Nummer 3 18/19 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

PROJEKT ÅTERUPPLIVNING DEL 3

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 3 18/19

SnowRider för dig som inte är helt bombad.

Terrängkörnings-lagen

LYNX RS

CKMP -ETT SPA FÖR MÄN

Skotermässan i Rovaniemi

GALNA HOLLÄNDAREN ÄR TILLBAKA

2019

Sportmaskiner

QUADRACING

TIDSAM 0518-03
RETURVECKA 3
7 388051 806905 03

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 3
2018/19

Nummer: 3 18/19 Årgång: 22
Foto omslag: BRP
Utgivning nr 4 18/19 : 17 Jan -19
Annonsstopp: 7 dec 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

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

Ett fantastiskt Rovaniemi

Jag är precis tillbaka från en fantastisk helg i Rovaniemi och den årliga Kelekkamessut, eller skotermässan som vi säger i Sverige. Jag kan med ett ord sammanfatta denna helg. Fantastisk. Runt 17000 skoterintresserade personer dök upp under denna lördag och söndag i Rovaniemi som ligger uppe i norraste Finland. Hela stan är totalt invaderad av skoterintresserade personer och branschfolk. Alla är där för att träffa folk, festa, kolla in nyheter och göra affärer. Kanske inte i den ordningen eftersom vi är i Finland och det där med fest kanske kommer i första hand. Hela stan är som ett mini Las Vegas där glada människor vandrar från pub till pub under hela helgen. Hotellrummen är proppfulla sedan länge och ska man hit bör man ha en ordentlig framförhållning och boka både flygbiljetter och boende långt i förväg. Men alla flyger inte såklart och visst kan man ta bilen hit. Inga problem. Vi har nog aldrig sett så många sprintercrossbussar på ett och samma ställe samtidigt som den här helgen. Som sagt, alla är här.

Mässan i sig är riktigt bra och vi saknar egentligen ingenting förutom kanske lite mer svängrum på lördagen eftersom mässområdet är helt fullpackat då. Kolla in Kelekkamessut nästa år och upplev stämningen.

Ljuddämpare

Det vilar ett mörkt moln över oss skoteråkare i form av en framtida omskriven Terrängkörningslag.

Den uppdaterade lagen kommer inom kort och jag är ganska övertygad om att vi kommer att få se en betydande inskränkning i vår friåkning. Därför häpnar jag å det grövsta över den fortsatta loja och likgiltiga inställningen då det gäller ljuddämpare på snöskotern. Fortfarande säljs det slutdämpare för glatta livet och fortfarande ser man ombyggda maskiner som ställs ut hos handlare på exempelvis skoterns dag som inte på något sätt kan anses som tysta och ostörande. Under skoterns dag såg jag massor av tvåtaktsturbomaskiner som helt saknade ljuddämpare utställda lite här och var hos handlare i Sverige. Ingen verkar förstå att alla snöskotrar som låter för högt är ett direkt hot mot all snöskoteråkning. Att till och med en handlare som livnär sig på den här branschen inte ser det här med ljuddämperiet som ett hot utan som ett sätt att roa folk på är oroande. Visst har vi sett att branschen tar detta på allvar och visst har försäljningen av slutburkar minskat, men inte upphört. Ökningen av tysta slutburkar har däremot skjutit i höjden så vissa har ju fattat galoppen. Men återigen, det finns en hel del rötägg därute och jag tycker att vi alla ska se till att dessa får reda på detta ganska omgående. Ska du absolut byta ut din ljuddämpare. Köp en som låter lika tyst som en original-dito.

Lutfisk

Julafton är snart här och lutfisken med den. Jag har ett och annat att säga till er som envisas med att stoppa i er den skiten. Sluta upp med detta. Förstå en gång för alla att Lutfisk inte är människoföda utan snarare ett straff. Se lutfisken lite som en Fusion 900. Ett straff. Lägg av och skärp till er för fan om ni ska ha några julklappar. Over n Out. God Jul.

ENGINEERED TO RIDE DRY

BRAND-NEW RIPSA

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

MSRP
SEK 7500

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY
GORE-TEX PRODUCTS

WOMEN-SPECIFIC COLORWAY

KLIM BACKCOUNTRY TEAM OFFICIAL MEMBER

DAN ADAMS

#KLIMLIFE

KLIM.COM

Klim

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

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

CanonBallRun 2019

26 Januari -19

DALARNA MORA VIKA

Mer info på sid 26

SnowRider Weekend

alltid v 5

Bokas på Lofsdalens lägergård

LOFSDALEN

Mer info på sid 64

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

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

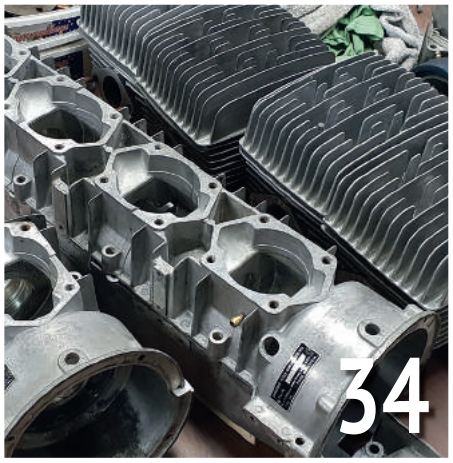
FJÄLLKAMPEN 2019

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

Mars 22-24 läs mer på sid 62

INNEHÅLL 3 2018/19

2. Ledare
4. Innehåll
6. Kåseri
10. Sportmaskiner 2019
20. Terrängkörningslagen
24. Nytt&Not
26. CBR
28. Projekt återupplivningen
34. Motorrenovering
38. Mässa Rovaniemi
42. Skyddsväst
44. CKMP
48. Quadracing
52. SSCO
54. Hampilampus
56. Lynx RS
60. Diablo
61. Dirtcult
62. Fjällkampen
64. SR Weekend

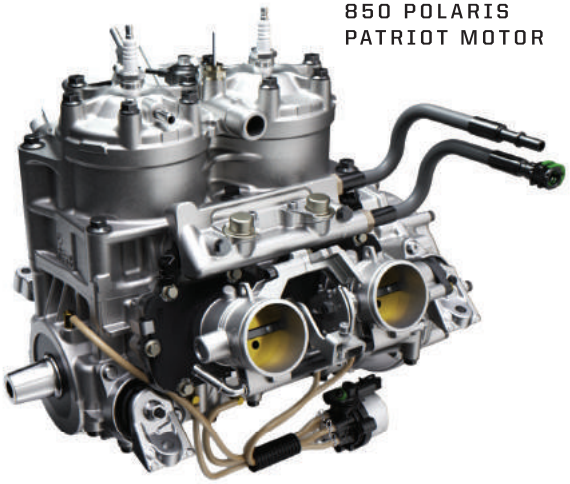


CHALLENGE ACCEPTED

POLARIS

850 SKS 146
EMIL AHRLING

NYHET
850 POLARIS PATRIOT MOTOR



POLARIS MEST KRAFTFULLA NÅGONSIN...

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

Kontakta närmaste Polaris återförsäljare för mer info.

WWW.POLARISSVERIGE.COM

KÅSERI

Alla tillfälligheters moder!

Om det är någonting som engagerat er läsare så är det detta återkommande kåseri som kan handla om egentligen vad som helst. Jag var först lite tveksam till detta eftersom idéer och uppslag kanske skulle ta slut en dag. Vem vet, en dag kanske idéerna sinar, men än så länge är det fullt i ladan vad det gäller dessa. Mina kåserier behöver inte handla om någonting skoterrelaterat utan egentligen vad som helst som jag kommer på. Jag tackar för era mail angående mina skriverier och känner mig återigen redo för ett nytt. Idag ska vi prata lite om tillfälligheter. Nu kör vi.

Alla tillfälligheters moder

Det är inte ofta jag cyklar, men just den här vårdagen var det dags för en av de sällsynta dagarna då jag tagit fram min gamla gubbcykel. Solen lyste och det var fredagseftermiddag. Jag var för en gångs skull ledig och polarna hade noggrant dragit upp planerna för kvällen. Jag kommer inte ihåg exakt vad vi skulle göra, men en och annan öl hade inhandlats för vårt kommande samkväm. Mitt i mitt cyklande i solen såg jag en kompis jag inte sett på tio år. Vi stannade och började snacka lite för att på något sätt försöka komma ikapp med det vi missat det senaste decenniet. Vi bestämde oss för att träffas senare på kvällen men innan vi tog farväl så bestämde jag mig för att dela med mig av en riktigt rolig gåta. Håll i er, den går som följer.

"Vad är det för likhet mellan Jonas Gardell och Yasser Arafat?" Svaret är. "Båda vill ha Mark i Gazaremsan". Vi skrattade högt och hjärtligt. Visst, såhär efteråt inser jag att den var barnslig, men samtidigt kommer jag på mig själv med att flina vilket i sin tur bevisar att jag måste vara lika barnslig nu som då. På något sätt inbillar jag mig att både Mark och Jonas också skulle skratta åt denna gåta, ja eller jag hoppas det i alla fall. Oavsett så ska vi återgå till min kväll.

Kvällen fortlöpte med diverse grillning och öldrickning i den högre skolan och livet lekte i den ljusa vårkvällen. Vi bestämde oss för att cykla ner på stan med Lilla Krogen som första stopp på vägen. Jag parkerade den gamla Kroon-cykeln och gick upp för de tre trappstegen till haket och stod i dörröppningen för en stund så att ögonen kunde vänja sig vid den dunkla miljön. Jag morsade på vakten som gav mig en nickning tillbaka. Där vid bardisken stod min kompis som jag cyklat ihop med tidigare på dagen och snackade med en flintskallig kille som pratade med en sån där snäll och trevlig finlandssvenska. Jag vinkade och gick fram till baren samtidigt som flintskallen vände huvudet mot mig och presenterade sig. Mark, sa han och tittade på mig med sina snälla ögon. Jag blir sällan tyst, än mer sällan stum. Golvet svajade under mina fötter, ljudet försvann och jag kände mig illamående. Mark Levengood. Det var för fan Mark Levengood som stod där i sin snällhet. Hur i hela friden hade det här gått till. Hade han fått reda på att jag berättat min gåta vitt och brett och en dag helt enkelt fått nog? Var han nu less på mig och skulle stämma i bäcken? Var Jonas Gardell också här? Var han också arg? Skulle jag nu få stryk av två homosexuella män som hela Sverige älskade, över en jäkla gåta? Kunde dom vara så jävliga? Kunde dom ens slåss? Skulle vi brottas isåfall eller skulle dom ta till knytnävarna? Tankarna flög som projektiler genom mitt huvud och samtidigt som jag vände mig om för att försäkra mig om att Jonas inte var på väg mot mig försökte jag presentera mig och sträckte fram en skakig hand. Med en pipig stämma klämde jag fram ett, Pjörn på finlandssvenska, samtidigt som jag bugade. Min kompis häpnade av min presentation och gapade av förvåning, jag också. Pjörn med finsksvensk brytning, varför i helvete sa jag så? Är jag helt dum i huvudet? Inte nog med att jag berättar gåtor om Mark, nu härmade jag honom också. Men Mark log bara tillbaka och tog en klunk av sin smultroncider. För att rädda upp den här situationen så gjorde jag så som så många andra svenska män hade gjort för att fixa det som man precis förstört. Jag vände mig om, nickade mot vakten på min väg ut och cyklade hem. Denna kväll var och är utan tvekan den skummaste och underligaste kvällen i hela mitt liv och ingenting har ens kommit i närheten av denna hemska upplevelse. Varför i hela friden var Mark i Mora?

Det var först veckan efter som detta mysterium fick sin lösning. Med stora rubriker i så gott som alla dagstidningar såg jag att Mark varit i Mora för att ta körkort och väl här, blivit brutalt misshandlad av någon som störde sig på Marks sexuella läggning. Ett övergrepp som ingen överhuvudtaget ska behöva uppleva.

Mark hade alltså inte någon som helst aning om min roliga gåta, och kände inte ens min kompis. De råkade bara som av en händelse stå bredvid varandra i baren för en minut, precis när jag råkade komma in. Dom hade inte ens pratat med varandra. Snacka om en tillfällighet.

Jag tänker än idag på denna tillfällighet och beklagar verkligen hur Mark måste ha upplevt Mora när han var där för att ta körkort. Först träffar denna trevliga människa en alldeles för lång idiot som presenterar sig som Pjörn med finlandssvensk brytning och sen får han stryk av ett annat pucko. Hoppas i alla fall att han klarade körkortet! Jag kan bara säga sorry. Kom gärna tillbaka så gör vi ett nytt försök. Jag heter Björn, och har inte berättat min Mark-gåta sedan i september år 2000.

Ultimax®

FOR RIDERS WHO REFUSE TO SETTLE FOR SECOND BEST

✓ LÄNGRE LIVSLÄNGD ✓ SNABBARE ACCELERATION ✓ EXTREM HÅLLBARHET

ULTIMATE PERFORMANCE ON LOW TO HIGH-POWERED SNOWMOBILES

UltimaxPRO UltimaxXS UltimaxMAX

MADE IN USA

www.ultimaxbelts.com

Hos välförsedda skoterhandlare över hela landet

DBC

www.dbc.se

SLEDSTORE.SE

399kr

~~799kr~~

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.

999kr

~~1499kr~~

Skoterkängor Raven Charge Svart-Grå

Raven Charge är ett par riktigt fina och prisvärda skoterkängor, lämpade för såväl led- som friåkning. Den låga vikten gör dem mycket sköna att gå i, samt ger en smidig känsla på skotern. Den grova gummisulan är rejäl för att inte slitas ut av de vassa fotstegen på dagens skotrar. Fodret är tjockt och varmt, men utan att bli klumpigt eller begränsa dig i din körning. Kort och gott, ett par rackarns fina kängor för pengarna!

sledstore

sledstore

FRAKTFRITT ÖVER 1000 KR

60 DAGARS ÖPPET KÖP

LÄGSTA PRISGARANTI

GRATIS STORLEKSBYTEN

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

ÖVER 5 MILJONER PRODUKTER I WEBSHOPEN, LEVERERAS INOM 2-5 DAGAR!

429kr

Tunnelväska Sledstore Herdalia 21L
Tunnelväskan Herdalia är bland det bästa vi tagit fram. Den har en volym på hela 21L, vilket borde räcka för att täcka de flestas behov. Konstruktionen är rejäl, tyget är vattenavvisande och insidan är vadderad för att dina grejor ska hållas i gott skick. Tack vare de smarta spännena kan du enkelt plocka av väskan när du inte behöver den, eller när du vill bära med dig den någonstans. En kanonfin tunnelväska för pengarna, helt enkelt.

199kr
~~399kr~~

Snabbtank Twenty Rapid Fuel Jug 20L
- Rymmer 20 L.
- Tillverkad i slagtålig plast.
- Två rejäla handtag för bra stöd.
- Utvecklad för motocross eller liknande.
- Indikationspunker för 5, 10, 15 och 20 L.
- Automatisk förslutning då tanken är full.

sledstore

TRUSTED SHOPS GUARANTEE ★★★★★ TRUSTPILOT

Ledmaskiner 2019

Ledkörning är en bortglömd konstart som snart troligen kommer att vara på tapeten igen.

Kommer ni ihåg förr i tiden när man körde skoter på speciella ställen med hårdpackad snö. Vägarna kallades för leder och det fanns visst ett helt ledsystem där man kunde ta sig i princip från mellansverige ända upp till riksgränsen. Sen kom lössnöåkningen och styrde om fokuset vilket resulterade i att en hel generation förlorades och aldrig riktigt invigdes i denna extremt roliga körning. Det som särskiljer en ledmaskin från en lössnömaskin är såklart längden på mattan, stötdämperiets setup, bredden mellan skidorna och förarergonomin. För er lössnöfantaster som sällan eller aldrig kört en ledmaskin så kan jag avslöja att den här typen av snöskoter verkligen är specialiserad för sitt ändamål och gör ledkörningen extremt rolig. I följande artikel snackar vi lite känslor och upplevelser från mig angående årets sportmaskiner. Vill du kolla mer ingående siffror och specifikationer, kolla in en reklambroschyr. Håll i er för här kommer 2019 års ledmaskiner.

Yamaha Sidewinder L-TX LE 137

Som ni vet så har Yamaha slagit sig in på fyrtaktsspåret sedan länge och har idag bara denna motortyp att erbjuda er som gillar sportig ledkörning. Vill du ha en kort maskin som verkligen är specialiserad för denna typ av körning så har Yamaha sin Sidewinder L-TX LE 137. En L-TX är verkligen gjord för ledkörning och bestämmer du dig för en sån här ledraket så ska du ha klart för dig att det är på leden du ska hålla dig. Men å andra sidan får du en maskin som är ämnad för just detta och därför fungerar så in i hell-skotta bra. På något sätt spelar det mindre roll att den lite tyngre fyrtaktaren är just tyngre. I djupsnön är just den extra vikten en komplicerad fyrtaktare för med sig en akilleshäl för många, samtidigt som man inte alls på samma sätt upplever de extra kilona på en hårdpackad yta som exempelvis en led. Visst känns det att den väger lite mer, men inte så det stör. En Sidewinder L-TX är makalöst snabb, framförallt när leden öppnar upp och du kan hålla i gastummen lite längre sekvenser och de 190 kusarna får leva ut och göra det dom är bäst på. Nämligen galoppera. Jag har haft massor av turbofyrtaktare och främst då av den hembyggda sorten där jag monterat ett turbokit i efterhand. De har alltid levererat tillförlitliga hästkrafter utan några

Utvecklingen går framåt och det som krävdes manuellt arbete och knäböj förr i tiden sköts nu med ett enkelt knapptryck med tummen. iQS heter den elektroniska styrningen av stötdämparnas hårdhet i tre lägen. Detta är verkligen suveränt och vi har bara sett början av detta.

Känner du att du kanske inte behöver en enduro eller crossmaskin utan snarare en höghastighetsmissil för långa och snabba transporter så är en Yamaha L-TX maskinen för dig. Visst fungerar den här maskinen förvånansvärt bra på gropig led också, men det är när leden sträcker ut som den kommer till sin rätt.

Namn:	Yamaha Sidewinder L-TX LE 137
Motortyp:	3 cyl fyrtakt
Volym:	998 cc
Borr / Slag:	80 x 66,2 mm
Effektklass:	180+
Framfjädring	Fox 1,5 Zero IQS
Framvagn:	SRV M
Bakfjädring:	Alu hp gas 1,5 / 2,0 Zero IQS
Boggi:	SR 137 Torsion
Matta:	381 x 3480 x 44 mm Backcountry
Spårvidd:	106- 109 cm ställbar
Tankvolym:	33 liter
Skidor:	Tuner 3
Att äga	
Cirkapris:	159,900:-
Färg:	Gul & blå
Generalagent	Yamaha Motor

Vi tjatar om uppgraderingskit till den här maskinen hela tiden. Mycket bra blir ännu bättre för några tusenlappar. Lyssna med din handlare angående vilket uppgraderingskit de tycker är bäst.

större problem så motormässigt har de alltså alltid varit klockrena. Nackdelen har varit variatorbestyckningen som varit allt annat än trevlig då de förstärkt den såkallade turbofördröjningen och därmed också stört tajmingen i körningen. I och med Sidewinderns originalmonterade turboanläggning har Yamaha naturligtvis också sett till att körbarheten är på topp och man har fått ihop ett paket som känns fabriksbyggt. Motorn känns snarare som en fyrcylindrig motor på 2 liter i karaktären än en överladdad trea. Jag menar det i en positiv mening eftersom turbolagen (fördröjningen mellan gaspådrag och acceleration) är helt borttrollad med massor av fördelar som följd. Vill du exempelvis lyfta skidorna över ett gupp så gasar du när det är dags och inte tre sekunder före som när det begav sig på den tiden då man skruvat på turbon själv. Det duger gott med de uppgivna 180 hästarna (som mätts upp till över 190 hk) och Sidewindern ger dig tillräckligt med kraft för att vara snabbast på leden, sjön och fjället. Gasresponsen finns alltså där och jag måste också säga att den fortfarande finns där när man trimmat sin original-sidewinder med ett eftermarknadskit. Jag har kört flera Sidewinders med över 250 hästar och förvånats över hur fint den fungerar rent variatormässigt. Om den går bra med 250 + hästar? Ja den går precis så bra som en tvåtakts 850 med ytterligare hundra hästar till och jag skulle nu kunna beskriva den känslan med diverse ljud och grimaser men undviker detta eftersom du i alla fall kommer att bli riktigt förvånad vilket jäkla drag det blir i en uppskrämd Sidewinder.

