Nummer 2 19/20 Pris: 79:- EUR 8,90 NOK 85

ÅRETS SKOTERKLÄDER 2020

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 2 19/20

Även en välhängd kan köra fast!

I HUVUDET PÅ
PÄR BERGLUND

BOSNIA SLEDDING
Teknik: Nicasil

Grymmer

DESTINATION YAMAHA

PROJEKT X 2
IQ TRIPPEL & VETERAN

ACE 900 Turbo i bänken

TULL & POLIS

TIDSAM 0518-02
RETURVECKA 49

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 2
2019/20

Nummer: 2 19/20 Årgång: 23
På omslaget: Pär Berglund
Foto omslag: Pontus Sundberg
Utgivning nr 3 19/20 : 3 December
Annonsstopp: 1 November

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

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

Modern media:
Mattias Klockar
klockar@snowrider.se

Fasta medarbetare:
Alf Groomer Sundström
Daniel Roland Orevi
Jocke Kroken Linder
Seth Tett Friström
Mikaela Stalin Friström

SNOWRIDER Magazine

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

Adress:
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

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

Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144

Miljömärkt
4041 0820
Trycksak

Ledaren

Nu jäklar kan vi väl ändå säga att sommaren äntligen är över och att allt trams gällande badbyxor, gräsklippning och motljusposerande bildtagning är lagd bakom oss, ytterligare en gång. Det finns massor av ämnen vi vill ta tag i denna säsong och jag hoppas att du kommer få en trevlig läsning vad det gäller SnowRider den här vintern. Du kommer märka att vi skriver allt mindre om nya snöskotrar. Vad är anledningen? Det presenteras ju nästan inga nya maskiner, och att vi nummer efter nummer ska skriva samma saker om samma snöskotrar är ju liksom inte ett alternativ. Just detta år så är det minst sagt ebb vad det gäller nyheter på skoterfronten. Visst har det tagits nya djärva grepp vad det gäller prissättning och dekaler i en annars för året sömnig bransch där en del tillverkare verkar kämpa för att överleva, medan andra gör storvinster i det stora hela. För i den här branschen är det gungor och karuseller som gäller. Det man "förlorar" på ett visst fordon, tar man igen på andra. I vissa fall känns det som att en del tillverkare har snöskotern som ett komplement för sina handlare på vintern som i bästa fall är ett nollspel istället för en vinst för tillverkaren. Ja att dom ska ha någonting att sälja under den kalla årstiden det vill säga. Då vissa lider går andra tillverkare all in och verkligen satsar allt vilket i sin tur gett dessa en ledande ställning i skoterbranschen.

Jag ska inte spekulera i huruvida någon håller på att lägga ner snöskoterverksamheten, men samtidigt skulle jag bli förvånad om det fortfarande finns fem tillverkare av snöskotrar om fem år, eller ännu tidigare. Eller så har jag helt fel och den här avsaknaden av nyheter och engagemang är bara lugnet före stormen och en slags uppladdning och inväntande av bättre tider. Jag är ganska säker på att det finns nyheter som bara väntas på att släppas, eller inte. Så här osäker och fundersam över snöskotertillverkarnas framtid har jag faktiskt aldrig varit, någonsin. Såklart är det bara framtiden som kan utvisa vad som händer i just framtiden. Att det ska komma en ny stortillverkare in på marknaden ser jag som en högoddsare. Att till exempel Honda helt plötsligt skulle ge sig in i denna försvinnande lilla bransch ser jag som en orimlighet. En sak är säker. Vi vill ha mer roliga nyheter att skriva om.

Vintern

Även om nyförsäljningen går som tåget i det här landet, trots avsaknad av nyheter, så är det en annan del av skoterbranschen som fullständigt exploderat på senare år. Jag pratar om veteranskotrar och allting som hör denna gren av skoterintresset till. Priserna på gamla maskiner har fullkomligt skenat iväg vilket i sin tur gjort att vintage-overaller, hjälmar, kälkar och allt annat som hör till detta intresse också dragit iväg i pris. Snöskotrar som för något år sedan sålts för några hundra, skänkts bort eller i värsta fall kastats på tippen är idag värda tiotusentals kronor. I alla fall om det är en rätt modell från ett visst årtal. Men priserna har också följt med på förr totalt iskalla maskiner som ingen ville ha eller spara för eftervärlden. Just precis i detta nu sker samma sak med de gamla snöskotrarna som redan hänt med raggarbilarna de senaste tjugo åren. Jag kommer ihåg när du kunde köpa en Challenger Cab av rätt årsmodell för fyrtio tusen. Idag hittar du inte en sån bil även om du lägger till en nolla. En kompis farsa köpte en Ford Mustang GT 500 KR 1968 för 17000 spänn på slutet av sjuttiotalet. Han har bilen kvar och om den någonsin skulle bli till salu så tror jag inte att två miljoner kronor skulle räcka för att köpa den. Nu påstår jag inte att en gammal snöskoter kommer ha samma prisutveckling, men jag har ju sett en häpnadsväckande prisstegring på vissa modeller. Ta exempelvis en SRX 440 av rätt årsmodell och skick. Förr fick du en sån i folks ögon "värdelös" maskin för några tusenlappar. Om du ens hittar en orenoverad maskin idag så tror jag du får ge trettio tusen för ett skapligt objekt och kanske närmare 100,000 för en fin.

Oavsett så är denna prisutveckling fantastiskt bra. Detta gör att alla idioter (mig inkluderat) som lägger alldeles för mycket pengar på våra gamla maskiner äntligen får någonting positivt att säga till våra fruar när vi återigen hittat ett "klipp" som vi sedan öser pengar över. Nu har helt plötsligt "klippet" eller snöskotern om du så vill ett faktiskt värde som i slutändan gör att din tid och investering inte är bortkastad.

Åk in i solnedgången

Jag har bara pratat om det ekonomiska värdet en veteranskoter nu kan ha. Jag måste också berätta för den oinvigde vad en gammal snöskoter kan ge dig rent mentalt och känslomässigt. En veteranskoter är en tidsmaskin. En maskin som helt plötsligt tar dig tillbaka till den tid då det begav sig och att du faktiskt satt på den här maskinen på riktigt. Du kanske var sexton år och knattrade omkring på din Blizzard, ET eller Cougar. Jag har märkt att man ofta väljer en maskin som man själv hade i sin ungdom av den anledningen att man helt enkelt på något sätt vill uppleva den tiden igen. För man gör det. Jag menar verkligen det och jag har verkligen fattat grejen med veteranskotern. Att man sen får köra i grupp med likasinnade människor är som att förflyttas tillbaka i tiden. Därför ska du som är veteranskoterintresserad anmäla dig till årets CanonBallRun och umgås ett dygn med oss andra knäppisar som vill återuppleva vår ungdom, drömma oss tillbaka och helt enkelt bara köra in i solnedgången på vår väg upp mot Älvdalen. Mer om detta arrangemang på sid 42.

Chefredaktör Friström

ENGINEERED VERSATILITY

NEW KOMPOUND JACKET

We engineered the Kompound with visions of riding fully printed on the trails, then getting deep into backcountry powder. The 3-in-1 construction provides a waterproof GORE-TEX shell and puffy insulated liner, all wearable separately or together, to fine-tune your gear and conquer the conditions no matter what.

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

CanonBallRun 2019

Januari -25

DALARNA MORA VIKA

Mer info kommer

SnowRider Weekend

alltid v 5

Bokas på Lofsdalens lägergård

LOFSDALEN

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

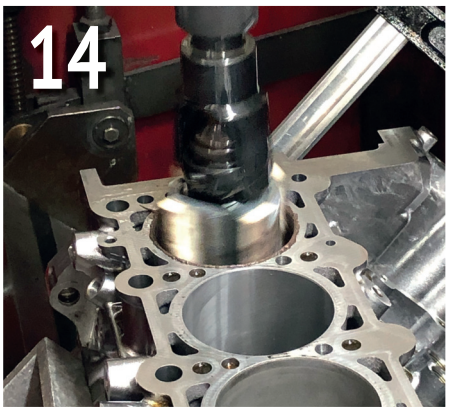
För att boka din plats och kolla surfa in på:
www.snowrider.se

SNOWRIDER TV Magazine

Fredagen den 25 oktober drar vi igång SnowRider TV säsong nummer 3. Följ oss på Facebook, Youtube och Instagram så du inte missar något!

INNEHÅLL 2 2019/20

6. Ledare
8. Grymmer
10. Projekt Trippel IQ
14. Blixtens Racing
16. Årets nyheter
20. Nytt & Noterat
22. 2020 års kläder
26. Nytt & Noterat
28. Raceheader Sidewinder
30. Skoteråkning i Bosnien och Hersegovina
36. CBR Anmälan har öppnat
38. ACE 900 Turbo i bänken
42. Destination Yamaha
46. Hej Pär Berglund
50. Taxikälken
52. Alltid nyservad
58. Projekt veteran
60. Tull & Polis
65. Evenemangsuiden



DO YOU DARE TO BE A REBEL?

När du köper en 2020 Sidewinder M-TX LE 153 kan du välja till Yamaha originaltillbehör för 10 000 kr eller ett Rebel Kit (skinzdyna och variatorkit) värt 10 000kr.

Kampanjen gäller till och med 15/11

Månadskostnad: 1 963kr
Pris: 178 900kr
Löptid: 84 månader
Ränta: 3,95%
Kontantinsats: 20%

***Finansiering via Santander Consumer Bank: månadskostnad 1 963kr, 3,95 % ränta (rörlig), 20 % kontant, kredittid 84 mån. Kreditbelopp på 178 900 kr, Effektiv ränta från 5,04 %, Uppläggningsavgift 695 kr och fakturaavgift 55 kr. Sedvanlig kreditprövning sker.**

www.yamaha-motor.se

svedea

Santander Consumer Bank

YAMALUBE®

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

YAMAHA Revs Your Heart

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

www.sledstore.se

Trustpilot
TRUSTSCORE 8.1 | 1 163 REVIEWS

XL moto reserverar sig för eventuella prisförändringar, felskrivningar samt utsålda varor som visas i annonsen

RAVEN

Overall **Raven Frontline** Monosuit

Stilren design, bra funktioner och ett rackarns attraktivt pris.

Raven Frontline är en mycket prisvärd skaloverall som utrustats med ett vind- och vattentätt membran. Eftersom overallen är ofodrad väljer du själv hur varmt du vill ha det genom att klä dig med lager-på-lager-principen, vilket i sin tur gör att du kan använda overallen i såväl -30°C som +10°C beroende på hur du klär dig under. Skalet är tillverkat av 450D polyester som kännetecknas av hög slitstyrka, samtidigt som rörligheten bibehålls. Den är även utrustad med invändiga hängslen och avtagbar huva för bästa personliga komfort. De lårhöga dragkedjorna på utsidan av benen som gör det lättare att få på sig skoterkängor. Raven Frontline är kort sagt en klockren skoteroverall med alla funktioner man behöver, till ett kanonbra pris

3199 kr

sledstore

Grymmer

Att sladda en led kräver både sin chaufför och maskin. Alla borde ju ha en Grymmer.

Pojken på bilden som är i verklig storlek heter Kenneth och är en av initiativtagarna till Grymmern.

Man blir ju lite sjuk och habegäret växer när man ser en riktigt fet och fin bredbandare som är utrustad för att sladda en led på ett korrekt sätt. Faktum är att det är extremt avslappnande att köra en ny bredbandare som är utrustad med en modern ledsladd och allt därtill. Att ensam i mörkret dundra fram genom vinterlandskapet med lite musik i Peltor-lurarna skulle göra alla gott. Men smakar det så kostar det, vilket man uppmärksammat på Vilhelmina Däck & Maskin som också säljer Yamaha. Med Arctic Cats Groomer i tankarna har man skapat en billigare motsvarighet med Yamahas VK 540 som grund. Grymmer heter skapelsen och är som sagt baserad på den fläktkylda tvåtaktstrotjänaren med en hel del modifikationer för att locka skoterklubbar, skidanläggningar, skidklubbar och privatpersoner.

Laserskuren förstärkning

För att Vikingen ska kunna dra All You Need-sladden med gooseneck-koppling har man kortat av dynan och förstärkt upp hela bakpartiet på chassiet. Detta har man gjort med snygga laserskurna plåtar och stag som ser till att dragkulan sitter som berget. Fördelen med en dragkula en bra bit närmare snöskoterchassits centrum kontra att man drar sladden med ordinarie draganordning längst bak är att man fortfarande har styrning och att skidorna inte lyfts. All You Need-sladden är elektriskt manövrerad från snöskoterns cockpit. Här kan du justera höjd och vinklar för bästa resultat. Man har också monterat arbetsbelysning och en blinkfyr så att man uppmärksammar omgivningen om ens existens. För att verkligen understryka att det ultimata arbetsfordonet för ledpreparering är på ingång så har man tagit fram en vägarbetsfordonsinspirerad dekalning.

Evighetsmaskinen

Den här maskinen ska gå att beställa genom alla Yamaha-handlare, men idén och framtagandet av alla ombyggnadsprylar ligger hos Vilhelmina Däck & Maskin. Priset för hela skapelsen ligger på 149,900 kronor vilket är mer än konkurrenskraftigt. Visst en VK 540 är fläktkyld och därmed lite skramlig, men det finns fördelar också. En fläktis kokar aldrig och är okänslig för låg fart och blidväder samt isiga leder. En fläktmotor ger också ifrån sig värme riktat mot föraren vilket är uppskattat de kallare månaderna man sitter där på dynan och fryser. En VK 540 får samtidigt betraktas som en evighetsmaskin som årtionden framöver kommer att leverera utan några protester. Grymt paket den där Grymmer.

Grymmer ledkung 149900:- ink den där jäkla momsen.

Om Grymmer är en passning till Arctic Cats Groomer vet vi inte, men det är i alla fall en konkurrent till Arctics liknande koncept med en bastant leddragare.

Det här är ett av de trevligare paketen för led och spårdragning vi sett. För närmare förfrågning ska du inte vara rädd för att prata med Kenneth på Vilhelmina Däck & Maskin som också säljer Yamaha på 0940-102 40.

PARTS EUROPE

LET IT SNOW

LET IT SNOW
LET IT SNOW

arctiva

Comp RR Gear is designed with a double-edged approach - the ability to block wind and water while allowing excess heat to escape. Designed to accommodate tech vests and the abrasion that aggressive riding brings; the Comp RR shell gear has also been emblazoned in race-inspired design cues.

DRY FIT WARM BREATH-ABLE ADJUST-ABLE

FIND THIS AND MORE IN OUR ONLINE CATALOG!

WWW.PARTSEUROPE.EU

ASK YOUR DEALER!
www.partseurope.eu/dealer-search

Trippel IQ

En sak ska ni ha riktigt klart för er, och det är att en tvåtaktstrippel är det fränaste på denna jord.

Alla köper inte nya snöskotrar varje år, inte ens vartannat. Faktum är att de allra flesta inte köper någon ny snöskoter alls, någonsin. Dessa snöskoteråkare håller tillgodo med andras avlagda maskiner och gör det med glädje. Vissa använder sina maskiner helt standard, medan andra helt enkelt inte kan hålla fingrarna borta och skapar sig någonting eget.

