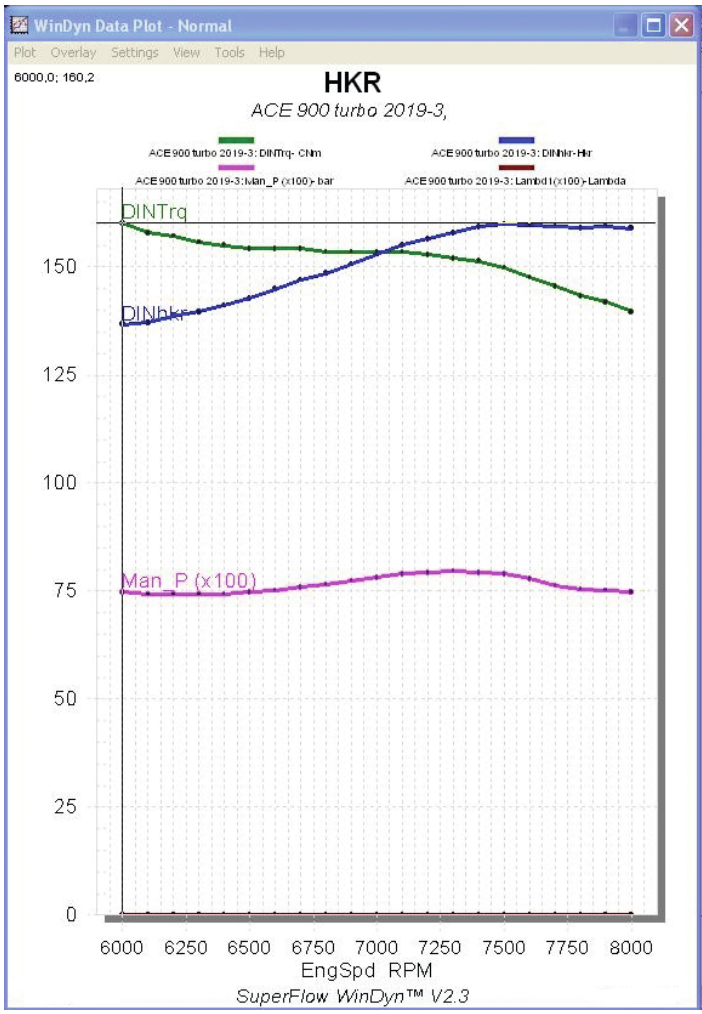
Jag var i alla fall hemma på torsdag morgon vilket lämnade hela den dagen till att tvätta bil och släpvagn innan det var dags att lämna tillbaka skotrarna jag lånat. Sen var det ridå ner och natti natti för den här Björnen. Visst, det är några jobbiga dagar. Men jag längtar faktiskt till nästa års bromsningar då det är ett privilegium att få ta del av Erik och Gerard Marklunds kunskapsbank när man är här. Jag åker alltid härifrån med massor av kunskap jag inte hade när jag kom. Vi jobbar i skrivande stund med vår egen bromsbänk och även om jag kommer att kunna bromsa mina egna maskiner här hemma så kommer jag också fortsättningsvis att åka till Erik på MCX som satt standarden i branschen vad det gäller effektmätning på snöskotrar. Sen vill jag inte missa luncherna med efterrätt som mamma Marklund fixar till under dessa hektiska dagar i Altersbruk. Tack för den här gången.

En sak till. Det var ju det där med hur maskinerna egentligen går i verkliga livet. Just detta ska vi ta reda på till nästa och sista numret för säsongen. Det var tänkt att vi skulle hinna med detta till det numret du nu håller i handen, men uppgiften blev oss övermäktig rent tidsmässigt. Vägning och mätning av dessa maskiner kommer därför i nummer 6.

Tack till
www.tcpitea.se
www.crossfix.se
www.abris.se
www.mcx.se
www.mudandsnow.se
Eva & Gerard Marklund
Affe Sundström



Här krävdes det lite mer demontering för att kardanaxeln ska gå fri. En baggis för mig som är en händig pöjk.



WinDyn Data - ACE 900 turbo 2019-3 (C:\windyn\XConsole\data XConsole\S...

File View Tools Help

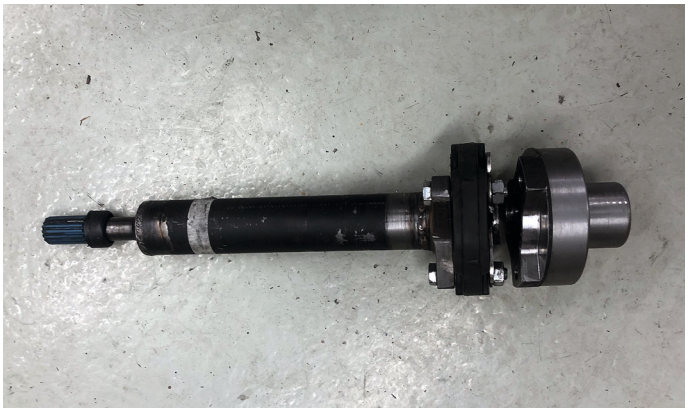
HKR

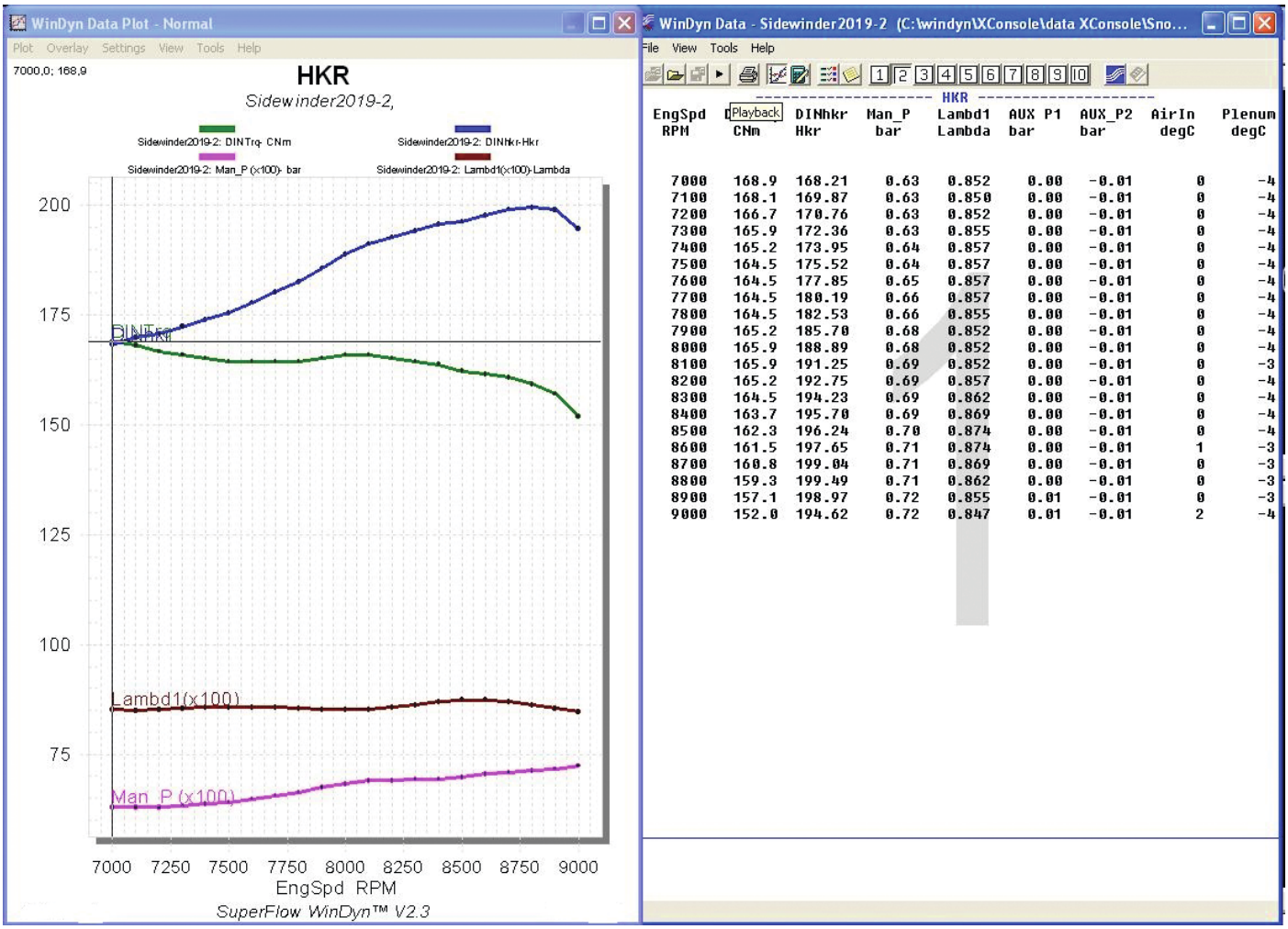
EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6000	160.2	136.74	0.75	0.000	0.00	-0.01	6	-3
6100	158.0	137.11	0.74	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6200	157.2	138.72	0.74	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6300	155.8	139.64	0.74	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6400	155.0	141.19	0.74	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6500	154.3	142.72	0.75	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6600	154.3	144.91	0.75	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6700	154.3	147.11	0.76	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6800	153.6	148.60	0.77	0.000	0.01	-0.01	6	-3
6900	153.6	150.78	0.77	0.000	0.01	-0.01	6	-3
7000	153.6	152.97	0.78	0.000	0.01	-0.01	6	-3
7100	153.6	155.15	0.79	0.000	0.01	-0.01	6	-3
7200	152.8	156.58	0.79	0.000	0.01	-0.01	7	-3
7300	152.1	158.00	0.80	0.000	0.01	-0.01	7	-4
7400	151.4	159.39	0.79	0.000	0.01	-0.01	7	-4
7500	149.9	159.98	0.79	0.000	0.01	-0.01	6	-4
7600	147.7	159.74	0.78	0.000	0.01	-0.01	6	-3
7700	145.5	159.44	0.76	0.000	0.01	-0.01	6	-3
7800	143.3	159.07	0.75	0.000	0.01	-0.01	6	-4
7900	141.9	159.47	0.75	0.000	0.01	-0.01	6	-4
8000	139.7	158.99	0.75	0.000	0.01	-0.01	7	-4

21 data lines loaded | Config File: MCX

Det där med att få ut alla avgaser ur lokalen är betydligt viktigare än du tror då man vill att alla maskiner ska få andas frisk luft. Minsta lilla avgaser i insugsluften avslöjar sig i och med sämre resultat. Naturligtvis har vi också koll på att detta avgassystem inte påverkar effekten.

Bromsbänken har ena delen av kardanen monterad på ingående axel. Själva mellanaxeln förbinder sedan bromsbänken med snöskoterns vevaxel.





Vi kan utan att blinka påstå att detta är den starkaste originalskotern som någonsin bromsats på MCX i Altersbruk. Bänken skvallrade om 200 friska japanska vildhästar.

Naturligtvis var vi förbi Crossfix och TC i Piteå för att låna lite skotrar. Trevliga pojkar och flickor på dessa ställen.

Yamaha Sidewinder 2019
Motortyp: Vätskekyld 3 cyl 4-takt
Kubikantal: 998 cc
Överladdning: Turbo intercooler
Borr / Slag: 80 X 66,2 mm
Uppgiven effekt: 180 hk
Uppmätt effekt: 200 hk

Lynx 850 E-TEC
Motortyp: Vätskekyld 2 cyl 2-takt
Borr / slag: 82 X 80,4 mm
Kubikantal: 849 cc
Uppgiven effekt: 165 hk
Uppmätt effekt: 161 hk

Ski-Doo 850 E-TEC
Motortyp: Vätskekyld 2 cyl 2-takt
Borr / slag: 82 X 80,4 mm
Kubikantal: 849 cc
Uppgiven effekt: 165 hk
Uppmätt effekt: 164 hk

Polaris 850 Patriot
Motortyp: Vätskekyld 2 cyl 2-t
Borr / Slag: 85 X 74 mm
Kubikantal: 840 cc
Uppgiven effekt:
9% mer än 800 H.O motorn vilket då bör vara cirka 161 hästar
Uppmätt effekt: 157 hk

Ski-Doo ACE 900 Turbo
Motortyp: Vätskekyld 3-cyl 4-takt
Borr / slag: 74 X 69,7 mm
Kubikantal: 899 cc
Uppgiven effekt: 150 hk
Uppmätt effekt: 160 hk

Arctic Cat 800 C-TEC2
Motortyp: Vätskekyld 2-cyl 2-t
Borr / Slag: 85 X 70 mm
Kubikantal: 794 cc
Uppgiven effekt:
Hittar ingen egentlig uppgiven effekt.
Uppmätt effekt: 143 hk

Vi passade på att bromsa och hämta resterande maskiner medan vi krånglade med Polarisen.

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™

BRP

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

Fodral till din smartphone

Ger full isolering mot kylan och du får även plats med en "Powerbank". Detta gör att batteriet håller längre när du är ute. Solskyddet ser till att man ser skärmen tydligt även under ljusa förhållanden. Fodralet är stänkskyddat och förseglat så att din telefon är skyddad mot fukt. Finns i två storlekar, Standard och XL. Mer information finns på www.normark.se

Vinsch för vertikala lyft

Perfekt för garaget eller lagerlokalen. Försedd med nödstopp, ändlägesbrytare i topp och botten samt överhettningsskydd i motor. Monteras enkelt på tvärbalk med medföljande beslag. Lyftkapacitet 500 kg med enkelvajer eller 1000 kg med det medföljande lyftblocket. Pris 2 740:- kronor, för mer info besök www.verktygsboden.se

BATTERILADDARE

CTEK PRO25S är en innovativ, mångsidig och högeffektiv 25A batteriladdare och kraftkälla. Kombinerar effekt och avancerad teknik med säkerhet och mångsidighet till alla 12V-fordonsbatterier, inklusive Litium, LiFePO4. Avancerad teknik säkerställer en säker, snabb laddning som exakt motsvarar behoven hos det individuella batteriet. PRO25S har ett dedikerat recondprogram för blybatterier som återställer batteriets kapacitet. Supplyläget förser batteriet med konstant spänning under diagnostik och felsökning. Laddaren är helt elektroniksäker och är säker för batteriet och fordonselektroniken. Helautomatisk och enkel att använda, gnistfri och felkopplingssäker för att skydda användaren och batteriet. Den är lätt och bärbar samtidigt som höljet är robust, slagtåligt och kan därmed användas i den tuffaste miljön. IP44-klassad för utomhusbruk. Pris 2 995:- kronor, för mer info besök www.verktygsboden.se

GoPro Chesty

Med den vadderade bröstselen blir det lättare att fånga actionfyllt material med händerna fria. Selen är tillverkad i lätta material som kan andas och justeras enkelt beroende på användarens kroppsform. Passar till alla GoPro Hero kameror. Pris 379:- kronor, för mer info besök www.gopro.com

Skaloverall

Raven Frontline är en prisvärd skaloverall som utrustats med ett vind- och vattentätt membran. Avtagbar huva, D-ring för nödstopp. Vattentäta dragkedjor, 5000 mm vattenpelare. 5000 g/m² andningsförmåga, invändiga justerbara hängslen. Diskret placerade reflexer, finns i flera färger. Pris 2 999:- kronor, för mer info besök www.sledstore.se

IDRE

DESTINATIONEN SOM HAR ALLT!