Vem är då du som köper en Yamaha Sidewinder L-TX LE, och vad kan du förvänta dig?

Om vi ska reda ut vad du kan förvänta dig så ska jag sammanfatta L-TX:en så här. Det här är en supertourer som tål hårda tag. Ska du köra på en rejält gropig led med öppna spjäll så finns det bättre maskiner, men är leden snäppet slätare så är den här maskinen förvånansvärt smabb och smidig. Du har till i år förutom en upprensad förarmiljö med smäckrare reglage och bromshandtag också en uppvärmd dyna och den trevliga IQS-anordningen där du kan justera bakersta och de främre dämparna med en enkel knappning på styret i tre olika lägen. Riktigt schyst och uppskattat.

Vem är då du? Du vill ha en extremt snabb maskin som är fullproppad med teknik och körglädje samtidigt som du vill ha en skottsäker maskin som varken äter remmar, kolvar eller något annat som den inte ska förtära. Visst är chassit ett resultat av samarbetet med Arctic Cat, men den där Yamahakänslan finns ändå där.

Du vet om att det här är en ledmaskin och du håller med mig om att det här är jämförelsevis skogens Magnus Samuelsson då den både är snäll och samtidigt starkast. 44 millimetersmattan håller i precis så mycket den ska och greppar, samtidigt som den tillåter lite sladd vilket gör körningen riktigt rolig. Ska du ut i snön så ser du till att ha farten med dig med en plan att på ett snabbt sätt ta dig tillbaka till fast underlag igen. Omkörningar i lössnön när du svänger av leden på exempelvis myren är fullt möjliga och du väljer själv hur du vill göra det. På vanligt sätt med ett bra skidres på din original Sidewinder eller med skidorna rätt upp och med tungan hängande lite bakom hjälmen efter du monterat ett 250-hästarskit. Du väljer.

Polaris Indy XC 129 ES

Jag gillar maskiner som är "purpose-built" eller på ren svenska "specialiserade för ett visst användningsområde". Visst blir man lite begränsad i sitt användande, men samtidigt får man ju tillbaka den där spetskompetensen som bara en specialiserad maskin kan erbjuda. Polaris har rent historiskt bjudit oss på riktigt råa ledmaskiner för att komma ur spår med sin Rush som var lite sådär trevlig med sin udda boggikonstruktion. Rushen finns fortfarande kvar i sortimentet men lever ett stillsamt liv utan att göra något väsen av sig. Vi tänkte istället rikta in hellyset på den tuffare Indy XC 129 ES som både finns som 850 och 600. De båda är extremt lika varandra om man tittar på den tekniska specifikationen om man då bortser från motorns storlek. Visst är 850:n betydligt starkare, men den behöver inte alltid vara snabbast. Ha detta i åtanke när du bestämmer dig för vilken du vill ha. 850:n har också tilläggsnamnet PIDD vilket på Polarisspråk betyder att den har den där trevliga displayen som ger dig all extra informartion du behöver såsom spellistor och GPS etc.

En Indy XC är utan tvekan en riktig höjdare och i mitt tycke en rå, avskalad ledracer som känns minimalistisk men samtidigt ganska civiliserad. Polaris har lyckats med mixen av hårt och bestämt stötdämperi samtidigt som den är följsam och absolut inte spårkänslig. Naturligtvis sitter det fullt justerbara fjäderklädda piggybackdämpare på Indyn. Dessa dämpare kommer naturligtvis grundinställda till dig som kund och jag

Det finns också en instegsmodell i Indy-träsket. Indy Evo är av samma familj men är lite lägre, tröttare och framför allt billigare. Ett bra alternativ för nybörjaren.

Visst finns det andra alternativ för leden och Polaris Rush är alltid en kandidat. Personligen gillar jag XC:n mer då den är frä-sigare och lite hårdare.

Namn:	Polaris Indy 850 XC 129 ES
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	840 cc
Borr / Slag:	85 x 74 mm
Effektklass:	160 +
Uppgedd torrvikt:	202 kg med elstart
Framfjädring	Walker Evans Piggy Back
Framvagn:	Axys
Bakfjädring:	Walker Evans Piggy Back
Boggi:	PRO CC
Matta:	381 x 3276 x 38 mm Storm 150
Spårvidd:	108 cm
Tankvolym:	45 liter
Skidor:	Pro-Steer
Att äga	
Cirkapris:	146,900:-
Färg:	Svart/blå
Generalagent	Polaris Scandinavia

Polaris Indy XC är fantastiskt lättkörd, snäll, elak, schyst bra och underbar. Du ska egentligen bara bestämma dig för vilken motor du vill ha under huven.

skulle vilja uppmuntra dig att öppna den där förbannade instruktionsboken för att en gång för alla försöka lista ut vilken ratt som gör vad på dämparen. Det hela är inte speciellt komplicerat även om jag hellre sett att det satt ett gäng Fox QS3-dämpare på som skulle underlättat själva rattandet då det bara finns tre lägen på en sån dämpare. Tillverkarna gör det lite väl krångligt för gemene man att våga röra stötdämperiet eftersom de flesta av oss (jag menar såklart er) är för bekväma för att ratta på dämparna. Men som sagt, gör ett försök. Man har sansat sig lite vad det gäller kamhöjden på mattan och 38 millimeter är i mitt tycke den ultimata höjden för en ledmaskin som både ska kunna greppa, bromsa och sladda med bibehållen kontroll. Mattans längd är ju bara 129 tum vilket gör den här maskinen kvicksvängd, nätt, smidig och extremt rolig på led. Lössnö undrar du? Skärp dig säger jag. Den här maskinen stannar på leden såvida du inte håller 170 knutar ut i den lösa snön. Man får ju bara köra 70, så det går ju bort. Har du glömt bort hur fort en riktig ledmaskin går så kan jag påminna dig om att de går förbannat fort och betydligt fortare än alla andra kategorier av maskiner.

Förarmiljön kan jag beskriva som extremt öppen och avskalad och du kan röra dig fritt på den här maskinen vilket alltid uppskattas när man kör engagerat. Man sitter extremt bra på en Indy även om man är felbyggd som mig med närapå 2 meter. Alla reglage sitter där de ska och man bjuds inte på något onödigt mesigt lull-lull här inte. Maskinen känns verkligen styv och det kanske vi bland annat kan tacka de extremt biffiga fotstegen för, med ordentligt snögenomsläpp som är nya för året. Ska du använda din Indy redan från tidig vinter så kan en högre ruta med fördel beställas redan från början då den som sitter där möjligen kan hindra en och annan snöflinga från att åka in i gylfen på dig, men knappast styra undan den kalla vinden.

Vem köper en Indy? Möjligen du eftersom du läst den här artikeln så är du ju i alla fall lite intresserad av att köra led. Köper du en Indy oavsett storlek på motorn så får du en väl avvägd maskin som är extremt lättkörd och som gör dig till en snabb skoteråkare på riktigt dåliga leder. Du behöver ingen inkörningsperiod utan kommer att känna igen den här maskinen som en gammal vän. Personligen hade jag kanske nöjt mig med en 600 eftersom jag uppskattar den mindre svängmassan och hellre håller i lite längre för att kompensera de 30 mindre hästarna. Men den vassa nya 850-Patriot är inte fel den heller. Den går som kulor och krut samtidigt som den är len i karaktären. Indy är för övrigt ett namn som det gäller att leva upp till rent historiskt och just den här XC 129 gör det utan snack.

Arctic Cat ZR 8000 137" RR ES

Arctic Cat har alltid varit klassens bad boy och i och med detta inte alltid den mest lättkörda maskinen men samtidigt alltid bland dom snabbaste. I rätt händer bör tilläggas. ZR 8000 137" RR ES är maskinen som numera har blivit snällare och mer lättkörd och har i och med detta blivit en maskin som passar fler förare och framför allt mindre skrämmande för gemene man. Visst har Arctic Cat även en fyrtaktsturbo som heter Thundercat som du kan bli skrämd av men i denna artikel snackar vi bara om tvåtakts 800:n. Motorn är en trevlig bekantskap och är idag den enda kvarvarande 800-kubikaren på sportmarknaden. Jag tycker inte att vi måste stirra oss blind på saknaden av 50 kubik om vi kollar på konkurrensen utan snarare det fina med den här motorns prestanda och känsla den levererar. Motorn producerar precis så mycket kraft man behöver och den ryter utan några som helst elektroniska begränsningar som gör den snäll och tam, snarare tvärtom. Den upplevs faktiskt som extremt stark och snarare som starkast i gänget än som den svagaste som den rent logiskt borde vara i 850-konkurransen. Den här gröningen är 137 tum lång och är enligt mig precis så lång som den bör vara trots att den finns som 129-tummare i USA. Man valde alltså rätt längd för vår marknad enligt mig eftersom jag gillar en lite längre matta när hästkraftsantalet börjar närma sig 160.. Man har däremot valt en högre kamhöjd på den här sidan pölen i och med de 44 millimetrarna mot amerikanernas 32 millimeter. Lederna och användandet skiljer sig markant dessa kontinenter emellan och det där med höga kamhöjder på ledmaskiner har aldrig varit ett behov därborta eftersom man ofta dubbar sina maskiner. 200 dubb i en 32 millimetersmatta är för övrigt det bästa prestandahöjande knepet för dig som vill bli oslagbart snabbast och samtidigt säkrast på en ledmaskin. Accelerationen blir extremt mycket bättre samtidigt som man halverar bromssträckan så läge det är hårt på leden. Dubb är för övrigt en bortglömd grej som fler borde anamma.

Det är lätt att glömma bort att en ledmaskin faktiskt är lika specialiserad på sitt användningsområde som en lössnö-

ZR 8000 RR är utan tvekan en favorit här på redaktionen då det gäller ledkörning i den högre skolan. Den kräver lite tillvänjning men inte alls som förr i tiden då man var livrädd första halvan av vintern innan man kommit underfund med maskinen ifråga.

Bredden mellan skidorna avslöjar tillsammans med mattans längd vad maskinen är till för. Brett mellan styrstålen och kort matta är en indikation på att en maskin ska köras fort på led.

Har den nya fina 600R-motorn gått dig förbi? Det här är en fin motor som ger dig allt du behöver till ett schyst pris.

Namn:	ZR 8000 137" RR ES
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	794 cc
Borr / Slag:	85 x 70 mm
Effektklass:	150 +
Uppgedd torrvikt:	225 kg
Framfjädring	Fox QS3 R
Framvagn:	ARS 43"
Bakfjädring:	Fox QS3 R
Boggi:	Slide Action 137"
Matta:	381 x 3480 x 44 mm Back Country X
Spårvidd:	106-109 cm ställbar
Tankvolym:	45 liter
Skidor:	Pro Cross 6
Att äga	
Cirkapris:	148,900:-
Färg:	Svart/grön
Generalagent	Textron

Arctics ledmodeller har alltid varit ruskigt snabba och trevliga. Yamaha verkar ha ägt åt sig fyrtaktsmarknaden, men vill du åka Arctic med fyra takter så är det Thundercaten du ska titta närmare på.

Då Raven är byggd på Radien-chassit så har den en lite smäckrare kropp än förr om åren. Smalare kåpor, tank och sadel ger ett spinkigt intryck.

Jag gillar 600R, men skulle jag välja så tror jag att 850-Raven är modellen för mig. Grym maskin som går som kulor och krut.

maskin. Ta exempelvis ProCrosschassit som bara används till den här maskinen och Thundercaten, och den vinklade styrstången som understryker att du mestadels ska sitta när du kör en ZR. ZR:en har för övrigt fått Next Gen kåpor som inte bara ska hålla tempen i schack under huven med bättre ventilation, den ska också vara mer slimmad och ha en bättre passform vid av- och påmontering. Förarmiljön har också den fått sig en uppdatering i och med nya reglage som vi har sett över hela linjen. Vi tappar också hakan av förvåning när vi ser att ZR:en fått den där trevliga magnetiska dödmansploppen som vi länge tyckt ska sitta på alla maskiner oavsett användningsområde. Beteckningen ES betyder fortfarande Electric Start vilket vi tackar för eftersom jag gillar att slippa rycka igång en snöskoter. Nu startas maskinen med ett enkelt knapptryck.

Hur är då en ZR att köra? Den är grymt kursstabil och solid samtidigt som den också är följsam. En ekvation som man inte alltid lyckas med, men som ZR:en levererar. Den är betydligt mer civiliserad och det där med högt fladdrande skidor är ett minne blott. Den känns fortfarande lite rebellisk och inte alls lika borstad och dresserad som sina konkurrenter, på ett bra sätt. Vi kan kalla ZR 8000 137" RR ES för den sista rebellen som trots slips och kostym har tatuerade underarmar under skjortan. Testa en ZR vettja. Du kommer inte ångra dig.

Lynx RE

När vi snackar ledskotrar så kommer alltid Lynx maskiner på tal som de mest elaka och hårdaste av dem alla. Men den tiden är förbi då man för länge sedan har förfinat och dresserat sina maskiner till någonting ännu snabbare som vem som helst kan sätta sig på och vara Tapio eller Pihlaja för en stund. I vanlig ordning så heter Lynx sportmaskiner Rave, och jag vill upplysa er om att de verkligen heter som det stavas. Alltså, Rave. Inte Rejv som vi säger. Jag vet inte hur många gånger som jag velat ställa mig upp och tillrättavisa Joni Launonen på BRP, eller åtminsone ruska om honom då han under alla presentationer uttalat Rave, just Rave, istället för Räjv. Men så en dag ramlade poletten ner hela vägen och jag har till slut förstått att man tillverkar Lynx i Finland och man uttalar Rave precis exakt så som en finne säger att man ska uttala Rave. Alltså, Rave. Inte Räjv som vi svenskjävlar hittat på. Förstått? Rave RE finns som 600 och 850 och det som skiljer dessa åt är just motorn, och inget mer, så oavsett vilken maskin du väljer så kan du fortsätta läsa denna text utan att tänka mer på det. Rave RE är byggd på Radienchasit vilket betyder en smalare design vad det gäller chassie, dyna och tank vilket i sin tur betyder att du som chaufför har ett större utbud av positioner du kan inta, utan att behöva nöja dig med att röra dig i mån av plats. Att placera sig rätt är ju alltid A och O på en snöskoter, eller hur? 2019 års Rave är ju såklart också försedd med det finaste i stötdämperiväg du kan tänka dig. KYB 40 HLCR fram och 46:or bak i PPS2 boggin. Här finns det massor av potential för er som gillar att pilla på dämperiet för en personlig inställning även om jag tycker att grundsetupen var kanon. Det jag menar är att du har en maskin här som har massor av inställningsmöjligheter, bara du har kunskap, tid och lust att fördjupa dig i det hela. Om inte annat för ditt höga nöjes skull. Stötdämperiets kalibrering är benämnd vid ett ord. Enduro! Vilket ingen av oss har någonting att orda om. "Enduro så in i helvetti", borde benämningen vara faktiskt. Jag är rejält övertygad om att just denna skoter är i ren chassiesynpunkt betydligt bättre än de flesta av oss i rent standardutförande. Jag nämnde att Rave finns som 600 och 850 och jag gillar båda motorerna skarpt. 600R är ny för året och är en pigg rackare som överraskar riktigt positivt även om den starkare 850 motorn imponerar. 600R har fått runt fem kusar mer på topp men upplevs starkare, eller i alla fall piggare över hela registret. Vilken ska man då välja kan man tänka? Återigen. Fler av oss än vad man tror blir snabbare på en 600 eftersom körningen blir mer harmonisk och mindre ryckig. Men är det någon 850 som kan låta sig tämjas så är det Rotax 850 som är len och snäll, men samtidigt stark. Jag hade nog tagit 850:n ändå, mot bättre vetande eftersom jag troligen blir snabbare på en 600R. Alla borde ha en Rave RE på gården för att en gång för alla få reda på hur kul det är att köra led. En sak till. Modellen heter Rave inte Räjv. Kom ihåg det svenskjävlar.

Ski-Doo MXZ X-RS

Ski-Doo har som alla andra puschat för sina längre maskiner de senaste åren så att man nästan också här glömmer bort att den trogna MXZ-modellen uppdaterats och förfinats genom åren. Naturligtvis är den numera byggd på det slimmade REV Gen4-chassit med en mer framflyttad förarposition, smalare tank och kåpor vilket gör att man har gott om plats för att sitta rätt i alla lägen. Maskinen känns som alla andra

Återigen. Tjatigt, men jag vill göra klart för dig att du troligen blir snabbare på en 600-kubikare. Så det så.

Namn:	Lynx RE 850
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	849 cc
Borr / Slag:	82 x 80,4 mm
Effektklass:	160 +
Framfjädring	KYB 40 HLCR Kashima
Framvagn:	LFS
Bakfjädring:	KYB 46 HLCR Kashima
Boggi:	PPS2 3300
Matta:	381 x 3269 x 41 mm Cobra
Spårvidd:	108 cm ställbar
Tankvolym:	37 liter
Skidor:	Blade XC
Att äga	
Cirkapris:	151,900:-
Färg:	Svart/röd
Generalagent	BRP

Rave är utan tvekan ett namn som inger respekt och beundran från alla, även om de inte vågar avslöja detta. Frågan är om du ska ha en 850 eller 600? Det vet bara du.

Ski-Doo har alltid maskiner med det där lilla extra och BRP är alltid dom som kommer med nya. En MXZ X-RS känns utan tvekan fräsch och den är verkligen lätt att tycka om.

ganska öppen i sin förarmiljö vilket vi gillar. Den kan upplevas som lite väl öppen ibland vad det gäller fartvinden och jag säger inte det bara för att jag blivit äldre utan snarare för att du finner extremt lite skydd mot den kalla fartvinden under de första svinkalla månaderna på den här maskinen. En högre ruta och lite andra trix skulle göra upplevelsen schystare för längre turer. Den är helt klart sportigast i ledsegmentet i detta avseende och det hela understryks av att den verkligen går som kulor och krut. Det här är en maskin man verkligen måste köra och den passar in i sportsegmentet. Det här är ingen sporttourer utan mer en racer vilket jag vet att många av er gillar. Detta är alltså ingenting negativt, snarare tvärtom. Stötdämperiet är bastant och avvägt och likaså de 129 tummen som gör att bakändan gärna vill titta ut på leden vilket gör köregenskaperna roliga och intressanta. Kamhöjden är också den väl avvägd till längden med sina dryga 40 millimeter. Vi hittar elstart vilket vi gillar eftersom man blir svagare i armarna ju äldre man blir. Naturligtvis finns MXZ X-RS som 600 och naturligtvis så heter den motorn R med stort R och är ny för säsongen, vad annars? Visst påminner Ski-Doo och Lynx maskiner om varandra och visst känner man släktskapet. Men jag måste också säga att dessa maskiner är två olika väsen som skiljer sig markant från varandra på väsentliga punkter. Vilken du ska välja? Jag känner att Lynxen är lite tuffare och kanske passar för hårdare körning, men det gör samtidigt Ski-Doon också. Du får helt enkelt lyssna på din inre röst och bestämma dig om du är röd eller gul.

BLS

Nu har jag gett dig lite mer att tänka på för ett eventuellt köp och jag tror att du som köper en ledmaskin nu, troligen kommer att få sällskap framledes. Vem vet vad som händer med vår terrängkörningslag och hur det kommer att gå med friåkningen. Oavsett så är jag övertygad om att vi kommer att se en del inskränkningar i vår tidigare frihet vilket i sin tur kommer att få folk att välja allt kortare maskiner framöver. Oavsett så känns det som att det är dags att testa dessa maskiner på svensk mark igen och att vi måste dra igång BLS eller Bästa Led Skoter ögonaböj. Håll ut, BLS, snart i ett nummer i din näve.

Namn:	Ski-Doo MXZ X-RS
Motortyp:	2 cyl tvåtakt
Volym:	849 cc
Borr / Slag:	82 x 80,4 mm
Effektklass:	160 +
Framfjädring	KYB kyb pro 40 R
Framvagn:	RAS 3
Bakfjädring:	KYB Pro 40 med snabbjustering
Boggi:	rMOTION
Matta:	381 x 3269 x 40,6 mm Ice cobra
Spårvidd:	107 cm ställbar
Tankvolym:	36 liter
Uppgiven torrvikt:	225 kg
Skidor:	Pilot DS2
Att äga	
Cirkapris:	147,900:-
Färg:	Gul/grå
Generalagent	BRP

Måste jag välja mellan en 600 eller 850? Ja, det måste man väl. Jag hade tagit 850:n med en viss tvekan men då jag vet hur det svider att bli ifrånkörd på sjön eller fjället så tar jag inga chanser.