Personligen tillhör jag alla tre kategorier. Vissa gånger köper jag en ny skoter, andra gånger använder jag någon av mina äldre originalliknande snöskotrar, men ibland går jag all in och bygger om någonting till det jag vill att det ska vara.

Det där med lössnöåkning är riktigt roligt, ledåkning likaså.

Det där med tävlande i form av backe eller snöskotercross har jag lagt bakom mig, men jag har barn och bekanta som är på gång eller är mitt uppe i just detta intresse.

Att bygga en maskin som passar till lite allt möjligt har lockat mig länge och det råkar vara som så att vi har en gammal skuren Polaris IQ 600 RR i ladan som gärna vill ut på leden igen. Samtidigt så står det en SXR 700 som chassimässigt gjort sitt enligt mig samtidigt som motorn är kry i den gamla Yamahan. SXR 700 betyder tvåtakt, tre cylindrar och i runda slängar 120 hästar och kanske lite mer en bra dag. I originalutförande det vill säga.

Rödtoppen

Denna motor kallas i folkmun för rödtopp, vilket kanske inte är direkt förvånande då toppen är just i denna färg. Andra varianter på rödtopp kan exempelvis vara Patrik Larsson från Tännäs. Åter till motorn. Denna motor har gjort sig känd för att vara relativt lätt för att vara en trippel samtidigt som det går att väcka liv i den med en smärre portning och utbyte av singelpipan mot en trippelvariant. Det där med att byta ljuddämpare på en snöskoter är ingen höjdare då man retar gallfeber på alla andra än en själv i naturen, vilket såklart inte är ok. Vi får helt enkelt jobba på den biten om det nu skulle visa sig att denna maskin skulle leta sig ut på leden i framtiden. Till att börja med kan vi väl kalla det här bygget för en backracer.

Tanken är alltså att vi ska skohorna ner vår gamla SXR-motor i det något nyare och betydligt bättre IQ-chassit. Just det där med Yamahas chassin är en gåta. Motorerna har alltid rent historiskt fram till nutid varit felfria och en ren orgie i teknik, samtidigt som alla chassin varit lite lökiga och inte helt moderna eller bra, för att tala klarspråk. Nuförtiden har Yamaha löst detta genom att låta Arctic Cat tillverka och tänka då det gäller chassiebiten. Hur det blir med detta i framtiden ska bli intressant att se.

Fallgropar

Polaris IQ 600 RR är lite daterad, yvig och lite grovt tillhuggen. Samtidigt så är den helt fantastisk på alla sätt och faktiskt en av de mer hållbara snöskotrarna i snöskoterhistorien. Fördelen med dessa maskiner är också att de har tillverkats i en evighet och därför har ett utbud då det gäller eftermarknadsgrejer och reservdelar som ingen annan maskin. Den har ett förhållandevis stort motorutrymme och är avsedd för en motor som har förgasarna pekande bakåt samtidigt som pipan ska peka framåt. Detta är en konstruktion som inte är unik såklart, men Arctic Cat har ju designat sin motor och därmed sitt motorutrymme lite annorlunda. Oavsett så har jag sett massor av trippelbyggen baserade på IQ-chassit vilket får mig att inbilla mig att vi minsann ska kunna få plats med Yamahatrippeln innanför kåporna. Vi tänkte genomföra detta projekt så fort det bara är möjligt och ta upp alla fallgropar och svårigheter på vägen. Du kommer med andra ord få reda på allt man ska tänka på när man byter en motor mot en annan. Just i detta fall så blir inte själva projektet allt för komplicerat då båda motorerna är vattenkylda och det finns kylare på själva maskinen. Jag ser den största utmaningen i att skära isär piporna för att sen få plats med dom. Detta jobb kommer att ta en ansenlig tid innan det blir bra.

Chassi-konceptet

Vi utgår som jag tidigare skrivit från en Polaris IQ 600 RR. RR står för Race replika vilket i sin tur betyder att den här maskinen har en större tank och är lite mer civiliserad om man jämför med R-modellen. R betyder ganska logiskt Racer, som i sin tur betyder mindre tank och mer raceinspirerad fjädring och så vidare. Rent chassimässigt kommer vi att göra denna maskin fräsch, snygg, lätt och funktionabel. Vi kommer alltså se över allt som är dåligt och byta ut detta. Allt från fjädring, drivning och utseende ska alltså få sig en riktig overhauling.

Motor-konceptet

Utgångsobjektet är faktiskt förvånansvärt fräscht och vi kommer såklart börja med att plocka isär vår rödtopp innan vi bestämmer vad som ska göras. Jag har hört mig för om dessa motorer och vad jag fått reda på så brukar bottendelen vara ganska så skottsäker och svår att slita ut. Innan vi började med detta så letade jag reda på tre stycken fina och

portade originalcylindrar som sedan ska passas ihop med tre stycken nya PSI-pipor vilket verkar vara en bra väg att gå. Vi kanske kan förvänta oss runt 140 hästar och lite till beroende på hur vi lägger oss rent kompressionsmässigt. Eftersom vi troligen kommer att försöka köra vanlig soppa från macken så blir det inga konstigheter på just den fronten.

Om vi kör originalförgasare eller byter dessa mot någonting annat får tiden och tillförlitligheterna utvisa. Naturligtvis så kommer vi att avsluta detta bygge med ett bromsningseldorado där vi kommer att testa det mesta i bromsbänken för att utröna vad som ger effekt och inte.

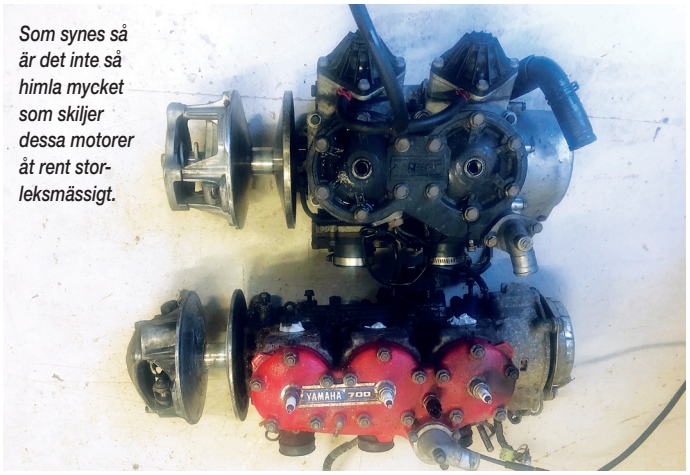
Tjockis eller ej

Jag vet att man har lyckats att få i betydligt större maskiner än en SXR-motor i ett IQ-chassie. Rent fysiskt verkar en IQ kunna svälja det mesta, men hur det blir rent körmässigt med den extra vikten vet jag faktiskt inte. Jag tänkte att en SXR-motor är lämplig eftersom den inte tillför så mycket vikt som man kan tro, sin extra cylinder till trots. Vi vägde SXR-motorn tillsammans med trippelpiporna och såg till vår förvåning att de vägde 48,5 kilo. När vi sen vägde Liberty 600-motorn med originalpipa och ljuddämpare såg vi att den vägde 44,5 kilo. Trippeln väger alltså med pipor och allt cirka fyra kilo mer bara. En bra början, alltså.

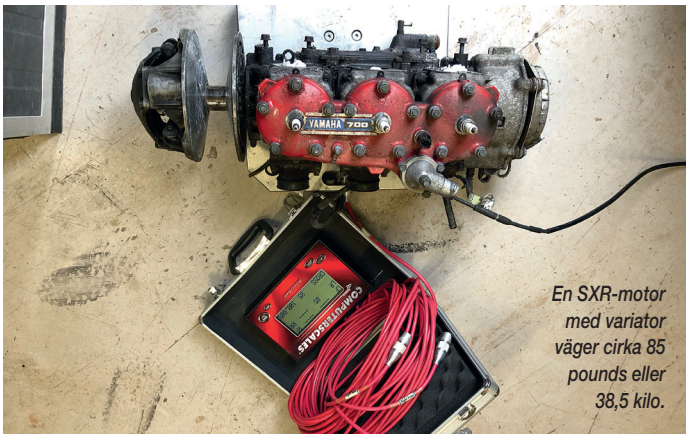
Begagnade prylar

Har du förstått vårt koncept? Har kanske just du grejer som du vill sälja till oss då det skulle passa in i detta bygge. Vi söker exempelvis fränare stötdämpare och fräschare kåpor, performancedelar till motorn med mera. Dra iväg ett mail på bjorn@snowrider.se så kanske vi kan göra affär. Bygget fortgår i nästa nummer och fram till vi blir klara. En sak till. Jag har massor av delar till en SXR inklusive fyra stycken Öhlinare om någon är intresserad.

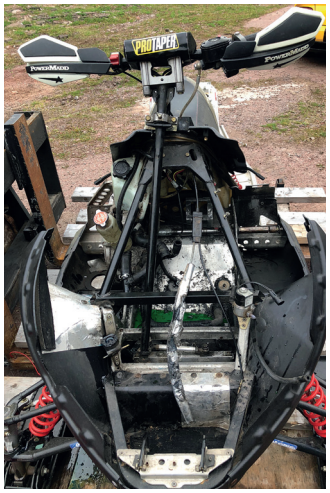
Nu kör vi igång med det här projektet som kommer att bli riktigt roligt. Håll ut till nästa nummer.



Som synes så är det inte så himla mycket som skiljer dessa motorer åt rent storleksmässigt.



En SXR-motor med variator väger cirka 85 pounds eller 38,5 kilo.



Motorutrymmet är rejält tilltaget på en IQ 600 RR.

Ett lämpligt dammigt objekt i form av en fin IQ RR med skuren motor lyftes ner från ladan.

Polaris fina Liberty 600 väger ganska precis 33,5 kilo med variator.

Ett par tre portade originalcylindrar med tillhörande topp hittades begagnade på Blocket.

MUD AND SNOW

"CHALLENGE EVERYTHING"

- TRÄFFA VÅRA AMBASSADÖRER
- UTSTÄLLARE
- SE ARCTIC CAT 2020 MODELLER
- BEGAGNADE MASKINER
- SLÄPVAGNAR
- UTRUSTNING
- RESERVDELAR
- MM

Vi smygstartar SKOTERNSDAG
redan TORSDAG 24/10 kl. 18.00

Öppettider under Skoternsdag hittar du på vår Facebooksida

SKOTERNSDAG SPECIAL

HELT GALNA PRISER!!

SCOTT®
OUTLET
HJÄLMAR, MONOSUITS, BRILLOR, SKOR MM

FOGELSTA

1945 "Mud and Snow Edition"

Kåpa, Stenskottsskydd, Vinterdäck på alufälg, Belysningskit , Mud and Snow dekalkit

74.900:-

MUD AND SNOW SKÅLMYRSV. 32 792 50 MORA 0250-717 77

BACK WITH POWER

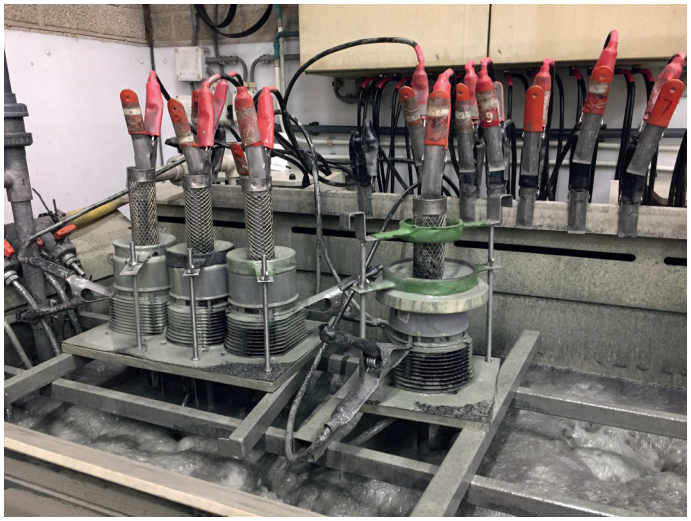
FOR ALL
WINTER ADVENTURES
SINCE 1985

www.powerboots.se

Blixtens Racing

Ingen kedja är starkare än sin svagaste länk som det brukar heta. Om din snöskoter skurit ihop och behöver nya cylindrar och kolvar så finns det hjälp att få.

Christer Granquist driver Blixtens Racing sedan ett tiotal år tillbaka. Slå honom en signal vid minsta tveksamhet och fundering då han är en extremt trevlig kille.



Själva omnikasilningen sker i Holland på Powerseal och innefattar en mystisk process som ser till att den mjuka aluminiumcylindern får sig ett tunt lager Nikasil.

Förr i tiden då saker och ting var i svartvitt var det inte helt ovanligt med en cylinderskärning. Vi kan väl säga att det var vardagsmat för tvåtaktsägaren och man bytte kolvar och borrade cylindrar på alla slags motorer i tid och otid. Jag kommer ihåg alla mopedcylindrar av gjutjärn som man fick omborrade och monterade i överdimensionskolvar tills det inte fanns fler dimensioner och man fick lov att kasta cylindern till slut.

Idag så är detta ett minne blott såvida du inte fortfarande håller på med dessa stenåldersprylar, så är det Nikasil som gäller.

På wankelmotorer

Nikasil är en extremt hård ytbeläggning som appliceras på aluminiumcylinderväggen och har funnits sedan slutet av sextiotalet då man började använda denna ytbeläggning på wankelmotorer. Andra tillverkare såg fördelen och Nikasilen har sedan dess snarare varit en regel än ett undantag. Fördelarna med Nikasil är många samtidigt nackdelarna är få. Nikasil är hårt, men inte oförstörbart och ska vi hitta en nackdel så är det att en skadad ytbehandling måste åtgärdas av en specialist. Just därför besökte vi Blixtens Racing i Huskvarna som faktiskt får anses som den mer förnäma och mest anrika Nikasilspecialisten i detta land.

Powerseal i Holland

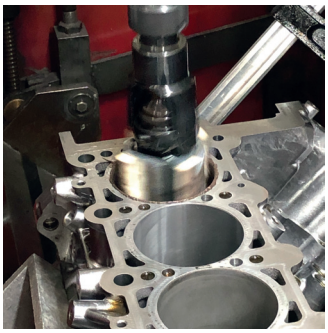
Blixtens Racing drivs och ägs av Christer Granquist sedan 2010 då han tog över efter förra ägaren som startade företaget 2000. Här finns ett stort och imponerande lager av mer än 500 utbytescylindrar till framförallt cross-cyklar av varierande årsmodeller. All lagning och omnikasilning sker i Holland där Blixtens Racing har sin samarbetspartner Powerseal. För du kan faktiskt laga en cylinder som är såpass skadad att exempelvis cylinderskörten är avbruten eller ännu värre. Det fixar Powerseal med svetsning och maskinbearbetning innan cylindern Nikasilas om och sedermera honas ner till rätt mått.

Kolvar och packningar

Blixtens Racing är faktiskt mer än en Nikasilspecialist. Blixtens Racing levererar också rätt kolvbar för ändamålet samtidigt som de också har alla packningar och oringar som krävs för en korrekt återmonteringt vilket underlättar det mesta om man har bråttom.