Snöskotrar/försäljning

Mat & Boende

fjällfoto

0253-20501

Ski-doo & Lynxhallen IDRE

ski-doo BRP LYNX BRP ski-doo BRP

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

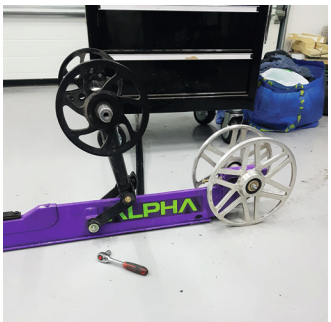
NORRA DALARNAS FJÄLLSÄKERHETSKOMMITTÉ

Billet X värstingar

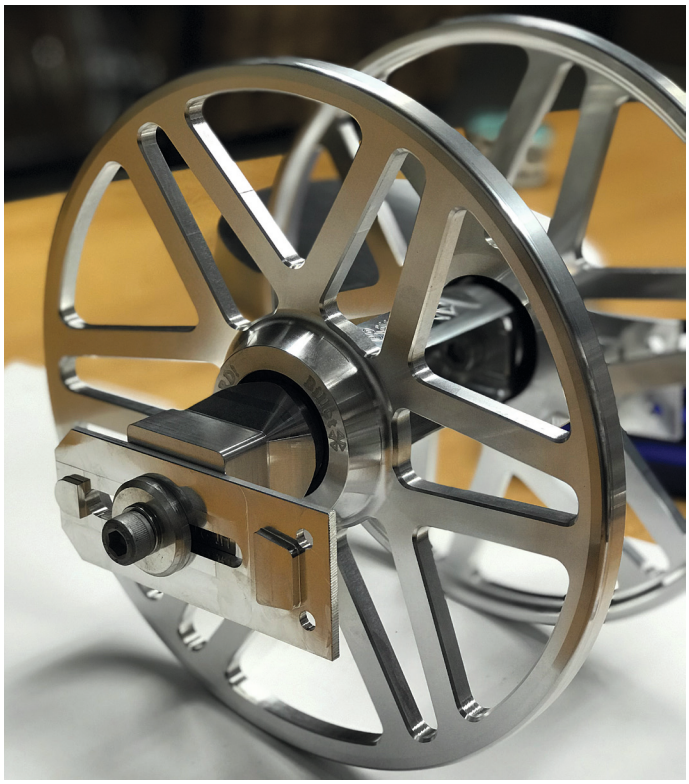
Det gäller att inte slappna av och känna sig nöjd med tillvaron. Så resonerar Billet X som till den här säsongen släppte sina extremt fräna konkava monstervändhjul som verkligen sticker ut.

Stort vändhjul ger en stor vändradie som i sin tur ger mattan en trevligare och mindre brant vinkel att vända runt vilket gör att allt rullar lite lättare. Du får samtidigt en snöskoter som får ett extremt coolt utseende. Framförallt om du har lusten och möjligheten att stoppa på de nya konkava 10-tumshjulen som man precis börjat sälja. Designen i sig ger hjulet ett schyst djup som man inte riktigt är van vid på skotersidan men som man ser hela tiden på en bilfälg. Vi tycker att det är en fullträff och det ska finnas 10-tumskit färdiga för flertalet modeller.

Man har fått inspirationen till de lite konkava och djupare hjulen från bilsidan och visst gillar väl alla lite pimpade fälgar?



Det som ser lite groteskt ut i verkstan ser ganska så normalt ut ute i snön måste jag säga.



Vi gillar designen. Gillar du detta och vill veta mer så är det bara att surfa in på www.billetx.se.

MUD AND SNOW

"CHALLENGE EVERYTHING"

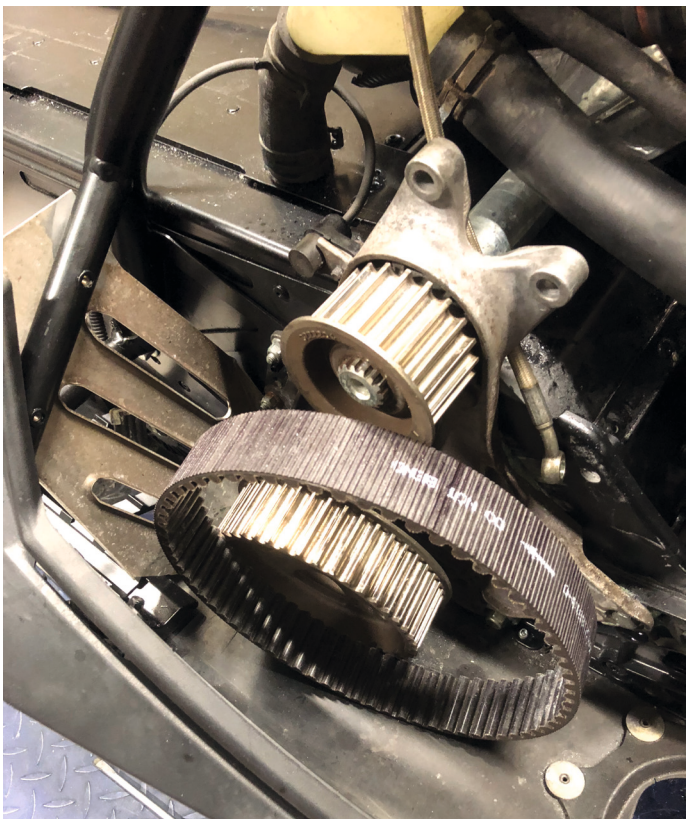
Uppstarten

Från ett utdömt vrak till en fullt fungerande och tillförlitlig snöskoter.

Jag hoppas att du brukar följa våra projekt som vi avhandlar under vintrarna. I år har vi lagat och renoverat en gammal RMK som verkligen sett sina bästa dagar innan vi fick tag på den.

Under fyra nummer har vi rätat ut, renoverat, målat och riktat det som varit slitet, repigt, snett och buligt. Vi börjar närma oss slutet av denna renovering och efter du läst detta så är det väl egentligen bara en ny variatorbestyckning och en stötdämparinställning som vi saknar. När jag nu väl fått ihop det sista så kan jag reflektera över vad jag skulle gjort annorlunda om jag skulle göra om samma sak igen. Jag skulle nog dokumentera saker och ting bättre. Jag tänker först och främst på saker som elsystemets och vajrars dragning. Minsta lilla något av dessa saker är draget fel väg så kan det bli problem. Jag löste det hela genom att helt enkelt låna hem en Polarismekaniker som heter Olof. Enkelt va? Du kanske inte har en Olof utan får nöja dig med en liknande maskin som du kan titta närmare på och därmed få reda på hur och var saker skulle monteras på korrekt sätt. Om man har strippat ner allting i minsta detalj så är det extremt lätt att montera tillbaka saker fel. Det räcker ju faktiskt att dra en sladd på fel sida om ett fäste för att det om ett tag ska bli en nötningsskada på ytterhöljet med ett mystiskt elfel som följd. Det här är någonting man absolut ska ha i åtanke när du väljer verkstad för ett eventuellt chassiebyte. Du måste ju veta att denna operation utförs av ett proffs som vet vad han håller på med. En noggrann mekaniker som följer instruktioner till punkt och pricka. Inte som jag som i tidsnöd muttrade isär det mesta med en muttersmack för att hinna lämna in chassit på lackering. Jag tycker att min ihopmontering tagit lite väl lång tid, samtidigt som jag också tycker att den är riktigt och korrekt utförd. Hur det nu är i verkligeheten får framtiden utvisa.

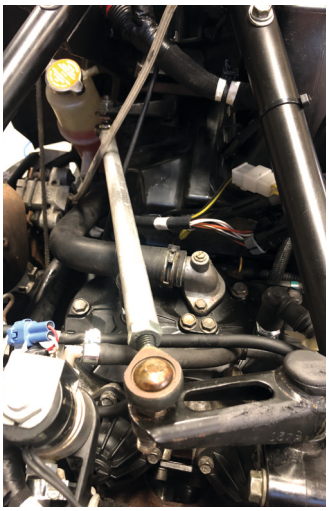
Nu ska jag ut och köra och testa lite olika inställningar med allt vad det innebär. Vi avslutar denna artikel till nummer 6 av SnowRider.

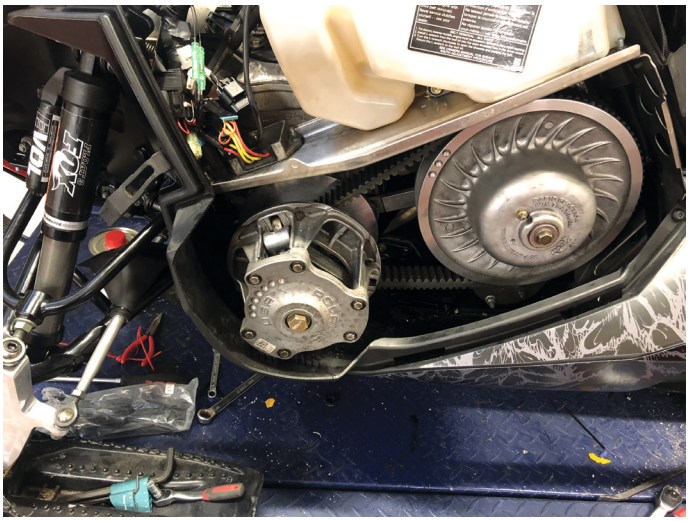


Hur i hela friden får man tillbaka de här dreven på fjället om man nu skulle behöva byta rem i en nödsituation. Det är ju inte alltid man har specialverktygen med sig. Men det ska nog gå att bryta tillbaka med lite våld och vilja.

Ser ni den där jävla ensamma vita pipen? Som jag letat och funderat vilken slang som ska sitta där. Tydligen ingen eftersom den är pluggad från fabrik. Troligen så använder man samma expansionsburk till fyrtaktaren eller nåt då det begav sig. Då med öppnad anslutning.

Vi bytte ut en del styrleder och smorde upp några. En så gott som glappfri styrning blev resultatet.



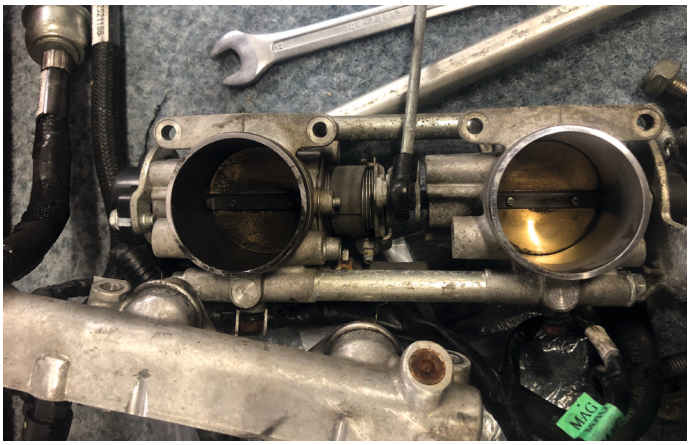


Variatorerna fick sig en rengöring och var förvånansvärt fräscha. Ett variatorkit ska dit var det lider när vi sorterat ut fjädringen med mera.

Jag hade kunnat köpa lite "nya" begagnade kåpor till det här projektet men valde att bonnlaga de befintliga istället.

Motorn skruvas tillbaka i sitt fixerade läge med nya fräscha motorgummin.

Ett matchande rött draghandtag från Cobra skadar inte helhetsintrycket.

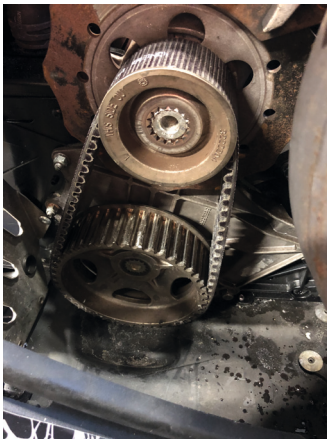


Detta projekt har varit en enda rengöring. Här har jag kommit halvvägs i att snygga till spjällhuset.

En borr, försänkare och en plåtbit på baksidan fick bli receptet.
Det blev ganska bra och syntes inte så mycket när man dekalade över själva lagningen. Visst, det blev inte osynligt, men vem bryr sig?

Det ska bli extremt roligt att se hur lättsvängd den här maskinen kommer bli. Ny smal Z-bros framvagn och offsetspindlar från Frank Huss och Mountain Speed-Shop.

Nu sitter allt på plats igen. Jag skulle varit lite mer noggrann att dokumentera hur allt satt från första början innan jag rev isär den.



Nu bär det iväg till järnhandeln för att köpa två lite längre 12.9 bultar som ska dras lite hårdare än original. Detta för att säkra att dreven ska sitta på plats och mellanaxeln därmed ska få ett lugnare liv.

Det gäller att avlufta oljesystemet så att oljepumpen har någon olja att pumpa.

Det gäller att omge sig med rejält folk när man ska ihop med det sista. Olof (han med landningsbana för mygg på huvudet) är gammal Polarismekaniker och vet var varenda bult ska sitta på en RMK. Karl-Emil är (han med skägglurvet) bilmekaniker som meckar med allt från crossar till skotrar på fritiden.