Återigen. Denna jäkla fråga. 600 eller 850? Det är svårt för mig att ge dig ett råd. De flesta behöver bara en 600. Framför allt när motorn heter R och är tillverkad av Rotax. Men samtidigt är det lite roligt att ha det där lilla extra en 850 kan erbjuda.

FXR SHOPPEN.SE

FXR DRI-LINK.
JACKA, BYXA OCH MONO I ETT.

FXR Dri-Link är ett skalplagg som kombinerar fördelarna hos en monosuit med flexibiliteten hos en jacka/byxa. Du kopplar enkelt ihop jackan och byxan med en 360 dragkedja i midjan som gör att det blir helt tätt eller använder den som helt separat jacka/byxa, du väljer. Skapad för tuffa förhållanden med smidig och slitsrakt Omni-stretch tyg laminerat med HydrX Pro™ membran.

20.000MM VATTENPELARE
DUBBLA MEMBRAN
TEJPADE SÖMMAR
VATTENTÄTA DRAGKEDJOR

KÖP DIN UTRUSTNING PÅ: FXR SHOPPEN.SE

Terrängkörningslagen ses över

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

Den 23 april tillkännagav Regeringen att en utredning om den svenska terrängkörningslagstiftningen ska tillsättas och ska arbeta till november 2019. Utredningen kallas för "En modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning” och syftet med utredningen är att genomföra översyn och en modernisering av den svenska terrängkörningslagstiftningen. Den nuvarande lagstiftningen är från 1975 och reglerar körning med motordrivet fordon på barmark och i snötäckt terräng.

En ny terrängkörningslag kommer alltså att innehålla en del förändringar men ingen vet ännu vad som ändras. Gissningsvis blir lagen mer lik hur den är i Finland och Norge. Att fritt köra på annans mark är nog inget vi kan räkna med när nya lagen kommer, om man får köra på egen mark är också en öppen fråga? Kommer skoterkörningen i framtiden bedrivas på leder och speciellt avlysta ” Friåkningsområden"? Hur det blir med detta får vi en indikation på om tidigast ett år. Att lagen från 1975 samt förordningen från 1978 är daterade och att det nu inte fungerar så bra med den fria åkningen är det många som tycker. Missuppfattningen att fri skoterkörning har med allemansrätten att göra tas upp och avfärdas helt i dokumentet. Vi har fri körning enbart eftersom lagen från 1975 inte förbjuder fri körning ovan snö (med undantag för område med nyplantering, förbudsområden och några andra områden) och en ny lag kommer säkert att reglera det. Jag gissar tyvärr att det kan bli frågan om "påbjuden ledkörning" och man får därför aldrig lämna leden om det inte är i ett "friåkningsområde", men hoppas jag har fel. Anders Lillenau som till vardags jobbar som jurist inom Mark och Miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt, har fått i uppdrag att se över Terrängkörningslagen. Anders samlar i skrivande stund alla slags fakta för att få ett underlag som ska ligga till grund för ett nytt lagförslag. Får sen lagförslaget acceptans så ska det sedan skickas till Regeringskansliet som i sin tur skickar en remiss och lagstiftningsprocessen fortsätter genom instanserna där i slutändan Riksdagen tar ett beslut om en lagändring. Processen är lång och vi kommer som tidigast få se en lagändring om ett par år.

Jag ser det som en väntad utveckling då det är 10 gånger fler skotrar nu är 1975 och är personligen mest orolig för hur den massiva satsningen på leder ska finansernas. Blir det ett system där man löser ledkort om man ska köra på leden eller ett system med fordonsskatt typ "led-skatt" för snöskotrar oavsett om man kör led? Att betala ett par tusen i skatt för var och en av mina skotrar är inget jag längtar efter, särskilt som min körning inte heller i framtiden kommer att ske på leder då jag enbart kör där inga leder finns eller kommer att finnas. Då är det stor risk att jag och många med mig blir missnöjda med den nya terrängkörningslagen. Men är det någon vits med att gå på begravning innan någon dött? Oavsett så är det läge att hålla andan de närmaste åren, och framför allt se till att vi skärper till oss vad det gäller oväsen och buskörning där vi inte får köra.

Friåkning.

DET KRÄVS MER ÄN EN SNÖSKOTER OCH EN HJÄLM!*

ERBJUDANDE!

BCA | LAVINSÄNDARE TRACKER3™

Vid köp av 1st valfri BCA spade och
1st BCA Stealth sond 2,70 eller längre.

2 995 :–

Ordinarie pris 3 500 kr.

DU HITTAR DEN HOS VÄLSORTERADE SNÖSKOTERÅTERFÖRSÄLJARE!

*Det krävs **kunskap om terräng** och snöförhållanden för att kunna ta smarta beslut, samt att du och dina kompisar har **rätt utrustning när olyckan väl är framme**! Främst en **lavinsändare, sond och spade** samt **veta hur de används**. Men även saker som första hjälpen, nödproviant, firestarter, kartor & GPS, olika typer av kommunikationsmedel m.m. Vänta inte till efter olyckan skett!*
Se till att du och dina kompisar har rätt utrustning och kunskap redan idag!

- Rickard Lövgren, passionerad filmskapare och friåkare på snöskoter
(Linsell Freeriders, Radical Lines, Fresh Set of Tracks)

bca backcountry access

KLINGHEIM

Åkare: Rickard Lövgren / @rickard.lovgren | Foto: Erik Bergström / @ozonerik

IDRE

DESTINATIONEN SOM HAR ALLT!

fjällfoto

Snöskotrar/försäljning

0253-20501

Ski-doo & Lynxhallen IDRE

ski-doo · LYNX · ski-doo

Mat & Boende

IDRE BYVÄGEN 30 Restaurang • Café • B&B

Byvägen 30 *0253-20411*

Skoteruthyrning/aktivitet

Idrefjällens snöskoteruthyrning *076-2421619*

Storbo Adventure Camp *076-1070789*

Skoteräventyr i Idrefjällen *070-5687080*

Snowkite Sweden AB *070 4434 111*

Drivmedel/Däck/Livs

Gulf *0253-20112*

Ica Idre bua *0253-20003*

Coop Konsum *0253-20078*

Idre Fordonsservice *073-0616291*

Övrigt

Stråkens EL *070-2953688*

Idre Bygg & Järn *010-4719600*

Fjällsäkerhetskommittén

Harryssons Rörservice *070-5460477*

Jones El *0253-20332*

Kurvans Tyg & Kläder *0253-20503,20504* **Syrran & Jag**

Mats Bygg & Plåt i Idre AB *073-6934007*

Mat & Boende

Rest Lodjuret *0253-20012*

Fjällbädden Drevdagen *0253-24049*

Idregrillen *0253-20580*

Idre Framgården *0253-20009*

AB IdreArne *0253-20000*

Näsets Camping *0253-20036*

Boende/Skiduthyrning

Idrefjällens sport *0253-20308*

BILVERKSTAD Idre Fordonsservice 0730-616291 MekoPartner

IDRE FRAMGÅRDEN

Syrran & Jag Kurvans

NORRA DALARNAS FJÄLLSÄKERHETSKOMMITTÉ

NÄSETS CAMPING IDRE TEL 0253-201 96

SKOTERÄVENTYR I IDREFJÄLLEN

MATS BYGG & PLÅT I IDRE AB

ICA Supermarket Idre Bua www.ica.se/idrebua

Kurvans TYG & KLÄDER IDRE 0253-205 04

Harryssons Rörservice AB

Snowkite Sweden

coop KONSUM

IDRE Fjällens Sport

AB Idre ames

JONES ELSERVICE AB JE

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

Gulf

STORBO ADVENTURE CAMP SNOW • FISH • HUNT

Restaurang Lodjuret

Fjällbädden Drevdagen

IDRE GRILLEN – ALLTID I CENTRUM

Idre BYGG & JÄRN

Idre Fjällens Snöskoteruthyrning

FXR

MAXIMUM VERSATILITY FOR ALL CONDITIONS

ZAC PARKS
FXR ATHLETE

CX
MONOSUIT

The CX monosuit provides both terrain & cold weather versatility.
Available in Insulated & Lite options. Durable shell construction with HydrX™ laminate. The FXR Dry Vent™ System keeps moisture out while the lining with 120g Thermal Flex™ Fill assures riders are always comfortable.

FACEBOOK.COM/FXRRACING @FXRRACING FXRRACING.COM

Julklappstips!

AVALANCHE BACKPACK

Scott Patrol E1 30 Avalanche Backpack, den enda ryggsäcken du behöver för din åkning. Scott har tagit utvecklingen ännu ett steg med Alpride E1 Airbag System. Det lättaste elektriska systemet på marknaden tack vare konstruktionen med superkondensatorer istället för litiumjonbatterier. En volym på 30 liter och massor av smarta fack gör att du får med dig allt du behöver för en heldag på berget. Vikt: 2670 gram. Pris 9 999:- kronor, mer info finns på www.scott-sports.com

Tre nya GoPro kameror

GoPro uppdaterar sin serie actionkameror och ger toppmodellen extra effektiv bildstabilisering och möjlighet till livestreaming. Precis som sin föregångare klarar GoPro HERO7 Black att filma 4K video med 60 bildrutor per sekund, eller full-HD med 240 bildrutor per sekund. Stillbilderna blir 12 megapixel stora. Den stora nyheten är bildstabiliseringen som man kallar Hypersmooth och som uppges vara i klass med att använda en gimbal. Man kan nu också strömma video direkt, Timewarp är en annan funktion som skapar timelapse-filmer direkt i kameran. Pris HERO7 Black 4 699:- kronor. Mellanmodellen GoPro HERO7 Silver har en enklare form av bildstabilisering och lägre maximal bildfrekvens vid filmning, 4K och 30 bildrutor per sekund. Full-HD går upp till 60 bps. Stillbilderna blir 10 megapixel stora. Pris HERO7 Silver 3 599:- kronor. Den enklaste modellen kallas HERO7 White och saknar 4K video, men kan filma i full-HD med 60 bildrutor per sekund. Stillbilderna blir 10 megapixel stora. White saknar GPS, Wi-Fi och WDR. Pris HERO7 White 2 399:- kronor, mer info om kamerorna finns på www.gopro.com

Julklappstips!

Amsoil Championship Snocross Nationals

Kalendern för den amerikanska proffsserien i skotercross 2018/2019 är klar.

2018
23-25 november: Spirit Mountain, Duluth – Minnesota.
7-8 december: Snow King Mountain, Jackson Hole – Wyoming.

2019
4-5 januari: Canterbury Park, Shakopee – Minnesota.
25-26 januari: Days of `76 Event Complex, Deadwood – South Dakota.
1-2 februari: Soaring Eagle Resort and Casino, Mt. Pleasant – Michigan.
22-23 februari: Seneca Allegany Resort and Casino, Salamanca – New York.
8-9 mars: Sundown Mountain Resort, Dubuque – Iowa.
15-17 mars: Grand Geneva Resort and Spa, Lake Geneva – Wisconsin.

Powerboots
har fått ett nytt hem

Den välkända Powerboot stöveln har numera en ny ägare i form av Lindström & Nilsson, som är gamla i branschen. Företaget har sedan 1945 tillverkat inläggssulor. Många av sulorna hamnade i stövlar av alla de sorter, varför steget i slutet av 1970-talet till att börja tillverka gummistövlar under varumärket Sulman inte var långt. Förutom Sulman så har man nu varumärkena Powerboots, Stabilicer och Alpina under sitt tak.
Lindström & Nilsson söker återförsäljare och skulle du vilja saluföra de välkända Powerbootsen i din butik är det bara att höra av sig till ovanstående företag.
Mer information på www.lindstromnilsson.se

Julklappstips!

2019
WINTER X GAMES

Körs mellan 24-27 januari i Buttermilk Mountain i Aspen Snowmass, Colorado. På skoter kommer man endast att köra freestyle och på snowbike körs snowbikecross och best trick. Det betyder att skoter speed & style är bortplockat som var med förra året. För mer information besök www.xgames.com Foto: Brett Wilhelm / ESPN Images.

Julklappstips!

Hjälm från Answer

AR1 Edge Visor finns i olika färger och har bra passform. Klarar några av de tuffaste säkerhetsstandarderna bland annat genom att absorbera effekterna av både stora och små stötar vid yttre påverkan. Hjälmen har dessutom ett utvecklat ventilationssystem som hjälper dig att hålla dig sval även under de hetaste förhållandena. Pris 1 299:- kronor, för mer information besök www.bihr.eu/se/sv

MUD AND SNOW

"CHALLENGE EVERYTHING"

THERE CAN BE ONLY ONE

MUD AND SNOW , SKÅLMYRSVÄGEN 32 , 792 50 MORA

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

Canonball Run 2019.

Lördagen den 26 januari!

Lördagen den 26 januari 2019 är det återigen dags för årets CBR, eller CanonBall Run!

Det är dags att skärpa till sig och fixa till den där veteranskotern en gång för alla. Den 26 januari är det nämligen dags igen för den årliga trippen mellan Älvdalen och Mora. Vårt evenemang CanonBall Run eller CBR som vi också kallar det, har rullat på i många år. Här kombinerar vi en utflykt med vissa lekar där vi lagvis ska samla poäng under hela dagen. Det blir vissa tävlingsmoment på vår Barktipp och andra lekar efter vägen. Vi startar denna dag vid Bystugan i Vika utanför Mora och avslutar den på Älvdalens hotell där vi övernattar. Den här dagen är alltid rolig för oss i arrangörsstaben och vi ser alltid fram emot årets CanonBall Run.

När, var, hur?

I vanlig ordning så träffas vi vid Bystugan i Vika söder om Mora lördagen den 26 januari och där får alla en ordentlig genomgång vad det är som gäller och blir indelade i lag. Vi försöker alltid att dela lagen så lika och rättvist som det bara är möjligt. Vår intention är att alla lag kommer att ha samma snittålder på sina maskiner. Du kan absolut komma till CBR själv eftersom vi plockar in dig i ett lag och förser dig med lagkompisar. Vi kommer sedan att gemensamt åka till vår egen bana på Barktippen i Stenis och där göra upp om det mesta. Här kan vad som helst hända och du får reda på vad, när du kommer dit. Alla lag har här en möjlighet att skrapa ihop ett visst antal poäng samtidigt som det gäller att ha hela och fräscha maskiner för den resterande trippen. Vi fortsätter sedan vår resa mot Älvdalen med lunchstopp i Norra Garberg innan vi klarar av de sista milen. Det gäller för er att hålla ihop lagen och tillsammans klara hela strapatsen.

Sen då?

Du ska på vägen mellan Barktippen och Älvdalen lösa en del gåtor och uppgifter på de för året nya stationer som alla måste passera. Naturligtvis får alla en karta som man ska följa till punkt och pricka. Hela laget förväntas ta sig fram hela vägen med hjälp av varandra. Lämnar man någon maskin efter leden får man poängavdrag vilket är förödande. Man ska alltså ta sig hela vägen fram med ett intakt lag. Vi uppmuntrar till fusk och ju påhittigare man är, desto bättre. Men blir man påkommen finns det risk för eventuell diskning.

Hur gammal ska min skoter vara?

Vi sätter gränsen för en veteranskoter vid 1989. Din maskin ska alltså ha tillverkats 1989 eller tidigare. Skulle du råka ha en maskin från 1993, men som såg likadan ut 1989 så släpper vi ju igenom den såklart. Och skulle du förresten ha en ännu nyare maskin så kan besiktningsmannen mutas med en kanelbullspåse (Pågens).

Kostnad

Priset för detta är 600:- per person och då ingår följande. Start i 2019 års CanonBall Run med allt vad det innebär då det gäller tävlingar, lekar och bärgningar med mera. Lunch samt fika under dagen. Entré till kvällens festligheter på Älvdalens Hotell.

Boende & Mat

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

ANMÄLAN Boende & Banquette
Ring Älvdalens hotell uppge koden "CBR 2019"
Telefon 0251 105 00

ANMÄLAN CBR 2019
Gå in på www.snowrider.se, klicka på Prenumerera/Shop sen klickar ni på ANMÄLAN EVENT OCH VÄLJER CBR 2019. Fyll i dina uppgifter. Enkel betalning finns här.
Vill ni vara i samma lag? Skicka ett mail till bjorn@snowrider.se med namnen på dessa så fixar han det.

Vanliga frågor

#1 Jag kommer långväga ifrån och söker ett boende i närheten av starten på fredag kväll?
Inga problem. Vi har boende för just dig i vår kursgård alldeles bredvid starten vid redaktionen med stor parkering. Del i rum 300:- ink frukost.
Maila bjorn@snowrider.se för detta.

#2 Vad händer om min skoter går sönder på vägen upp till Älvdalen?
Inga problem. Först och främst ska du ju försöka bogsera skotern tillsammans med ditt lag fram till hotellet i Älvdalen! Skulle inte detta fungera så har vi både bärgningsskotrar och en pickup med stort släp som fixar detta.

#3 Hur tar jag mig tillbaka till Mora på söndagen?
Inga problem. Många av deltagarna kör helt enkelt tillbaka med sina snöskotrar. Skulle man inte orka detta så brukar det ordna sig med skjutsningar för att hämta bil och släp i Mora.

#4 Hur får jag med mig eventuell extra packning till hotellet i Älvdalen?
Inga problem. Du lägger din väska eller vad du vill ha med dig i en kåpvagn som går hela vägen upp till slutdestinationen. Väskan väntar alltså på dig i Älvdalen vid ankomst.

#5 Min skoter drar 17 liter milen samt går sönder hela tiden. Kan någon transportera bensin samt reservdelar åt mig?
Problem. Du fraktar det du behöver själv. Eller så låter du någon annan i laget göra detta.

#6 Hur hittar jag upp till Älvdalen?
Inga problem. I år ska vi följa en förutbestämd rutt där vi på vägen måste passera några checkpoints. Du får en karta samtidigt som det finns skyltar efter vägen.

#7 Din fru är besviken och hytte med näven när du åkte hemifrån samtidigt som hon ifrågasätter dina prioriteringar då du åker och "leker" på CBR.
Problem. Du har säkerligen blivit utsatt för vad vi kallar för ett "smygbyte", där du nu bor ihop med en annan människa än den du en gång gifte dig med.

#8 Ska min snöskoter vara laglig?
Vad tror du? Det är klart den ska vara det. Lysen, bromsar, försäkring och ljuddämpning är någonting vi gillar å det grövsta. Dödmansgrepp är inte heller att förakta.

#9 Finns parkering för min bil och släpvagn vid Bygdegården?
Inga problem. Vi ser till att ditt ekipage får plats hos oss.

#10 Hur länge är baren öppen?
Till klockan 01.00

#11 Jag har fler frågor då jag är extremt frågvis.
Inga problem. Maila bjorn@snowrider.se

#12 Jag känner ibland att Gustav Fridolin säger bra saker och verkar vara skärpt.
Problem. Lita inte alltid på dina känslor. Du kanske behöver syrgas, eller bara prata med någon. Känn efter en gång till och skärp till dig.

Vad kostar det?

Anmälan till CBR 2019 inkl lunch, lekar & bärgning.	*600:-*
Del i dubbelrum samt mat på Älvdalens hotell.	*600:-*
Endast mat på kvällen.	*264:-*
Jag vill ha enkelrum. Då blir det en extra kostnad på:	*200:-*

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.

ADVENTURE

IT'S IN YOUR DNA.

Det är dags att erövra det okända.

Äventyret fortsätter på brplynx.com

brplynx.com /lynxsnowmobiles /lynx_snowmobiles

LYNX | BRP

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

Projekt återupplivning

Att återuppliva en gammal lössnömaskin från de döda på ett så billigt och bra sätt som möjligt är inte det lättaste.

Av: Björne

Det som var tänkt att gå lite halvsnabbt och smidigt visade sig bli mer komplicerat och tungjobbat än planerat. Vi inhandlade en ganska rejält kraschad Pro RMK från 2013 och tänkte att det bara skulle vara att byta ut lite krokiga delar mot raka för att sedan ha en kanonmaskin redo att spöas i snön. Men det visade sig att en hel del grejer under kostymen var böjda och trasiga vilket i slutändan tvingade oss att strippa ner hela maskinen för att rikta, förstärka och byta ut en hel del saker vi trodde klarat sig. Detta har resulterat i att vi väntat på delar. Och väntat. När vi ändå väntade så kunde vi ju lika gärna pulverlacka om chassit så att det blev riktigt snyggt och som nytt igen.