Vi skoteråkare är ju ett otåligt släkte och vad det gäller snöskotrar så har man en enkel service för både den som har bråttom eller gott om tid. Är det mitt i brinnande vintern så är det ju förståeligt att man vill ha en eller fler cylindrar strax innan man skickat in dom och det är faktiskt närapå att Blixtens Racing kan fixa detta i och med Express flygfrakt. Säg att du har kört sönder din motor under helgen, river den på söndag kväll och går in på blixtensracing.se för att beställa en flygfrakt direkt till Powerseal i Holland. Då får du en fraktsedel som gör att du kan lämna ifrån dig paketet på måndag morgon vilket gör att ditt paket anländer till Holland, de lagar din cylinder och skickar tillbaka den dagen efter vilket gör att du kan ha tillbaka den på onsdagen. Har du lite mer tålamod så tar den vanliga processen 3-4 veckor innan du återigen har samma cylinder i din hand igen. Har du mellanbråttom så finns det en quick-service där det hela tar 1,5-2 veckor. En utbytescylinder har sina fördelar, men har du exempelvis en portad cylinder kan det ju vara schyst och rent avgörande att du får tillbaka just din cylinder. Har du ett skadat motorblock, cylinder, löst foder eller en cylinderrad som behöver en ny Nikasilbeläggning så är Blixtens Racing företaget du ska vända dig till. Och som vi nämnde kan de laga extremt skadade objekt som de förvandlar till nyskick. En vanlig reparation går lös på cirka 2350 spänn vilket mycket väl gör det värt lite krångel och alternativet är att man måste köpa en ny cylinder för betydligt mer pengar.

Jag råder er att gå in på blixtensracing.se för att ta reda på mer om hur du går till väga. Är du lite osäker kan du alltid slå Christer en signal på 036-134096.

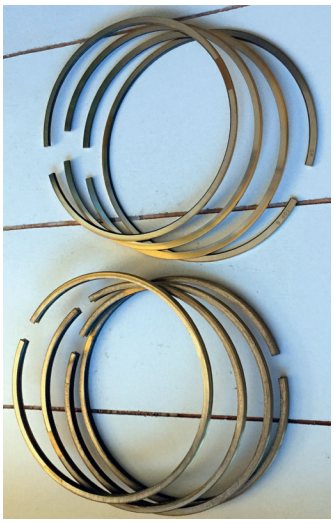


Alla cylindrar honas ner till rätt mått efter själva ytbehandlingen.

Blixtens Racing har ett stort utbud vad det gäller utbytescylindrar till nya och gamla crossar. Förvånande och glädjande nog finns det massor av gamla cylindrar till stenåldersmaskiner som man trodde var utdöda för länge sen.

Du kan vara helt säker på att man kan det där med själva handpåläggningen och reparationen då en renoverad och omnikasilad cylinder alltid ser ut som om den vore ny.

Du ska vara på hugget och samtidigt beställa kolvar och packningar av Blixtens Racing eftersom dom i princip har det mesta till det mesta.



Beroende på om du har bråttom eller ej så finns det tre olika snabbhetsgrader du kan välja mellan då det gäller att få tillbaka sin renoverade cylinder. Gå in på blixtensracing.se för mer information angående detta.

På fabriken i Holland omnikasilar och lagar man det mesta. Du kan skicka in ett motorblock, löst foder eller en vanlig cylinder.

Du ska inte tro att ditt omdöme vad det gäller att avgöra om en cylinder går att reparera eller ej är på topp. Du kommer att bli förvånad vad gränsen för oreparerbar går. En skopa tigsvets, två skopor maskinbearbetning och en helt lass med kunnande är receptet.

Att tänka på innan du skickar en cylinder till Blixtens Racing
• Demontera alla delar, Pinnbultar, Styrningar, avgasventiler. Skicka endast cylinderstommen.
• Rengör din cylinder.
• Förpacka den mycket väl!
• Gör en order Webshopen. Lägg till lämplig cylinderreperation artikel i kund korgen.
• Lägg till ev. delar du önskar köpa i samband med din Reperation. 10% rabatt på delar vid Cylinder Rep.
• Du betalar inte förrän vi skickar tillbaka din cylinder! Så att vi kan justera din order vid ev. fel!

www.blixtensracing.se
Tel: 036-134096

Säsongens nyheter

Alla tillverkare verkar mer eller mindre ha ett mellanår där man antingen rensar ut det gamla eller helt enkelt hämtar andan. Oavsett vilket så ser vi ett år med nya dekaler och påhittigheter med gammalt material.

Känner du dig sugen på något nytt vad det gäller skoterväg så har vi faktiskt inget revolutionerande att berätta till det här året. Visst finns det några guldkorn i form av uppsnofsat och tweekat fjolårsmaterial som i slutändan känns ganska fräscht, men i det stora hela finns det inte så mycket att skriva hem om.

Polaris Khaos

Det finns ljusglimtar i nyhetsmörkret och ska vi utnämna någon hos Polaris så får det såklart bli Polaris Khaos som egentligen inte är en hårdvarunyhet i sig, men man har på ett smart sätt skapat någonting nytt och fräscht med förvånansvärt små grepp. Vid en första anblick så ser en Khaos ut som vilken RMK 155 som helst men faktum är att Khaos är ett helt annat väsen med egna egenskaper och temperament.

Mycket av detta ska vi tacka den helt nya boggin för som med sin design gör Khaos extremt rolig och wheelievänlig. Polaris är också extremt noga med att visa i alla slags diagram och procentsatser hur pass mycket roligare, svängvänligare och fränare den här maskinen är mot allt annat de har att erbjuda. Ofta brukar detta vara rökridåer för att man inte ska hitta brister eller ifrågasätta en viss modell och dess användningsområde. Men, Khaos är verkligen en nyhet och någonting nytt i den bemärkelsen att den känns annorlunda och precis så från som alla diagram bevisar. Framvagnen kan alterneras och har en bredd mellan 36 och 38 tum och det är väl en smaksak vilken bredd man väljer. Vis av erfarenhet vet jag att man sällan ändrar bredden under säsongen, utan att man helt enkelt kör in sig på en av dessa och därifrån lär sig känna maskinen. På stötdämperisidan så hittar vi Walker Evans Velocity Hi-Lo Compression Adjustable stötdämpare som verkligen känns bra kalibrerade men med utrymme för egna tolkningar och justeringar. Nu hann vi inte ratta på dessa i våras men det här är verkligen en maskin som är byggd för våra förhållanden och håller i där en RMK kanske skulle fallit igenom lite. Vad det gäller drivningen framåt så kan du välja denna maskin med antingen 66 eller 76 millimetersmatta. Hur du gör med det vette fasiken, men personligen skulle jag välja den längre varianten, för att liksom säkra upp att du har det längsta och värsta vad det gäller kamlängd.

Motorn är uppdaterad efter fjolårets fadäs där veven tydligen inte riktigt ville vara med någon längre stund. Detta skulle tydligen vara ett isolerat problem och någonting som hörde en viss tillverkningsserie till enligt uppgifter vi fått. Problemet ska alltså aldrig ha varit ett problem och för övrigt är det tillrättat om vi ska ha förstått det hela rätt. Den har därför till i år fått lite uppdateringar i form av ny vattentempsensor, modifierade motorfästen, kolvdesign, nytt vevlager på variatorsidan, bättre smörjning av mellersta vevlagret, ny mappning och ett annat förfarande då det gäller ihopsättningsprocessen.

Motorn är i alla fall grymt fin, len, stark och den trevligaste från Polaris någonsin. Ska du ha en nyhet från Polaris som sticker ut så ska du ha en Khaos 850. En sak till. Jämför Polaris priser med konkurrenterna.

Yamaha SideWinder S-TX GT 146

Det finns vissa ikoner man kommer ihåg genom åren och jag ska säga er att många av dom är faktiskt Yamahaer, trots att de alltid är moderata och lite försiktiga då det gäller att vara crazy. Men samtidigt så har dom släppt snöskotrar som SRX 700 och V-Max4 vilket talar emot det jag just påstod. Den här maskinen är lätt att förbise och inte reagera direkt inför förrän du har tillfälle att köra den. Jag vill därför slå ett extra slag för Yamaha SideWinder S-TX GT 146 som är någonting man byggt ihop av befintliga delar som redan funnits i sortimentet och att det därmed inte borde räknas som en nyhet. Men på något sätt slog man huvudet på spiken, bullseye och fem flugor i en smäll eftersom resultatet är kanonbra. Det här är någonting som utger sig rent utseendemässigt för att vara en touringmaskin, och visst är den en sådan. Inget snack om saken. Grejen är bara att du blåser hjälmen av frugan med en halvmiss om du nu skulle vara intresserad av det. Man blir faktiskt lite

Polaris var riktigt noga med att med en massa diagram och staplar visa hur pass mycket mer den här maskinen svänger och stegrar än någonting annat på marknaden. Helt onödigt eftersom det räckte med att köra den en sväng för att bilda sig sin egna, ungefär lika uppfattning. Khaos är faktiskt extremt underhållande och så där bra som man vill att en lössnöracer ska vara. Ska man välja mellan en Khaos och en RMK så blir det svårt. Personligen gillar jag de lite längre maskinerna och dess fördelar när man leker i djupsnön.

förvånad när man svingat benet över de hårda packväskorna, ryggstödet och passagerarens handskydd och trycker gastummen i botten bara för att mötas av 200 hästar som gör livet sådär roligt som man bara kan ha med just 200 hästar. Man har också följt efter med stötdämperiet så att det matchar effekten utan att SideWinder S-TX GT 146 känns stötig eller för hård. Touringkänslan finns där ändå och jag tycker att man hittat en fin balans mellan mysighet och vansinne. Fram hittar vi Fox QS3:or och bak Fox gasdämpare med overloadsprings. Framvagnen är av samma typ som på Yamahas SRX som för övrigt inte tas in till Sverige till mångas sorg och förtvivlan, men se SideWinder S-TX GT 146 som en förklädd SRX istället.

Komforten är kanon som jag nämnde och jag måste även slå ett slag för de hårda avtagbara packväskorna som känns robusta och faktiskt som en del av snöskotern. En liten trevlig detalj är att du även har en extra bensintank på 15 liter som är välkommet då huvudtanken bara rymmer 33,6 liter. 200 kusar vill ha mat och du kan aldrig ha för mycket bensin med dig om du är gasglad. Cockpiten har fått lite uppdateringar i form av Stealth handtagslayout där du nu når alla reglage med vänster tumme. Du har också ett magnetiskt dödmansgrepp för säkerhets skull. 41 millimeters kammar och en 146 tum lång matta kan tyckas vara lite i snålaste laget, men samtidigt ger det den här maskinen en sportig framtoning och det gör den betydligt roligare på leden än om den skulle vara längre, med högre kammar.

Betyget för denna maskin är högt och jag ser ingen annan touringskoter idag med samma underhållningsvärde, komfort och prestanda.

Arctic Cat Riot 8000 X 146

KOmmer ni ihåg inledningen på detta reportage? Just det. Tillverkarna verkar ha varit påhittiga med det man redan har på hyllan och Arctic Cat gör som alla andra och hottar upp en befintlig modell och ger den ett piffigt namn. Man har hakat på Polaris eller om det är tvärtom och försöker fånga de där hardcoreåkarna som vill ha en vass 146-tummare för hård körning i snön. Vi säger hej till Riot oh Riot X. Det är skotern eller skotrarna som ersätter XF-modellen, med bravur bör jag tillägga. Det här är som sagt Arctic Cats svar på Khaos eftersom det här är en rejäl hårding för lössnön. Eller för leden eftersom Riot finns i två varianter. En som är mer ledorienterad och en mer för lössnö som då har tilläggsnamnet X. Skillnaden ligger i att X-modellen har den vertikala styrstången som lämpar sig mer för en stående körstil, två-tumsmatta istället för 1,6 tum och en mer lössnöinriktad framvagn med mountainspindlar och lite annan geometri.

Skillnaden är faktiskt ganska stor dessa emellan och jag tycker att du ska veta vad du gillar för slags åkning innan du bestämmer dig. Personligen hade jag nypt en X-modell utan att tveka. Eller så kanske jag hade valt en längre M8000 Alpha One som passar mig bättre då jag börjar bli skitgammal och mer och mer gillar ren lössnöåkning utan hopp och skutt och andra tokigheter. Skämt å sido. Tänk dig för innan du köper en Khaos eller Riot, passar den dig? För er som vet vad dessa maskiner har att erbjuda och uppskattar detta, så säger jag bara, slå till. Jag skulle uppskatta lite mer matta och mindre skidor i luften för min körstil. Men det är jag det. Ni får tänka på att man precis hade börjat köra på höger sida när jag föddes. Cross-Action heter i alla fall boggin som ger dig vilda köregenskaper med skidlyft som ett brev på posten eftersom den är okopplad. Underhållande och en del av körningen med en sån här maskin. Riot utan X kan bli hela 43 tum mellan skidorna medan X-modellen som är mer lössnöorienterad "bara" är 41,5 tum som mest. Sen kan man justera dem neråt till 42 respektive 39,5 tum. Uppsnyggade reglage, magnetiskt dödmansgrepp och en uppdaterad 800-motor är faktiskt en del av nyheterna för detta år. Motorn har bland annat fått nya cylindrar, förbränningsrum, kolvar, svänghjul och delar av bränslesystemet utbytt. Detta har man sedan krönt med en ny strategi då det gäller bränslemappningen. Vi körde maskinerna för kort stund för att ge er en upplevelse vad det gäller motorn, men den går som satan om detta skulle vara en åsikt som ger er nog input att faktiskt beställa en. För övrigt har Arctic en grymt bra prisbild om man jämför med konkurrenterna.

Jag gillar att spekulera och är det något märke förutom Yamaha som fått utstå spekulationer av alla de slag så är det just Arctic Cat. I och med de nya ägarna Textron så smällde man i handbromsen och kastade i ankaret vad det gällde utgifter och icke lönsamma modeller till detta år. Vi märker det på den här sidan pölen i sortimentet som smalnats av till detta år. För att spä på spekulationerna så känns det som realistiskt och smart sätt att tänka om man har för avsikt att tjäna pengar och möjligen rensa ut det som finns hos de stora

Det hör väl åldern till att verkligen gillar en touringmaskin, men jag gör verkligen det. Alla borde i alla fall prova en SideWinder S-TX GT 146 så ni förstår känslan. Lite högre ruta, hårda packväskor, en extra tank på 15 liter samt en motor som skjuter på bra är en bra grund för en schyst underhållande touringmaskin. Den här maskinen är den ultimata sporttourer som aldrig blir tråkig att köra.Om jag skulle bränna av en sisådär 30 mil en dag mellan två punkter så skulle det utan tvekan vara på en sån här missil. Även om vi leker i snön på bilden så ska du nog hålla dig mestadels på leden med den här, såvida du inte råkar överskrida den rådande hastighetsbegränsningen och har farten med dig.

Riot finns i två olika varianter, som X-modell och utan X. X-modellen är mer lössnöorienterad och har bland annat den vertikala styrstången och en lite smalare mer lössnövänlig framvagn. Vi tror att X-modellen kommer att slå lite hårdare hos gemene man. Hur den uppdaterade motorn kommer att leverera får vi reda på så snart ett inkört exemplar skakas fram och vi bromsar den.
Idén då det gäller de lite hårdare wheeliemaskinerna är inte helt fel och vi gillar att man tänker till och gör det bästa av det materialet man har att jobba med. Riot, Shorty och Khaos är ganska lika på pappret men väldigt olika i verkligheten.

handlarna och de lager man själv ligger på. Personligen tror jag stenhårt på ett hetare 2021 och att vi där kommer få se mer nyheter.