Ski saver™ DESIGNED IN SWEDEN

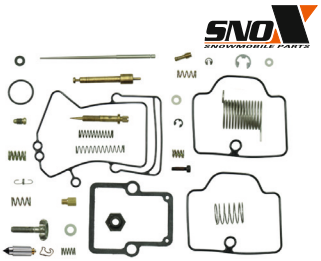
SKISAVER Flex®
Den ultimata Skisavern

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

SNO-X CYLINDER
ROTAX 600 E-TEC

FR. 2.995 kr



SNO-X REPSATS FÖRGASARE SKI-DOO/LYNX

498 kr

SNO-X SNABBKOPPLING POLARIS TILL KRÄNGNINGSHÄMMARE

419 kr

SNO-X SNABBKOPPLING ARCTIC/ YAM. TILL KRÄNGNINGSHÄMMARE

418 kr

CYLINDER ROTAX 800R/E-TEC

fr. 5.995 kr

SNO-X FIX KIT POLARIS
INKL. KOLVAR

FR. 2.895 kr

SNO-X LAVINSOND BACKCOUNTRY

399 kr

SNO-X KULLED POLARIS

259 kr

SNO-X SÄKERHETSLINA POLARIS

449 kr

SNO- X VARIATORAVDRAGARE LYNX/SKI-DPP

420 kr

SNO-X HAND-/TUMVÄRMARKIT

499 kr

SNO-X ISRIVARE UNIVERSAL

799 kr

SNO-X MESHTYG 38X38 CM

139 kr

SNO-X FÖRSTÄRKNING BOGGIESKENOR SKI-DOO

599 KR

SNO-X KOLV ROTAX 800R

fr. 739 kr

Skoterdelen

www.skoterdelen.com

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

- STORLEKSGARANTI
- PRISGARANTI
- FRAKTFRITT ÖVER 1000:-

Commander Turbo

En tung skoter blir lättare med mer hästar!

En bredbandare är i alla lägen tung och i vissa fall svårmanövrerad och trög. Man har oftast lagt krutet på chassit och sen stoppat i en motor med bra lågvarvsegenskaper och dragförmåga.

Lynx Commander med ACE 900-motorn är ett typexempel på en bra och trevlig bredbandare som verkligen är byggd för sitt ändamål, men som skulle behöva några kusar till under huven för att upplevas som lite roligare.

Maskinförsäljare Fredrik Aspemo som till vardags driver NMM i Gällivare AB är en av dom som tröttnat på trögheten och ville ha lite mer att åka med till vardags. Han nappade på MCX turbokit för denna maskin för att en gång för alla kunna lyfta skidorna när, hur och var han vill.

Omflashad

MCX har tagit fram ett kompakt och trevligt 170-hästarskit som kräver kompsänkning. Detta har man löst genom att man monterar in en tjockare topplockspackning. En krånglig montering kan tyckas om man har Nytron eller Vipern i färskt minne där motorn måste lossas. Det behöver man dock inte göra på den här modellen så det går ganska snabbt på just denna modell. Det här kitet innehåller såklart allt man behöver och naturligtvis sitter det här också en intercooler som håller insugsluften sval och fin. Bränslestyrningen sköts av den omflashade ECU:n och programmeringen är anpassad för en ny MAP-sensor som även kan mäta övertryck, de större spridarna, ökat maxvarvtal och sänkt tändning vid övertryck för att minska risken för spikning.

Livlig och lätt

Det här kitet kostar 29,900 spänn inklusive momsen men plus en eventuell montering om man nu vill köpa in den tjänsten. Annars kan nog den medelbegåvade mekanikern klara av detta på egen hand. I vanlig ordning ringer man till MCX eller går in på deras hemsida för en eventuell order. Rent körmässigt kan vi meddela att den här turbosatsen verkligen väcker liv i maskinen som helt plötsligt blir väldigt pigg och upplevs som lite lättare och smidigare. Kitet innehåller också ett variatorkit som ser till att det hela ska lira tillfredsställande. Vi ser det snarare som ett måste att ha ett 170-hästarskit än en möjlighet. Seså. Beställ ett nu.

Kontakt :Telefon MCX: 0911 202005 Email: info@mcx.se Hemsida: www.mcx.se

Kall luft är alltid att föredra. Ett luftfilter som sticker upp ur huven är allt som avslöjar att det numera bor 170 hästar under huven.

Naturligtvis sitter det en intercooler på denna 170-hästarsmaskin.

Långt därinne sitter det numera en trevlig grej som snurrar och skapar övertryck i tillvaron.

Alfons G

alfonsg2013

Det ska börjas i tid.

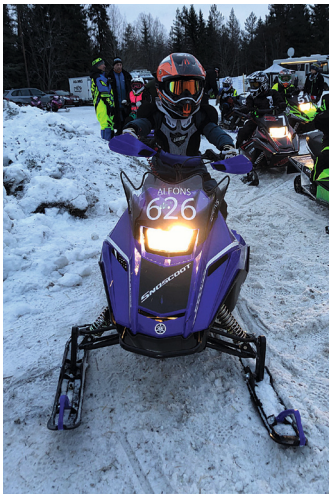
Det klart man ska börja köra snöskoter så fort man har möjlighet till det. Man ska välja sina föräldrar med andra ord. Alfons Gustavsson är grabben som sedan tvåårsåldern kört snöskoter och nu när han fyllde 5 år redan har tävlat i några mindre tävlingar. Senast i klassen Stock 200 under Arctic Cat Cup där han blev tvåa i silverfinalen men med en tredje bästa tid av både guld och silverfinalheaten där de tävlande är 5-12 år. I Arctic Cat Cup körde han en original Yamaha 200.

Alfons har trots sin ålder hunnit köra flera hundra mil snöskoter. Naturligtvis går somrarna åt till att köra motocross, vad annars?

Alfons vita skoter är i grunden en Polaris 120. Tunneln, boggie och matta är bytt till Fabcraft 124" med uppgraderad fjädring och bredare framvagn. Motorn är bytt till en modifierad Honda Gx 200, 22 hk med matchande variatorer. Helt klart favoriten då framkomligheten i det närmaste kan jämföras med en vuxenskoter.

Vi vet att det finns fler ungdomar med minimaskiner och ser gärna att ni skickar era bilder med en berättelse till oss.

Har tar Alfons starten i en tävling som anordnades i juli i Strömsund.



Naturligtvis kör Alfons Arctic Cat Cup och den här gången på en standard Yamaha 200-kubikare.

Alfons har kört snöskoter sen han var riktigt liten och sitter här på sin preppade Polaris 120.

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.

SP aktivitetscenter

Ditt boende i Sälen

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

www.spaktivitet.se

Missa inte säsongens Event:

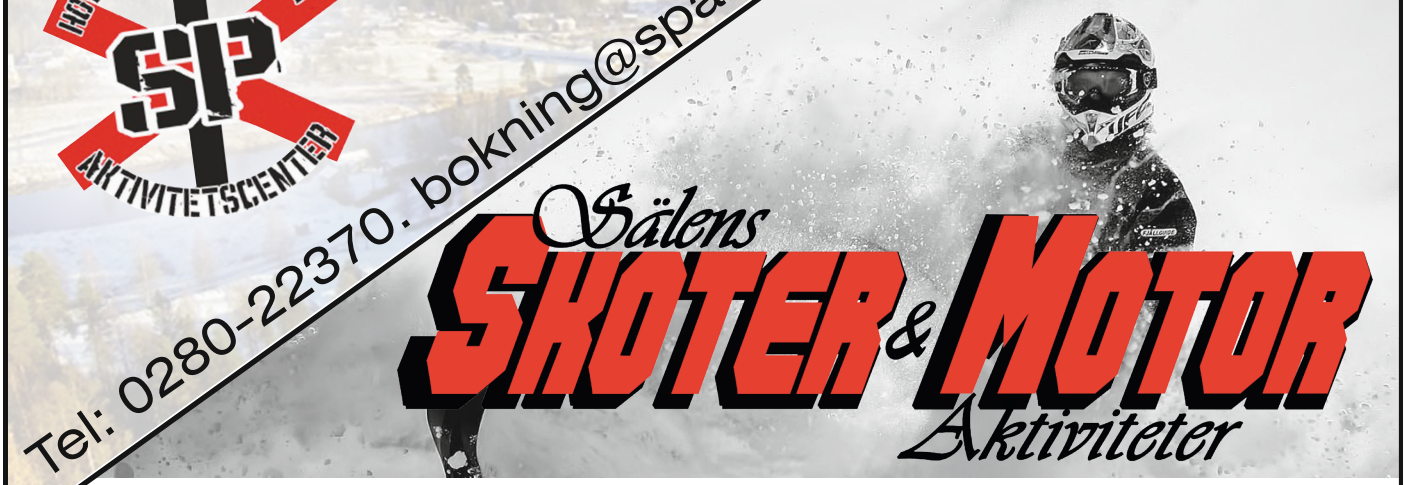
- Girlsweekend 2.0 - 7-10/3 FULLT
- SnowRider Fjällkampen 22-24/3
- Explore Riksgränsen 5-12/5
- Upplev Kanada och bergen runt Whistler.

HOTELLET VID FJÄLLET SP AKTIVITETSCENTER

Tel: 0280-22370. bokning@spaktivitet.se

Hyra skoter i Sälen

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



Sälens SKOTER & MOTOR Aktiviteter

Tel: 0280-77 22 22 www.salenskoter.com

Naturligtvis så har vi gjort ett riktigt långt reportage med Trond och hans Precision EFI. Det finns såklart på Youtube eller snowrider.se.

Precision EFI

Det är enklare än någonsin att pumpa upp effekten nuförtiden.

Kommer ni ihåg på den tiden då man skruvade med förgasarna så fort vädret ändrade sig lite. Det skulle flyttas nålar och bytas munstycken till förbannelse bara för att få maskinen att sluta bluddra. Hade man tur gick den jättebra ett tag tills det var dags igen för en ombestyckning. I och med insprutningens intågande i skotervärlden så är denna typ av meckning överflödig då insprutningssystemen känner av rådande förhållanden och blixtsnabbt gör de ändringar som behövs för ultimat prestanda och säkerhet.

Eftersom det finns en massa klåfingriga hackers med motorkunskap runtom i världen så är det väl inte direkt förvånande att det numera finns elektroniska lösningar för att få mer effekt i bitarna.

Flasha

Precision EFI från Kanada är ett företag som tagit tag i det där med effektökning på dagens fyrtakts turboskotrar men också tvåtaktssidan. Trond Lundberg på Alta Racing Service är generalagent för Precision EFI och håller på som bäst att skapa ett återförsäljarnät för deras produkter och tjänster i Norge, Sverige och Finland.

Precision EFI jobbar direkt i original-ECU:n och har därmed eliminerat ett eventuellt piggy back system. Du vet en sån där extra box som lurar originalsystemet. Precision EFI jobbar på så sätt att man helt enkelt tar ur originalinformationen från ECU:n och stoppar in en ny vassare map som då ska ge mer effekt. På en fyrtaktare så har man då höjt laddtrycket och jobbat med tändning och bränsle för att följa med behovet av mer eller mindre mat och gnista vid ett visst tillfälle. Ett jobb som en vanlig amatör inte riktigt mäktar med alltså.

Man kan antingen lämna in sin maskin till någon av de återförsäljare som man har här eller helt enkelt köpa till en modul som man stoppar in i diagnosuttaget. "Grejen" pratar med en dator eller din telefon via bluetooth. Du har i och med ett uppgraderingsköp också köpt en licens där du har valt hur mycket mer effekt du vill ha och därmed kunnat ladda ner den aktuella mappen som du sen via bluetooth kör in i original-ecun.

Snacka turbo

Snackar vi fyrtakt och turbo som exempelvis Thundercat, Sidewinder eller Ace 900 Turbo så finns det flera steg av effektökning du kan välja mellan och ju mer effekt du vill ha desto mer saker måste du ändra rent mekaniskt. Ju mer luft du tvingar in i motorn desto mer vill ju ut och du kommer behöva friare avgassystem och ljuddämpare vid en viss punkt. Men med lite yttre ändringar kan du på detta sätt vrida upp effekten rejält via lite slangar och rör och elektronik utan att ens öppna själva motorn. Ju mer krediter du köper hos Precision EFI desto mer effekt kan du lösa ut.

Kör du tvåtakt finns det också möjlighet att trimma din Polaris och Arctic Cat med lite elektronik. Skulle du ha bytt pipa finns det speciella mappar för kanske just den du har. Vilket faktiskt också är en förutsättning för att du ska få mer effekt än original.