Kolla sortimentet

Att pulverlackera ett aluminiumchassie är inga problem. Man måste bara se till att eventuella dekaler och klisterrester är borttorkade och naturligtvis ska chassit vara fritt från olja och övrig smuts. Visst åker chassit ner i ett bad innan lackering, men ändå. Lackeraren blir inte glad om han får ett skitigt chassie. Du ska också ha i åtanke att pulverlacken kanske täcker en del repor men absolut inga bulor eller andra ojämnheter.

Du kan alltså inte pulverlacka ett chassie med baktanken att eventuellt täcka över fula saker. Dessa kommer då snarare att sticka ut lite mer. En sak till. Var lite engagerad vad det gäller maskering av vissa saker när du ska pulverlackera någonting. Exempelvis ett hål som ska vara av ett visst mått, invändiga och utvändiga gängor och alla andra ytor du inte vill lackera. Något att tänka på. Det där med färgval brukar vara svårt. Personligen brukar jag i slutändan lackera allting svart för enkelhetens skull, men du kommer att bli förvånad när du ser vilka färger en pulverlackerare kan erbjuda dig idag. Innan du bestämmer dig ska du alltså göra ett studiebesök hos din lokala pulverlackerare för att kolla vad dom har i sitt sortiment.

Motorn

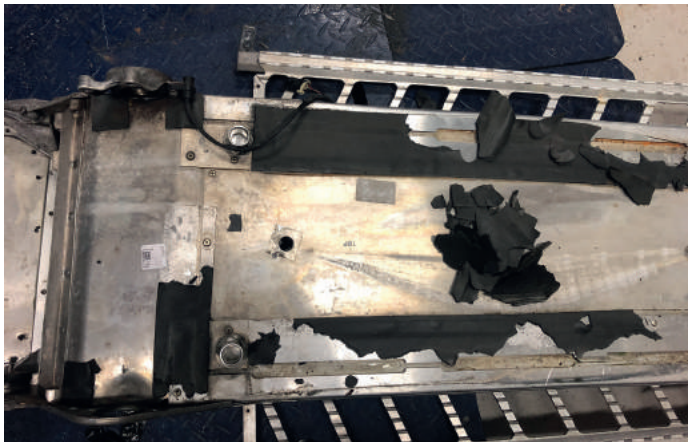
Ja det där med motorn var inte ett treminutersjobb. Nu har vi försökt att beställa kolvar från flera olika ställen med svaret att det finns hemma, bara för att någon vecka senare få svaret att det inte alls finns hemma, vilket i sin tur har försenat oss. Motorhuset i Östersund löste problemet åt oss och försåg oss samtidigt med alla packningar och andra originalprylar vi behövde.

Allt om denna motorrenovering på sidan 34.

Ett hästjobb

Då jag emellanåt lider lite av alzheimer eller i alla fall har dåligt minne så är det alltid läge att fota allting man plockar isär, för att på ett enkelt sätt kunna få ihop allting som det är tänkt. Varför inte stoppa vissa skruvar och muttrar från en viss del i en liten burk, och märka upp den? Och så var det de där med elen. Jag har märkt att det är lite extra kinkigt då det gäller kabel och eldragning och att det är extra viktigt att dessa saker blir korrekt återmonterade. En feldragning kan resultera i avbrända eller avnötta kablar som kan ställa till extremt krångliga problem vid framtida användning. En feldragen gasvajer kan också den orsaka enorma problem och i extremfall även skador på både människor och maskiner. Fota allting du är osäker på, fota också såna saker som du är säker på hur det ska sitta. För säkerhets skull. Det gäller att ha koll på återmonteringen alltså. Idag, just nu, så ligger maskinen i tusen bitar och är redo för ihopmontering. Det kommer att bli ett riktigt hästjobb som kommer att ta några dagar. Men det är bara att bita ihop och göra det här en gång för alla. Nu kör vi.

Alla klistermärken måste tas bort och det går som en dans om man har någonting att värma upp det hela med. En värmepistol kanske hade varit lämpligare men den dog precis en hemsk död och puffade till i sitt sista andetag innan den la av för gott.



Eftersom chassit skulle pulverlackas så var det läge att ta bort allt som är brännbart då pulverlack innebär att man stoppar det man ska lackera in i en ugn.

Det där med att försöka komma ihåg hur allting satt är helt omöjligt. Fotografera allting innan du plockar isär det. Diverse monteringsanvisningar finns också på det där internet om du nu skulle råka ha en dator. Men som sagt, ett foto är ett foto. Kombinera gärna detta med lite märktejp och anteckningar innan du plockar isär en maskin så här mycket.

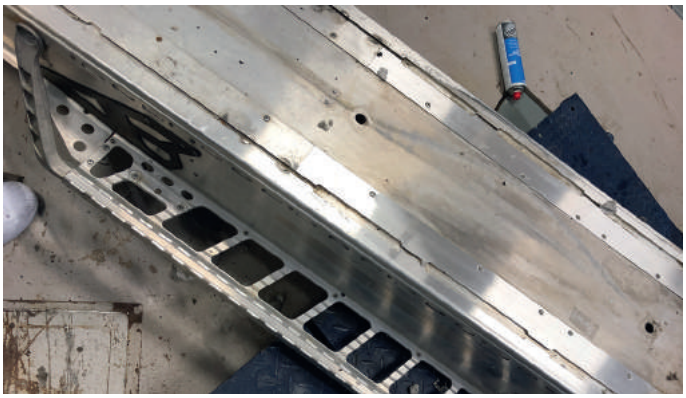
Se till att ha en vass schyst borr som borrar. Köp den inte på Biltema utan på ett ställe där man säljer borrande borrar. Stålnitar brukar man få slipa bort ibland.

Du kan antingen stoppa in en skruvmejsel mellan popnitshuvudet och plåten för att hålla den i spänn medan du borrar eller om det går, hålla i andra änden av popniten med en polygrip.

Den som påstår att det är lätt att borra ur en popnit på rätt sätt har aldrig försökt att göra det på en snöskoter. Det finns några saker du bör ha koll på.

Aceton eller thinner är två giftiga vätskor som är bra att ta bort klisterrester med. Ibland är också rödsprit och i vissa fall bensin två lämpliga vänner när klistret ska bort.

Hej å hå. Lastat å klart för pulverlack. Ganska skönt faktiskt att äntligen lämna bort chassit till lackeraren. Nu ska boggin plockas isär och lämnas in den också.



Titta så fint. Fritt från klister, klistermärken och annat som inte klarar av värmen inuti ugnen. Tänk på att pulverlack inte gömmer bulor, men ibland ytliga repor.

När vi ändå höll på så lämnade vi in massor av andra saker som vi också ville ha svarta. Jag har en låda till med småprylar som ska dit inom kort.

Pulverlackeringsprocessen är enkel. Man lämnar helt enkelt in ett fult repigt och riktat chassie. Tittar på när dom hänger upp det. Och sen går man hem. Enkelt och riktigt praktiskt.

Nu är det sista chansen att se till att diverse hål, gängor och andra ytor som man inte vill ha färg på maskeras och täcks över. Pulverlack är svårt att få bort. Var alltså extra tydlig och noga med att låta din lackerare få reda på detta. De flesta har koll på det här och ser till att du endast får färg där du vill ha färg.

Och sen får man tillbaka ett nytt snyggt svart chassie. Enkelt va? Det blir så jäkla bra det där med pulverlackering och lämnar man det till ett proffs som exempelvis Ingvars Lackering i Mora så är det ju väldigt smidigt. Du vet väl också att en pulverlackerare kan erbjuda dig andra färger än svart? Det finns förvånansvärt mycket att välja mellan.

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

WWW.MJMPOWERSPORTS.SE

VARIATORKIT DIABLO

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

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

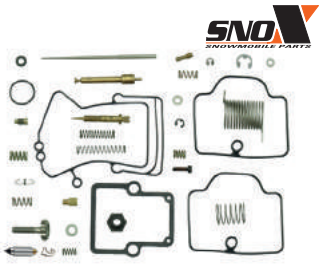
Vill du bli återförsäljare? E-post: diablo@mjmpowersports.se
Vid frågor, kontakta Adam, 076-775 14 59.
Maila diablo@mjmpowersports.se för att ställa din fråga.
Kontakta Fredrik för teknisk support: 076-7751215

mjm POWERSPORTS

din BRP handlare i Gällivare

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:-

Kolvbyte

Projekt återupplivningen. Det där med att byta kolvar är inte bara å bara!

Av: Affe

Det finns en hel del utmaningar när man reparerar snöskotrar och den absolut största är att få tag på rätt delar i rätt tid. Efter lite funderande så bestämde vi oss för att inte bygga om motorn till 860 cc som vi faktiskt först tänkte göra. Det rådde lite oklarheter om när leverans av ett sådant kit kunde ske så vi vågade inte gå den vägen helt enkelt. Samtidigt skulle ju ett sådant motorprojekt dra iväg rent ekonomiskt vilket skulle förstöra hela vitsen med detta bygge.

Då projektet styrs av tidningens trycktider måste vi veta när delarna kommer och därför valde vi en enklare lösning i form av ett Fix-kit. Ett Fix-kit innebär ett set med längre kolvar som då har en stabilare gång och står emot slitage bättre än originalkolvarna. En distansplatta monteras under cylindern för att kompensera för de längre kolvarna och det är inte frågan om ändrade port-tider som det blir om man distanserar cylindern med originalkolvar.

Resultatet blir en motor som motsvarar standard men med längre livslängd på kolvarna, all eventuell effektökning kommer då av kolvarnas ökade stabilitet som ger bättre cylindertätning. Problemet för oss var att trots att detta är en vanlig standardlösning som många köper varje år var det svårt att få tag på delarna, mycket svårt. Med en dags marginal innan tidningen skulle tryckas hade vi till slut delarna och kunde börja monteringen. Det är alldeles för kort tid för det jobb som skulle utföras och det blir därför ett ytterst begränsat reportage denna gång då vi tyvärr inte hann med allt. En provmontering med uppmätning av klämspalten är utförd och med en packning monterad är höjden ca 1,7mm vilket motsvarar standard. Distansplattan passade inte direkt utan behövde slipas en del innan montering, troligtvis har det att göra med toleranser hos cylinder och/eller spacerplattan. Frånsett att distansen var för trång är det en enkel montering när man har mätt upp och bestämt höjden på klämspalten. Till nästa nummer ska vi slutföra motorrenoveringen och då tar vi bland annat upp samtliga moment för alla bultförband och monteringsföljden för alla komponenter. Sedan är det bara att montera motorn i det nyrenoverade chassit och ge sig av till bromsbänken, frågan är på vilken sida om 140hk som vi hamnar? Fortsättning följer alltså.

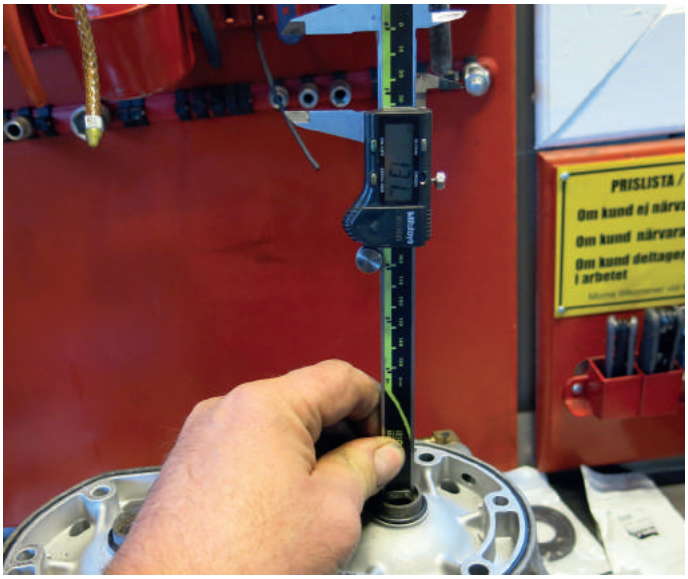
Wiseco-kolvarna kommer i sedvanlig snygg förpackning och är dessutom skyddade av en snygg påse, jag tänker lite på John Blund och hans påse med sovsand av någon konstig anledning. Jag inser också att man bör vara över 45 år för att fatta detta.

Kolvbultens clips ska monteras med öppningen uppåt eller nedåt sett till kolvens färdriktning. Annars kan de pressas ihop när kolven vänder och då brukar det bli kolvsallad vilket aldrig smakar gott.

En kolv provmonteras för uppmätning av klämspalt, den lilla pilen på kolvtoppen ska som alltid peka mot utblåset. Detta gäller i princip alla motorer.

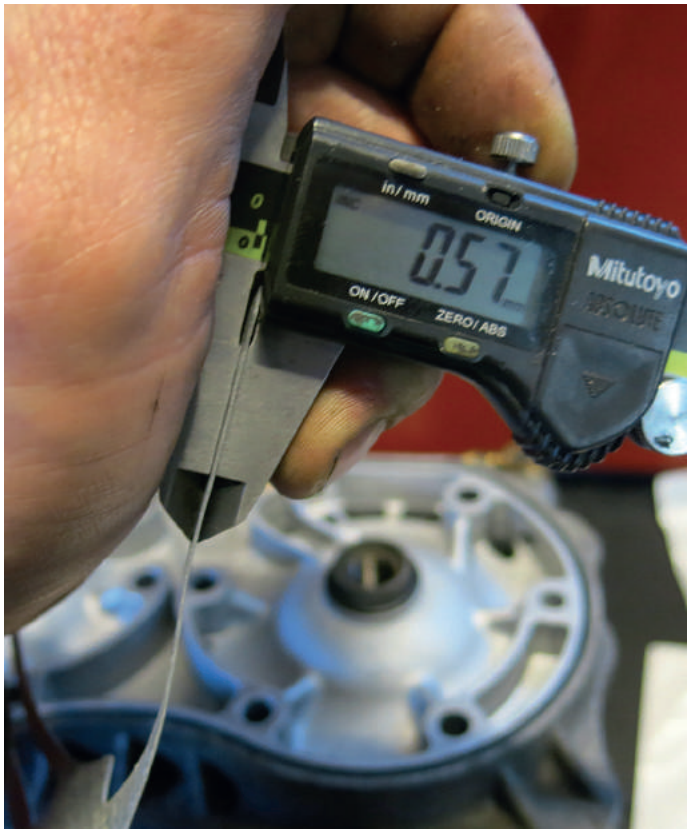
Ändgapet på kolvringarna kontrolleras med bladmått, de ligger på korrekta 0.45mm och behöver därför inte bearbetas. Skulle måttet vara för tight måste man fila upp det till korrekt specefikation.

Delarna till Fix-kitet, en spacer samt två packningar och ett set med längre bultar.

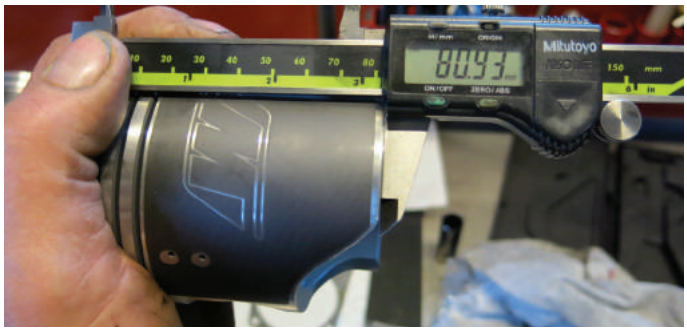


Klämspalten kontrolleras utan packningar, 1,3 mm är lite väl tight.

Som ofta måste man modifiera delarna, spacern var lustigt nog för trång och behövde lite slipjobb för att passa. Bli alltså inte förvånad om du måste modifiera eftermarknadsdelar för att de ska passa ihop med originaldelarna.



Packningarna är just över 0,5 millimeter tjocka, det ger en ökning av klämspalten på lite över en millimeter om bägge monteras.



Wiseco-kolvarna är ca 81 mm vilket är 7 mm mer än original. Wiseco har som ni ser en trevlig teflonytbehandling som ska se till att den glider friktionsfritt och fint i loppet.

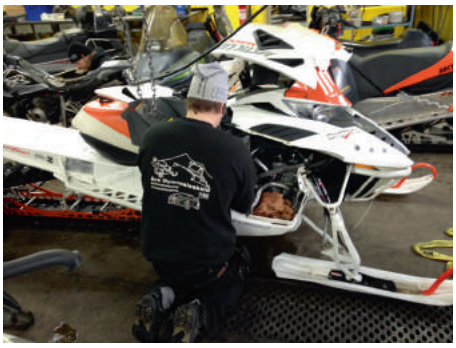
Distansplattan är exakt lika hög som de nya kolvarna är högre än original vilket rent matematiskt känns korrekt. I nästa nummer ska vi gå igenom resten av monteringen.

Originalkolvarna är totalt 74 millimeter höga.Här syns också tydligt hur slitna originalkolvarna är och att det verkligen är hög tid att byta dessa.

Jämtlands Gymnasium

Snöskoter på schemat!

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



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

Mer info hittar du på:

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

www.gymnasium.se sök på "snöfordon"

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

Säkra din skoter till vintern, kontakta din återförsäljare för mer information.

www.yamaha-motor.se

YAMAHA WARRANTY 2 years YAMALUBE svedea ecster

YAMAHA Revs Your Heart

Kelekkamessut

Eller Skotermässan på ren svenska

Text & bild Björn & Mikaela

En rejäl skotermässa är vad jag saknar här i Sverige. Jag har saknat den vartenda år sen man valde att lägga ner den här företeelsen som jag vet många älskade. Idag så lägger generalagenterna istället stora pengar på roadshower vilket säkert ger en bättre smäll per krona, men jag saknar i alla fall den på våren återkommande skotermässan som så många år gladde oss i skoterbranschen. Det var då vi träffades, snackade och kanske möjligen svängde en bägare och hade det trevligt. Mitt sug efter en mässa blev för stort här i höstas och jag kunde inte helt enkelt hålla mig utan tog frun under armen och hoppade på ett flyg till Rovaniemi med den årliga Kelekkamessut eller skotermässan som vi säger på ren svenska.

Flygförbindelsen till Rovaniemi är extremt bra och vi valde att flyga från Gardermoen via Helsingfors och en flygbiljett gick på dryga xxx tur och retur.

Naturligtvis kan man flyga från Stockholm också. Bilvägen är kanske lite väl lång för oss som inte bor i anslutning till finska gränsen eftersom Rovaniemi inte direkt ligger centralt, oavsett var du bor. Från Mora till Rovaniemi är det i alla fall dryga 130 mil med bil enkel resa, vilket kan avskräcka den mest vana resenär.

Mässan

Vad kan du då förvänta dig av en skotermässa i norraste Finland då? Det mesta faktiskt då alla årets maskiner finns på plats samtidigt som branschens största drakar är här och visar upp årets kollektioner och nyheter. Man håller till i ett par normalstora hallar av ishockeymodell och de är minst sagt packade av utställare samtidigt som alla utomhusplatser också de är fullbokade. Du behöver alltså inte oroa dig för att det ska vara skralt med saker att titta på här. Besökarantalet under de två dagar mässan är öppen (lördag och söndag alltså) tangerar cirka 16-17 tusen personer vilket en övervägande del är finska män, med alkohol i blodet. Ja ganska precis likadant som i Sverige alltså, så ni bör känna er precis som hemma. Finnarna är ett trevligt släkte och vi träffade en helt gäng glada finnar dessa dagar som på engelska och svenska kunde göra sig förstådda.

Rovaniemi by night är en upplevelse i sig då det mer liknar ett julinspirerat mini Las vegas med öppna barer och glatt folk överallt. Se till att boka flyg eller hotell i god tid då stan är full av turister som ska besöka tomten samtidigt som skotermässan drar rekordmycket folk.

Den här mässan i Rovaniemi brukar hållas i början av november vilket i sin tur betyder busväder och snö i luften. Du har med andra ord inget annat för dig och du ska därför redan nu boka upp dig för denna mässa 2019. Jag kan utan att tveka det minsta råda just dig eller kompisgänget att ta en liten tripp hit nästa år.

Lite info
Entré
15 euro vuxen
8 euro barn
www.lapinmessut.fi/

Flygplatsen är inte den största vi sett men flygförbindelerna hit är riktigt bra. Boka biljett i tid om du ska till Rovaniemi och skotermässan. Samma gäller för hotell.

Alla vill synas på mässan och till och med resebroschyrer från Kanada låg lite här och var.