Ski-Doo Summit Expert

En sak är säker och det är att man inte tvekar att ta betalt för sina produkter. Där andra valt att bromsa den skenande prisbilden har BRP valt att gasa, och på något sätt tror jag att det möjligen kan vara rätt väg att gå. BRP verkar ju kunna branschen och vet väl vad det måste kosta om man ska ge oss nya maskiner med ny teknologi. På något sätt verkar BRP med Ski-Doo och Lynx äga branschen och även om man inte håller med om detta så är dom ju överlägset störst, tillsammans. Även Ski-Doo har valt att göra samma knep som de andra tillverkarna och hitta på ett nytt modellnamn på en befintlig maskin efter lite uppdateringar. Ski-Doo har lyckats grymt bra och vi välkomnar Summit X Expert som med lite ändringar och nytänk med Carl Custer och Tony Jenkins bakom ritbordet levererat en maskin som är riktigt schyst. Den här modellen finns i både 153 tum samt 165-tumsutförande och skiljer sig en hel del mot en vanlig Summit X. Och vem vill inte vara Expert, även om det kostar några spänn till. Naturligtvis är den här också byggd på 4:e generationen REV-chassie men med en 13 cm kortare tunnel. Skidorna ska tydligen stå rätt upp nuförtiden och man vill då ha så lite drag som möjligt i form av ett skrapande chassit i snön. Samtidigt sitter här nu en Limiter Strax Adjuster som gör att du via styret kan justera hur mycket du vill lyfta skidorna i olika situationer i och med att du justerar längden på balataremmen i boggin. Där man förr fick ligga i snön för att justera inne i boggin kan man nu alltså göra med ett enkelt handgrepp från styret. Lägre FORTY7C-dyna, lättare styrspindlar, styvare skidgummin, lägre burkrem, smalare handtag för bättre grepp och Full Length-profile fotsteg. Tillsammans ger det här en något lättare maskin (2,3 kilo) om du jämför med Summit X. Men är det värt det? Jag ska vara ärlig och säga att många av oss kommer lika långt med en betydligt billigare Summit X, men samtidigt gillar jag ju det tekniska och vem vill inte vara värst? Ska du känna av förbättringarna så ska du vara extremt duktig chaufför på alla sätt. Men å andra sidan, vem vill inte ha en maskin som det står Expert på.

Lynx Boondocker RE 3900 850 E-TEC Shorty

Då har vi kommit till Lynx och jag har i samma takt som detta märke blivit fullvuxet mer och mer gillat denna mer eller mindre finska skapelse. Förr så var en Lynx ett bra ämne att bygga på om man ville ha en snöskoter, nu kommer den fulländad för ändamålet samtidigt som de har en bredd som ingen annan. Speciellt för våra förhållanden. Vi ska idag prata lite om Boondocker RE 3900 850 E-TEC Shorty. Nuförtiden ska man bestämma sig och framför allt beställa sin snöskoter innan man avslutat pågående säsong, i alla fall om man ska ha en speciell modell. Vissa kan nämligen bara beställas på våren och har du missat detta så kan det kanske vara dags att ringa runt till diverse handlare för att ta reda på om det finns någon maskin utan beställare. Eller hur det nu fungerar. Jag har svårt att hålla isär alla checkar och snow-spring-super-duper-deals som alla tillverkare har eftersom de hittar på nya grejer hela tiden. En sak är säker och det är att BRP har svart bälte på vårbeställningar och personligt utrustade maskiner och allt vad det innebär på våren. Visst har konkurrerande tillverkare liknande saker, men det verkar vara Ski-Doo och Lynx som har bästa kollen på dessa saker. Det ser i alla fall ut så utifrån, bör jag tillägga. Lynx Boondocker RE 3900 850 E-TEC Shorty är en av dessa maskiner som du skulle varit lite snabb att beställa, men vem vet, det kanske står någon någonstans med ditt namn på sig. Den här maskinen följer alla trender med tuff fjädring, kort chassi, höga kammar och avsedd för den djupaste snön. Det kortare chassit ska motverka att du tjongar i marken och därmed kröker det vid aktiv körning. Den extremt smala framvagnen på 92 centimeters bredd och den 64 millimeter höga mattan ger dig både en maskin som driver och svänger bra. Den känns extremt busig och trevlig och jag vet att ni som var snabba och beställde den i våras kommer att bli riktigt nöjda.

En sak till. Du är väl fullt medveten om att Boondocker DS absolut är en bortglömd nyhet till 2020. Den här modellen fick till denna säsong PPS2 Radien DS-boggin vilket verkligen blev en höjdare rent körmässigt. Den kommer absolut till sin rätt i det här chassit och det är tråkigt att den inte uppmärksammats mer. Något att tänka på till kommande säsongs demokörningar om du nu inte slår till direkt och bara litar på mig.

Lynx har verkligen kommit fram till hur man bygger en riktigt bra maskin för våra förhållanden. Man levererar idag färdiga maskiner som egentligen inte behöver pimpas något mer. Du är väl fullt medveten om att Boondocker DS med sin PPS2 Radien DS-boggi verkligen blev en höjdare rent körmässigt. Den känns dock lite bortglömd.

När ett gäng experter går ihop och tweekar till en redan bra maskin så blir det bättre. Men känner du någon skillnad? Det är frågan. Personligen gillar jag Expertmodellen grymt mycket och jag är alltid lite extra svag för nyheter och roliga lösningar.
Nu fipplade jag inte själv med den såkallade Remote Limiter Strap Adjustern som sitter på styret under vår korta provkörning i våras. Men med den styr du längden på balataremmen i boggins framkant och därmed också styr hur mycket din maskin ska lyfta skidorna. Schyst att kunna styra detta beroende på före, natur och lust.

Skoterns Dag_

LÖR 26/10 & SÖN 27/10

Vi bjuder på mat mellan 11-15

Klim

2,95 % Ränta

Nya & Beg Maskiner

Nytt märke i butiken

TOBE

10%

Butiken är fylld med ÅRETS NYHETER

YAMAHA Revs Your Heart

LEONARDEN YAMAHA STORE SÄLEN

FXR

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

Championship Snocross

AMSOIL AMSOIL

Schemat för den amerikanska skotercrosserien 2019-2020 är klar.

29 nov - 1 dec 2019. AMSOIL Snocross National, Duluth.
13-14 dec 2019. Fargo Snocross National, Fargo.
3-4 jan 2020. Pirtek Snocross National, Shakopee.
24-25 jan 2020. US Air Force Snocross National, Deadwood.
31 jan - 1 feb 2020. Theisen's Snocross National, Dubuque.
21-22 feb 2020. Seneca Allegany Snocross National, Salamanca.
13-14 mar 2020. Michigan Snocross National.
20-22 mar 2020. Ram Trucks Snocross Grand Finale, Lake Geneva.

ACTIONKAMERA

DJI ger sig på allvar in i segmentet för actionkameror, och släpper en kamera som har liknande funktionalitet som GoPro Hero 7 Black. Osmo Action är DJI:s allra första actionkamera och har dessutom dubbla LCD-skärmar, suverän stabilisering, 1/2,3-tums 12MP sensor, inspelning i upp till 4K/60p, slutartider från 120 sekunder och ner till 1/8000s, röststyrning och mycket mer. En spännande nyhet från DJI som helt klart är en stark utmanare till GoPro. Pris 3 690:- kronor, mer information finns på www.dji.com

Verktygsvagn

Perfekt som avlastningsyta. Tre hyllor. Fyra hjul varav två är svängbara med broms. Dimensioner (BxDxH): 790x370x790 mm. Pris 699:- kronor, mer info på www.verktygsboden.se

Försäljning av Halvarssons och Lindstrands

Duell Bike-Center Group har köpt de svenska varumärkena Halvarssons och Lindstrands. De svenska varumärkena Halvarssons och Lindstrands, som tillverkar MC- och skoterkläder av hög kvalitet, övergår till DBC den 1 december 2019. I affären mellan DBC Group och Jofama AB övergår förutom varumärkena även produktutvecklingen, försäljningspersonalen och det befintliga produktlagret till DBC Groups ägo.

6D ATR 2 ODS hjälm

Nytt för 2020 är samarbetet mellan FXR och 6D. 6D har utvecklat en helt ny teknik (ODS - Omni-directional suspension) och deras mål är att skapa marknadens säkraste hjälm. ODS syfte är att skydda vid krascher i höga, mellan och låga hastigheter. Finns i fyra olika färger. Pris 6 995:- kronor, mer information på www.6dhelmets.com och på www.fxrracing.com

SKISTAR
KÖPER ELDRIVET

Under säsongen 2019/2020 inleder SkiStar som enda europeiska partner, ett samarbete med det kanadensiska snöskoterföretaget Taiga Motors. Inledningsvis kommer SkiStar att köpa in två eldrivna snöskotrar för testkörning under kommande vintersäsong. Faller testet väl ut kommer ytterligare ett 50 tal eldrivna snöskotrar att införskaffas i nästa steg av samarbetet. Totalt har SkiStar nära 160 snöskotrar i drift.

ski-doo

Nästa generation av en legend
Summit X Expert

LYNX

CUBIC CAB

Optimerad för körning i djupsnö
Lynx Boondocker Shorty

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

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

Snöskoterkläder 2020

Här är en presentation av 2020 års kollektioner från de ledande leverantörerna av snöskoterkläder. Så förhoppningsvis får ni tips på vad just du behöver och gillar.

Sinisalo

FrMODE Monosuit
Trendig och lättviktig monosuit. Vattentätt och hållbart med tejpade sömmar. Andningsbart foder med extra isolering i knä, lår, säte och bröstområde. Reflekterande detaljer för bättre synlighet. Avtagbar och justerbar huva. Ryggsäckvänlig ventilation på bröstet. Justerbara hängslen inuti. Intrigerad goggle duk för rengörning. Sträck panel på nedre delen av ryggen. Långa dragkedjor på benen. Säkerhets D-ring för nödstoppslinan.
Storlek: 44-60.

SnwSQUAD Jacka och Byxa
Tendiga kläder för damer. Vattentätt och hållbart 170 gr polyesterskal med tejpade utsatta sömmar. Förstärkningar på utsatta områden. Ytterligare stoppning på knä och sätesområdet. Andningsbart nylonfoder. Avtagbar och justerbar huva. Reflekterande detaljer för bättre synlighet. Lång ryggsäckvänlig ventilation på sidorna av jackan. Justerbar benbotten med knälånga blixtlås och kardborreband i midjan på byxorna. Säkerhets D-ring för nödstoppslinan.
Storlek: Jacka 36-46. Byxa 34-44.
www.sinisalo.com

509

R-200 Insulated Jacket
Fodrad jacka, avtagbart 200 gram Thinsulate™ isolerat innerfoder av 300D Cordura® HP polyester. 5TECH™ stretch -skaljacka med 10k / 10k-prestanda. Tejpade sömmar, pro ledad passform. Avtagbar huva. Vattentäta dragkedjor.
Färg: Hi-Vis, Orange, Röd, Svart
Storlek: XS-3XL.
Pris: XS-XL 3 600:- 2XL-3XL 3 800:-

Evolve Bib Shell
Går att fästa ihop med 509 Evolve Jacket Shell för en heltäckande dress. Cordura® HP 300d polyesterytor och 10k / 10k-prestanda. Vattenavvisande finish (DWR). Heltejpade sömmar. Vattentäta dragkedjor. Snöslås, varma fodrade fickor.
Färg: Khaki, Blå Hi-Vis, Orange, Svart Ops.
Storlek: XS-3XL.
Pris: XS-XL 3 000:- kronor. 2XL-3XL 3 200:- kronor.

Stoke Jacket Shell
Skaljacka. FUSION-tejpade sömmar. Vattentät dragkedja. Huva anpassad att ha över hjälmen. Snölås i midja samt handlederna. Ventilationsfickor med dragkedja. Stoke jacka och byxa går att fästa ihop tillsammans med dragkedja för extra skydd.
Färg: Svart Ops, Blå Stone.
Storlek: XS-3XL.
Pris: XS-XL 3 700:- kronor. 2XL-3XL 3 900:- kronor.

Stoke Bib Shell
Skalbyxa. Tejpade sömmar. Låg vikt och extrem styrka. Fullt utrustad med alla krav på backcountry åkning. Fäst ihop den också med 509 Stoke Jacket Shell för fullständigt skydd från topp mot tå.
Färg: Svart Ops, Blå Stone.
Storlek: XS-3XL.
Pris: XS-XL 3 700:- 2XL-3XL 3 900:- .
www.509films.com

Arctiva

LAT48 Jacka
Vattentät och fodrad jacka med förstärkningar på utsatta ställen med 600D Nylon. Tätade sömmar samt vattenfrånstötande coating på tyget. 3M Thinsulate foder material. 3M Schotchlite reflex logos. YKK dragkedja.
Färg: Grön/Svart, Röd/Svart i Herr, Vit/Svart, Mint/Svart i Dam.
Storlek: S-3XL.
Pris: Jacka 2 950:- Byxa 2 950:-

SUMMIT Jacka
Skaljacka. Tålig vattentät nylon, förstärkningar på utsatta ställen med 750D Nylon. Vattentäta sömmar samt vattenfrånstötande coating på tyget. Fuktransporterande polyester mesh foder. Flera ventilerande dragkedjor. Reflexer och 5 fickor.
Färg Svart eller Hi Vis/grå.
Storlek: S-3XL.
Pris: Jacka 3 095:- Byxa 3 095:-

www.partseurope.eu
www.arctiva.com

Motorfist

BLITZKRIEG SUIT
Vattentät overall. Tejpade sömmar, vattentäta stretch-partiner, förstärkta knä/bakpartier, avtagbar huva, justerbara hängslen. Bra ventilerad genom 6 stycken mesh försedda ventilationsöppningar. 6 stycken ytterfickor & 2 stycken innerfickor.
Färg: Blå/Grön, Grön/Grå, Orange/Grå, Rosa/Grå, Svart.
Storlek: XXS-3XL.
Pris: 11 521:-

www.motorfist.com

TOBE

Macer Mono Suit
Denna mono suit har ett 2L Sympatex® skal och erbjuder gott om stretch för ytterligare färdighet och ett elegant utseende. Hållbart Cordura® tyg har lagts till som förstärkning i axlar och bakdel, medans Armortex® Kevlar® förstärker ankel manschetter och inre vad. 100% Vatten och vindtät, 45.000mm Vattenpelare. Heltejpade sömmar, vattenavvisande dragkedjor. Fem yttre fickor erbjuder gott om utrymme.
Färg: Orange, Blå, Röd, Rosa, Grå.
Storlek: 2XS-2XL.
Pris: 7 995:- kronor.