Launchcontrol

I och med att Precision EFI har lyckats låsa upp originalboxen finns möjligheten att exempelvis ha launchcontrol som styrs via hellljusknappen. Sätt på hellyset och håll full gas. Nu kanske du har ställt in launchen på exempelvis 2800 varv om nu variatorn slår in vid 3000 varv. Har du en fyrtaktsturbo kan du nu också välja ett laddtryck som du ska ha vid detta varv. Trycker du sen in lysknappen igen så kan motorn varva fritt och du kommer att sticka iväg med en bra skjuts. Det finns också möjlighet till en viss tractioncontrol som låter motorn varva upp visst många varv per tiondels sekund och att man på så sätt kan få en kontrollerad varvtalsökning som man kan laborera med. Du kan också få fram en massa olika värden på instrumentpanelen med enkla knapptryckningar. Det går också att montera på flertalet moduler så att du får fler funktioner som exempelvis remtemperatur som visas i instrumentpanelen. Möjligheterna är nästan oändliga och är du riktigt intresserad så ska du kontakta Alta Racing Service.
För mera information och prisuppgifter samt var du hittar närmaste återförsäljare. www.altaracing.no

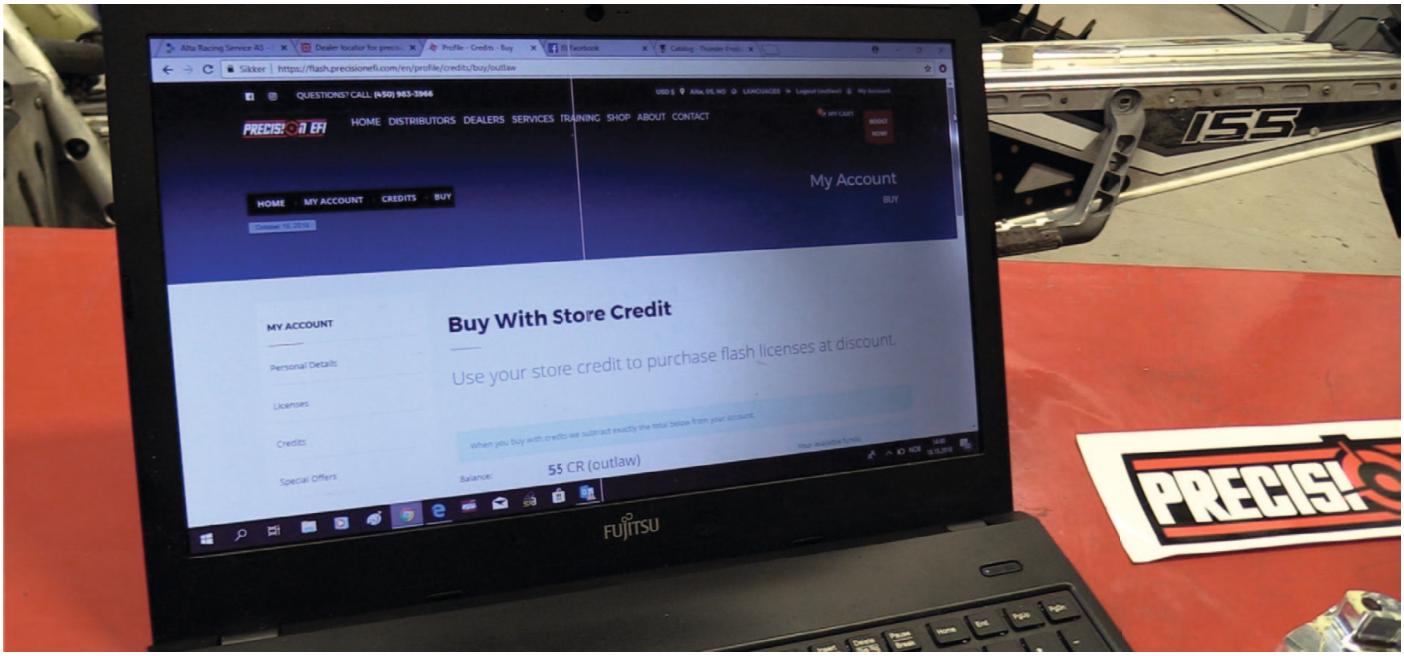
En sak till

Du som modifierar din snöskoter. Du vet väl att det alltid finns tysta alternativ då det gäller ljuddämperiet. Välj alltid det tysta alternativet. Ett alternativ som är direkt jämförbart med original ljuddämpning. Kanon, tack, bra tänkt!

Facebook: Alta Racing Service AS

Jodå. Trond fixar också rätt variatorkit till din uppdaterade maskin.

Det är ganska enkelt att köpa de krediter man vill ha från Precisions hemsida.



Du kan antingen lämna in din maskin och hämta ut den starkare eller helt enkelt fixa det själv. Helt beroende på hur äventyrlig du är.

Tror du att det är svårt att stoppa in en ny map i din original-ECU med hjälp av Precisions EFI-system så ska du tänka om. Lätt som en plätt och riktigt konsumentvänligt.

”Skoter hjärta skogen” sprider kunskap

Skoter hjärta skogen Foto: Patrick Degerman

Snöskoterförsäljningen ökar i Sverige och med den även en trend kring friåkning utanför uppmärkta leder. Därför drar nu informationssatsningen "Skoter hjärta skogen" igång. Under tre år kommer skogsbranschen tillsammans med Sveriges snöskoterägares riksorganisation, Snofed, sprida kunskap om hållbar skoterkörning.

Kampanjen vill uppmuntra till säker och tillåten körning som inte ger negativa konsekvenser för mark- och skogsvegetation.

– Vi tror på att förstärka positiva beteenden och skapa en folkrörelse där skoterförare uppmuntrar varandra att göra rätt val ute i naturen, förklarar Elin Swartling, projektledare för "Skoter hjärta skogen".

Det är glädjande att allt fler tar sig ut i skogen och därför behövs mer kunskap om nödvändig utrustning, allemansrätten, var det är tillåtet att köra och hur man beter sig för att undvika att skada annans egendom.

– Ja, vi hoppas att denna satsning blir en av de bidragande lösningarna till att vi tillsammans minskar markskadorna och ökar möjligheterna till en hållbar skoteråkning för framtiden, säger Mikael Johansson, generalsekreterare på Snofed.

Kör inte över framtiden

Skogen är en enormt viktig resurs för Sverige. De plantor som växer idag är aktuella för att bli innovativa och klimatsmarta produkter och har potential att kunna ersätta fossil råvara i framtiden. Men med ökad friåkning ökar också riskerna för skador.

– Trenden att friåkningen fortsätter att öka märks tydligt, dels via nyförsäljningen av snöskotrar som numera domineras av så kallade Mountain- och Crossovermaskiner. Många efterlyser även möjligheten till mer avancerad friåkning i fjällvärlden med mycket snö och varierande terräng, berättar Mikael Johansson.

När en skoter kör utanför leden riskerar plantor och unga träd att bli överkörda och få toppskotten skadade. Det innebär att trädet måste börja om igen och ett års tillväxt har gått förlorat – med stora ekonomiska kostnader som följd för den drabbade markägaren. Överlever plantan kommer skadan ändå alltid finnas kvar och ge lägre kvalité på timret.

Är du en riktig skoterälskare?

– På www.skoteralskare.nu och på sociala medier ställer vi frågan ”Är du en riktig skoterälskare?” och alla har chansen att ta reda på svaret genom ett enkelt quiz. Alla som klarar kunskapstestet utlovas ett diplom och har dessutom chans att vinna en mössa som passar perfekt under hjälmen, förklarar Elin Swartling.

Elin Swartling Foto: Norra Skogsägarna

Mikael Johansson Foto: Jan Lindgren

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

Lynx BoonDocker ACE 900 turbo

En hemmabyggd fabriksskoter!

Att köpa sig exakt den skoter man önskar att äga är för många inte genomförbart då det kan vara en allt för stor investering samt att drömskotern ibland inte är lämplig för den typ av körning man huvudsakligen sysslar med.

Även om man verkligen vill äga en crossmaskin eller en grym lössnöracer hamnar man kanske på en hybrid då det är en fin kompromiss som passar för varierad typ av körning och fören. Har man behov av att frakta familj eller materiel så är en bredbandare helt klart ett bra val och då får man köra en sådan, inget konstigt med det. Har man det ytterst gott ställt kan man äga flera skotrar och då ha en extremare för nöje samt en mer praktisk maskin för nytta. Men även dessa priviligierade individer hamnar ibland i en svårlöst situation och det är när drömskotern inte går att köpa eftersom den helt enkelt inte tillverkas. Lösningen blir då att bygga en egen maskin som då ska vara exakt så bra som den måste för att uppfylla alla krav man ställer på en snöskoter. En specialbyggd maskin är därmed svaret för den med stora drömmar och en ännu större plånbok.

Skoterturer med vänner och släktingar.

Varje år brukar jag bli inbjuden på en skotertur i ett "hemligt" lössnöparadis en bit ovanför Vuollerim. Detta arrangeras av två av mina kusiner samt min farbror och vi brukar ta en tvådagarstur i ospårad skogsmark. Vi letar då upp avancerad samt tuff terräng för att se vem som kör fast först. Flera andra vänner och några kusinbarn brukar hänga på liksom ibland även min far så vi är ett ganska stor sällskap. Ofta är det frågan om vägval som inte alls är så smarta då det nästan inte går att köra dit vi far. Kusin Robert väljer alltid den sämsta och eländigaste vägen med sina renskötarskoter och det är inte så kul att följa efter med min övertunga 300-hästars monstermaskin i ett ingenmansland som enbart består av tät björkskog med maximalt 2-3 meters fri sikt. Hans bror Rickard är mer intresserad av brutal lössnökörning i lite högre fart så även om han också är lite väl förtjust i svårforcerad skog följer jag hellre hans spår. Han körde under den senaste turen en Lynx BoonDocker 800 som han verkligen använder fullt ut och verkar helnöjd med. Men när vi pratade under fikapausen säger han nästan på en gång: "jösses vad jag saknar turbomotorn, en sugmotor blir aldrig lika rolig att köra". Motorn han refererar till är den ACE 900 med MCX turbo som satt i hans Adventure. Den lät han bygga och körde sedan med i ett par säsonger i förvånansvärt högt tempo. Rickard ansåg då att Lynxen skulle vara den perfekta kompromissen mellan en motorstark lössnöare och en praktisk bredbandare, ett universalverktyg för Norrbottens alla förhållanden med andra ord. Jag körde en del med honom då han hade den skotern och på många sätt var den ytterst imponerande, ACE 900 med turbo är en fantastiskt fin motor och de ca 170 hästkrafterna gjorde den tunga skotern riktigt snabb. Rickard berättade att han fortfarande har kvar turbosatsen och skulle sätta den i en ny skoter vilket lät vettigt då han var så nöjd med sin gamla Adventure. "Men" säger han "nästa gång ska jag bygga en BoonDocker 900 turbo!" Nu visste vi bägge två att Lynx inte bygger en BoonDocker med den fina lilla 4T motorn så detta var ett projekt som låg långt i framtiden. Nu dröjde det lustigt nog inte så länge innan detta blev verklighet.

"Lynx, det bästa märket" (enligt TV-serien Pistvakt)

Att Rickard skulle köpa någon annan skoter än en Lynx ser jag som helt uteslutet. Inte för att han är någon form av märkesfanatiker utan för att ingen annan bygger skotrar som han vill äga. Han ser inte ner på mig och andra som inte insett att Lynx är bäst då han anser att alla får välja sin egen passion men nog tycker han synd om mig ibland, det märks. För "Lynx är ändå det bästa" som Jan-Erik Marklund i Pistvakt en gång sa. För några år sedan arbetade jag på ett

företag som heter McXpress i Altersbruk och där byggde vi turbosatser för samtliga 4-T snöskotrar som då fanns på marknaden. En dag kom, i största hemlighet, en äkta prototyp direkt från Lynxfabriken i Rovaniemi. Det var en BoonDocker 154" som i stället för de vanliga 2T motorerna hade en ACE 900 under huven och den skulle vi bygga turbo på och bygget skulle sedan ägas och testas av Lynx. Jag tog en längre provtur men denna specialskoter när vi var klara med turbosatsen och än i dag är det en av de roligaste skotrar jag kört. Tyvärr kom Boondockern inte ut det följande året som serieproducerad med ACE900 motorn men jag har givetvis berättat för Rickard om skotern, hur rolig den var och sa att han borde köpa en sådan när de till slut finns hos handlaren. Jag var nämligen säker på att Lynx vilket år som helst skulle börja bygga denna maskin då allt redan verkade vara klart för produktion men det blev tyvärr inte så. Nu i våras bestämde isg Rickard för att han inte orkade vänta längre och en ny ACE 900 inhandlades. Utgångsmaterialet blev en Xtrim 900 och den monterade Rickard genast ner för ombyggnad. Alla nödvändiga prylar för att förvandla hybridskotern till en 154" lössnöare köptes in och i princip allt var originaldelar vilket gör att den färdiga skotern verkligen ser ut som fabriksbyggd. Motorn plockades ur för sänkning av kompressionen samt anslutning av oljeslangarna till turboladdaren och styrdonet sändes direkt till MCX för omprogrammering så att skotern skulle fungera med turbo tillsammans med de större injektorerna. Nu var det bara ett litet problem kvar, turbosatsen som kom från den bredbandade Adventuren passade inte alls i detta chassi.

Stor skillnad

Att turbosatsen från Rickards gamla skoter inte går att montera i denna totalt annorlunda skoter förvånar inte någon, allra minst byggherren själv. Lösningen på detta problem var dock inte så svår för min kusin då han helt enkelt körde skotern hem till mig och sa: "Du har en TIG-svets, fixa bara så att allt passar så hämtar jag den sedan". En ganska omfattande arbetsuppgift då exakt allt ska modifieras. Grenröret måste vinklas om för att gå fritt från styrstången och turbons utlopp är helt fel. Intercoolern samt laddarens utlopp passar ytterst illa och till råga på allt ska radiatorn behållas. Personligen gillar jag inte radiatorer i snöskotrar som ska brukas i lössnö då de mest är i vägen och gör ytterst lite nytta i pudret men nu skulle den vara

Större delen av turbosatsen upplagd på rullbordet, nu ska bara allt byggas om för att passa.

Laddluftskylaren som är avsedd för BRP XU chassi passar ytterst dåligt i denna smala lössnömaskin, är jag förvånad?

Även turboladdaren behöver modifieras och med bandsågens hjälp tar det under en minut att kapa av den "felvinklade" utgången.

För att montera isär radiatorpaketet måste man borra bort två pop-nitar, konstigt sätt att bygga men normalt ska man kanske aldrig ta isär detta paket?