DBC som numera finns i Sverige och våra grannländer representerades naturligtvis här och vi fick oss ett snack med Rune Lillkvist som är marknadsansvarig på detta företag.

Rovaniemi är en storstad med mina mått mätt och det finns gott om affärer och shoppingmöjligheter här. Kanske något att locka frun med.

Så gott som alla klädmärken är här och visar upp sina kollektioner, svara på frågor och snackar material.

Per på FXR pratade kläder hela helgen och jag kan förstå att man är helt slut efter två dagar här.

Kanske ett nytt sätt att utveckla skoterturismen på? Varför inte? Alla kanske inte kan eller vågar köra själv. Ett perfekt sätt att ta sig ut i fjällvärlden.

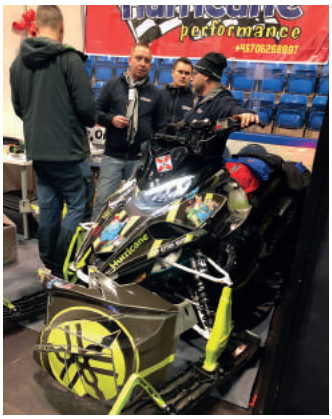
Du kan vara helt säker på att det finns något att äta på den här mässan. Både inne och ute.

Finska Yamaha var såklart på plats med finbesök från Holland i form av Allen Hidding.

En bakhjulsåkarmaskin och en elcross är faktiskt ett av de mer vettigare tidsfördriven vi sett på en mässa. Klart underhållande att titta på.

Naturligtvis hittade vi ett gäng med engagerade XX Freeriders-tjejer här på mässan i Rovaniemi.

Överallt presenterar man nya produkter och är du på jakt efter en ny utrustning så är det här stället du ska vara på.



Nicklas Ottosson var här och visade upp de schysta produkterna från Hurricane Performance. Mer från honom på SnowRider TV!

Polaris Monter var också den grym. En sak som jag vet att många svenska 15 åringar skulle ge sin högra arm för är en schyst RZR traktor som man får köra på sitt AM-kort . Det passar ju också bra med servostyrning om man då bara skulle ha vänster arm kvar. Kommer vi få se dessa riktigt fräna maskiner för 15-åringen slå, på svensk mark?

FXR passade på att visa upp några av sina ambassadörer. Från vänster: Tomas Wallerström, Johan Forsberg, Toni Suomela, Pär Berglund, Mariell Kvickström, Simon Kummu

På Scott lever man som man lär och självaste storchefen Marcell hade armen i mitella efter vad vi gissar en riktig produkttest.

Har du eller ska du bygga om, förbättra eller kitta din maskin? Då har du, eller ska du förr eller senare antagligen kontakta modshop.se. Det är klart en underdrift att dessa gossar säkerligen pratade med alla 17000 som besökte mässan.

Här finns det massor av snygga skotrar som verkligen sticker ut å det grövsta.

Skoteråkning är så mycket mer än bara skoteråkning. Alla runtomkringgrejer som exempelvis pickuper är ju alltid intressant. Vi såg några riktigt feta truckar här.

Jag saknar en svensk mässa eftersom man där kan träffa branschkamrater på ett avslappnat sätt. Jag sprang i alla fall på Per Lindblad från Lindblads Motor i Vilhelmina. Grymt trevlig grabb i sina bästa år.

Så nära men ändå så långt borta. Sverige och Finland är två olika länder. Vad sägs om en låda med fisk som snacks?
Man ska tydligen lida lite för att må bra i Finland.

Kristian Munter på 4P visade en hel del nyheter från deras sortiment. Håll er uppdaterade och kolla in 2019 års vagnar hos er lokala handlare.

En av de mer lysande stjärnorna på showen var såklart Arctic Cat Alpha One som lockade folks intresse.

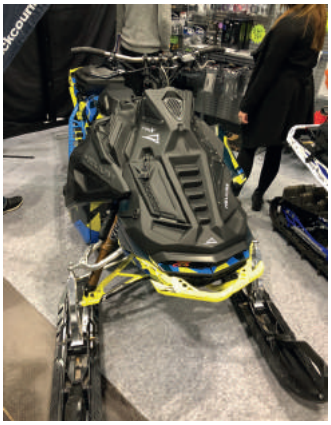
Gammal är äldst. Gudrun Berntsson till vänster brukar hålla igång å det grövsta när det vankas mässa. I år märktes det tydligt att hon blivit äldre och lugnare. Den yngre Moa Ellander Svensson har dock tagit över facklan och höll Tobes fana högt tillsammans med Thomas Berntsson som fortfarande också han känns ganska ung.

Ja. Rovaniemi ligger långt borta och du har här möjlighet att ställa dig på polcirkeln om du så skulle önska det.

Det påstås att tomten bor i Rovaniemi. Jag vet ju att han bor på Tomteland i Mora. Oavsett om det är en wannabe-tomte som bor här eller ej så är det värt att svänga förbi.

SnowRider säljs ju också i Finland och vi träffade ett gäng schysta finska läsare som faktiskt mest åkte led. Vilket man ofta gör i Finland.

Ja, du kan sluta gnugga ögonen nu. Det finns snart Heliumkit till just din Summit. Vad väntar du på? Det är bara att beställa ett precis just nu på www.modshop.se.



Joakim Kostet satt i draget hela helgen och representerade Klim som verkligen är ett premiummärke i det övre skiktet.

När jag trodde att jag sett och upplevt allting i hela världen så hittade jag ett dekalkit med Dunderklumpen. Nu är livet helt komplett.

Vi kan med säkerhet säga att Rovaniemi är en storstad i mångas ögon, men framförallt internationell eftersom man får tusentals turister hit varje år som ska besöka tomten.

Det måste finnas tusentals olika hjälmar på marknaden. Det är stor chans att alla finns på plats här.

Såklart säljs det knivar här, vi är ju i Finland. Men kom ihåg. Inte sära, para rispa.

Tayga är också de en rysk tillverkare som gör snöskotrar. Vi vet väldigt lite om modellerna och dess tillförlitlighet, men tittar gärna närmare på dessa när vi har en möjlighet.

Ryska Stels var här och visade upp sitt sortiment. Ska bli intressant att titta närmare på den här tillverkaren när tillfälle ges.

Lynx släppte såklart sin nya RS här och intresset var extremt stort eftersom den har rejält med nyheter.

509 hade montern full av hela sortimentet. Ett märke som är på frammarsch och som man ser allt mer av.

Skydd

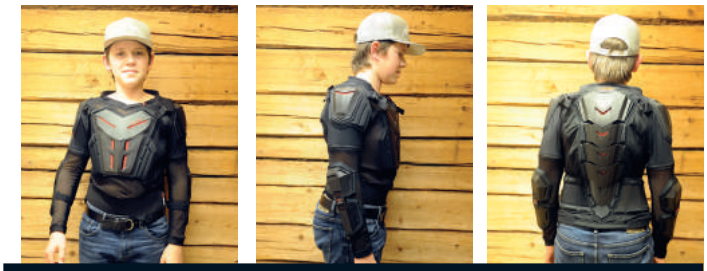
Ett måste för kropp och själ

Det där med att skydda sig är så mycket mer än att bara stoppa på sig en hjälm.

Att skydda kroppen är utan tvekan någonting som vi är extremt bra på i detta land, men bra kan bli bättre. Bara till för något år sen var det helt okej att åka snöskoter utan att ha hjälm på sig. Skrämmande tanke om man verkligen tänker till. Hur i hela friden kunde det vara helt i sin ordning att framföra ett fordon som har en kapacitet på långt över 100 kilometer i timmen, utan hjälm? Nu är det hjälmtvång i detta land, men ska vi stoppa utvecklingen där? I mitt tycke borde användandet av ett rejält överkroppsskydd också vara obligatoriskt, så att man skyddar rygg och bål med tillhörande mjukdelar innanför på ett smart sätt. Idag finns det massor av schysta skydd som inte hämmar din rörlighet samtidigt som det ser till att du håller dig varm om överkroppen. Just överkroppen är förutom ansiktet mest utsatt för vind och kyla när man kör snöskoter. Ett överkroppsskydd för snöskoterkörning kanske inte alltid behöver vara utformat som ett liknande skydd avsett för motorcyklisten. Skoteråkaren får ta mycket stryk framifrån och inte alltid mot ryggen. Ett ordentligt njurbälte är också alltid uppskattat. I vanlig ordning så kräver olika slags körningar olika slags skydd. Kanske inte touringåkaren behöver skydda sig på samma sätt som cross eller friåkaren. Jag tycker att försäkringsbolaget borde kunna erbjuda oss med full skyddsmundering en viss rabatt eftersom vi på något sätt drar vårt strå till stacken för att förhindra personskador på oss själva vid en eventuell olycka.

För att du ska ha något hum om vad du kan förvänta dig eller önska då det gäller skydd som finns att tillgå idag, så har vi gjort en ordentlig koll på detta för just dig.

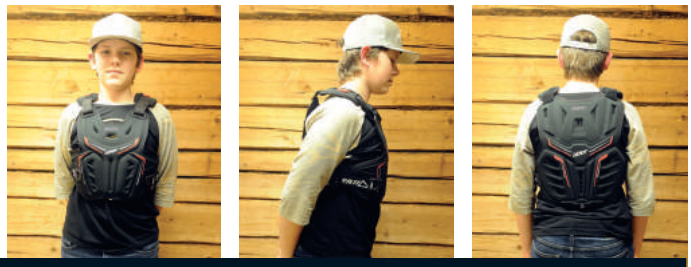
Läs, begrunda och bege dig till din handlare för att en gång för alla se till att du klär dig som folk under dina skoterkläder. Vi kommer att fortsätta titta vidare på alla slags skydd på marknaden och uppmanar alla återförsäljare att ta kontakt med oss som vill att vi ska syna era produkter lite närmare.



EVS COMP SUIT

Det här är ett överkroppsskydd som ger ett komplett skydd eftersom det också innehåller armbågsskydd. Njurbältet täcker upp bra och är tillräckligt brett, samt sammanfogas med kardborreband. Ärmarna och därmed armbågsskydden är avtagbara. Armbågsskydden är också justerbara runt underarmarna så att de håller sig på plats. Magplattan är solid och täcker en stor del av främre bålen. Plattan är justerbar i höjdled. Justerbart axelskydd i hårdplast med viss vaddering. Ryggskyddet är brett upptill och smalare nertill samt överlappande av "fiskfjäll" typ. Lämplig för aktiv körning.

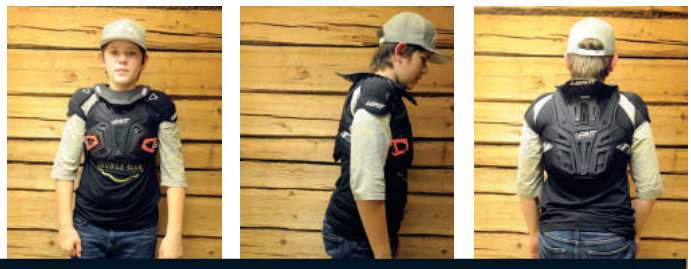
Omdöme: Det här skyddet känns riktigt robust och genomtänkt.
Betyg: 4
Ca pris: 1695:-



LEATT CHEST PROT 3DF

Det här skyddet känns lite billigare, men samtidigt smidigt. Det saknar hårda plastinlägg och har istället formpressat skum av hårdare modell. Just denna sorten av skydd är väldigt populära hos skoteråkare. Saknas gör axelskydd och ett njurbälte. Magplattan är kort, medan ryggskyddet är lite längre och av bred modell som i det närmaste också skyddar skulderbladet. Det finns justeringsmån över axlarna samt under armarna med rejäla plastfästen som fästes i framkant på bröstplattan. Hittar man rätt modell kanske detta skydd kan passa de mindre. Lämplig för lugnare körning.

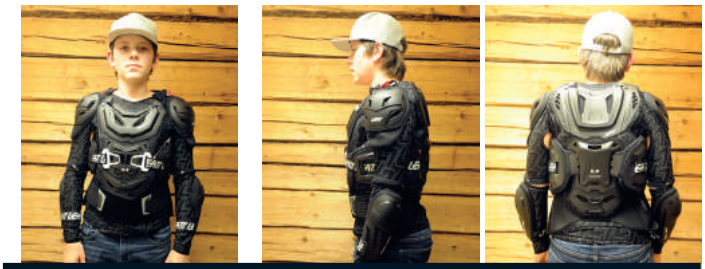
Omdöme: Saknar njurbälte och axelskydd. Det sitter också lite väl löst men som sagt, var noga med att välja rätt storlek. Fördelen är att det är smidigt, men det finns bättre överkroppsskydd än detta om man kör aktivt. Lämplig för lugnare körning.
Betyg: 3
Ca pris: 1895:-



LEATT FUSION 2,0 NECK

Det här är ett skydd som mer kan beskrivas som ett över-överkroppsskydd. Detta har ett inbyggt nackskydd som ska förhindra huvudets rörelse vid en kollision. Skyddet är av västmodell och känns väldigt kort. Komplettering med njurbälte och ryggskydd kan vara en idé för bästa skydd. Bra spännen mellan ryggskydd och bröstplatta finns. Knäppningen av nackskyddet känns inte robust nog för en kollision. Vi förstår vad tanken med detta hybridskydd är då man försökt baka in allt i ett. Köp hellre ett riktigt överkroppsskydd och ett rejält nackskydd. Detta skydd bör kompletteras med ett löst ryggskydd med njurbälte för att vara komplett.

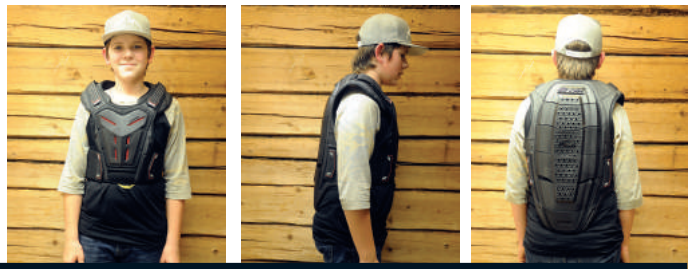
Omdöme: En bra idé med ett multiskydd som inte håller i praktiken.
Betyg: 3
Ca pris: 2595:-



Leatt Body prot 5,5

Det här är ett riktigt ”tajt” skydd som inte bygger mycket och bör få plats under ett skoterställ utan problem. Skyddet är av helmodell och är i princip en stretchtröja/jacka av tunn modell med hårda skydd. Bröstplattan är tredelad samtidigt som du också har rejäla skyddsplattor på sidorna. Arm- och axelskydden är slimmade med mycket bra passform. Njurbältet är av kraftig modell och kardborrespänning. Ryggskyddet är tredelat med ventilation. Den har justering på samtliga skydd. Dragkedjan för jackans öppning har ett skavskydd. Lämplig för aktiv körning.

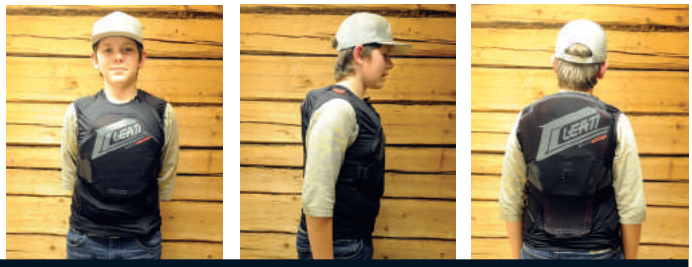
Omdöme: Så här ska ett överkroppsskydd se ut. Det här en av de smidigare ”rustningarna” du kan hitta på marknaden. Den är extremt solid.
Betyg: 5
Ca pris: 3095:-



EVS HI Viz

Det här känns som en enklare variant av en Tekvest. Det finns höjdjustering vid axlarna. Njurbältet är brett och används samtidigt som öppning för västen. Den här västen saknar axel och armbågsskydd. Bröstplattan är väl tilltagen och har ventilationshål samtidigt som den är avsmalnande i nederkant för mer smidighet. Ryggskyddet är föredömligt väl tilltaget och täcker hela ryggtavlan. Ventilation finns i detta överlappande ryggskydd. Lämplig för aktiv körning.

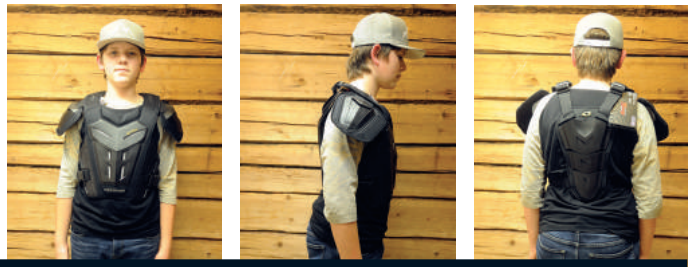
Omdöme: Bristande skydd på sidor och axlar, magplattan är lite kort, men ryggskyddet är av högsta klass. Smidigt skydd som har sina fördelar.
Betyg: 4
Ca pris: 1395:-



Leatt Body West 3DF

Det här skyddet ger oss delade intryck. Denna väst är av tygtyp med stora skydd som är istoppade. Det känns som att du måste hitta en perfekt storlek för just dig. Västen är åtsmitande med bra passform samtidigt som skydden är lite yviga och sticker ut. Men de mjuka skydden med hårda ilägg formar sig troligen efter lite användande. Magplattan går inte så högt som vi hade önskat, men ryggskyddet är riktigt väl tilltaget och täcker verkligen ryggtavlan. Det finns mindre mjuka sidoskydd. Vi saknar axelskydd men framför allt njurbälte. Västen är lång och öppnas med ett sidoblixtlås. Lämplig för aktiv körning.

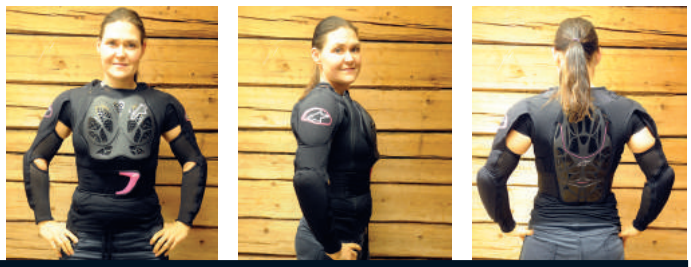
Omdöme: Västen är både lite trång och sitter lite löst samma gång. De bylsiga och stora skydden är väl tilltagna men lite stela och utstickande.
Betyg: 4
Ca pris: 2495:-



EVS Revolution 5

Det här är ett väldigt lätt skydd av mjuk modell men med hårda skyddsinlägg. Det känns lite fladdrigt och axelskydden har ingen egentlig support från en justerbar spännrem. Man öppnar västen med sidospännen som också är justerbara för bästa passform. Skyddet känns plastigt och billigt. Bröstplattan är tunn, men ventilerad. Ställbara axelremmar finns också. Ryggplattan är väldigt tunn, kort och smal samtidigt som detta skydd inte täcker sidor och skuldror.
Lämplig för lugnare körning.

Omdöme: Ett skydd utan denn passform eller gedigenhet man önskar. Det erbjuder helt enkelt för lite skydd.
Betyg: 2
Ca pris: 995:-



Alpinestars Bionic Jacket

Det här skyddet är gjort för kvinnor eller övriga kön som har bröst. Själva frontplattan har kupor på det rätta ställena. Skyddet är mycket väl utformat och har allting man söker i ett skydd för riktigt aktiv körning. Vi kan jämföra skyddet med en tunnare jacka med dragkedja. Här finns ett njurbälte om än i smalaste laget men det sitter där. Det finns både tunna axel och armbågsskydd. perfekt utformade. Ryggskyddet är väl anpassat på längden utan att vara för långt i nederkant. Ett mycket bra skydd som är lämpat för aktiva tjejer.

Omdöme: Det här är ett skydd som har allt. Visst kan du komplettera med ett bredare njurbälte, men det är inte ett måste.
Betyg: 5
Ca pris: 2295:-

Leatt Knee

Att skydda knäna är idag ett måste för aktiv körning. Utformningen av dagens snöskotrar kräver rejäla knäskydd som sitter där dom ska.

Det finns massor av skydd på marknaden och vi vill titta närmare på alla slags skydd från alla importörer under resten av säsongen och skulle du som importör vilja att vi kollade lite extra på dina skydd så tar du kontakt med mikaela direkt.