Novo V3 Mono Suit
Novo V3 upprätthåller och bygga vidare på sin föregångars stabila grund. Ingen aspekt av funktionalitet eller prestanda förbises eller avvaras i Novo V3. Denna snöskoter one piece är packad från topp till botten med alla funktioner som backcountryåkning kräver. 100% Vatten och vindtät, 45.000mm Vattenpelare. Förstärkt Cordura tyg över hela kroppen, heltejpade sömmar. Vattenavvisande dragkedjor, slimmare passform. Förstärkningar med Kevlar.
Färg: Blå, Röd, Svart, Grön, Orange.
Storlek: 2XS-2XL.
Pris: 8 995:- kronor.

www.tobeouterwear.com

Ski-Doo

HELIUM Monosuit
Skal i sympatex tvålagers laminerad polyester. Livstidsgaranti.100% vind- och vattentät och goda andningsegenskaper. Vattentäta blixtlås. Cordura-tyg i stuss, knän och benens nederdel. Strategiskt placerad ventilering. Justerbar i krage, handleder, midja och inre hängslen. Reflexdetaljer för synlighet. Löstagbar huva. Damasker.
Färg: Charcoal Grey, Starlight Blue.
Storlek: XS-3XL.
Pris: 9 420:-

MCODE Herr- och Damjacka
Allsidig 3-i-1-jacka. Skal i polyester, nylon. Mycket vind- och vattentäta med goda andningsegenskaper. Urtagbar innertäckjacka. Vattentäta blixtlås. Ventilering under armarna. Snölås. D-ringsfäste för hjälmkabel. Justerbar i huva, krage, linning och handleder. Reflexer på ärmar och bakstycke. Löstagbar huva.
Färg: Herr Grön, Blågrön, Svart. Dam Blågrön, Svart.
Storlek: Herr S-3XL. Dam XS-2XL.
Pris: 3 780:-

MCODE Herr- och Dambyxa
Fräscht och modernt utformade byxor med lättviktsfoder. Skal i polyester, nylon. Mycket vind- och vattentäta med goda andningsegenskaper. Hängselförgrening som håller hängslena på plats. Justerbar midja. Vattentäta trekvartslånga blixtlås i sidan. Damasker. Formade knän med knäskydd. Fleecefodrad stuss.
Färg: Herr Grön, Svart. Dam Svart.
Storlek: Herr S-3XL. Dam XS-2XL.
Pris: Herr 2 830:- Dam 2 710:-

www.ski-doo.com

Arctic Cat

Alpine Jacket
Avtagbar huva, ventilation i armar och ryggparti: Nylon med 4-vägs stretch, tejpade sömmar och vattentät 10,000mm.
Färg: Grön, Grå, Lila.
Storlek: S-3XL.
Pris: 3 902:-

Premium Pro BIBS
Lätt fodrad byxa med 200-grams 3M Thinsulate Platinum material. Blixtlås längs hela benet, snölås, fuktblokerande inlägg, stretchmaterial vid knä.
Färg: Svart
Storlek: S-5XL
Pris: 3 434:-

www.arcticcat.com

Jethwear

W's The One
Damoverall 10.000mm vattenpelare med heltejpade sömmar. Aqua Guard dragkedjor och i benfickorna finns JW Leg Adjustment System för justering av benlängden. JW Easy Access Hatch finns såklart med även i år. 5 ytterfickor, avtagbar huva och ventilationer. Övriga detaljer är D-ring för nödstoppslinan samt avtagbara hängslen och justerbar midja.
Färger: Rose, Emerald, Capri, Black/Camo, Knockout Pink, Black.
Storlek: XS-3XL.
Pris: 4 199:-

The One
Skaloverall med vaddering på rumpa och knän, 10.000mm vattenpelare och heltejpade sömmar. YKK Aqua Guard dragkedjor på sina 5 ytterfickor och i benfickorna. Avtagbar huva och ventilationer på bröstet. D-ring för nödstoppslinan samt avtagbara hängslen och justerbar midja.
Färg: Sand/Camo, Black/Camo, Emerald, Ink, Black/Red, Black/Capri, Black.
Storlek: XS-4XL.
Pris: 3 999:-

www.jethwear.com

Scott

DS Shell Dryo Monosuit
Helt ny modell. Monosuit i vind- och vattentät skalkonstruktion. Tejpade sömmar och vattentåliga dragkedjor. Dragkedjor för extra ventilation. Thermoförstärkningar över knän och säte. Isolerad napoleonficka för mobiltelefon och löstagbar huva.
Färg: Lime Yellow/Blue Sapphire, Night Blue/Burnt Orange, Black/Yellow.
Storlek: XS-4XL, DM-D4XL.
Pris: 5 999:-

DS-I Dryo Women's Monosuit
Monosuit för dem som vill ha ett plagg som är extra värmeisolerat. Vind- och vattentätt. Thermoisolering i både kropp, ärmar och i huva. Strategiskt placerade dragkedjor för extra ventilation. Justerbara hängslen och reflexdetaljer.
Färg: Cloud Blue/Blue Nights, Black/Iron Grey.
Storlekar: XS-3XL, DM-D2XL.
Pris: 6 499:-

www.scott-sports.com

Polaris

REVELSTOKE Jacka
Avancerad jacka med maximal andningsförmåga och vattentäthet. Slitstark 300 denier polyskal som är riv och motståndskraftigt, behandlad med överlägsen DWR för att snö och vatten ska försvinna från det yttre skalet. TECH54™ bundet internt laminat med 10k / 10k egenskaper. Tre yttre fickor. Fyra ventiler (två fram, två bak). 3M® Scotchlite® reflekterande material för synlighet på natten.
Färg: Blå/Lime, Grå/Röd.
Storlek: S-3XL.
Pris: 3 014:- Kronor.

REVELSTOKE Byxa
Avancerad byxa med maximal andningsförmåga, komfort och vattentäthet. Slitstark 300 denier polyskal som är riv och motståndskraftigt, behandlad med överlägsen DWR för att snö och vatten ska försvinna från det yttre skalet. TECH54™ bundet internt laminat med 10k / 10k egenskaper. 3M® Scotchlite® reflekterande material för synlighet på natten. Två lårventiler. Tvåvägs dragkedja fram.
Färg: Svart/Lime, Svart.
Storlek: S-3XL.
Pris: 2 791:- kronor.

PRO MONOSUIT
Polaris mest utvecklade monosuit med maximal andningsförmåga, vattentäthet, ökad rörelseförmåga. Slitstark 300 denier polyskal som är riv och motståndskraftigt, behandlad med överlägsen DWR för att snö och vatten ska försvinna från det yttre skalet. TECH54™ bundet internt laminat med 10k / 10k egenskaper. 3M® Scotchlite® reflekterande material för synlighet på natten. Ökad lagring inklusive fyra externa fickor. Justerbara hängslen. Två ventiler på sidan och två ventiler på benet.
Färg: Svart/Lime, Navy.
Storlek: S-3XL.
Pris: 5 023:- kronor.

www.polarissverige.com

FXR

FXR CX Mono
Prisvärd mono för den aktiva åkaren. Finns både i skal samt foder, i sju olika färger. Vind- och vattentät, avtagbar huva, förstärkt i knän och extra foder i baken. Finns i sju olika färger.
Storlek: XS-3XL.
Pris: Skal 5 595:- Foder 5 795:-

FXR Recruit Mono
Ny mono från FXR. Designad för aktiva åkare. Tunn, smidig, vattentät och vindtät. Förstärkt i knäna och extra foder i baken. Finns i fyra olika färger.
Storlek: 2-16.
Pris: 3 995:-

www.fxrracing.com

Klim

KOMPOUND Jacka
Kompound 3-i-1-konstruktionen, en vattentät skaljacka i GORE-TEX och en isolerad innerjacka, kan bäras tillsammans eller separat och därmed skräddarsy din utrustning till alla slags väderförhållanden.
Färg: Vivid Blue, Strike Orange, Petrol, Klim Yellow.
Storlek: S-3XL.
Pris: 5 200:-

POWERXROSS Jacka och Byxa
PowerXross - maximal rörlighet och minimal volym - och införlivade dem i en jacka för superlätt och blixtsnabb framfart i snön. PowerXross-seriens enastående rörlighet och strömlinjeformade konstruktion gör att du kan satsa för fullt och njuta av oöverträffad frihet.
Färg: Jacka: Vivid Blue, Klim Yellow, Hi-Vis, Heliotrope, Asphalt. Byxa: Vivid Blue, Hi-Vis, Asphalt.
Storlek: Jacka S-3XL. Byxa S-3XL.
Pris: Jacka 3 800:-Byxa 4 200:-

www.klim.com

Sweep

Amur One Piece Suit
One piece med en Tri-Tex tyg som är tåligt och andas. Sweeps Dry-Tek II vattentäta membran med en vattenpelare nära 20.000H2O / 24h bra andningsförmåga. Isolering på knän och bakdel. Vattentäta blixtlås med fuktlås. Ventilations dragkedjor under armhålor och baksida. Snölås på benstövel och manschetter. Avtagbara hängslen på byxdel. Avtagbar och justerbar huva. Reflexdetaljer för synlighet.
Färg: Svart, Orange, Svart/Grå/Gul, Grå/Grön.
Storlek: XS-6XL.
Pris: 4 490:-

Snow Queen 2 Ladies Overall
Perfekt overal för längre skoterturer där extra skydd mot kyla krävs. Dry-Tek vattentätt membran. Isolering på knän och bakdel. Vattentäta blixtlås med fuktlås. Ventilations dragkedjor under armhålor. Långa dragkedjor på benen. Snölås på benstövel och manschetter. Avtagbara hängslen på byxdel. Avtagbar och justerbar huva. Reflexdetaljer för synlighet.
Färg: Svart/Röd/Blå, Svart/Gul/Rosa, Blå/Rosa/Vit, Svart/Grå/Rosa, Svart/Rosa.
Storlek: 32-50.
Pris: 3 290:-

www.sweepfashion.com

Rukka

Pokka GTX Jacka
Ett toppval för extrema förhållanden, håller dig varm hela dagen. Gore-Tex® 2-lager material, Recco®. Extra varmt foder, avtagbar huva. Neopren krage, YKK blixtlås. Justerbara ärmuppslag. Ventilation under armarna. Intrigerad goggle duk för rengörning. 3M reflexer på ärm, bröst och rygg. Säkerhets D-ring för nödstoppslinan.
Storlek: 48-60.

Rahtu GTX Jacka
Mångsidig och varm jacka för hela vintern. Gore-Tex® 2-lager material, Recco®. Termo reflekterande foder på fram-, bak- och mittstycket. Neopren krage, YKK blixtlås. Justerbara ärmuppslag. Ventilation under armarna. En bröstficka, två lägre framfickor, en inre ficka i mesh för goggles. Integrerad goggle duk för rengörning. 3M reflexer på ärm, bröst och rygg. Säkerhets D-ring för nödstoppslinan.
Storlek: 48-60.

Muotka GTX Byxa
Varma och mångsidiga byxor för hela säsongen. Gore-Tex® 2-lager material, Recco®. Rukka Air-Cushion System i sitt och knäområden. Dragkedjor längs långsidorna från benbotten till höften. Två sidofickor. Reflekterande detaljer på baksida ben och vänster lår för bättre synlighet. Säkerhets D-ring för nödstoppslinan.
Storlek: C1 50-60 kortare ben finns tillgängliga (-7CM), C2 48-60.

www.rukka.com

Halvarssons

WOXNA Herr- och Damjacka
Jacka med stretch egenskap. Tre i en jacka, inner & ytter jacka kan användas separat. Dryway+® funktionsmembran. Urtagbar kviltad innerjacka. Ventilationsöppning i ryggen. Avtagbar huva. Snölås i midja & stormcuff med tumgrepp. Reflexer.
Storlek: S-2XL.
Pris: 2 495:-

LAHTI Byxa
Herrbyxa. Dryway+® funktionsmembran. Ventilationsöppningar. Isolerande material vid stuss & knän. Förstärkning vid ankel. Snölås i benslut. Öppningsbar i sidorna. Reflexer.
Storlek: S-2XL.
Pris: 1 495:-

LAMPIS Byxa
Dambyxa. Dryway+® Funktionsmembran. Ventilationsöppningar. Isolerande material vid stuss & knän. Förstärkning vid ankel. Snölås i benslut. Öppningsbar i sidorna. Reflexer.
Storlek: S-2XL.
Pris: 1 495:-

www.dbc.se

BCA MTNPRO TUNNELVÄSKA

Tunnelväska med gott om plats för nödvändig utrustning. Pris 1 895:- kronor, mer information på www.modshop.se

Sveriges mest sålda släpvagn

Fogelstas FS1425 har underlättat vardagen för tiotusentals svenska villaägare. FS1425 är en tippbar fritidsvagn som finns i både bromsat och obromsat utförande. Fram- och bakläm är fällbar, elsystemet är skyddat i chassit och V-draget är slutet för ökad trygghet. Släpet finns i olika totalvikter och går att extrautrusta med flera tillbehör, bland annat nätgrind. På släpvagnar från Fogelsta är det 3 års garanti. Hitta din närmaste återförsäljare på fogelsta.se. Rek. pris FS1425: 12 990:- inkl. moms.

KLIM HJÄLM

Med tester och feedback från skoteråkare har Klim tagit fram F5, tillverkad i kolfiber och är en av de lättaste hjälmarna på marknaden. Hjälmen har ultimat ventilation & är utrustad med nästa generations säkerhetsanordningar. Fid-Lock gör det extremt lätt att ta av & på hjälmen. 18 luftintag, kompatibel med nackskydd. Hjälmens inredning är anit-bakteriell & fuktabsorberande. 2 skalstorlekar & EPS storlekar för optimal passform & komfort. Pris 5 800:- kronor, mer info finns på www.klim.com

Ny ryggsäck

Sledstore Frigus 12L är en helt ny ryggsäck i Sledstore's stadigt växande produktflotta. Denna modell är utvecklad med smidighet, passform och backcountryåkning i fokus. Packvolymen uppgår till 12L, vilket i ren packning kan omvandlas till en extra fleecetröja, ett par handskar och en vattenflaska. Med andra ord det man behöver för en dag bland fjällbjörkar och bäckraviner. Pris 699:- kronor, finns på www.sledstore.se

509 SINISTER X6 IGNITE GOOGLE

Med en uppvärmd lins och det bredaste synfältet förbättrar 509 Sinister X6 Ignite Goggle synen på ett enastående sätt. Tryck helt enkelt bara på en knapp och det lätta, remmonterade uppladdningsbara litium-jon-kraftpaketet värmer hela den inre linsytan till 40° C. Systemet har ett 2-minuters autointervallläge eller "alltid på" -läge med en kontinuerlig körtid på upp till 5 timmar vid max temp. Pris 2 800:- kronor, mer information finns på www.ride509.com

Norum till USA

Oskar Norum är klar för Hentges Racing kommande vinter, Oskar kommer ta Petter Nårsas plats i teamet då Nårsa valt att inte återvända till USA. Oskar blir teamkompis med amerikanen Kody Kamm.

ARCTIC CAT CUP BYTER NAMN

??? CUP

ÖSTERSUND SWEDEN
EST. 1973

Nu är det klart att Europas största skotercrosstävling, även känd som Arctic Cat Cup, kommer att byta namn när den arrangeras för 48:e gången. Detta beror på att Östersunds snöskoterklubb och Textron som äger Arctic Cat väljer att inte förlänga samarbetsavtalet.