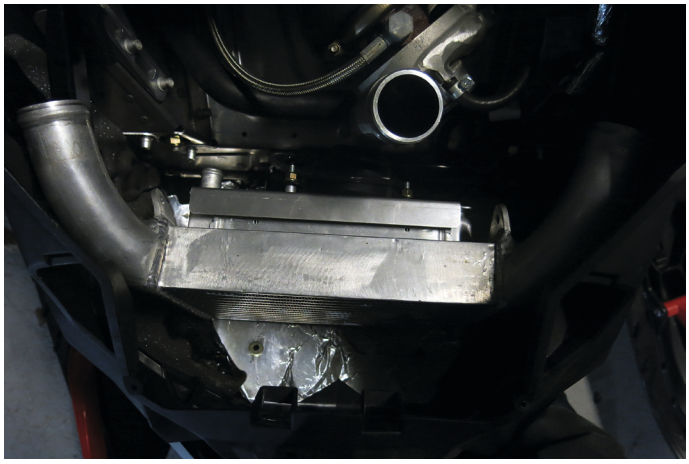
Laddluftkylaren passar som sagt inte så nu kapas den ned i beståndsdelar för att sedan svetsas ihop på rätt sätt, en bra bandsåg är guld värd!

kvar då skotern även skulle användas på vårisarna. Sedan är avgasröret samt ljuddämparen helt fel till detta chassi och hur i hela friden skulle jag lösa luftintaget till turbon? Detta var ett riktigt stort projekt och min enda fråga var. -Har jag verkligen tagit på mig detta jobb? Svaret är tydligen "ja" då skotern var parkerad hos mig så nu gällde det att hugga i. Till att börja med var jag tvungen att ta en tur till MCX och köpa lite delar då det krävs en hel del nu när jag i princip skulle bygga en ny turbosats. Det behövs otroligt många rörböjar, slangar och fästelement när man bygger turbo och min gamla arbetsgivare har allt som man kan tänka sig. Ofta är det rena specialprylar som endast går att köpa hos MCX då företaget utvecklat en mängd unika komponenter under de över 30 år de verkat som turbosatstillverkare. Väl hemma igen började jag sedan med att kapa ner laddluftkylaren i mindre stycken för att den skulle rymmas i noskonen. Grenröret samt turbon blev också utsatt för våldsam uppstyckning då de inte alls kunde monteras utan att modifieras. Sedan skulle radiatorn passas in bakom laddluftskylaren och jag måste hela tiden se till att rördragningen mellan alla komponenter blir som önskat. När man bygger turbosats innebär det att man gör allt samtidigt då ingen komponent kan placeras i sitt slutgiltiga läge utan att man tar hänsyn till de andra delarna. I praktiken betyder det att man testmonterar, svetsar, kapar isär och gör om allt om och om igen. Tiden springer verkligen iväg när man jobbar med detta och som alltid är det en blandning av skaparglädje samt frustration som bäst beskriver hur det är att bygga specialdelar till ett fordon. Efter ett antal dagar var bygget klart och min kusin och jag kunde teststarta skotern vilket var helt odramatiskt, allt fungerade direkt. Sedan var det äntligen dags för något riktigt roligt, den första provturen.

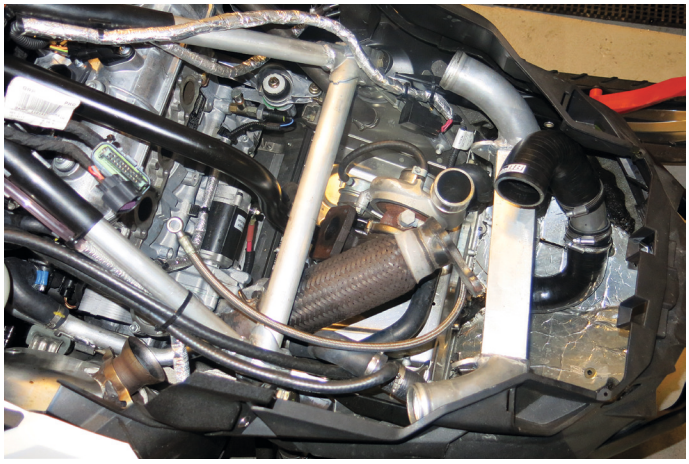
Lössnön, var är du?

Tyvärr var denna försäsong inte den bästa och min kusins Boondocker hade verkligen behövt mer snö för att komma till sin rätt. Det var svårt att hitta fäste och när man fick fast mattan i underlaget ställde den sig givetvis rätt upp för att sedan landa i den nästan snöfria backen med en smäll. En motor som ger över 180 hk är svår att utnyttja i detta före och det är inte alltid föraren sitter kvar på maskinen efter en svårkontrollerad lufttur vilket min kusin fick erfara. Motorn fungerade dock helt perfekt med kanonfin bränslebestyckning och laddtrycket kunde vi avläsa till just över 1 bar vilket innebär ca 180-190hk. Skotern kändes smidig och ytterst lätthanterlig när man inte gav fullt utan att tänka sig för men variatorsystemet var det som kanske drog ner betyget något. ACE 900 har en lite märklig primärvariator som är konstruerad med fokus på bränsleekonomi samt komfort. Vi hade nytillverkade tyngre vikter så växlingsvarvet var hyffsat bra i början men tyvärr fallande i fart, eftersom viktprofilen är helt fel för en turbomatad motor i en lössnöskoter. Sedan hade även sekundärvariatorn svårt att hänga med när den var tvungen att jobba med dubbel motoreffekt och en brutal lössnömatta. För att denna skoter ska få ett drivsystem som motorstyrkan förtjänar bör man byta ut ena eller kanske till och med bägge variatorerna till komponenter avsedda för prestandakörning. Det fungerar naturligtvis att köra med originalprylarna och funktionen är inte katastrofalt dålig med dessa men jag gissar att det verkligen är värt pengarna att byta ut dem mot häftigare saker. Min kusin har redan bestämt sig för att beställa en TEAM sekundär och leta upp en annan typ av primär som kan utföra jobbet. Sedan är det bara en sak kvar som jag har funderingar över och det är luftintaget för turbon. Nu valde jag en lösning där snöfiltret ligger under gallret framför lyset och därmed är turboinstallationen inte möjlig att upptäcka när man ser skotern. Tyvärr tvivlar jag på att detta kommer att fungera i riktigt djup och kall pudersnö eftersom filtret då sätter igen. Ett så kallat snorkel-kit är då lösningen och jag har redan förberett så att det går att montera. Då kommer filtret att sticka ut mitt på huven vilket inte är så snyggt men otroligt effektivt. Så med nya variatorer och ett luftfilter mitt på huven är denna skoter komplett och då är frågan om jag har en chans mot denna med mitt gamla turbosänke?

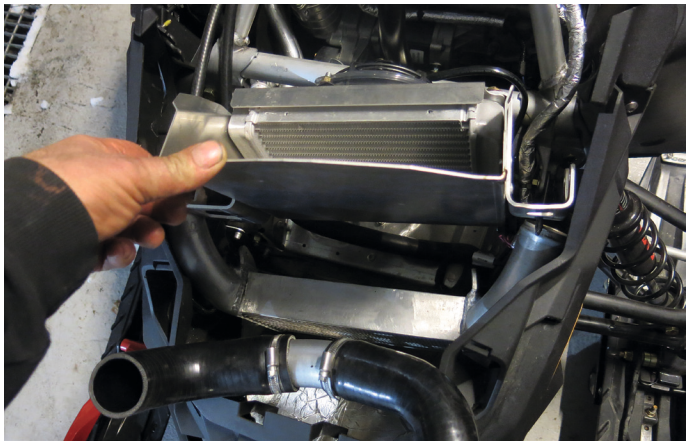
Och om det visar sig att jag fortfarande hänger med kommer då Rickard att vrida upp laddtrycket till 1,2 bar? Jag kan nog få pisk när effekten i denna lätta maskin passerar 200 hk! Då blir den troligtvis en av de starkaste Lynxarna någonsin!



Radiatorn placeras bakom kylaren där den nästan ser ut att rymmas, tänk så enkelt om vi bara eliminerade detta touring-tillbehör.



Turbosatsen är inte alls avsedd för detta chassi och föga förvånande passar den inte alls!



Till råga på allt skulle radiatorn behållas, jag har alltid ogillat radiatorer på lössnöskotrar och inte blev jag mer positiv nu.

Lynx BoonDocker ACE 900, skotern som inte Lynx bygger men som finns ändå.

2019 Yamaha
Transporter 600
Mångsidig, pålitlig och lätt -
men ändå med obeveklig kraft
YAMALUBE® svedea
www.yamaha-motor.se
YAMAHA
Revs Your Heart

En ny svensk uppfinning
SÄKRA KÅPAN
från att falla igen
NYHET!
Nu även för
Jaxalsläpvagnar
SpringSecure© är en säkerhetsspärr som fästs på släp-
vagnskåpan och är den extra arm som hindrar kåpan att
falla igen om vagnens egna dämpare ger vika. Hitta åter-
försäljare eller köp spärren på springsecure.com
Få SpringSecure© monterad
direkt vid leverans vid köp
av kåpvagn hos:
3S SÄKER STARK STABIL
www.alutrailers.se
BORO NORDIC
JAXAL® AB
SPRING SECURE®
SÄKERHETSSPÄRREN FÖR DIN KÅPSLÄPVAGN
Hitta mer information på springsecure.com

Extra kylare till skotern

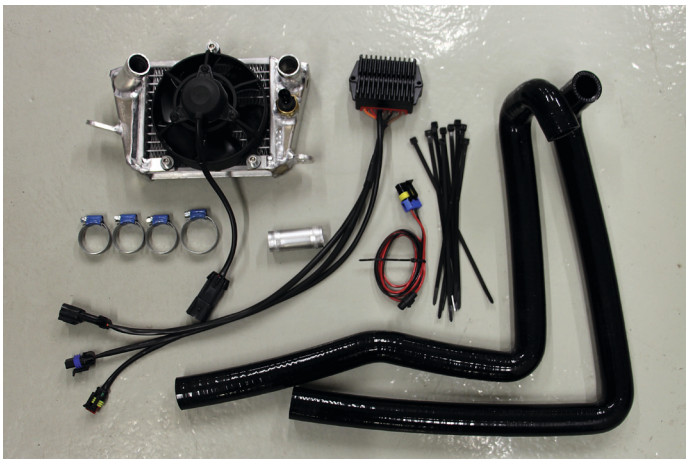
Välbehövligt när det är varmt och isigt.

Av: AFFE

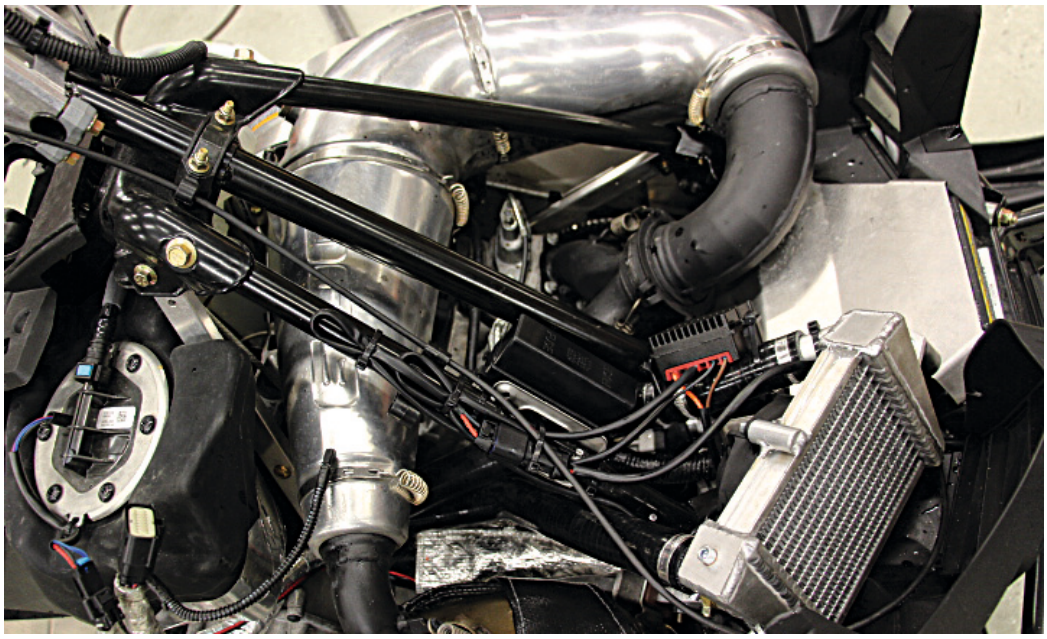
Vätskekylda snöskotrar är helt dominerande sedan en mängd år och det enda problemet med denna lösning är att motorn ibland kan gå varm. Huvuddelen av kylningen sker genom att den varma kylarvätskan passerar en serie värmeväxlare monterade i tunneln och under fotstegen. Det är snö och is som i sin tur kyler ner värmeväxlarna och det är ytterst effektivt så länge som det yr iskristaller runt maskinen. Det finns dock fören där kylningen inte räcker till eftersom värmeväxlarna helt enkelt inte får kontakt med fruset vatten och då går skotern varm. Isrivare brukar då lösa problemet och det fungerar riktigt bra så länge man kan hålla en hyfsad hastighet men i låg fart fungerar inte heller det, då behöver man en fläktkyld radiator för att maskinen inte ska koka. Många skotrar har en sådan redan från fabrik och kombinerat med de is/snökylda värmeväxlarna har man då en snöskoter där kylningen fungerar under alla snöförhållanden. Men det finns en hel del maskiner som saknar radiator och om man brukar dessa i låg hastighet på hårda spår kan man få problem, men det löser eftermarknaden med ett kylarkit.

MCX kylarkit

I år kom Yamaha och Arctic Cat ut med MP 600 XE Transporter/Cat 6000 Norseman som är den senaste skotern som de två numera samarbetande tillverkarna bygger. Den har inte radiator från fabrik vilket vållade en del kunder problem med varmgång. MC Xpress och Arctic Cats svenske tekniker Janne Flemström har därför utvecklat ett kit bestående av en radiator med elektroniskt styrd fläkt samt alla slangar, monteringsdetaljer samt monteringsanvisning. Fläkten styrs av en termostat och startar med begränsat varvtal när temeperaturern passerat 50 grader och ökar steglöst till 100% varvtal vid 60 grader. Skotern kan därmed stå på tomgångsvarvtal även på sommaren hur länge som helst och temperaturvarningslampan som tänds vid 75 grader behöver man inte längre oroa sig för. Det kan tyckas tidigt att starta fläkten redan efter 50 grader men då motorns kylartermostat öppnar redan vid 38 grader är det nog helt korrekt. Komponenterna är av högsta kvalité och fläkt samt fläktstyrning är tillverkade i Europa och helt anpassade för sin uppgift. Kylaren samt fästelement tillverkas av MCX själva och alla slangar är specialbeställda för att passa perfekt. Då MCX har +30 års erfarenhet då det gäller eftermarknadsprodukter, mest kända är de för sina turbokit, är det inte förvånade att allt har ett fabriksutseende och det är som alltid en väl utprovad produkt de säljer. Priset för ett komplett kylarkit är 5890:- och då får man som sagt med allt som behövs. Företaget håller just nu att utveckla kit till andra maskiner på marknaden och Yamahas Sidwinder/AC 9000 är nästa på tur. Givetvis blir det frågan om helt andra delar samt kalibrering, bland annat kommer fläkten att starta betydligt senare då 4-T motorerna har betydligt varmare kylsystem och en motortermostat som öppnar mycket senare. Vi får återkomma senare när den kylarsatsen är klar för försäljning.