IMPORTÖR AV JUST DESSA SKYDD ÄR DBC.
HAR DU NÅGRA SKYDD SOM DU VILL ATT VI TESTAR MAILA MIKAELA@SNOWRIDER.SE

CKMP

Carl Kuster Mountain Park ligger mellan Sicamous och Revelstoke i British Columbia, Canada. Här har man boendet, terrängen, utrustningen och instruktörerna för en trevlig och skön vistelse. Vintersäsongen är från november till sena april och bjuder på underbar utsikt, otroliga mängder snö och fantastisk åkning.

Text: Mattias Klockar Foto: Mikaela Friström

Du kan åka natursköna leder, besöka bergsklädda glaciärer, testa dina tekniska färdigheter i trånga trädfyllda branter eller gasa fullt vid öppna bergsklättringsområden. Här finns något för alla. Närmsta flygplatser är Kelowna och Kamloops som ligger på samma avstånd från CKMP, ungefär en och en halv timmes bilfärd. Om du inte räknar CKMP's privata landningsbana. Som gäst behöver du bara dyka upp med din skoterutrustning, personalen tar hand om resten. Det finns fem sovrum där varje rum har två queen-size sängar med sitt egna badrum. Man erbjuder tvättservice och gratis Wi-Fi. På övervåningen ligger boendet och ett stort öppet rum med kök, lounge och vardagsrum där man ska känna sig välkommen, precis som hemma. Varför inte sätta sig i badtunnan efter en dag på berget och koppla av. Frukost, lunch och middag prepareras av den egna kocken Andrew MacDonald.

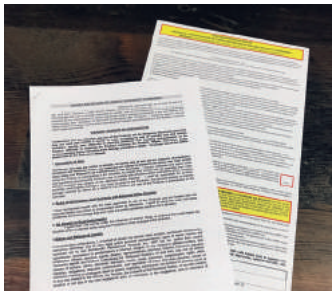
Mountainmaskiner

På undervåningen har alla en egen plats att hänga och torka sin utrustning, så skor och kläder är tipp topp till nästa dag. På CKMP har man alltid det senaste när man kommer och hyr, för varje år byter man ut sina Ski-Doo skotrar. Bergen är stora, så här kör man endast med mountainmaskiner som Summit och Freeride. Man kan också boka och ta med egen skoter när det är lågsäsong. Blir det några problem så lagar mekanikerna skotern så man inte missar nästa dag på berget. Terrängen man kör ligger runt Sicamous, British Columbia i Monashee bergskedjan. Ett annat populärt område att köra i ligger 25 minuter från CKMP. I Monashees kör man från 450 till 3000 meter, så det blir en hel del körning ovanför molnen. Det genomsnittliga snöfallet i området är 18 meter, så det är inte direkt brist på snö. Man har tillgång till ett enormt område att köra skoter på, så man behöver inte trängas med andra. Sicamous snöskoterklubb har fyra populära preparerade områden, Eagles Pass, Owl Head, Queest Mountain och Blue Lake.

Kusters dröm

CKMP är Carl Kusters dröm, tidigare skotercross stjärna i Blair Morgans Racing Team. Medan Carl var välkänd för sina skotercross- och X Games prestationer, introducerade pappa Jim Kuster honom för backcountryåkning vid tio års ålder och sedan dess har det varit hans sanna passion. Denna 30-åriga kärlek och förälskelse för backcountryåkning leder honom till att skapa CKMP vid Monashee bergskedjan 2008. Carl är en tålmodig lärare, han kan förbättra färdigheten hos även den mest erfarna backcountryåkaren. Han fick sin mekaniska bakgrund från att arbeta hos sina föräldrars återförsäljare från en mycket ung ålder, sedan blev det College för att bli motorcykelmekaniker. Allt detta tillsammans hjälpte honom bidra till partners som BRP och backcountryåknings erfarenheter. Carl har nu ett helt gäng backcountry guider till sitt förfogande som vet områdena utan och innan, den mest kände måste vara Rob Alford. För mer information besök www.carlkuster.com

CKMP drivs av Carl Kuster och hans fru.



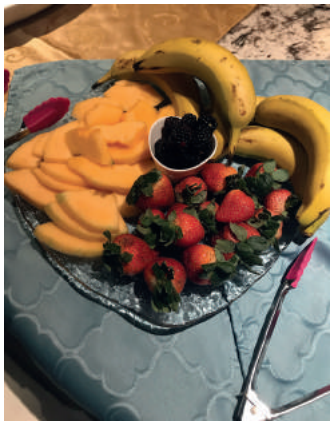
Det är klart man ska skriva på ett kontrakt där man tar på sig allt ansvar för sin körning

Det här stället är som en enda dröm för den inbitne skoteråkaren. Ken Block var här som gäst veckan innan oss. Naturligtvis var det tillåtet att börna inomhus. Vad trodde du?

Här finns det totalt fem rum med två queensize-sängar i varje. Du har egen dusch och toalett i varje rum.

Det bör tilläggas att man får börna inomhus om man heter Ken Block. Då måste man också skriva sin autograf på golvet. Såklart.

Lite vitaminer för morgondagen up-pskattas.



Här finns en fullt utrustad souvernir-shop som ser till att alla får reda på var du varit.

Här finns en full verkstad med flera arbetsstationer. Allt är snyggt och prydligt.

Baren är öppen på så sätt att du skriver upp vad du tar och betalar när du checkar ut.

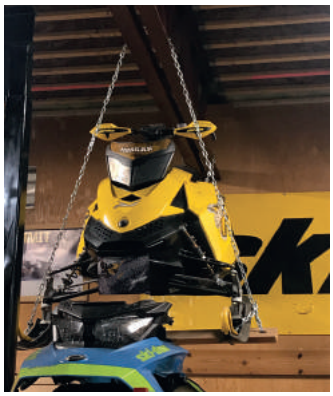
Naturligtvis ligger det en SnowRider i varje rum på det här stället. Självklart Sickan.

Det är detaljerna som gör det och här har man verkligen jobbat med dessa.

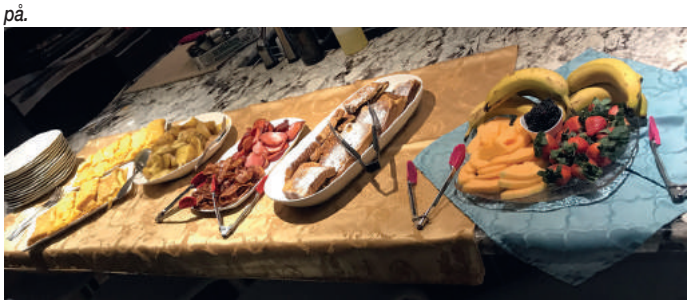
Såklart står här ett gäng nya 850 eftersom Carl har ett nära samarete med BRP.

Carl är gammal skotercrossåkare och har tävlat i X-games.

Allt är snyggt uppradat när du kommer och du har din egna plats att hänga prylarna på.



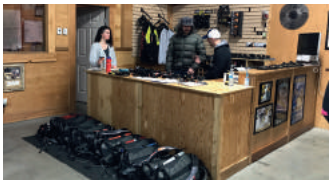
Några av Carls gamla crossmaskiner hänger som troféer i taket. Snyggt.



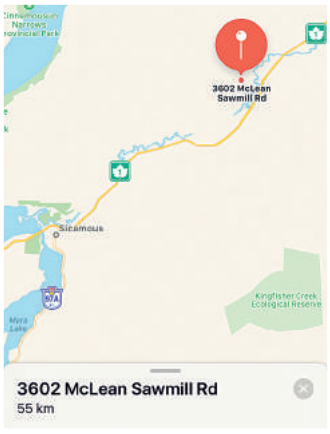
Maten är schyst och kocken Andrew MacDonald gör sitt för att du ska vara nöjd.

Dagens matsäck har lagts fram och det är bara att förse sig så att man står sig.

Det här stället är gjort för mindre grupper och det finns ett konferensrum om du nu skulle få för dig att göra en resa avdragsgill.



Utan lavinutrustning så får du inte åka med på turen. Utbildning får du innan ni ger er iväg upp i bergen.



CKMP ligger mitt ute i ingenstans och det var inte det lättaste att hitta hit. Kanske en av anledningarna att exempelvis BRP lägger en del av sin testkörning här.

Som sagt, det lilla sista ligger i detaljerna.

Priser under högsäsong.

Billigast: Du kan hyra in dig här all inclusive under tre nätter med två kördagar för cirka 18000 spänn.

Dyrast: Du kan för 42000 spänn bo här all inclusive i sex dagar och köra fem.

Under lågsäsong finns alternativ med egen skoter. Läs mer på CKMP.com

Köravstånd CKMP, SICAMOUS:
från Kelowna 140km (Närmsta flyg)
från Vancouver 488km
från Revelstoke 75km
från Jasper 530km
från Edmonton 775km
från Calgary 481km
från Seattle 590km
från St. Paul MN 2400km

Karl Custer är en gammal crossåkare som alltid har haft det där med friåkningen som ett stort intresse. Ett intresse som idag har blivit ett jobb. Allt känns väldigt professionellt och på gränsen till opersonligt. Men vill du ha en riktig upplevelse så är det här ett bra ställe att åka till.

Det är inte vilka guider som helst som jobbar här. Du känner säkerligen igen några av dem till namnet. Rob Alford, Jason Ribi, Greg Ryan och frun Shelley Ferguson

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

BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN

+00 125 0837 5030

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

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

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

RIDEREVELSTOKE.CA

ROB ALFORD PHOTOGRAPHY.COM

Revelstoke, BC, Canada
GREAT CANADIAN
SNOWMOBILE TOURS

BOKA NU!

Quadracing

Fyra cylindrar fartvindsskyld motor, det blir inte så mycket fränare än så här!

Text: Affe Bild: Nico

Veteranskotrar är trevliga maskiner och de har ett förvånansvärt högt bruksvärde om skotern är i gott skick, i alla fall under vårens fina pimpelturer. Fläktkylning samt hjulboggi är inte helt fel på stenhård skare eller blankis och den mjuka färden som variatoringrepp på endast 2000 motorvarv per minut ger är mycket behaglig. Men det är inte alla som anser att äldre skotrar ska uppskattas på grund av deras låga prestanda och trivsamma lågfartsegenskaper. Faktiskt anser några entusiaster att det motsatta gäller då det är gamla tävlingsskotrar som är grejen med historiska översnöfordon!

Dubbelslidmatning

En av dessa excentriska racingfantaster är min kompis Nico Wroume, Holländaren som är bosatt i Forsnäs/Norrhed ett par mil ovanför Boden. Vi har tidigare skrivit i SnowRider om hans fantastiska dragracer med en toktrimmad encylindrig Rotax 277 som går som ett spjut. Förra vintern blev den enligt byggherren i princip färdigställd då den numera strokade och kraftigt överborrade stånkan är cirka 3 gånger starkare än den någonsin var original. Så då var det dags för ett nytt projekt och om det förut gällde att få en enda cylinder att fungera perfekt så ska det denna gång (helt logiskt?) handla om fyra gånger fler och givetvis är även denna fartvindskyld. Nico berättade om att det var kompisen Lars och hans uppstart av sin dubbelslidmatade 4-cyllindriga dragracemotor som gjorde att han bestämde sig för att bygga en egen. Men inte en med rötterna i tidigt 80-tal som Lars motor då det är på tok för modernt med vätskekylning, Nico ville bygga en som skulle se ut att vara från början/mitten på 70-talet då det är tidsepoken som gäller för honom.

Quadpipes

Valet på grundmaterial föll på en 440 motor från Rotax som hade fartvindskylning och dubbla gasare från fabrik. Denna motor var helt okänd för mig och min obildade gissning om att det var frågan om en Everest 440-motor utan fläkt skrattades vänligt bort av Nico. I stället är detta en äkta "track n trail" motor som kom ut 1974 i TNT F/A vilket var en tävlingsskoter för stock-klasserna. Skotern hade ett raceliknade chassi som var mer likt en -73 Blizzard än fläktkylda -74 TNT. Med denna maskin kunde Ski-doo sälja en raceskoter trots att man officiellt inte tävlade då det år 1974 inte var politiskt korrekt med motorsport på grund av oljekrisen. Med delar från denna riktigt ovanliga motor ska alltså Nico bygga ett fyrcylindrigt monster med fyra förgasare, Ignitech tändsystem samt quadpipes, herre jösses!

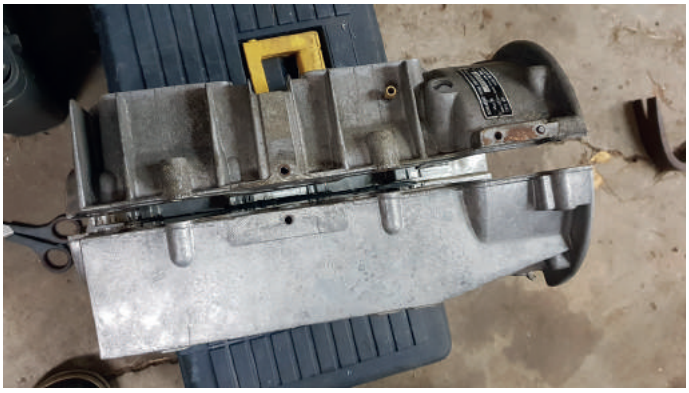
Noggrann planering

En bekant till Nico hade två relativt kompletta motorer till salu och efter att ytterligare ett vevhus letats upp var grundämnet komplett så det var bara att börja bygga. In i bandsågen med prylarna och sedan är det bara att svetsa ihop allt igen! Ett av vevhusen fick bli MAG-sidan, ett annat PTO och i mitten passades det tredje in så att resultatet blir ett fyrcylindrigt vevhus, busenkelt! Nu tar det kanske lite längre tid än vad beskrivningen i de förra meningarna antyder då finjusteringen av alla ytor är oerhört viktig. Allt svarvades för att skarvytan skulle bli exakt gällande C/C-mått samt vinklar. En stålstång svarvades och slipades till rätt mått för att monteras i lagerlägena när blockbitarna kläms samman för svetsning. Som alltid när Nico gör något är planeringen noggrann och maskinbearbetningen i världsklass. Jag växlar mellan att vara full av beundran över resultaten och lite avundsjuk över hur duktig han är och hur kort tid det tar för honom att genomföra sina byggen. Undertill monteras sedan en 20 mm förstärkningsplatta i hela blockets längd för att ge extra stadga och ovanpå gör en 10 mm spacer/platta samma jobb. Vevaxeln med 61 mm slaglängd består av delar från en lite modernare Rotax 503 då originalveven var helt olämplig att bygga 4-cyl av. Nu blir det nya tappar och längre vevstakar då den smalare 503-veven inte passade direkt så vevaxeln är i högsta grad byggd av Nico även den. Kolvarna kommer från Rotax 454 och har 67,5 mm borr och spacern på 10 mm är anpassad för de längre kolvarna samt de längre vevstakarna. Resultatet är en motor som mäter hela 85 cm på bredden med variator och magnapull. Den ska sedan monteras i en snöskoter som är 84 cm bred och jag får inte riktigt matten att stämma men Nico har troligtvis en lösning även för detta problem.

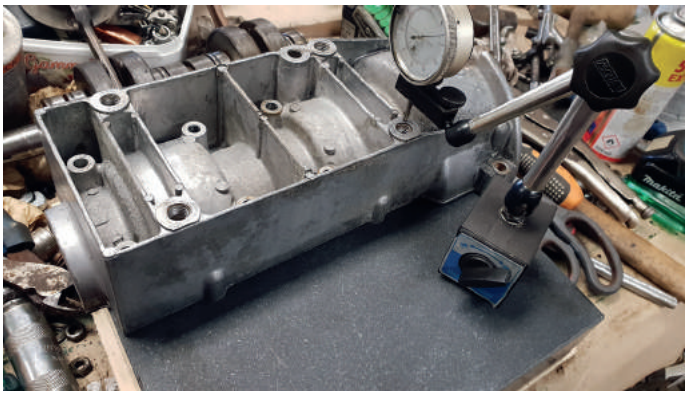
Hur ska den låta då, yla eller mullra?

Då var det dags för den stora frågan till byggmästaren, vad ska denna motor få för tändföljd? Med andra ord, blir det en "Screamer" eller en "Big bang"? En av de härliga egenskaperna som en flercylindrig tvåtaktare har är att man kan välja de inbördes graderna mellan vevtapparna utan att behöva bekymra sig om kamaxelns ventiltider, det gäller bara att ställa in tändningen korrekt för varje cylinder. Detta med tändföljden var ett av 90-talets hetaste samtalsämnen då det gällde Moto GP där de i 500 cc

En stång svarvas och slipas för att hålla blocket rakt under själva svetsningen.



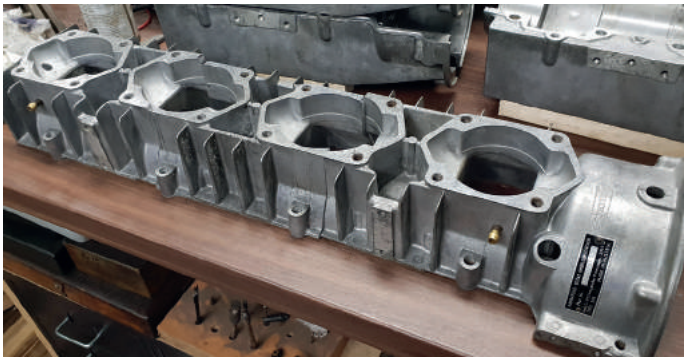
Nedre halvan är blästrad lite försiktigt, lite skillnad blir det eller hur. Riktigt snyggt.



Här kontrollerar vi att alla fötter har samma höjd, det hade dom inte så dom fick fräsas.

Här är alla vevaxeldelar och vi sprang på lite problem eftersom det visade sig att den här veven inte går att svetsa hela vägen.

Utgångsobjekten är två stycken Rotax 440 F/A av årsmodell 1974.



Här ser vi den övre blockhalvan som är lite grovsågad.

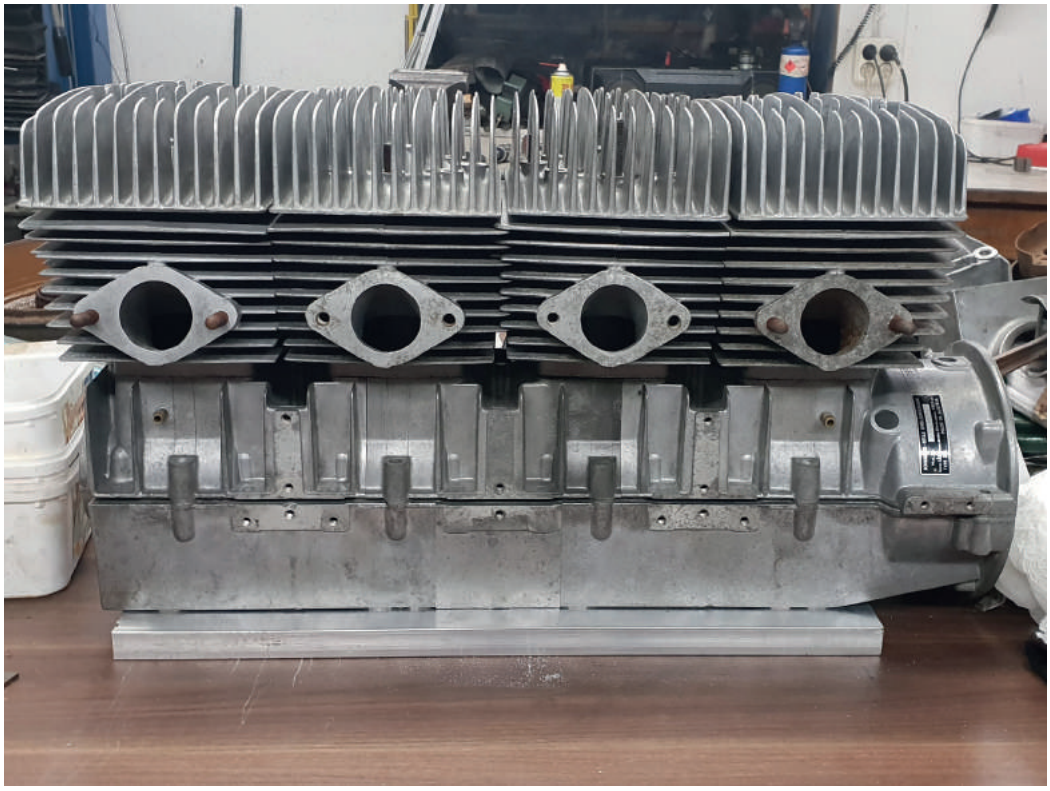
80 millimeters ämne för att göra stång av.