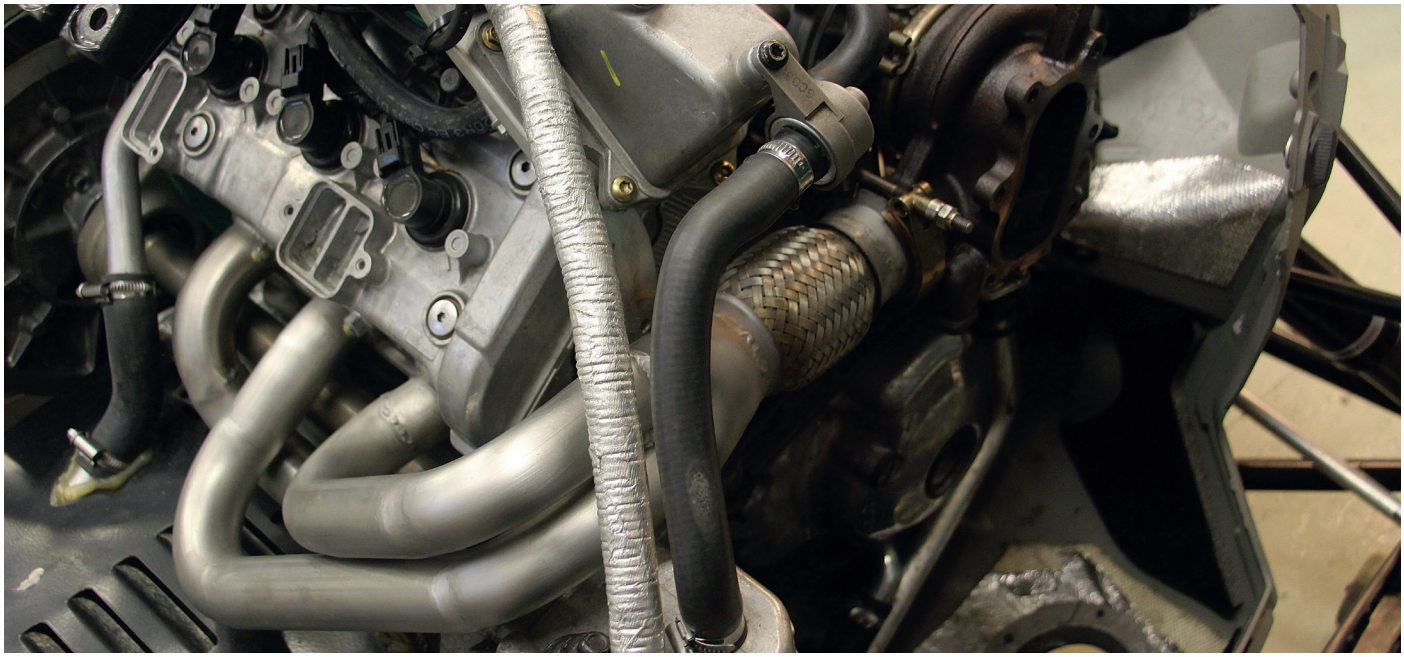
- Givetvis är det tråkigt med tanke på den historik som föreningen har haft tillsammans med Arctic Cat. Men tyvärr har vi olika syn på hur eventet ska drivas framåt och därför känns det ändå som en naturlig lösning för båda parter, säger Johan Olofsson som är tävlingsansvarig hos Östersunds snöskoterklubb.

Europas största skotercrosstävling kommer att köras 11-12 januari 2020 på Gräfsåsens skoterstadion i Östersund. Det är 48:e gången på raken tävlingen körs och det är inte första gången den byter namn. Den grundades som Sno-Tric Cup 1973 och när Sno-Tric bytte namn till Aktiv så gjorde även tävlingen det 1977. När Aktiv sedan lade ner verksamheten tog Arctic Cat över namnet 1991.

- Nu jobbar vi för högtryck med att få fram en ny huvudpartner och planen är att vi ska ha något nytt att presentera de närmaste veckorna, avslutar Johan Olofsson.

START A RIOT
NYHET
Meet the all-new
RIOT & RIOT X
Välkommen in till din handlare
på Snöskoterns Dag
den 26 oktober.
www.arcticcat.se
ARCTIC CAT

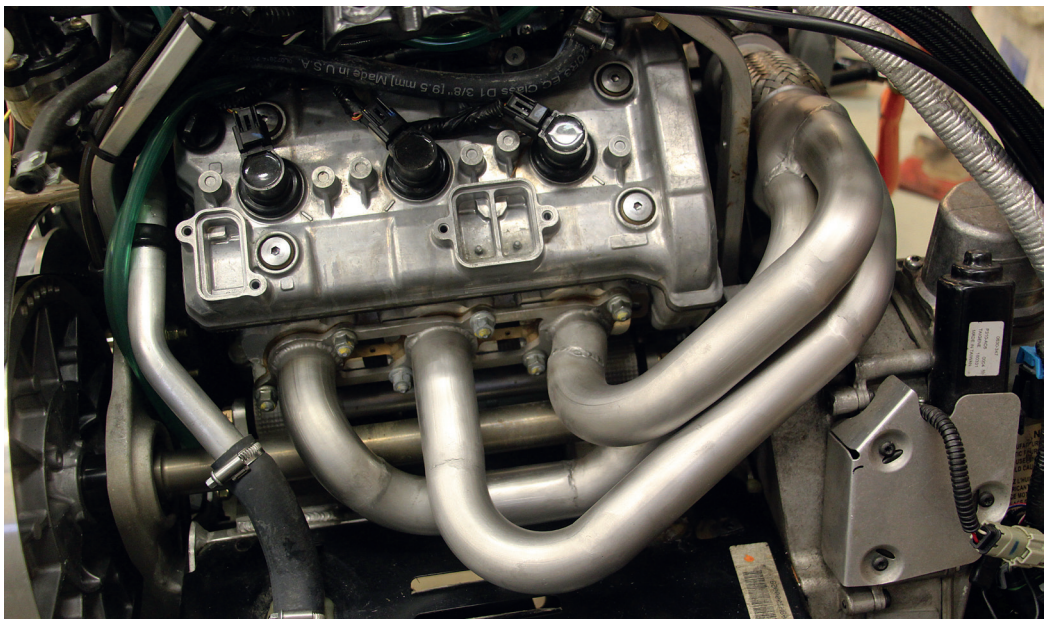
Racegrenrör till Sidewinder.



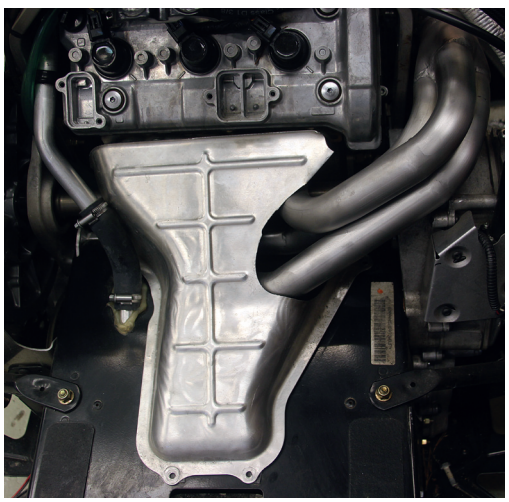
Att förfina det som redan är fint är alltid bra.

När vi var på ett blixtbesök hos MC Xpress i Altersbruk under hösten passade vi på att kolla lite på vad de håller på med till kommande säsong. En rolig produkt var det nya grenröret som har utvecklats för Yamaha Sidewinder/Arctic Cat 9000. Avsikten är att öka responsen vid gaspådrag genom bättre pulsmatning av turbo-turbinen och på köpet får man ett lättare grenrör. Vikten på original grenrör är ca 4,1 kg och MCX nya racegrenröret väger endast 2,75 kg. Det nya grenröret ryms under original värmeskyddsplåtar och är enkelt att montera, till och med enklare än originalgrenröret.

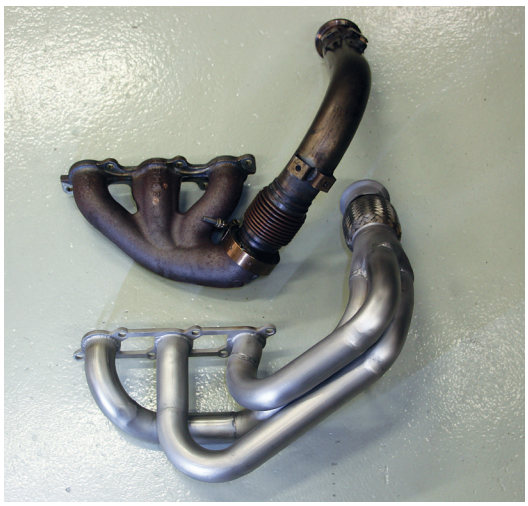
Fördelen med racegrenröret är som sagt att laddtrycket kommer snabbare och det sker dessutom på lägre varvtal. Detta på grund av att energitopparna i avgaspulserna bibehålls bättre när de leds direkt in i turbons avgasturbin. Originalgrenröret har en stor kollektorkammare innan turbinen vilket minskar pulserna och är en lösning som är mycket vanlig på stora överladdade motorer som går med konstant belastning. En liten och effekttät motor som Yamahas Genesis 180 kan nog få bättre köregenskaper med ett grenrör av denna typ. Så fort snön kommer ska vi testa en Sidewinder med detta grenrör och se hur pass väl det fungerar ute i fält.



Håll utkik på www.mcx.se för att beställa ett raceheader. Vi kommer att följa upp detta och återkomma med en test så fort snön kommer.



Monteringen är enkel och racegrenröret får plats under original värmesköld.



Ett bra designat grenrör är alltid snyggare än ett original dito.

POLARIS

Leksand Mora Särna

SKOTERNS DAG LÖRDAG 26/10

SÖNDAG STÄNGT

I VÅRA 3 BUTIKER MELLAN 10-17

Kampanjpriser på Utvalda 2019 Årsmodeller.
16L Ves Olja 1995kr
Upp till 40% På kläder och hjälmar

Vi bjuder på
Korv med Bröd
hela dagen

POLARIS DEALER OF THE YEAR 2019

Klim Majava FXR Brenderup

3 BUTIKER Leksand Mora Särna

CHALLENGE ACCEPTED

POLARIS

www.abris.se

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

Bosnien och Hercegovina

Det okända snöskoterparadiset

Text& Bild Jani Sipola, Kemal Orman

Södra Europa runt Medelhavet har en mycket varierande terräng. Medelhavets hela kustlinje är relativt bergig, vilket innebär att den också ganska förvånande årligen får ganska fina mängder snö. De här snötäckta områdena har därför utvecklat en stark vintersportkultur. Den alpina inriktningen är världskänd men på senare år har också snöskoteråkningen utvecklats i dessa bergsområden. Bergen i Bosnien och Hercegovina är ett exempel på ett av dessa områden.

Bosnien och Hercegovina är ett av de yngsta länderna i Europa. Hela Balkanregionen har historiskt sett varit en konfliktzon med krig och annat elände. Områdets historia är för lång och komplicerad för att vi ska hinna reda ut alla begrepp och olika vändningar innan vi idag landat i landet som känner som Bosnien och Hercegovina, beläget i det inre av Balkanhalvön. Den har dock en smal remsa av Adriatiska kusten. Den norra delen av landet kan beskrivas som en platå. Den södra och centrala delen är mycket bergig och täckt med skog. Nästan hälften av landet är faktiskt täckt av skog. Klimatet i bergen är mycket typiskt för höga områden, det vill säga att vintrarna är kalla och somrarna är svala och regniga. Vintrarna bjuder på över två meter snö vilket gör detta område extremt intressant för oss skoteråkare.

Skoteråkningen växer

Skidåkning utför har länge varit stort i detta land och faktiskt en av orsakerna till att snöskoteråkning existerar här. Skoteråkarna är inte många men de finns. Kemal Orman, från Bosnien och Hercegovina, är en av dom och vi kan kalla honom en pionjär då det gäller denna vintersport.

- Före vinter-OS 1984 var snöskotrar extremt sällsynta i Sarajevo. Efter det ökade intresset gradvis men snöskotern var dock en lyxvara som få hade råd med. Efter det bosniska kriget i slutet av 1990-talet började snöskotrar betraktas som "coola" bara för att sakta men säkert öka i popularitet. Under de senaste åren har snöskoteråkning väckt stor uppmärksamhet. Det vore coolt om jag kan säga att snöskoter är populärt i Bosnien eller i alla fall lika populärt som alpint. Detta är dock inte fallet, men vi blir fler. Berättar Kemal.

-Försäljning av alla slags fritidsfordon ökar varje år och då pratar vi om allt från vattenskoter, terränghjulingar och snöskotrar. BRP, Polaris och Arctic Cat har representanter i Bosnien. Vi saknar Lynx förresten, men min kusin tog hit tre Adventures från Österrike.

Det finns ganska många snöskotrar här, men inte så jättemånga entusiaster. Vi är runt 50 stycken som gör det här för skojs skull, samtidigt som andra kanske använder sina maskiner till arbete, till och från fritidsstugan och på skidanläggningar. Säger Kemal som fortsätter.

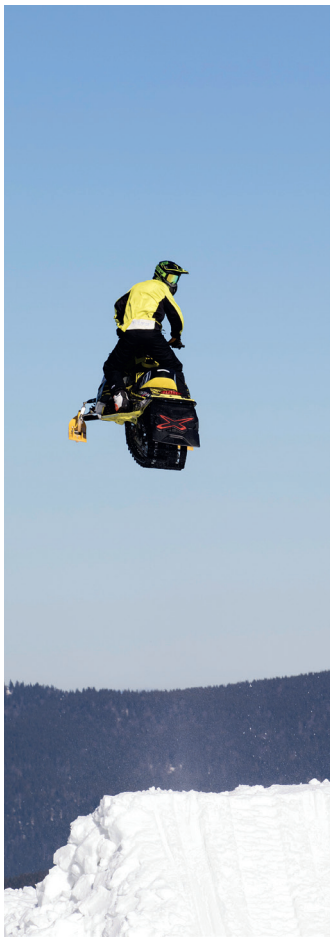
- Jag började köra snöskoter på riktigt för över tio år sedan. Min familj byggde en vinterstuga och snöskotern var ett praktiskt sätt att komma igenom de snöiga bergen. Min första snöskoter var en Yamaha Venture 500 2-takt. Strax efter det köpte jag Venture TF 1000, årsmodell 2009. Venture passade dock inte till mina behov så jag började leta efter något annat som skulle ge mer erfarenhet. Sedan bestämde jag mig för att köpa en Yamaha Apex MTX. 2013 köptes en MTX Arctic Cat M1100 Turbo. Jag äger för närvarande en Polaris Pro RMK som passar mig betydligt bättre då jag åker mestadels i lössnön, men det finns ju leder här också förstås.

- Vi har cirka 100 kilometer välskötta snöskoterleder i området Pridolc, Vlasic och Bjelasnica. De sträcker sig mellan 500-2000 meters höjd vilket gör körningen varierande. Guidad safari finns också i områdena Olimpiq, Bjelasnica, Jahorina och Vlasic. Visst är det bra att det finns lite leder med det är friåkningen som gör dessa områden fantastiska. Att köra här med oss kräver inga tillstånd, det är bara att köra överallt. Naturligtvis blir det bättre ju högre upp man kommer och jag rekommenderar körningen över 800 meter.

Om du vill komma hit och köra snöskoter i Bosnien rekommenderar jag Jahorina-området. Här finns det prisvärd logi och extremt bra körning. Du kan hitta boende för för 40 euro per natt inklusive frukost. I genomsnitt kostar bensinen 1,20 euro per liter vilket gör det hela överkomligt. Avslutar Kemal.