Här ser man samtliga komponenter som ingår i MCX kylarkit. En utförlig anvisning medföljer vilket gör monteringen ytterst enkel.



SM
SNÖSKOTER

30 - mars 2019

SM + SC FINAL

Härjedalens AK

Byvallen

HÄRJEDALENS AUTOMOBILKLUBB
HAK
BIL SKOTER MC

SVEMO
SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Vardagsmaskinen

Det finns snöskotrar som känns helt självklara och någonting som borde finnas på var familjs gård oavsett vad man har för önskemål och preferenser. Yamahas Transporter 600 är en sån maskin.

AV: Björne

Sitter du och funderar över vad för maskin som just du och din familj behöver? Du kanske bor där snön finns eller har en stuga där ni tillbringar mycket eller lite tid över vinterhalvåret? Du vill ha en maskin som du och din livspartner kan använda för kortare turer i ett avslappnat tempo ena dagen.

Du byter keps och är ansvarig för att det ska dras en spårsladd eller mindre ledsladd andra dagen. Tredje så ska ungarna ut och leka lite i snön, samtidigt som du själv vill kolla in skogsskiftet till helgen.Jag vill påstå att en Yamaha Transporter 600 är en sån där trevlig okomplicerad schyst maskin som bjuder på ett brett användningsområde utan att göra avkall på något speciellt.

En arbetshybrid

Jag skulle vilja säga att en Transporter är en hybridmaskin som är lite vriden åt mer praktiskt arbete och nyttoanvändande samtidigt som den är pigg, rolig och faktiskt lite sportig. Stötdämperiet håller i bra för lite busigare tag samtidigt som den är medgörlig och mjuk nog för att vara komfortabel.

Det går att skjutsa på den även om den i originalutförande inte är direkt luxuös för passageraren som får hålla i sig i chauffören istället för i skotern. Jag är ganska säker på att originaltillbehör i form av ryggstöd och handtag finns att få tag på hos handlaren. Det finns liknande maskiner i Arctic Cats sortiment och jag har kört den när den kom för något år sedan. Yamahas variant har fått deras specifikation och jag gillar både variatorer och val av matta.

Den har fått 57 millimeterskammar vilket vi verkligen uppskattar då just denna lilla detalj ger den här maskinen precis så mycket driv i snön som den behöver och klarar av. Motorn är ju "bara" på 600 kubik, men ger den här maskinen oanade fartresurer då du har en bit över 120 kusar under huven. Man kan vid en snabb anblick tro att det här är en bredbandare med det är det inte. Den har ett sedvanligt drivband som är 38 centimeter brett och 154 tum långt.

Köregenskaper

Den ledade boggin ger Transportern lite mjukare och smidigare egenskaper på leden samtidigt som den blir märkbart bättre att backa med i löst läge. Knäpper man sedan fast den i sitt stela läge så får den lite bättre lössnöegenskaper som vilken lössnömaskin som helst. Den höga rutan och den extremt stora lastytan bak gör sitt för att understryka att det här inte är en lekmaskin som man bara flamsar runt med. En Transporter ska man alltså se som just en transporterare, som klarar av denna uppgift både på och utanför leden. Den har en ställbar spårvidd mellan skidorna och du kan välja allt mellan 90 till 105 centimeter. Maskinen får förvånansvärt annorlunda köregenskaper i båda dessa ändlägen. Smal spårvidd för körning i lössnön och den breda för stabilare körning på leden. I praktiken blir det så att du helt enkelt väljer ett läge och vänjer dig vid det. Personligen tycker jag att det är för drygt att skifta spårvidden för ett specifikt användande just för ett speciellt tillfälle. Vet du att du kommer att köra mycket utanför leden så väljer du helt enkelt det smalaste läget och tvärtom. Sen vänjer man sig och tar det onda med det goda.

Högsta betyg

Visst den är lite bullrig, spartansk och avskalad, men det är ju precis så den ska vara. Det här kommer att bli en klassiker precis på samma sätt som den ursprungliga Transportern från åttiotalet blev. Det här är en seglivad snöskoter som ska vara lite enklare, arbetsvillig, sportig och trevlig. Det här är en personlig favorit för mig och jag gillar den stenhårt. Ett stort plus för den schysta förarmiljön som tillåter dig att sitta ner, men också stå upp. En överskådlig instrumentpanel, bra reglage, skön broms med mycket känsla och en bränsletank som är omåttligt stor. Yamahas Transporter 600 får högsta betyg av mig.

Bra med ett 12-voltsuttag för exempelvis GPS:en.

Lastutrymme finns det gott om. Kolla i originalsortimentet efter en schyst låda eller väska som passar här.

Motor:	2 cyl 2-t vattenkyld
Borr / Slag:	73.8 mm x 70.0 mm
Kubik:	599 cc
Elstart:	Standard
Backväxel:	Standard
Hand / Tumvärmare:	Standard
12-voltsuttag:	Standard
Bränslesystem:	Insprutning
Tankvolym:	52 liter
Matta:	381 x 3912 X 57 mm
importör:	Yamaha
pris:	128,900 kronor
Färg:	Blå

Reglagen är upprensade och du sköter det mesta med vänstertummen.

Flip-upboggin kan låsas eller köras i det flippande läget. Den blir mjukare och underlättar backning i flipläget.

Här hittar vi en överskådlig och lättförstådd instrumentering som skvallrar om allt man vill veta.

Visst duger den här lättviktaren till lättare arbete då den verkar trivas med uppgiften. Jag tillbringade en hel dag med den här maskinen och det blev minst tio mil med både dragning och lek.

Framvagnen är ställbar och du kan välja mellan 90-105 centimeters bredd.

Fotstegen har ett skapligt men kanske lite väl snålt genomsläpp för snön. Det finns risk för att det kan bildas is här vid aktiv körning i snön.

VÄNDHJULS KIT

MADE IN SWEDEN BY BILLET X

BOLT ON RIDE HARD

STYRHÖJARE , HJUL
LASTRACK , HANDGUARDS
BILLET WEAR.

PRISER FRAN

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

Winter X Games

X Games kördes mellan 24-27 januari i Buttermilk Mountain i Aspen Snowmass, Colorado. Det här var 18 gången eventet arrangerades på samma plats. Man skrev nyligen kontrakt på ytterligare fem år till 2024, Winter X Games är nu säkrat att köras i Aspen ett tag till. På skoter valde man i år att bara ha med Freestyle och på snowbike kördes Snowbikecross och Best Trick.

Av: Mattias Klockar

Daniel Bodin och Rasmus Johansson var självklart inbjudna till USA efter förra årets finalplatser i freestyle, där de blev fyra och femma efter att båda kraschat bort sig. För Bodin kunde årets uppladdning varit behagligare, han bröt tummen i slutet av året och kunde därför inte träna på skotern mer än en vecka. Doktorn sade att det skulle ta två till två och en halv månad att bli bra i tummen igen, men Bodin körde sin egen specialbehandling. Därför har det blivit en hel del tid på gymmet för Bodin istället för på skotern. Rasmus däremot har kunnat träna på och nött trick i rampen i Kiruna. Flög över till USA i mitten på januari för att förbereda sig och skotern hemma hos Justin Hoyer som också gjorde sig klar för X Games. Efter att Rasmus fått skotern redo så blev det några träningspass i rampen utan snö hemma hos Hoyer. Sjukt kul att Hoyer fått tillbaka suget att köra igen sen nått år, nötte trick som aldrig förr.

Olycklig krasch

Under ett av träningspassen gick det fel på en indy backflip där Rasmus kom kort och framdelen på skotern blev skrot. Rasmus klarade sig utan skador, men det blev en hel del reparationer och prylar som behövdes bytas på skotern innan avfärd till Aspen. Efter det kom det transport på 20 timmar med trailer och skotrar från Hoyers ställe i Wisconsin. Bodin tog till vara de sista dagarna hemma i Malung på bästa sätt innan överflygningen till USA. Med sju dagar kvar till X Games satt Bodin på skotern igen efter handskadan. Nötte trick i foampiten hemma på gården för att få till känslan på skotern igen och kollade om handen skulle hålla. Eftersom det blir mörkt snabbt i Sverige så var det bara att plocka ut bygglamporna och fortsätta hoppa hela kvällen. Det är så en X Games vinnare jobbar, gör allt för att förbereda sig trots skadan som kom minst sagt olägligt. Bodins hoppning såg mycket bra ut, så vi får hoppas att handen håller.

Snowbike

Tidigare fick man också en hint om att Bodin hade mera planer i USA än att bara ställa upp i Freestyle. På Instagram dök det upp en bild där Brutalteknik satt ihop en specialbyggd snowbike med kort matta, den började Bodin hoppa in dagen efter comebacken på skotern. Klart det är en ny upplevelse att köra en ny skapelse trots att han kört FMX många år. Men Bodin levererade stora backflippar redan första dagen på snowbiken. Tråkigt nog fick han veta att det inte fanns någon mera plats i startfältet än de sex inbjudna till Best Trick, men på nästa X Games ska Bodin finnas med. Resan för Rasmus och gänget började tuffade på bra till att börja med. Sen började det blåsa så sjukt mycket att deras bil och trailer gjorde en 180 snurr på vägen, med en del plåtskador som följd. Dock kunde de fortsätta färden efter händelsen med lite skavanker på trailer och bil. Bodin teamade sen upp med Rasmus och Hoyer i Steamboat Springs, Colorado för justering och hoppträning ett par dagar. Sen styrde de skutan vidare mot Aspen och X Games.

Freestyle

Några dagar innan X Games startade meddelade Levi LaVallee att han inte skulle tävla i Aspen, utan kom dit för att supporta de andra atleterna. Ett tråkigt besked, men har man tävlat så många år som LaVallee gjort så är det förståligt. En grym åkare som tillfört så mycket till skotersporten. Genom åren har LaVallee skrapat ihop tretton X Games medaljer, varav sju guldmedaljer. Colten Moore kom inte heller till start och verkar fortfarande ha problem med sin rygg-

Välförtjänt freestyleguld till Daniel Bodin som var grymt nöjd med vad han åstadkommit. Foto: Peter Morning / Red Bull Content Pool.

Daniel Bodin tände till rejält i sitt andra freestyleåk, här med en striperflip. Foto: Matt Morning / ESPN Images.

Finalen kördes över fjorton varv på banan som både låg i sol och skugga, så det var riktigt skiftande ljusförhållanden. Foto: Pete Demos / ESPN Images.

Rasmus Johansson startade sitt andra freestyle åk bra, tills handen gled av styret i en flipkombination. Kraschen såg riktigt otäck ut, turligt nog klarade han sig från att få skotern på sig i landningen. Foto: Phil Ellsworth / ESPN Images.

Några dagar innan X Games startade meddelade Levi LaVallee att han inte skulle tävla i Aspen, utan kom dit för att supporta de andra atleterna. Foto: Peter Morning / Red Bull Content Pool.

Stor tsunamiflip av Daniel Bodin.
Foto: Christian Pondella / Red Bull Content Pool.

skada han åtdrog sig, vid hans dubbla backflipförsök på X Games för två år sedan. Finalen i Freestyle stod mellan fyra amerikanare, två kanadensare och två svenskar. Nästan identiskt startfält som förra året förutom Josh Penner som nu tog Levi LaVallee's plats. En minut och femton sekunder hade man på sig, två åk var. Banan hade två ramper och en enda stor snöhög i mitten med två utformade landningar. Inför finalen kändes det som det var förra årets guldmedaljör Brett Turcotte och Daniel Bodin det skulle stå mellan. Bodin berättade att han hade bra koll på vad Turcotte hade på gång genom Facebook och Instagram, där Turcotte var flitig att lägga upp vad han tränade på.

Ännu en krasch

Först ut i finalen var Josh Penner, fick sin inbjudan endast två veckor innan tävling och hade väldigt lite tid att förbereda sig. Det märktes nästan för Josh såg lite sketchy ut i båda sina åk. Slutade åtta och sist i finalen och nådde inte upp till de andra åkarnas poäng. Willie Elam tog sjundeplatsen, medan Heath Frisby fick nöja sig med sjätteplats då han inte kom upp i den nivån vi är vana att se honom. Rasmus Johansson som var yngst i startfältet, körde in som fyra förra året. Hade ett bra första åk med bl.a. indy flip, tsunami flip, heelklicker flip och en no hander flip och fick 85,00 poäng. Andra åket började bra tills handen gled av styret i en flipkombination. Kraschen såg riktigt otäck ut, turligt nog klarade han sig från att få skotern på sig i landningen. Tog sig upp på benen rätt snabbt men såg ut att ha ont efter kraschen, senare fick vi reda på att han brutit några revben. Riktigt synd då det såg ut som Rasmus hade nått stort på gång, nu fick han nöja sig med en femteplats i finalen.

Bronsmedalj för Hoyer

Joe Parsons kom ut i finalen och gjorde en body varial då man snurrar kroppen 360 grader på skotern. Fick dock inte tag på styret men kunde hålla sig kvar på skotern. Fortsatte sen med hans egna trick gator wrestler flip. Och avslutade åket med att göra en backflip och sen vända sig åt andra hållet i luften så han landade baklänges på skotern vid landning. Dock fick inte Joe stopp på skotern som kraschade i reklamskyltarna. Åket kändes lite rackligt men fick ändå 86,33 poäng. I andra åket landade Joe Parsons kort på sitt första trick, efter det kändes det som han inte ville köra klart andra åket. Förbättrade sig inte och slutade fyra. Justin Hoyer kom till X Games med inga sponsorer alls, tog en bronsmedalj förra året. Fick till ett bra första åk med 86,00 poäng med flera snygga backflipkombinationer. Förbättrade sig något i sitt andra åk och tog ännu en bronsmedalj med 87,33 poäng. Daniel Bodin tog senast en guldmedalj i Freestyle 2011. Såg riktigt het ut i sitt första åk, med bl.a. en stor tsunami flip, cordova flip, indy flip, striper flip och en one handed seatgrab indy flip. Fick 88,33 poäng för sitt första åk.