Tre block ska sågas sönder.

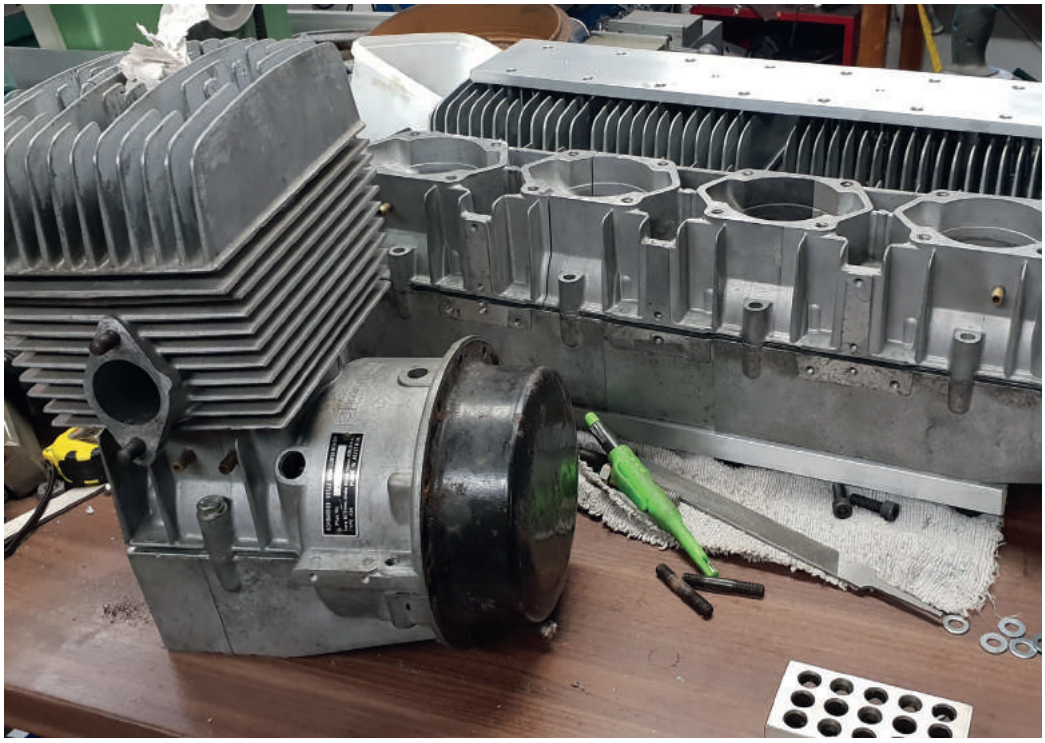
En jigg för att pressa isär vevaxlarna.

klassen växlade mellan de olika sätten att grada in vevaxeln för att uppnå olika fördelar. Ryktet sa att en "Big bang" där alla cylindrar tände i tät följd gav ett mer kontrollerat fäste för bakhjulet och därför valde alla denna lösning under ett par år. Motorljudet blev annorlunda med dessa motorer och racen blev tätare när färre kraschade. Fast till 1997 ville Mick Doohan åter köra med en gammaldags Screamer-tändföljd som skulle ge honom bättre kontroll av bakhjulet vilket alltså var samma förklaring som gjorde att man började med Big-bang runt 1990. Hur det än var med det vann Doohan det fjärde året i rad -97 trots eller på grund av att han valde en 90 graders motor detta år. Troligtvis hade det mer med föraren att göra än vevens inbördes vinkelgrader. Ett mer skoternära exempel är Yamaha V-Max 4 som ofta kuggades om till 180 graders vev när de trimmades. Varför de gjorde så är lite av en gåta i dag men en möjlig förklaring gör gällande att original tändsystem inte fungerade över 9000rpm och att ett 90 graders-system då var svårt att få fram. Med 180 graders vevaxel kunde man använda tändning från en tvåcylindrig skoter då det helt enkelt blev två stycken 2-cyl motorer som gick parallellt.

Nico har som sagt valt ett modernt tändsystem som är fullt programmerbart och hans svar på min fråga är kort och enkelt, kolvarna ska arbeta i jämn 90 graders följd. Så detta blir en ylande motor vilket känns helt rätt, valde Mick Doohan att köra screamer när alla körde Big-Bang så är det ingen tvekan, det är den bästa tändföljden! Effektmålet hade jag faktiskt inte tänkt fråga om men då originalmotorn gav 55hk är det minst frågan om det dubbla som jag räknar ut det. Nu är det lite i underkant med bara 110hk då det visar sig att målet faktiskt är högre satt än så. Efter en stunds tvekan säger Nico att det nog är närmare 200hk som siktet är inställt på och det ska driva en skoter från tidigt 70-tal. Låter helt klart spännande!

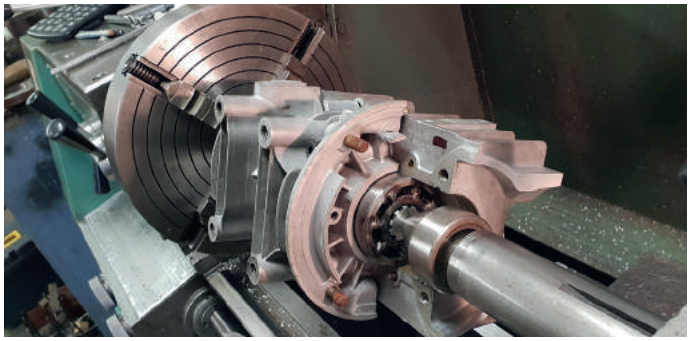


Ganska schyst att för första gången se hur motorn kommer se ut. Hade man bara fått så hade man kunnat ha den i bokhyllan.



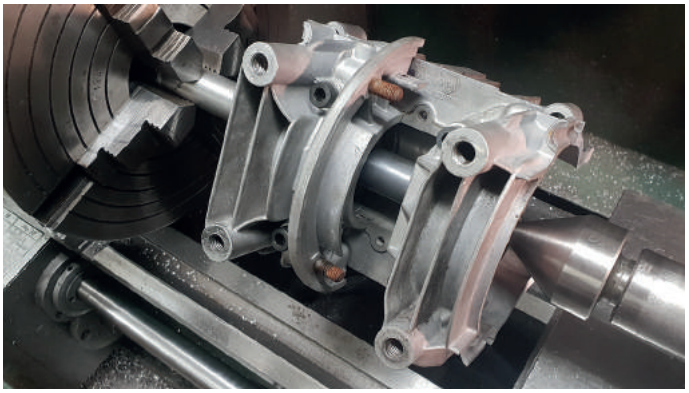
Av resterna går det att bygga en enstånka om man känner för det. Och det gör man nog kanske.

80 centimeter utan magnapull, eller 85 med magnapull. Kanske 86 med variatorbulten.



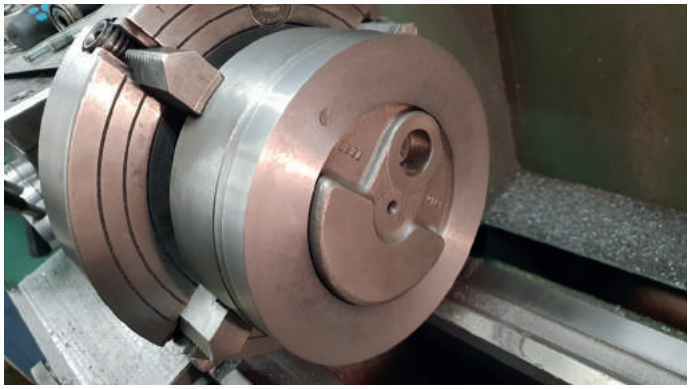
Skarvytorna svarvas till rätt mått så blocket får rätt bredd.

Förstärkningsplattor tillverkades för att linjera och se till att inget ska vrida sig under svetsningen. Det är bättre att överjobba vissa saker än att ångra sig efteråt.



Ett 340 fläktblock skrotades för att klämma fast blockhalvorna i svarven, där slapp man tillverka nåt eget.

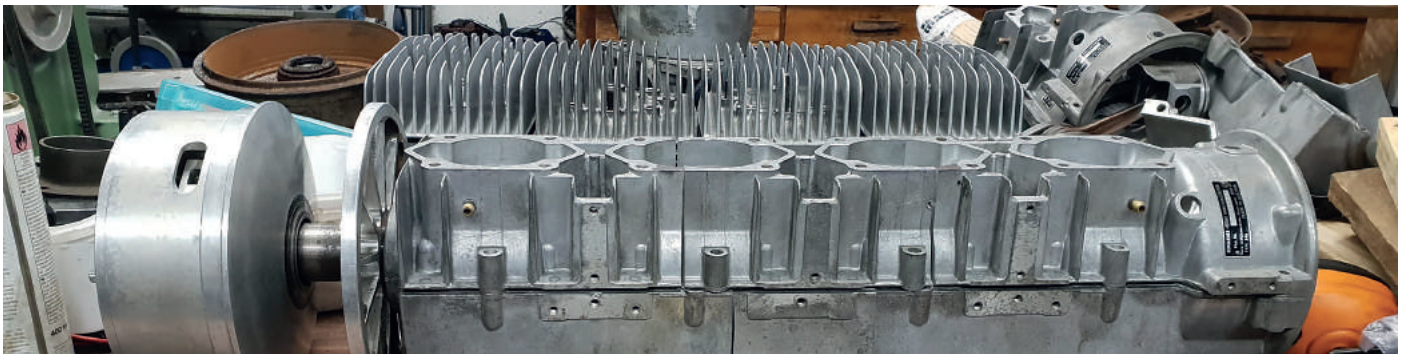
Och nu lite matematik. Fyra gånger 218,3 cc = 873 cc.



Centreringsjigg för att borra alla vevskinkor exakt lika.

Första gången man fick se hur motorn kommer se ut. Och visst är den vacker?

Det händer nog kanske inte speciellt ofta att fyra stycken 1974 440 F/A cylindrar och toppar ligger i samma tvätt.



*Ungefär så ser blocket ut med HRP variatorn. I min mening blir den här precis så bred som den behöver vara och vem har sagt att en snöskoter ska vara smal? En sak till. Chefredaktör Friström undrar om det inte är hög tid att denna fantastiske Holländare byter namn till Nico Wroomwroom*roume?

SSCO – Sveriges Snöskoteråkares Centralorganisation

SSCO är till för snöskoteråkarna i Sverige och skall vara en aktör inom utvecklingen av snöskotertrafiken på alla områden. Bildades i Östersund 2006 som en ersättning för nedlagda SVEMO snöskoter. Är först och främst en intresseorganisation och är en sammanslutning av klubbar, enskilda och företag med snöskoterinriktning som är medlemmar i SSCO.

Av: Mattias Klockar

Genom SSCO kan skoterklubbarna anordna förarbevisutbildning. Man samarbetar med skoterklubbar och företag med skoterintressen, som finns placerade över hela Sverige. Sammanlagt sitter dessa klubbar och företag på en oerhörd mängd kunskap och erfarenhet. När det gäller utbildning inom snöskoter så finns det helt enkelt inget bättre ställe att utbilda sig på än hos dessa klubbar och företag för att få den bästa möjliga kunskapen om snöskotrar. Man har tillstånd från Transportstyrelsen att utbilda till förarbevis för snöskoter och är en av landets största utbildare till förarbevis för snöskoter. Varje år utbildar man och examinerar cirka 2000 nya snöskoteråkare.

Målet är:

– En trygg och säker snöskotertrafik där ingen accepterar att någon dödas eller skadas allvarligt.

– Öka människors vilja att ställa krav på och förmåga att själva bidra till varaktiga förbättringar i ledsystem och utbildning.

– Att ständigt förbättra och utveckla förarbevisutbildningen.

– Sträva efter att alla som åker snöskoter har förarbevis. Detta ska bl.a. uppnås genom att SSCO, både på nationell och lokal nivå, arbetar för att informationen om nödvändigheten och lagkraven för förarbevis når alla. Dels genom information medialt, och dels genom påverkan av högstadie- och gymnasieskolor.

SSCO är alternativet för dig som vill få fortlöpande information om snöskoteråkning och bestämmelser i Sverige. Du har genom SSCO representation i Nationella Snöskoterrådet. Man värnar om skoteråkarna, och försvarar möjligheten att åka snöskoter. Genom SSCO kan du göra Din röst hörd gentemot myndigheter. SSCOs medverkan i snöskotersverige ger dig chansen att påverka.

Man går igenom många körmoment under en förarbevisutbildning för att bli så väl förberedd som möjligt i verkliga skoterlivet. .

SSCO strävar efter att alla som åker snöskoter också ska ha ett förarbevis och med det också kunskapen gällande detta.

Skoteråkning är så mycket mer än bara körning och regler. SSCO ger dig en gedigen utbildning då det gäller snöskoter.

följ oss på:
YAMAHA STORE MORA

Sidewinder M-TX LE 153

DO YOU DARE TO BE A REBEL?
#RebelYamaha

YAMAHA
Revs Your Heart

YAMALUBE svedea ecster
www.yamaha-motor.se

0250-61 93 90 - Tingsnäsvägen 23 MORA

YAMAHA STORE MORA

1 + 1,2 UP CLICK ON PASSAGERARDYNOR!

TILL
POLARIS, LYNX, SKI-DOO, ARCTIC CAT OCH YAMAHA

Tillverkning, Omklädning, Reparation
och Ombyggnad av skoterdynor
AB Hanngrens bil & sadelmakeri

AbHanngrensBilSadelmakeri

SCANNA FÖR ATT SE MER:

WWW.HANNGRENS.NU

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

NATIONELLA SNÖSKOTERRÅDET

Mer information på
www.snoskoterradet.se

Nationella Snöskoterrådet

SNOW MOTO RACING FREEDOM

ÅRETS JULKLAPP:
SNÖSKOTERSPEL!

ZORDIX

/ZORDIX /ZORDIXGAMES /ZORDIXGAMES /ZORDIXGAMES

3 www.pegi.info

PC PS4 STEAM

© 2017 Nintendo. Nintendo Switch and Joy-Con are trademarks of Nintendo.
The "PS" Family logo is a registered trademark and "PS4" is a trademark of Sony Interactive Entertainment Inc.

Hampus Åström

En kille med flyt

Hampus Åström är den 22-åriga grabben som är född och uppväxt i Burträsk men numera håller till utanför Hudiksvall. Han hade vettet att skicka oss en filmsnutt där han visade hur lätt det ska se ut att åka på vatten. Han har tävlat på vatten i två säsonger och håller nu på att bygga om en Polaris Axys för Watercross vilket vi gillar. Hampus jobbar till vardags som VVS-montör men tillbringar kvällarna i garaget med lillebrorsan som hjälper honom att skruva. Vi har sett Hampus sponsorbrev och inser att den här grabben verkligen är en kille som ni kommer att se mer av inom Watercrossen. En sport som är på frammarsch och som är avslappnande och trevlig att titta på under den varmare årstiden. Vi har varit på några race och inser att den här sporten drar riktigt mycket folk. Kan det vara väderleken som spelar in? Eller kanske de korta täta heaten som bjuder på mycket dramatik?

Oavsett så vill vi ha mer bilder, filmer och information från er alla därute som håller på och tävlar. Vad det gäller Hampus så är det bara att kolla upp honom på Facebook. Skulle du vara en möjlig sponsor så känns Hampus som en vettig reklampelare. Tummen upp.

läs alla gamla nummer
på snowrider.se
helt gratis

Lynx Rave RS 600

Få snöskotrar är så mytomspunna och genomarbetade som just Lynx RS 600

Racemaskiner överlag är uppdaterade å det grövsta genom åren. De genomgår små ändringar under årens lopp som hela tiden förbättrar maskinen. Lynx är utan tvekan de som verkar älska sin racemaskin mest av alla tillverkare, med all rätt. Årets RS är uppdaterad på flertalet punkter och vi kan rabbla upp några av dem.

Nyheter

Tunneln har kortats och ersatts av en dito gjord av polyethylene. Detta material är lite flexibelt samtidigt som det är lätt att byta vid en eventuell smärre kollision.

Fotstegen är mer horisontella nu och styvare i och med nya förstärkningar samtidigt som en ny design gjort dem mer greppvänliga. Utsidan av fotsteget är nitat och därmed också utbytbart på ett enkelt sätt. Fotholkarna är omdesignade och naturligtvis också ställbara i höjdled.

Nya PPS²-3500-R

Den nya eller rättare sagt vidareutvecklade boggin sväljer idag en 3487 mm lång matta. Boggin har fått en ny geometri där bland annat den bakre saxen nu sitter närmare vändhjulen. Även den främre armen har blivit uppdaterad. Stötdämperiet i boggin har därför också fått en annan konfiguration samtidigt som man valt att byta ut någon mellanaxel från aluminium till stål. Den uppdaterade boggin ska enligt uppgifter ge en mer kontrollerad viktförskjutning med bättre grepp, acceleration och kurvtagning.

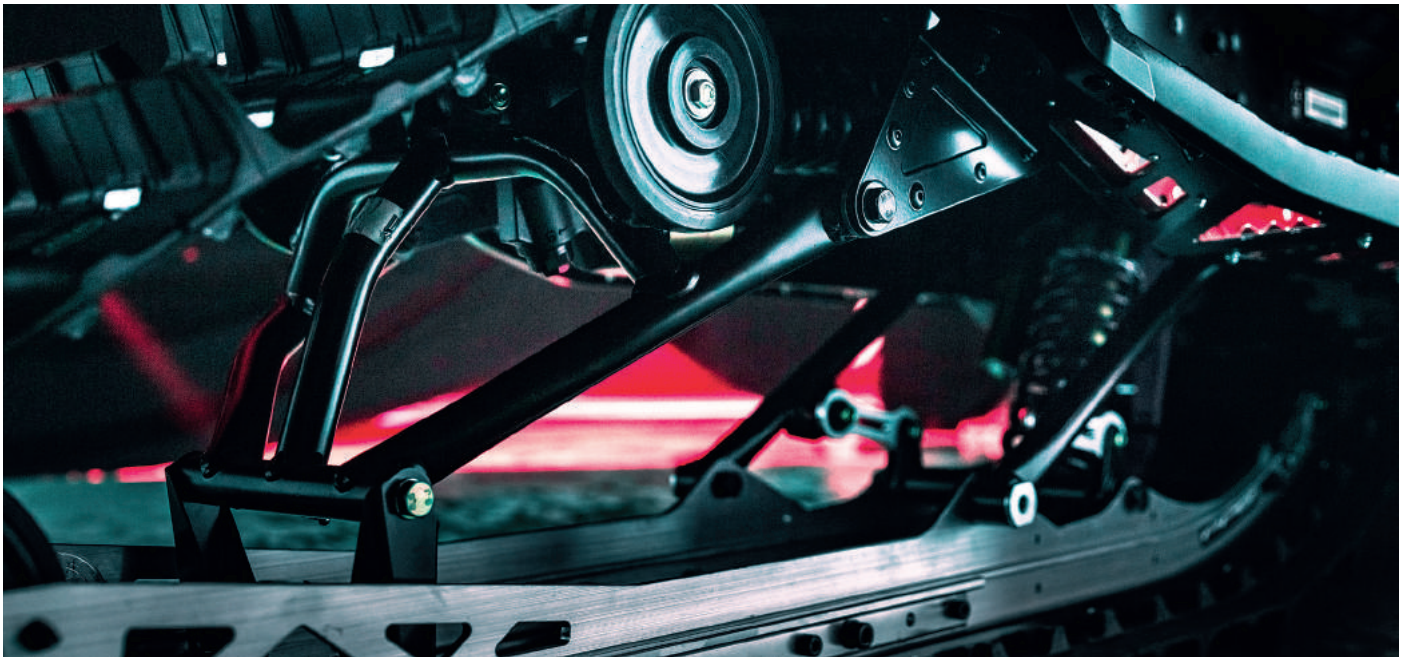
Lite övrigt

Motorn har fått sig en ny mappning med ökad kraft i mellanregistret. Man har också bytt utväxling till 23/51 mot fjolårets 21/51. Detta ska ge mer acceleration än förut.