Lång väg ner

Vintern 2017 var ganska dålig rent snömässigt i Finland, minns den finska snöskoterredaktören Jani Sipola. Han kom på idéen att göra en resa ner till Bosnien eftersom det vid denna tidpunkt fanns massor av puder i Bosnien. Snabba beslut fattades och en grupp skoterentusi-



aster startade sin långa resa ner. Adam Thomelius, Oskar Andersson, Fredrik Andersson, Tim Marklund och Jani Sipola ingick i denna brokiga grupp som tog sig till Sarajevo. Hela 3800 kilometer enkel väg avverkades på 50 timmar och endast tankning, mat och kisspauser tillläts.

Under tiden fick Bosnien dåligt väder med höjda temaraturer och regn. Det innebar att pulvret för länge sedan var borta när killarna var där nere. Typiskt.

Resan var fortfarande inte slöseri med tid. Bosnien visade upp sin finaste sida. Här upplevde vi fantastisk gästfrihet hos lokalbefolkningen och vi lärde oss också att skoteråkare är samma släkte var du än befinner dig.

Terrängen i Bosnien Och Hercegovina är verkligen fantastiskt. Bergen och naturen överlag kan beskrivas vara mer eller mindre som i Rocky Mountains, eller ännu bättre. Samtidigt hittar du branta kullar med träd och öppna ängar att leka på.

Du ska hålla utkik efter snötillgången här och pricka ett bra år. När du väl gör det så är det här området mycket bra, eller rättare sagt, fantastiskt.

Mycket av landskapet här påminner om Klippiga Bergen i USA. Här hittar du allt från branta sluttningar, till skogsbevuxen terräng och ängar.

En sak är säker och det är att snöskoteråkare är likadana världen över och vi träffade en hel del fantastiska människor här.

Det finns en hel del snöskotrar här och även om de flesta använder dessa till ren persontransport så finns det lössnöentusiaster lite här och var.

Adam Thomelius, Oskar Andersson, Fredrik Andersson, Tim Marklund och Jani Sipola bilade ner till Bosnien och Hercegovina för att kolla läget.

Naturligtvis så förvandlades mängder av snö till en töande sörja under tiden vi bilade ner till Bosnien och Hercegovina.

Det finns egentligen inget skoterförbud här och friåkningen är just fri vilket är grymt.

När snötillgången är okej i Bosnien och Hercegovina är körningen här fantastisk.

Både bensin och boende i Bosnien och Hercegovina får anses som billigt med våra mått mätt. För runt 40 euro per dag hittar du ett helt okej boende med frukost. Soppan kostar runt 1,20 euro litern.

Det finns riktigt varierande körning här och du hittar de flesta guldställena mellan 500 och 2000 meter över havet.

WHAT IS NOVO?

OVER THE PAST TWO SEASONS, THE NOVO MONO SUIT SERIES HAS EARNED ITS REPUTATION AS THE SNOWMOBILE MONO SUIT OF CHOICE FOR SERIOUS BACKCOUNTRY RIDERS.

BUILT WITH THE SAME PRINCIPLES OF DESIGN, THE NOVO V3 MONO SUIT WILL UPHOLD AND BUILD UPON THE SOLID FOUNDATION OF ITS PREDECESSORS. NO ASPECT OF FUNCTIONALITY OR PERFORMANCE IS OVERLOOKED OR SPARED IN NOVO V3. FROM THE REMOVABLE HOOD TO THE FULL-LEG ZIPS, THIS ONE-PIECE SNOWMOBILE SUIT IS PACKED FROM TOP TO BOTTOM WITH ALL THE FEATURES THE BACKCOUNTRY DEMANDS.

THE NOVO V3 MONO SUIT IS AVAILABLE IN A SHELL- AND INSULATED VERSION.

- 45K — 45,000mm watercolumn
- 100% Windproof
- 100% Waterproof
- Optimal breathability
- Ergonomic suspenders
- Detchable hood
- Fully taped seams

NOVO V3 MONO SUIT
BLUE ASTER

- CORDURA — Full body Cordura fabrics
- KEVLAR — Kevlar reinforcements
- Waterproof YKK zippers
- Reinforced seams
- Laser cut wrist gaiters
- Boot snowgaiters
- Ventilation with snow filter

TOBE
CHOOSE YOUR PATH

DBC

can-am
THE ULTIMATE RIDE™

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

TUFFA TIDER VARAR INTE FÖR EVIGT.
TUFFA MASKINER GÖR.
NYA CAN-AM OUTLANDER ÄR REDO FÖR ALLT

NYA 2020 MASKINER I BUTIK NU!

CAN-AM 570 PRO+ TRAKTOR B. FRÅN 1069 KR MÅNADEN.

(PRIS. 97.900KR)

Santander

WESTBIKE WEST-BIKE MOTOR & SERVICE AB

West-Bike
Motor & Service

WWW.WEST-BIKE.SE, LANDSVÄGSGATAN 34, MELLERUD, TEL: 0530-130 30

CBR 2020 anmälan öppen!

Det klart du ska köra CanonBallRun 2020 den 25 januari, och det är klart att du ska anmäla dig nu på stuberten!!!

CBR eller CanonBallRun har blivit extremt populärt och det är ingenting vi tar för givet utan snarare tvärtom då vi varje år försöker hitta på någonting nytt så att ni ska känna att evenemanget lever.

Hur anmäler jag mig?

Gå in på www.snowrider.se, klicka dig sedan vidare in på "Prenumerera/shop". Där klickar du på den röda KÖPKNAPPEN under "Anmälan till Event" där väljer du "Canon Ball Run 2020 Dagstur 25 Januari". Följ sedan instruktionerna där. Hur enkelt som helst.
Till och med jag klarar av det. Priset för detta är 600:- per person och då ingår följande.

Start i 2020 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.

Övernattning från fredag till lördag

Vi har boende för just dig i vår bystuga alldeles bredvid starten vid redaktionen med stor parkering. Pris 300:- inkl frukost. Maila mikaela@snowrider.se för detta.

Övernattning & Bankett på Älvdalens hotell

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 700:- 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 279 :- inkl välkomstdrink. Vi festar till sena natta och dansar så gott vi kan till liveband.

Tjejlaget

Vi gillar inte riktigt att särskilja tjejer och killar men inser samtidigt att killarna har en högre anmälningsfrekvens än damerna. Detta i sig kan få tjejerna att tveka då man inte vill vara själv bland en massa dryga gubbar. Förståeligt!

Därför skapar vi nu ett renodlat tjejlag med Nina Olsson i spetsen som lagledare. Nina kommer att ta hand om dig/er och tillsammans med gruppen styra er mot en solklar seger, om man får tro henne.

När du anmäler dig på SnowRider.se så listar vi ut med hjälp av ditt namn att du är av ett kvinnligt kön, och därmed stoppar vi in dig i tjejlaget automatiskt. Skulle det visa sig att du inte alls vill det, så säger du bara till.

När, var, hur?

I vanlig ordning så träffas vi vid Vika bygdegård på lördagen den 25 januari mellan 07,00-08,00 för inskrivning. Där får alla en ordentlig genomgång vad det är som gäller och blir indelade i ett 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 delar in dig i ett lag och förser dig med lagkompisar.

NYTT FÖR I ÅR.
Du kommer att märka att vi har lite nyheter vad det gäller upplägget. Bland annat så skippar vi vår körning på Barktippen. Dagen kommer att börja med lagvis lekar på Bygdegården i Vika. När man gjort sina uppgifter där så släpps lagen iväg mot första checkpointen på Lädesjön där 70% av laget ska köra mot en radarpistol, och den totala toppfarten räknas om till poäng. Alla lag har här en möjlighet att skrapa ihop ett visst antal poäng samtidigt som det gäller att ha hela och fräscha maskiner för hela trippen.

Sen då?

Från Lädesjön gäller det sedan att tillsammans med hela sitt lag transportera sig de resterande 6-7 milen till Älvdalens hotell där mat, dryck och sovrum väntar. (Om man bokat det) Vi följer en förutbestämd rutt där det kommer att hända en del saker. Ytterligare checkpoints finns i Norra Garberg, Krångdalen och Evertsbergssjön. Dagen genomförs i samarbete med Ovansiljans Snöskoterklubb, Älvdalens Snöskoterklubb och IFK Mora. Varje lag ska ta alla sina lagkamrater med maskiner till Älvdalen. Hela laget förväntas ta sig fram hela vägen med hjälp av varandra. Lämnar man någon maskin efter leden får man tidstillägg 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. Detta är absolut ingen fart-"tävling". Se CBR som en utflykt, ett äventyr och en dag där vi har det roligt. Snittfarten brukar ligga på dryga 10-20 km/h.

Var lugn. Vi hjälper dig under hela dagen. Vi tar hand om dig.

Vi samlas vid Bystugan i Vika/Stenis strax söder om Mora lördagen den 25 januari. Inskrivningen börjar 07.00. . Adressen är Rull Lars Väg 2, Mora

Detta år samarbetar vi återigen med Ovansiljans snöskoterklubb, IFK Mora och Älvdalens snöskoterklubb.

CBR 2020 skippar vi ”Barktippen” och körningen där. Denna aktivitet byts ut mot en som är snällare mot våra maskiner.

Känner du dig osäker på vad som ska hända den här dagen? Kolla på SnowRider TV på Youtube så får du veta mer. Episod 38 säsong 2

En liten välkomstdrink och varför inte en öl, när man kommit fram? Just detta vet jag är halva CBR för de flesta av er.

Har du kanske en skoterpolare du vill åka med i samma lag. Maila bjorn@snowrider.se så ser jag till att det blir så. Har du en skoterkompis som du inte vill åka med så kan du maila samma adress.

Se till att du kört några mil med din maskin innan CBR. Se också till att mattan inte är för torr och att tanken är rostig. Varje år har någon hittat en riktigt fin skoter som har dessa defekter vilket gör att de brukar krokna den första milen.

Middag, Banquette och prisutdelning kommer att avverkas under kvällen. Många priser kommer att delas ut.

Lite allmänna regler & råd för 2020 års CBR

1. Du ska ha en snöskoter från 1990 eller äldre. Skulle det visa sig att din modell är av nyare modell men ser likadan ut som en 1990 eller äldre är ju det okej.

2. Ditt lag ska ta alla snöskotrar och alla lagmedlemmar i mål. Saknas förare eller maskiner så får laget poängavdrag. Bogsera eller bär alla maskiner i mål.

3. Ha gärna en kälke bakom skotern så att du kan stoppa på en havererad snöskoter på den under resan. Verktyg, bogserlinor, extra bensin, vatten, olja, första förband, tejp, rep, extra handskar, tändstickor, tändstift, bränsleslang, kniv mm kan med fördel medtagas.

4. Ingen blir arg på dig om din skoter är registrerad, försäkrad, har fram- samt baklyse, bromsar och framförallt en fungerande ljuddämpare.

5. Du som kör CBR är som vanligt såklart helt nykter från start till målgång. Nu brukar ju alla vara det, men jag påminner bara.

6. Du behöver inte ha någon kompis som kör CBR, vi delar in dig i ett lag.

7: Du som har en kompis och vill åka med denna, så fixar vi det. Maila dina önskemål till bjorn@snowrider.se

8: Du har ett helt lag om ca 15 stycken, då fixar vi det. Maila dina önskemål till bjorn@snowrider.se

9. För säkerhetens skull, så åker alla samma väg. Alla måste passera alla checkpoints. Karta får du på morgonen.

10. Det kan vara kallt i januari. Klä på dig.

11. Bil och släp kan köras upp till Älvdalens hotell dagen före eller på morgonen.

12. Ingen buskörning eller testkörning vid Vika Bygdegård/Starten på kvällen den 24:e eller morgonen den 25:e. Pga ovanligt och orealistiskt arg/galen kärring i byn.

13. Det vanligaste felet under CBR brukar vara rost i tank/skit i förgasare. Rengör bränslesystem/tank, medtag flertalet bränslefilter.

14. Det är ganska bra om du testat din maskin innan du startar i CBR.

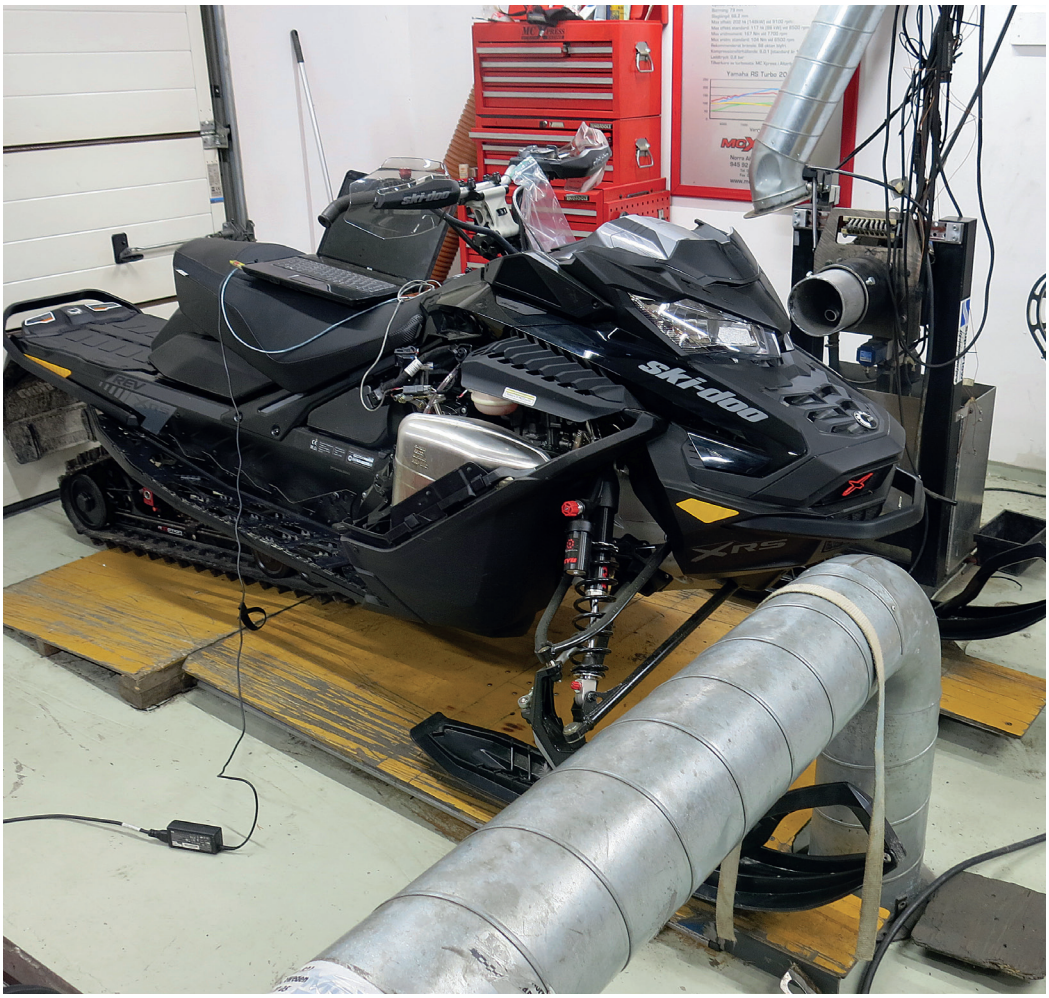
15. Fusk är tillåtet tills vi kommer på dig.