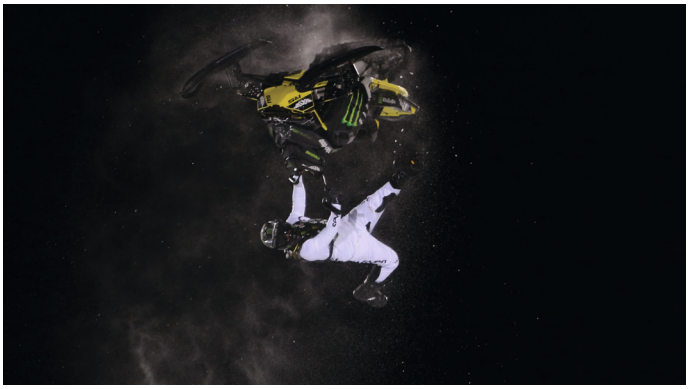
Guld till Bodin

Sist ut i första åket var Brett Turcotte som vann guldet förra året. Tränade riktigt hårt för att förbereda sig inför X Games i Aspen. Hade bl.a. en cali roll där man snurrar kroppen 360 grader på skotern, tsunami flip, one handed seatgrab flip i sitt åk. Tog ledningen i första åket med 90,66 poäng före Bodin. Då kändes det som om Daniel Bodin tände till rejält i sitt andra åk, när han såg att Brett Turcotte tog över ledningen. Bodin var inte på plats i Aspen för att komma tvåa. Kändes riktigt het och klämde till med stor tsunami flip, cordova flip, stor indy tsunami flip, shaolin flip och en one hander seatgrab indy flip i sitt andra åk. Tog tillbaka ledningen med 91,66 poäng. Turcotte försökte svara i sitt andra åk men förbättrade sig inte och fick nöja sig med silvermedalj. Välförtjänt guld till Daniel Bodin som var grymt nöjd med vad han åstadkommit och det ska han vara. Vem hade trott på guldmedalj när man fick höra att tummen var av så nära inpå X Games och den minimala träningen på skoter Bodin haft. Ska det bli mer konkurrans igen, så skulle Colten Moore behöva komma tillbaka. Han har alltid pushat sporten framåt och fått de andra åkarna att höja sig ännu ett snäpp för att slå honom. Så vi får hoppas att vi får se Colten tillbaka på skotern framöver.

Snowbikecross

Tjugo åkare var inbjudna, fem seedningsheat kördes med fyra åkare i varje. Efter det två kvalheat med tio åkare i varje för att plocka ut de tolv bästa åkarna till finalen. De åkare som stack ut från kvalet som kördes över åtta varv var Cody Matechuck som hade bästa tid runt banan och Brock Hoyer som båda vann sina kvalheat. Matechuck tog guldet förra året då han ledde finalen från start till mål, nu var han fortsatt storfavorit till segern. Man hade byggt en stor och utslagsgivande barna bara för snowbike som både låg i sol och skugga, så det var skiftande ljusförhål-

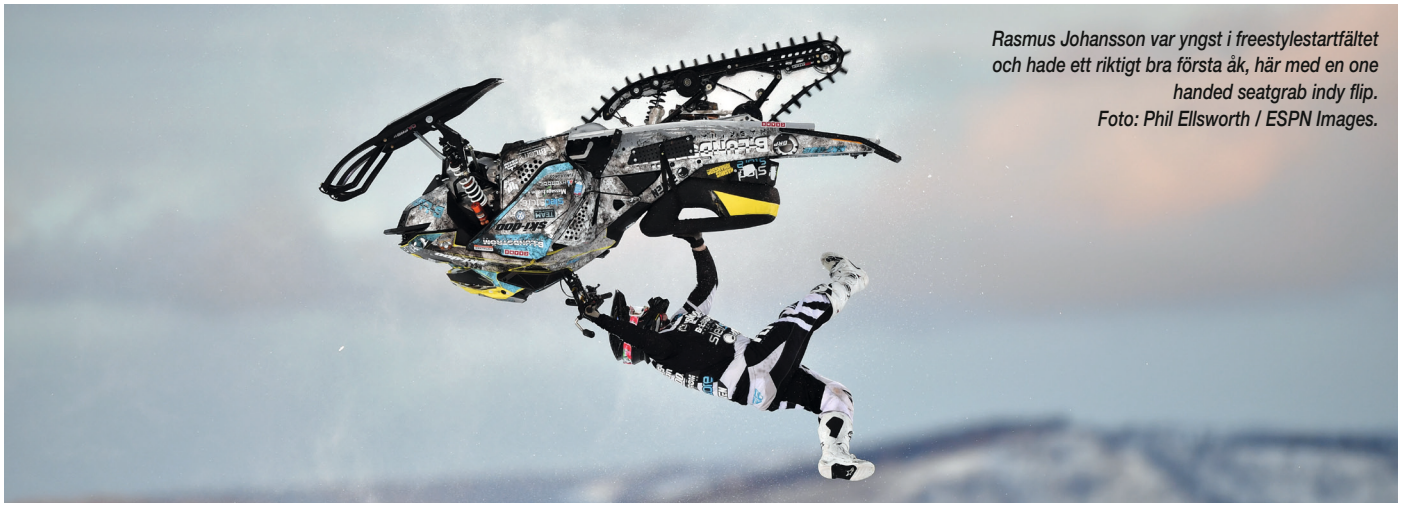
Brett Turcotte vann freestyle guldet förra året, den här gången blev han slagen av Daniel Bodin. Foto: Phil Ellsworth / ESPN Images.



Joe Parsons med sitt egna trick gator wrestler flip.
Foto: Pete Demos / ESPN Images.

Jesse Kirchmeyer lägger ner hojen kontrollerat och snyggt.
Foto: Eddie Perlas / ESPN Images.

Med tre varv kvar kunde inte Jesse Kirchmeyer hålla emot längre, då stormade Cody Matechuck förbi på utsidan i en sväng och tog hem guldet. Foto: Pete Demos / ESPN Images.



Rasmus Johansson var yngst i freestylestartfältet och hade ett riktigt bra första åk, här med en one handed seatgrab indy flip. Foto: Phil Ellsworth / ESPN Images.

Brett Turcotte hade bland annat med en cali roll i sitt freestyle åk. Foto: Matt Morning / ESPN Images.

Justin Hoyer tog välförtjänt en bronsmedalj efter snygga flipkombinationer. Foto: Phil Ellsworth / ESPN Images.

Rob Adelberg vann Best Trick guldet med en california roll body varial, ett likadant trick som han vann X Games med förra året. Foto: Pete Demos / ESPN Images.

En nöjd Rob Adelberg, som nu tagit två guld i Best Trick. Foto: Matt Morning / ESPN Images.

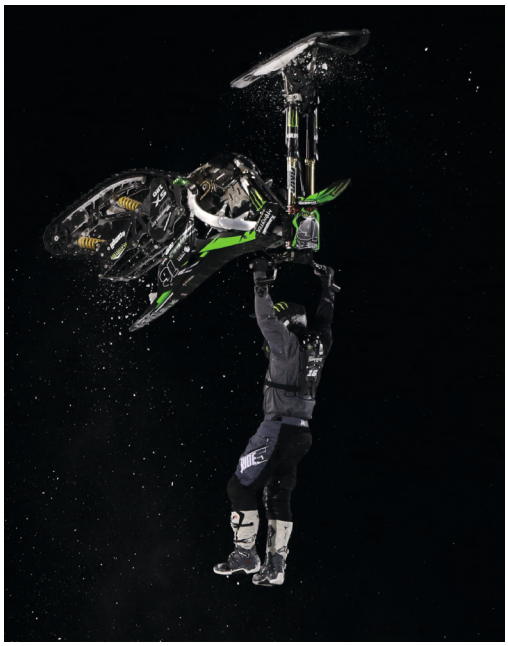
Cody Matechuck var storfavorit, kom ut som femma i finalen. Jobbade sen sig upp till förstaplatsen och tog ännu ett guld i Snowbikecross. Foto: Pete Demos / ESPN Images.

landen runt banan. Finalen kördes över fjorton varv och startade med en skarp vänstersväng. Jesse Kirchmeyer tog ledningen med Hoyer på en andraplats och Darrin Mees på tredje, favoriten Matechuck kom ut som femma och började snabbt plocka placeringar. Hoyer körde omkull i en isig sväng med nio varv kvar, var snabbt uppe men då var Matechuck snabbt förbi till en andraplats. Med tre varv kvar kunde inte Kirchmeyer hålla emot längre efter några små misstag, då stormade Matechuck snabbt förbi på utsidan i en sväng. Drog snabbt iväg och tog sitt andra Snowbikecross guld med fyra och en halv sekund ner till silvermedaljören Kirchmeyer. Hoyer körde in som bronsmedaljör strax bakom Kirchmeyer.

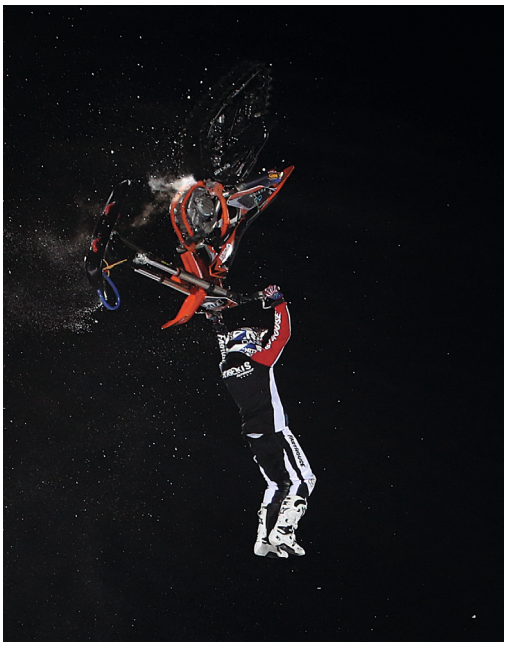
Best Trick

De inbjudna åkarna var Kyle Demelo, Robert Haslam, Morgan Kaliszuk, Ethan Roberts och Brett Turcotte och Rob Adelberg som vann med en california roll body varial förra året. För två år sedan körde man uppvisning med snowbike i ramp, nu har man börjat få till materialet. Utvecklingen med att korta mattan på snowbiken så den inte sticker ut så långt bakåt, så den kan köras smidigare i ramp går framåt hela tiden. Så vi kommer få se galna trick varefter snowbiken blir bättre för freestyle, den första modellen man använde i ramp var ju gjorda att köra i lössnö med. Åkarna hade två åk på sig, bästa tricket räknades. Galnaste tricket för kvällen var helt klart Kyle Demelo's försök att sätta frontflip, Gick inget vidare och hojen gick sönder. Kyle hade aldrig satt tricket på snö tidigare, men det är en tidsfråga innan någon kommer lyckas. Kom ut och gjorde ett andra försök på Brett Turcotte's snowbike han aldrig kört på tidigare. Fick då till ett helt klart bättre försök än det första, fattades lite av rotationen för att Kyle skulle klara av att landa. Ethan Roberts satte en snygg ruler flip och tog bronset. Brett Turcotte som lånade ut sin snowbike efter första åket klämde till med en tsunami flip och tog silver. Rob Adelberg vann guldet med en california roll body varial, ett likadant trick han vann X Games med förra året. När man sett finalen så är det bara att konstatera, hade Bodin fått vara med hade han helt klart haft medaljchans på snowbike också.

Medaljörerna i Snowbikecross, från vänster. Jesse Kirchmeyer silver, Cody Matechuck guld och Brock Hoyer brons. Foto: Eric Lars Bakke / ESPN Images.



Brett Turcotte klämde till med en tsunami flip och tog silver i Best Trick. Foto: Pete Demos / ESPN Images.



Ethan Roberts satte en snygg ruler flip och tog bronset. Foto: Matt Morning / ESPN Images.

Foto: Phil Ellsworth / ESPN Images.

VUOGGA TJÅLME
Mountain Base Camp
STUGOR RESTAURANG SKOTERUTHYRNING
www.vuoggatjolme.se 0961-10715 info@vuoggatjolme.se

FXR SHOPPEN.SE
FXR DRI-LINK.
JACKA, BYXA OCH MONO I ETT.
KÖP DIN UTRUSTNING PÅ: FXR SHOPPEN.SE

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

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

följ oss på:
YAMAHA STORE MORA
Din Personliga Yamahahandlare
VERKSTAD
DELAR
TILLBEHÖR
YAMAHA
Revs Your Heart
Välkommen till oss på Yamahastore i Mora
Vi har Fritidsprodukter för hela familjen!
®Atv ®Båtmotorer ®Mc ®Enduro Mx ® Släpvagnar
YAMAHA STORE MORA
öppet: mån-fre 08-17 0250-61 93 90 yamahastoremora.se

Arctic Cat Cup 2019

Då var den 47:e upplagan av Europas största snöskotercrosstävling Arctic Cat Cup avgjord. Platsen var som vanligt Gräfsåsens skoterstadion strax utanför Östersund. Lite plusgrader hade man veckan innan tävlingen, men som vanligt fick man till en utslagsgivande bana.

Text: Mattias Klockar
Foto: Roger Strandberg

Arctic Cat Cup är säsongens första stora tävling för alla de skandinaviska förarna. Så det var nu man fick se vem som fått till maskinen och skött försäsongsträningen bäst. För första gången fanns också knatteklasserna Pro Stock 120cc och Pro Stock 200cc med i själva tävlingen. De båda klasserna kördes på söndagen och var för de barn som kört race förut och hade lite mera vana. En ny regel inför den här säsongen var att mekaniker och pallbockar inte fick vara med på startplatsen. All varmkörning och justeringar fick göras i lineupen då man ville få till en snabbare tid mellan att förarna släpptes in till startlinjen tills starten gick.

Trevliga nyheter

Positiva nyheter dagarna innan tävling var att den femfaldige världsmästaren i skotercross, Adam Renheim flög hem till Sverige för att delta i Arctic Cat Cup. Adam som vanligtvis tävlar som proffs i den amerikanska skotercross-serien för Warnert Racing, och tog nyligen sin första seger i Pro-klassen. Den trefaldige Women´s World Cup-mästarinnan Elina Öhman kom också till start. Elina avslutade sin professionella satsning i USA förra säsongen och fokuserar nu på andra saker. Men hon kommer ändå dyka upp på tävlingsbanorna i vinter, nu blev det ett infall när suget blev för stort för att köra Arctic Cat Cup. Det blev en innehållsrik helg, först kom stormen Jan och ställde till oreda på området. Resten av helgen bjöd på varierande väder som mulet, snö, blåst och lite sol, cirka 2 500 personer dök upp under helgen för att kolla på underhållande skotercross och hårda bataljer.