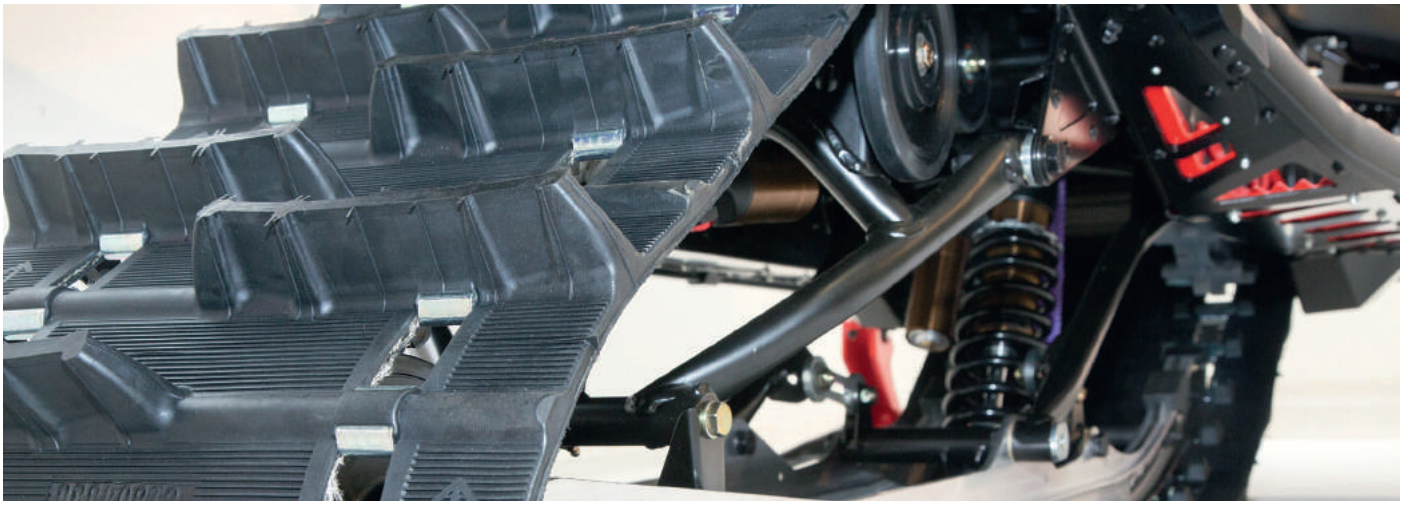
Nya högkölade Pilot Racing skidor som ska vara mer lämpade för skotercross sitter nu också på plats.

För att få stopp på denna best sitter nu också en 220 millimeters bromsskiva med bättre kylning.

Den nya bakdelen är gjord i polyethylene och är väldigt lätt att byta ut vid en kollision. En smart lösning på ett vanligt problem.



Den ”nya” eller omarbetade boggin är ändrad på en rad punkter med fokus på bättre grepp och kurvtagningsförmåga.



Fotstegen och holkarna är också de helt omarbetade och förstärkta.

LYNX RS 600 2019

Chassi:	Radien-RS
Skidor:	Pilot Racing
Dyna:	RS
Styrhöjare:	90 mm
Motor:	Rotax 600RS E-TEC
Motorvolym:	599,4 cm³
Borr:	72,3 mm
Slag:	73 mm
Max effekt:	vid 8400 / varv
Insprutning:	E-TEC
Bränsle:	98 oktan
Oljeblandning:	3%
Tankvolym:	18 liters
Primär:	Racing pDrive
Sekundär	Team TTS-04
Inkopplingsv:	5000 / varv
Drevning:	23/51
Bromsar:	Brembo Racing 4-piston
Längd:	3170 mm
Bredd:	1280 mm
Höjd:	1190 mm
Spårvidd:	1092 mm
Mått matta:	380x3487x44 mm
Framvagn:	LFS Racing
Framfjärdring:	KYB 40 HLCR Kashima
Fjädringsväg:	260 mm
Framfjädrar:	28 N/mm
Boggi:	PPS²-3500-R
Bakfjädring:	KYB 46 HLCR Kashima
Fjäder:	55/65 Nm
Fjädringsväg:	390 mm

Billet

BOLT ON, RIDE HARD

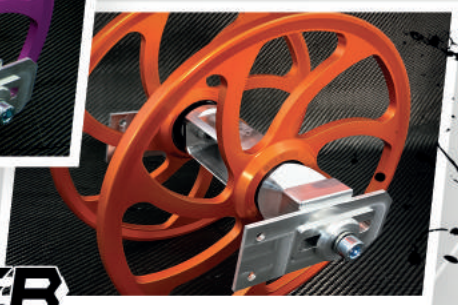
VARIATORKIT

X FORC

BY BI

10" HJULKIT
TURBINE

FRÅN 3795:-



STORT URVAL AV
FÄRGER

Billet

BOLT ON, RIDE HARD

MADE IN SWEDEN

INFO@BILLETX.SE

T TILL ALLA MÄRKEN
CE CLUTCH WEIGHTS
LLET X
FRÅN 2995:-
BRP P-DRIVE 850
POLARIS 800 / 850
ARCTIC CAT 800 / 4-T
BRP 800 E-TEC
YAMAHA 2014-> 4-T
WWW.BILLETX.SE

Diablo Variatorkit

Det där med att trimma motorn känns ganska onödigt när man inte utnyttjat de hästkrafter som redan finns där under huven.

Diablokiten finns till de flesta aktuella maskiner.

Många har snöat in på det där att trimma motorn. Helst ska man byta ljuddämparen så att det brölar riktigt mycket också. Allra helst ska man bara byta ljuddämparen. Att man ofta förlorar hästkrafter på den manövern oroar inte folk det minsta. Det låter ju högt i alla fall, och det verkar vara det viktigaste. För oss andra som bryr oss mer om prestanda än att aktivt försöka få alla att hata oss skoteråkare så finns det smidigare vägar att gå då man vill ha mer att åka med. Varför inte ge dina variatorer rätt förutsättningar att ge din snöskoter så bra prestanda det bara är möjligt?

Coca-Cola

Vi har hört talas om variatorkiten från Diablo och tog genast för givet att dessa tillverkades i USA, men ack så fel man hade. Dessa är framtagna här i Norge och Sverige. Av skandinaver för skandinaver. Det är inte alltid att ett amerikanskt kit fungerar rätt av för våra svenska förhållanden och höjder. Det känns också tryggt att support finns på hemmaplan vilket det kan vara lite si och så med om du köpt ett kit direkt från Coca-Colalandet.

Trond Lundberg från Alta Racingservice är mannen bakom det här kitet och har och är killen du ska vända dig till om du bor i Norge. Svenskarna får ringa MJM Powersport som specialiserat sig på BRP:s sortiment.

Support

Innan du beställer ett kit så ska du låta dessa företag få reda på vilken sorts körning du är ute efter. Ska du dra en pulka eller är det hård ledkörning eller kanske lössnöåkning du vill ha, berätta detta. Då får du ett kit som närapå ska vara perfekt. Du kan därifrån själv eller med tekniskt support från antingen Alta Rcing eller MJM få reda på hur du kan räta ut de sista procenten. Målet är att alla kit ska fungera i både kall- och tösnö men du kan också justera kitet under dagen för att exempelvis få 200 varv extra till förfogande. Hur, var och varför svarar dessa på om du hör av dig. Just denna support får du aldrig från en amerikansk firma. Priset för hela kitet som innehåller fjädrar, helix, vikter, schims och allt annat du behöver är 5395 spänn.

Mer om detta kit finns på SnowRider TV.

www.mjmpowersports.se
www.altaracing.no

Naturligvis har vi nördat ner oss ytterligare och mer ingående i detta kit på SnowRider TV.

Fredrik på MJM Powersports i Gällivare är troligen den som kommer att guida dig vad det gäller finjustering av ditt kit om du nu skulle behöva det. Service kallas det.

Namnet och loggan är så självklar.

Vissa namn är bara sådär självklara och det känns som om de alltid existerat. DirtCült är klädmärket som bär ett av dessa namn och vi fick bara lov att hälsa på dom.

Vi har sett de där schysta DirtCült-kläderna ett bra tag och kände att det var dags att hälsa på dom. DirtCült San Diego brukar det stå och vem vill inte åka till USA? Vi fick dock klart för oss att nuvarande ägare har sitt kontor en bit från San Diego. Nämligen i Falun, vilket fick oss att packa upp väskorna igen och istället hoppa in i bilen för de nio milen som vi har dit. Lite av en besvikelse måste jag säga, men samtidigt ganska så smidigt.

DirtCült drogs igång av ett gäng friåkare som brukade hänga ute tillsammans i öknen i staterna. Naturligtvis ville man ha lite fräna kläder på sig och märket DirtCült var skapat. Tommy Johansson som är en av det tre ägarna av DirtCült idag kom i kontakt med dessa killar och började sälja det här märket i Europa. Det ena ledde till det andra och en dag var de tre killarna ägare av ett eget klädmärke. Idag har dom stadiga leveranser till Sverige, Finland, Tyskland, Kanada och USA. Men man har levererat kläder till hela 42 länder och så långt bort som Nya Zeeland och Australien. Man har ett återförsäljarnät på runt 40 butiker i Skandinavien vilket innefattar en hel del skoterhandlare i norr.

Plingar

Idag har man kläder från golv till tak på huvudkontoret i Falun därifrån man också skickar alla varor kommer in via deras webshop. Under våra timmar på DirtCült så plingade det konstant i inkorgen och av någon anledning så highfivar man så gott som varje order då man älskar ljudet av när någon uppskattar deras klädmärke så mycket att man faktiskt också beställer någonting.

Det finns idag runt 300 artiklar på hyllorna vilket gör det riktigt roligt att se grabbarna springa högt och lågt för att plocka varor till de utgående paketen.

Högsta kvalitet

Man gillar att leta efter nya grejer och man sätter kvaliteten högst. Det är en ganska lång process att hitta en ny produkt som vi vill sätta vårt namn på. Detta eftersom vi verkligen vill försäkra oss om att kunden ska vara nöjd. Säger Tommy när han guidar runt oss i lokalerna.

Han fortsätter. Idag säljer vi lika mycket tjejkläder som kläder till killar vilket vi verkligen gillar. Vi håller bara på med streetwear och har inga tankar på att göra någonting annat än just det.

DirtCült skapades en gång i tiden med tankegången att man inte behöver vara tuffast och bäst bara man älskar det man håller på med, vilket verkligen genomsyrar hela deras verksamhet. Man verkar ha extremt roligt och folk uppskattar deras kläder. Så är du lite så där fundersam över vad du ska ge tjejen, killen, farsan, morsan eller barnen i julklapp. Gå in på www.dirtcult.com. Å du. Det stavas med vanligt u.

Mentaliteten är att man highfivar varandra varenda gång det plingar till i datorn och en order kommer in. Det highfivas ganska mycket med andra ord.

Här lever man som man lär och det står lite leksaker här och var på lagret.

Får jag gissa så är kepsarna en storsäljare eftersom man ser dom dagligen på någon huvud.

Tommy, Daniel och Fredrik är helt klart hjältar i sin egen historia.

Man har faktiskt skickat kläder till 42 olika länder, men den stora marknaden är Sverige, Finland, Tyskland, Kanada och USA.

Det där med att bli hjälten i sin egen historia är någonting vi alla kunde leva efter.

Lagret är packat med kläder från golv till tak och det finns runt 300 artiklar hemma för leverans.

Visst ligger Dirt Cülts kontor i Falun, Dalarna. Var annars?

SNOWRIDER Magazine EVENT

Fjällkampen hos

HOTELLET VID FJÄLLET SP AKTIVITETSCENTER

Välkommen till kampen i Sälen-fjällen 22-24 mars -19

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

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

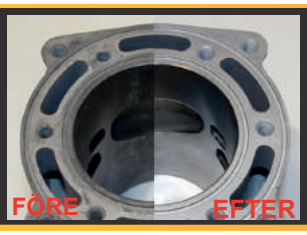
Boende med frukost lör+sön
Lunch lördag, middag lördag

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

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

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



Vi ses på fjället!
Yamaha Store
Verkstad
Skoteruthyrning
Skotersafari
LEONARDEN
YAMAHA STORE SÄLEN
www.leonarden.se - 0280-260 65

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

Alpha, Lynx 850, Hardcore 800
ADVENTURES WITH NALLGÅRD
fredriknallgard@gmail.com
nallgård adventures skoteruthyrning
070-647 11 63
-Vi hyr ut lössnömaskiner i hela Dalarna
-Självklart finns även släp att hyra
-Allt: Vi kör ut skotrarna till er vart ni än befinner er mot ersättning
-Erbjuder guidning
-Offert enligt era önskemål

Säkra framtidens snöskoteråkning
Gör din röst hörd genom SSCO
Skaffa dig utbildning där kunskapen finns
Våra utbildare anordnar kontinuerligt kurser till förarbevis
av SnowRider Magazine
Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070-290 40 06
www.ssco.nu
Besök oss på:

Åsarna Skoterservice
POLARIS
•Tillbehör •Reservdelar
•Servar och reparerar alla märken
•Nya & begagnade skotrar, fyrhjulingar
www.asarnaskoterservice.se
Tel: 0687-303 75
Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

YAMAHA FXR
VÄLKOMMEN TILL YAMAHA VILHELMINA
• Skoter & Atv
• Service
• Däckverkstad
• Bilglas
WWW.DACKOCHMASKIN.SE
VILHELMINA
DÄCK & MASKIN
Vilhelmina tel: 0940-10240

3 BUTIKER
Leksand
Mora
Särna
CHALLENGE ACCEPTED
POLARIS®
www.abris.se
POLARIS ABRIS SJÖ & SNÖ SINCE 1981 www.abris.se Husqvarna

SnowRider Weekend 2019

Boka upp vecka 5 om du är beredd på att ha roligt.

Av: Björn

Boka upp 31 januari till 3 februari. Det då vi i vanlig ordning träffas på Lägergården i Lofsdalen för att umgås, köra skoter och ha roligt. Med förra årets monstermördarsnökaos som Expressen hade uttryckt det färskt i minnet så bara måste du komma denna säsong igen. Lägergården i Lofsdalen är ett hemtrevligt ställe med Jimmy Gudru och personal i spetsen. Hit brukar man få komma som man är och det är bara att vandra omkring i understället som alla andra. Du behöver alltså inte ha varit här förut, känna någon här eller på annat sätt ha någon koppling hit för att känna dig välkommen. Du behöver inte heller vara snöskoterexpert på något sätt eftersom vi alltid delar in er i ett antal grupper. Dessa grupper döps till allt från extrem, mellan, Oboy, lätt, touring eller egentligen vad som helst som kommer att återspegla er dag. Vill ni åka extremt kan det vara läge att anmäla sig i den gruppen. Vill ni istället åka en kortare sträcka och dricka Oboy en hel dag, ja då anmäler ni er i Oboy-gruppen. Enkelt och klart som korvspad. Det är lättare för oss att manövrera runt ett större antal mindre grupper än en stor. Framför allt när vi vill att ni ska känna er bekväma och samtidigt ha roligt. Du kanske vill köra i lätta gruppen på fredagen, men känner dig mogen för mellangruppen på lördagen. Då är det ju bara att byta. Frukost äter vi på Lägergården, lunchen blir antingen ute i fält eller på någon inrättning i området.

Alla grupper har också en egen guide som kan området och både hittar ut till guldkornen men också hem igen. Efter en dag ute i friska luften så kan det nämligen vara trevligt att komma tillbaka till lägergården igen. Väl hemma så blir det naturligtvis vår beryktade musik-quiz som den i hela Färnäs välkände DJ-Linder håller i. Det kommer folk från hela landet till vår SnowRider Weekend och vi ser gärna att just du kommer i år. Se till att anmäla dig direkt då platserna är begränsade. Välkommen.

Aktivitetschema:
SnowRider Weekend 2019 V. 5 dvs Tors 31 jan - Sön 3 feb

Torsdag kväll: *Incheckning*

Fredag: *Frukost 08.00, Lunch 13.00, Middag 20.00.*
Vi börjar dagen med att dela in oss i olika grupper efter körförmåga och önskemål. Alla grupper har en egen guide.
Körningen börjar 09.00. Efter 16.30 har vi en såkallad "icke skoterrelaterad aktivitet".

Lördag: *Frukost 08.00, Lunch 13.00, Middag 20.00.*
09.00 ger vi oss ut på fjället. Naturligtvis har alla grupper en egen guide med sig.
16.30 kör vi återigen en "icke skoterrelaterad aktivitet".

Söndag: *09.00 Frukost, Körning för dom som vill, sovmorgon samt hemfärd. Utcheckning 12.00.*

ANMÄLAN
Anmälan sker på: www.lagergarden.se/store

KOSTNAD
Kostnaden för denna trevliga helg inklusive allt är 2300:-/person

Bra att veta
Sängkläder ingår, bädda samt bädda ur själv, se till att städa ur rummet på söndagen! Max antal deltagare 55 st. Först till kvarn.

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:

SNOWRIDER Magazine

* MORA
* LOFSDALEN

För mer info och alla datum besök:

snowrider.se

Ge bort en prenumeration i julklapp!

Ja, jag vill gärna ge bort en prenumeration i julklapp!
Fyll i alla uppgifter och skicka in talongen till oss.

SNOWRIDER Magazine

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

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

Skicka tidning till:

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Ort: _____

Jag som betalar heter:

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Ort: _____

VÄNLIGEN TEXTA MED STORA BOKSTÄVER

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.

Gåvobevis

Du har fått ____ nummer av den bästa skotertidningen!

SNOWRIDER Magazine

En riktigt God Jul

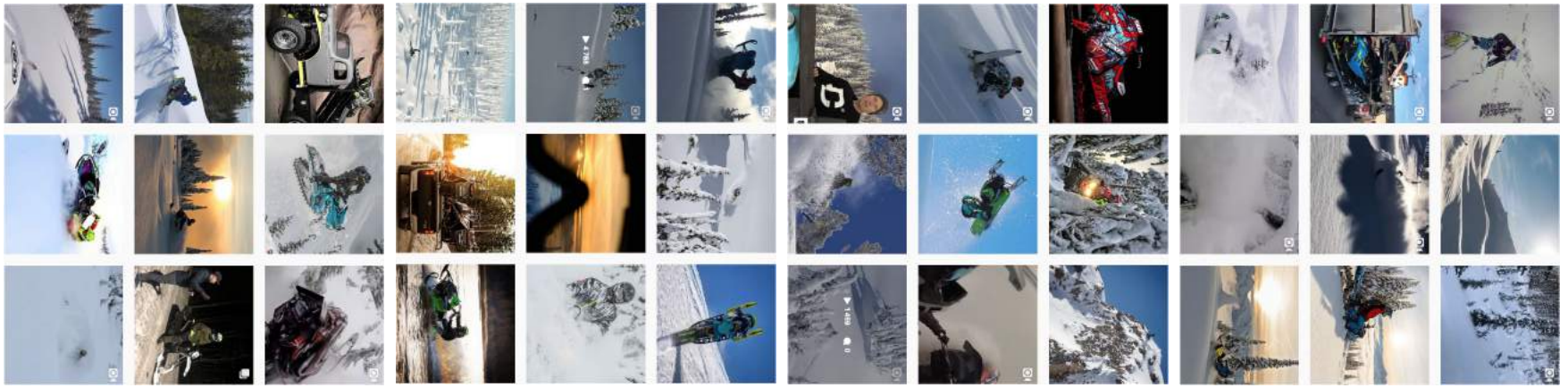
Önskar

B

SVERIGE
Porto Betalt

SNOWRIDER Magazine

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA



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

#snowridermagazine

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

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

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

SNOWRIDER TV
Magazine
Säsong 2
UTE NU
YouTube

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

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

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

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

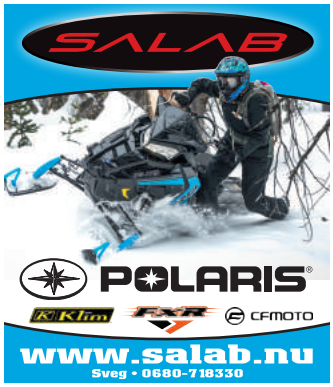
motor
& fritid
LYNX
ski-doo
can-am
0684-294 50
motorfritid.com

SNOW-RAIL
SYSTEM
Systemet för dig som vill
skydda ditt flak och underlätta
lastningen av din skoter!
Passar både släpvagn med eller
utan tipp samt till pickups!
Läs mer och beställ på:
www.snowrail.se

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

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

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


SALAB
POLARIS
K&N
CFMOTO
www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

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

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

För extramaterial följ snowrider
YouTube

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

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

composit-tracks.com

7 8 8 0 0 6 0 0 1

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

100 000 kr till Sveriges skoterklubbar

Tipsa din klubb om svedea.se/skoterfonden

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 45 000 andra skoterförare valt vår försäkring. "Det är alltid lättare att prata med någon som vet vad det handlar om."