Favoritvinster

Efter två dagars tävlande stod Adam Renheim som vinnare i Open, inte helt oväntat. Det var hans tredje inteckning i vandringspriset och därmed fick han behålla den stora bucklan för evigt. Adam var aldrig hotad under finalen utan höll sin ledning och drygade ut den in i mål. John Stenberg kom ut som tvåa i starten, dessvärre ramlar han av skotern efter ett av de stora hoppen och tappade ner till en femte plats i mål. Emil Harr tog andraplatsen och före Oscar Norum. I Stock var det Gustav Sahlsten som tog ledningen i finalen och höll den tills han körde av banan. Oskar Englund kom då bakifrån och körde hem vinsten med Pär Vikman tätt bakom. På tredjeplats kom Edvin Hamberg. Elina Öhman höll också för favoritskapet och tog hem damklassen, tog starten i finalen och drog ifrån de andra. I Ungdom 14-16 vann Nemo Fahlander ganska komfortabelt och i Ungdom 12-14 blev det norsk seger genom Jan Even Romsdal.

Resultat

Open
1. Adam Renheim
2. Emil Harr
3. Oskar Norum

Stock
1. Oskar Englund
2. Pär Vikman
3. Edvin Hamberg

Dam
1. Elina Öhman
2. Wilma Jonsson
3. Elvira Lindh

Ungdom 14-16
1. Nemo Fahlander
2. Örjan Aune
3. Alfred Gunnarsson

Ungdom 12-14
1. Jan Even Romsdal
2. Olle Sahlström
3. Oskari Laamanen

Jan Even Romsdal från Norge och Alta MSK vann Ungdom 12-14 år.

Juuso Loukko från Finland kör ganska naturligt en Lynx i Stock men hade tyvärr en ganska medioker helg i Östersund.

Arctic Cat Cup är alltid en välbesökt tillställning med öppen depå. Här kan du alltid strosa runt och morsa på förarna.

Hemmasonen Edvin Molund från Östersunds SSK in action på sin Lynx.

Pär Vikman från Malmfältens MCK sluatde som tvåa i Stock med övertygande körning.

Eddie Lidman i fullt fokus på en Arctic 120 kom tvåa i 120 cc finalen.

Anton Persson från Storumans SK kör för Team Yngvesson. Kan det möjligen vara grabben till den lille giganten Jonas Persson?

Signe Iren Bråten från Hattfjelldal SSK kör för Team Daleng orkade tyvärr inte hela vägen fram idag.

Emil Harr från Gargnäs MK kör lika hårt som det ser ut. Slutade tvåa i Open efter Adam Renheim vilket får anses som helt godkänt och i yttersta världsklass.

Att påstå något annat än att Elvira "Bumbibjörnen" Lindh är extremt snabb är osant. Slutade trea idag med övertygande körning. Idag känns det överflödigt att snacka om hur snabba tjejerna är eftersom dom för länge sen bevisat att dom satsar lika hårt som killarna.

John Stenberg som brukar knyta ihop säcken när det gäller men vurpade det här året och slutade som femma i finalen.

Emil Hansson Norrbottens MS Boden Kjellin Motorsports var drygt 18 sekunder efter Renheim imål i Openfinalen. Grym körning måste vi säga.

Oskar Englund Njurunda MK tog hem stockguldet i år.

I vanlig ordning så var Arctics trevliga trailer på plats för att vara snyggast.

Elina Öhman vann damklassen övertygande vilket inte förvånar det minsta. Grymt.

Elias Andersson laddar före start

Det gäller att ha flytet på sin sida och se till att allt dåligt händer någon annan.

Man vet att man börjar bli gammal när det dyker upp grabbar som Per Mikael Wagenius som troligen är barn eller ännu värre; barnbarn till såna som var aktiva när man själv var det.

Bra ladd över hoppen av Liam Larsson och Adam Haglund. Var ska detta sluta månne?

Man ska både vara snabb och ha ett snyggt team nuförtiden. Nu kanske Adam är van vid lite större ekipage än denna Crafter. Men det är bra att han får sig en realitycheck ibland när han kommer hem. Oavsett storlek på bil, är Adam grym och bäst.

Marcus Johansson från Östersund kör för Polaris Team Sweden och är riktigt snabb när det stämmer. Tyvärr ingen pallplats denna helg.

Vad i hela friden. Nummer 99. Johan Ericsson. Vi trodde du var pensionär, åt Singoalla, spelade golf och tog det lugnt. Tydligen inte. Suget efter tävlande blev för stort och vi vet att du uppskattade den här dagen på Gräfsåsen. Tyvärr så hamnade du inte på pallen den här dagen vilket var schyst mot de yngre. Du har vunnit tillräckligt på AC Cup och har all rätt att ta det lite lugnt.

Adam Renheim sätter ribban för hur snabb man ska vara och hur bra ordning man ska ha på grejerna. Vi följer hans äventyr i USA hela tiden och är inte det minsta förvånade över vinsten på Arctic Cat Cup. Det som glädjer är att övriga svenskar inte är jättelångt bakom även om Adam kanske bevakade sin förstaplats snarare än försökte ta varvrekord. Adam är en bra måttstock för hur snabb världseliten är.

En stilstudie på Jonas Laakkonen Finland.

2019 års Arctic Cat Cup-vinnare Adam Renheim.

Det är klart att ni kommer till Gräfsåsen och Arctic Cat Cup 2020.

KÖP ETT SLÄP FRÅN FOGELSTA - FÅ PRENUMERATION PÅ SNOWRIDER!

När du köper en släpvagn från Fogelstas S-serie under perioden 27 oktober 2018-30 april 2019 får du en prenumeration (6 nummer) på snöskotertidningen Snowrider (värde 335:-).

Snowrider är Sveriges största tidning för snöskoter och släpper 6 nummer under vintersäsongen (oktober-mars). Detta erbjudande går över till en bekväm tillsvidare-prenumeration som du enkelt säger upp med ett mail eller telefonsamtal.

Registrering av ditt släp och din prenumeration görs på **snowrider.se.**
Klicka dig vidare på: **Prenumerera/Shop** > **Event**

SNOWRIDER Magazine

FOGELSTA
PART OF BRENDERUP GROUP

Mackan från Bäsna

En del är mer riskbenägna än andra och vi är säkra på att vi träffat den mest orädda av dem alla. Mackan från Bäsna är utan tvekan en av de mer modiga vi träffat.

Fram sitter det numera en skoterskida som biter i när Mackan vill svänga. Grymt.

Mackan har helt enkelt nitat ihop mattorna runt hjulen när luften varit utsläppt ur däcken. Sen har han pumpat fast mattorna.

Vi har alla våra idoler och förr var det väl Evel Knievel man såg upp till då det gällde motorfordon. Idag finns det många motorhjältar. Vissa mer kända än andra. En av de mer okända är utan tvekan Mackan Hagman från Bäsna utanför Borlänge som nu försöker slå sig in i stuntbranchen med sin minst sagt udda stil, vinkel och fordon. Då Mackan sedan barnsben haft lite problem med balansen så har han valt ett fordon som på något sätt håller den åt honom vilket har visat sig vara ett vinnande koncept. Mackan eller Marcus som pojken är döpt till är elektriker till yrket och tillbringar sina dagar på skidanläggningen utanför Borlänge där han kopplar friskt med viss framgång då det gäller att starta småbränder men också fungerande elinstallationer.

All fritid däremot går åt att åka runt på olika ställen och uppvisningsköra. Han har nyligen haft shower utanför Gimsbärkes bystuga och hos Svensk-Afrikanska vänföreningen på Tjärna Ängar.

Repertoaren är ganska bred och Mackan kan idag sladda, köra på bakhjulen, svänga med en hand och vinka till publiken med den andra. Utöver dessa trick så är det mest övervarvningar och kopplingsslir som han eggar publiken med.

–Jag försöker bjuda så mycket som möjligt på mig själv och jag vill att publiken ska få en riktigt bra upplevelse när dom kommer och kollar på mig. Jag har lärt mig allt av min mentor Magnus Säfström på Ryds Bilglas i Borlänge. Han är glasmästare och kan klättra på stegar och hålla på med fönsterkitt samt ha egen kniv på jobbet. Han har lärt mig att träning är överflödig och att man levererar som bäst om man kommer helt oförberedd till en show. Just detta har jag tagit fasta på och jag tycker att det hela har gått ruskigt bra, avslutar Mackan som inom kort kommer att släppa de bokningsbara helgerna för hans shower som finns kvar 2019. Först till kvarn, hälsar Mackan som kommer köra utan att ha choken i hela den här säsongen.

De höga kammarna är helt klart nödvändiga när man kör med full gas enligt Mackan. –Jag har gasat full gas flera gånger, meddelar han.

Ryckstarten lever ett hårt liv. Dels för att motorn har väldigt hög kompression men också för att Mackan är väldigt stark, enligt Mackan.
-Glöm inte att det här är en Yamaha TriMoto 175 kubikare. Den är mycket snabb, säger Mackan.

Mackan har många trix i sin backficka och han kan både spinna, köra på bakhjulen och slira. Showen han gör är helt klart bra. Om man inte sett någonting annat förut det vill säga.
Som liten cyklade Mackan in i glassbilen hemma i Bäsna vilket rubbade balansnerven lite så att han numera har så kallat ”sjörövarben” med vinglig gång och sluddrigt tal som följd.

Mackan har slaktat en skotermatta och klätt bakdäcken med denna.

Marcus Hagman vill inte på något sätt förhäva sig men han meddelar samtidigt att han troligen är en av Borlänges mer kända personer då han gjort flera shower i närområdet med sin trike.

Järvsö Motor

Järvsö Motor AB är en av Sveriges största MC-butiker på 3500 kvadratmeter. Fyllt av motorcyklar, tillbehör och verkstad. Företaget startades 1984, för 35 år sedan, av Anders Larsson när han var 19 år.

Av: Mattias Klockar

Ambitionen och den huvudsakliga inriktningen är att vara en fullserviceanläggning med högsta service inom MC, ATV, snöskoter och trädgårdsmaskiner. Man säljer MC, mopeder och fyrhjulingar och snöskotrar från Harley Davidson, Ducati, KTM, Honda och Polaris. Samt Huskvarnas skog och trädgårdsprogram. Begagnade fordon finns av alla fabrikat. De har även ett stort utbud av tillbehör, kläder, hjälmar, stövlar och handskar. Verkstaden är välutrustad med all modern teknik och maskiner, samt kunnig personal för att kunna utföra alla slags arbeten.

Nytänk

Detta är också ett dynojetcenter som är Powercommander approved och man har hög kompetens och erfarenhet av detta. De har jobbat med optimering av motorcyklar och ATV i Dynojetbromsbänk sedan 1998. Man har också tänkt till för de kunder som kommer från hela landet, då man erbjuder boende med övernattningsrum, duschar och ett loungerum med fika. Så behöver man göra service på hojen och behöver boende och en lånemoppe för att se staden medans man väntar, så finns det möjligheter här. Har man långt att åka så är det här ju ett perfekt sätt att underlätta för kunderna och sen ge dem nått att göra, då det finns mycket att göra och se på runt Järvsö.

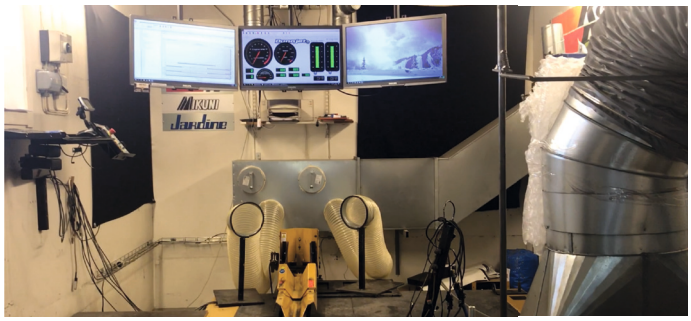
Företaget startades 1984, för 35 år sedan.

Man säljer MC, mopeder och fyrhjulingar och snöskotrar.

Butiken är på 3500 kvadratmeter.

Verkstaden är välutrustad med all modern teknik och maskiner.

Häftig entré.



De har jobbat med optimering av motorcyklar och ATV i Dynojetbromsbänk sedan 1998.

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

Säkra framtidens snöskoteråkning

Gör din röst hörd genom SSCO

Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070-290 40 06

www.ssco.nu

Besök oss på:

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

Åsarna Skoterservice

POLARIS®

www.asarnaskoterservice.se
Tel: 0687-303 75

Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

Gör som 8500 skoteråkare.
Följ oss på:

Tagga dina foton med #snowridermagazine för chans till piblicering i våra medier.

Gör som 20945 skoteråkare.
Följ oss på:

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

läs alla gamla nummer på snowrider.se helt gratis

MIKUNI -agent
Tel 08-97 40 50
www.stibomotor.se

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

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

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

SNOW MOTO RACING FREEDOM
ETT SKOTERSPEL FÖR HELA FAMILJEN!
WWW.ZORDIX.COM
ZORDIX RACING

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

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

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

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

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

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

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

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

SNOWRIDER TV Magazine
Nytt program varje fredag!
YouTube

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

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

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

Prenumerera!

Nästa nummer i butik 4 APRIL 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

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

svedea.se
0771-160 190
info@svedea.se

En livslång passion förtjänar snabb hjälp.

svedea
FÖRSÄKRINGAR SOM GÖR SKILLNAD

FÖR DANIEL PERSSON ÄR SNÖSKOTERN EN PASSION – OCH EN ANLEDNING TILL ATT HAN ÄR GIFT. ”Första gången jag träffade min fru var faktiskt när jag skjutsade henne och hennes kollegor på fjället.” En mindre kärleksfull tur tog tvärstopp mot en snötäckt sten. Trots att Daniel flög i hög fart över styret, klarade han sig med några blåmärken. ”Det brukar jag göra, men skotrarna har fått sina smällar.”

På Svedea kan vi verkligen skoter och vet hur viktigt det är att skaderegleringen går snabbt utan krångel. Därför har Daniel och fler än 50 000 andra skoterförare valt vår försäkring. ”Det är alltid lättare att prata med någon som vet vad det handlar om.”

9 AV 10 GER VÅR SKADEHANTERING HÖGSTA BETYG