16. Vi kör upp din packning/finkläder till Älvdalens Hotell.

17. Ingen person transporteras på kälke från starten. Du ska med andra ord ha en egen skoter att sitta på under CBR.

Hoppas att vi ses!

ACE 900 Turbo i bromsbänken.



Erik Marklund. Mannen, myten, legenden och faktiskt en pionjär då det gäller överladdning eftersom han började med detta redan mitten av åttiotalet. Kunskapen som finns på MCX vad det gäller allt från mekanik, teknik och produktion av turboanläggningar är enorm.
Eftersom Erik blundade på denna bild tog vi oss friheten att rita dit två egna ögon så att det hela skulle se lite trevligare ut.

De större injektorerna som behövs när motoreffekten ska höjas mot 200 hästar och däröver.

Text: Franz-Alf Sundtsröm

Ski-Doo har till detta år en riktigt rolig nyhet för alla som gillar 4-takt och det är den helt nya ACE 900 Turbo. ACE 900 har funnits i ett par år nu men det är så många komponenter som är speciella för denna snurra så att man nog bör säga att det är en ny motor. Den ersätter dessutom Rotax 4Tech 1200 som nu går i graven efter cirka 10 år vilket visar att BRP ser turbomaskinen som ett nyare och modernare alternativ för fyrtaktsåkaren. Då motorpaketet är lättare samt sitter i ett modernare och smidigare chassi och dessutom har 20 hästar mer angiven effekt kommer knappast någon att sakna den gamla trippeln. Så även om 1200:n har fungerat ytterst bra under alla år den sålts är den numera historia.

Läser man specifikationerna gällande den nya 900:n känns det verkligen som att allt är rätt och 150 hästar bör räcka till i princip alla behov. Men som alltid vore det ytterst intressant att se vad den verkligen presterar i en bromsbänk och då det är en turbomaskin så undrar nog många hur stor potential det finns för uppgradering. MCX i Altersbruk har jobbat med fyrtaktsskotrar sedan den första moderna fyrtaktaren kom ut och var därför snabba med att köpa in denna nya BRP-skoter för test samt utvärdering. MCX och SnowRider har samarbetat i snart 25 år och vi var riktigt sugna på att se resultatet. SnowRider är utan tvekan första media att publicera dessa siffror.

Standardmotorn i MCX SuperFlow bromsbänk

Efter att ha testat motorn i originalskick är det en del saker som är förvånande. Första överraskningen är att motorn ger runt 6% mer hästar än vad som anges vilket blir cirka 159 hästar. Den som minns vad Rotax 850 gav i samma bromsbänk när SnowRider bromsade förra året kommer snabbt fram till att denna fyrtaktare i princip är lika stark. Den andra stora förvåningen är att den har lambda 1,01 även på full-last under hela bromsningen. Varför man har valt så mager blandning är en gåta då maximal effekt uppnås vid lambda 0,90 och även det anses vara allt för snålt då man kan få problem med varmgång och till och med detonation. Varför Rotax tekniker inte valt mer normala 0,85 i lambda vet vi inte, helt klart är att MCX aldrig sett så högt lambda hos en standardmotor vid max-last så det är i högsta grad ovanligt.

Laddtrycket är original ca 0,76 bar vilket ger en teoretisk framräknad grundeffekt på ca 90 hästar, helt enligt skolboken då den oladdade ACE 900:n har exakt det.

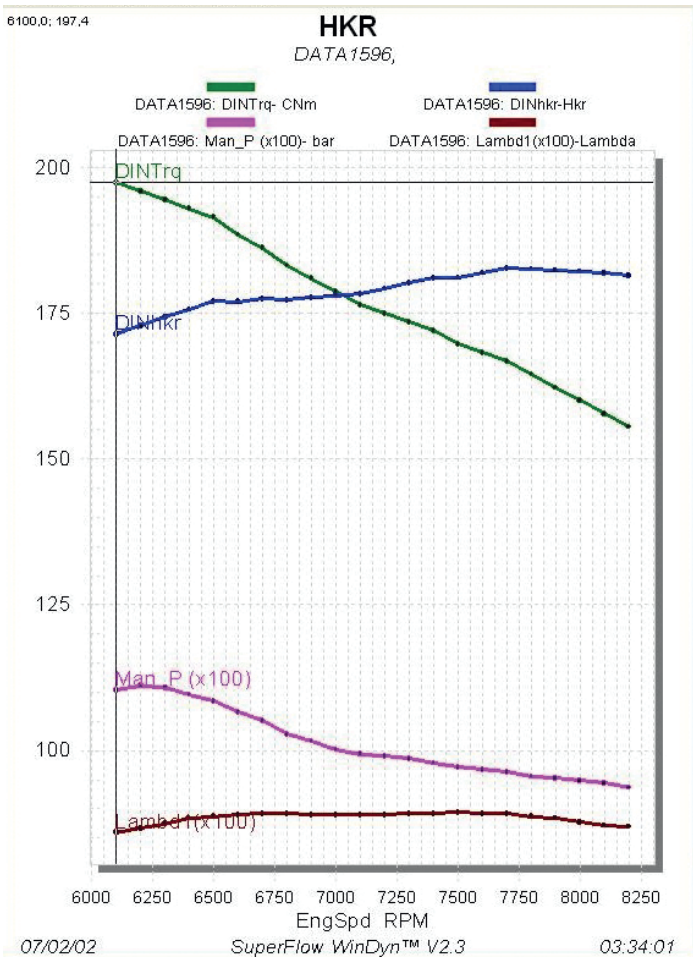
Uppgradering steg ett, laddtryck och bränslemängd ökas.

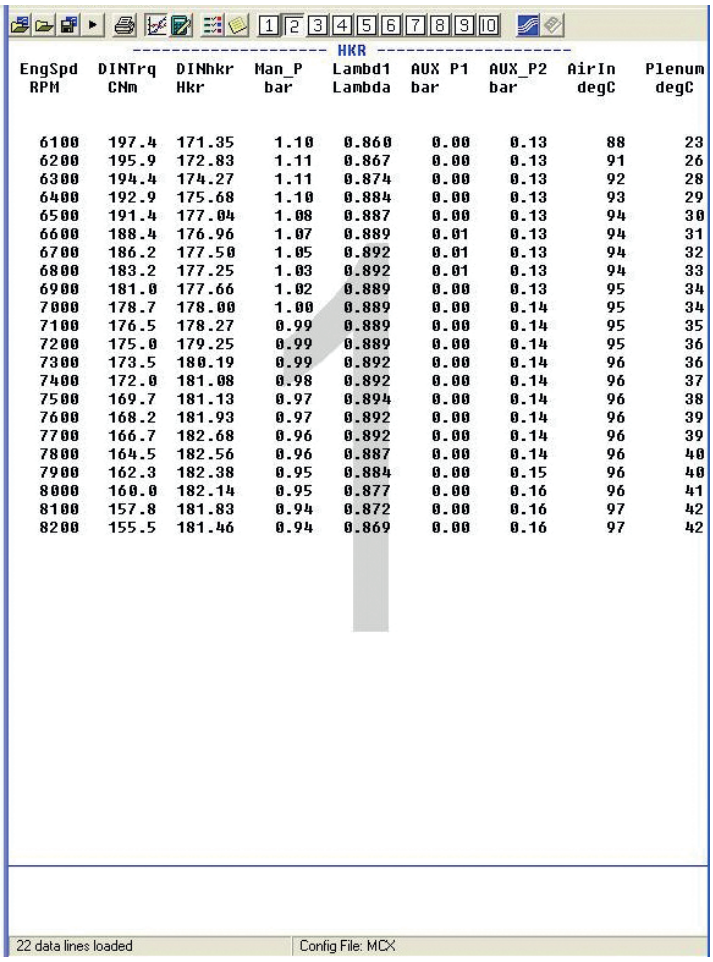
Med enbart mjukvaruändring kunde laddtrycket höjas till 0,96 bar men sedan tog det stopp, fjädern till wastegaten blev den begränsande faktorn. Bränslemängden ökades och MCX valde nu en mer normal lambda på 0,89.

Detta resulterade i en motoreffekt på 183hk och en verkligt intressant detalj är att grundeffekten ökade till hela 93hk. Det visar med all tydlighet att originalmotorn var så magert bestyckad att den tappade effekt. Med mer korrekt lambda ökade MCX grundeffekten trots ökat laddtryck. Att man enbart med mjukvara skulle öka effekten mer än så här går som sagt inte då turbon har en för mjuk WG-fjäder så detta får ses som max med så kallad "chipptrimning".

Steg 3 och sedan vidare mot högre effekter.

Laddtrycket kunde höjas ytterligare genom att WG-klockans arm förspändes hela 7 millimeter och då uppnåddes 1,13 bar. Nu gav motorn 192 hästar och för att säkerställa att den inte blev utan bränsle monterades nya injektorer med högre flöde. Mjukvaran anpassades för dessa och samtliga mätvärden visade att man nu var ganska nära turboladdarens maximala kapacitet. Vill man gå vidare mot ännu högre effekter bör kanske laddaren samt avgassystemet bytas ut och är man så modig att man sedan laddar 1,3-1,5 bar bör man nog hamna på rätt sida om 230 hästar. Vi får nog lov att återkomma till trimning av denna motor när MCX utvärderat alla alternativ under säsongen som kommer.

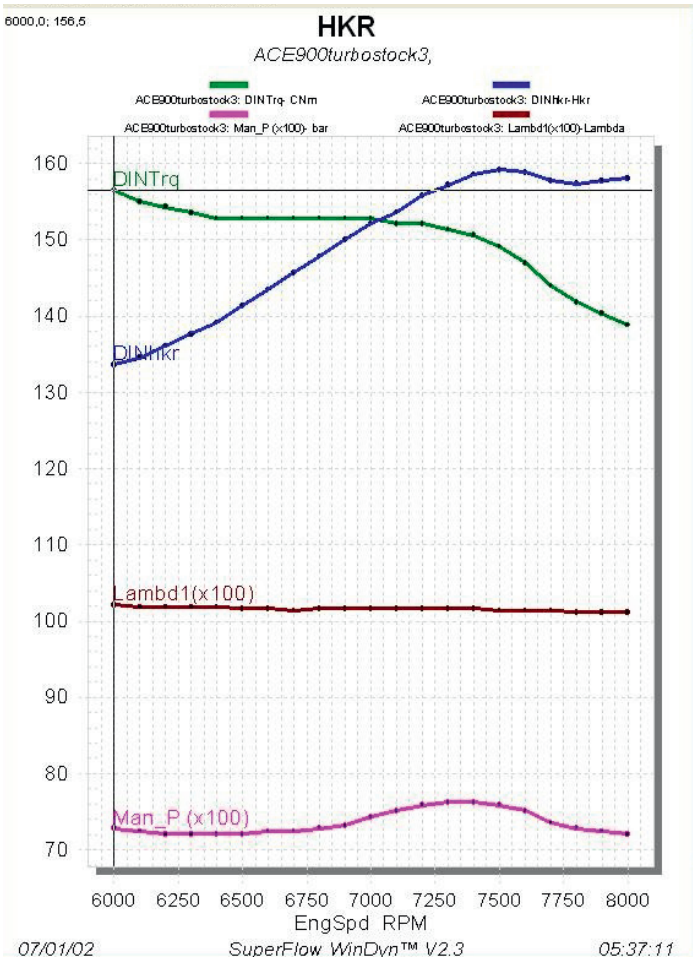


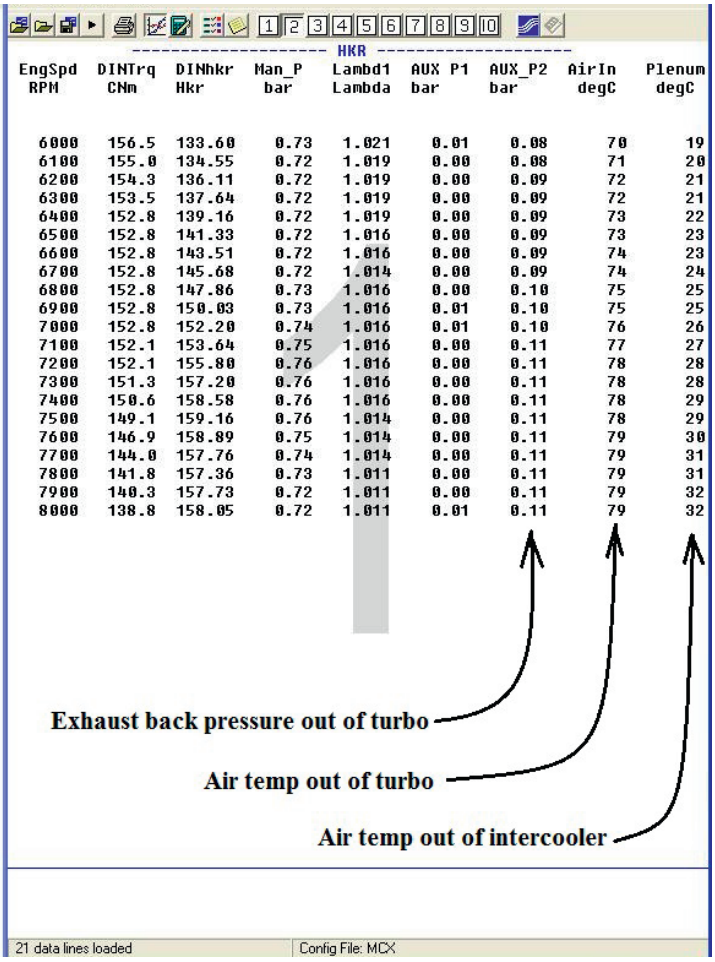


HKR

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6100	197.4	171.35	1.10	0.860	0.00	0.13	88	23
6200	195.9	172.83	1.11	0.867	0.00	0.13	91	26
6300	194.4	174.27	1.11	0.874	0.00	0.13	92	28
6400	192.9	175.68	1.10	0.884	0.00	0.13	93	29
6500	191.4	177.04	1.08	0.887	0.00	0.13	94	30
6600	188.4	176.96	1.07	0.889	0.01	0.13	94	31
6700	186.2	177.50	1.05	0.892	0.01	0.13	94	32
6800	183.2	177.25	1.03	0.892	0.01	0.13	94	33
6900	181.0	177.66	1.02	0.889	0.00	0.13	95	34
7000	178.7	178.00	1.00	0.889	0.00	0.14	95	34
7100	176.5	178.27	0.99	0.889	0.00	0.14	95	35
7200	175.0	179.25	0.99	0.889	0.00	0.14	95	36
7300	173.5	180.19	0.99	0.892	0.00	0.14	96	36
7400	172.0	181.08	0.98	0.892	0.00	0.14	96	37
7500	169.7	181.13	0.97	0.894	0.00	0.14	96	38
7600	168.2	181.93	0.97	0.892	0.00	0.14	96	39
7700	166.7	182.68	0.96	0.892	0.00	0.14	96	39
7800	164.5	182.56	0.96	0.887	0.00	0.14	96	40
7900	162.3	182.38	0.95	0.884	0.00	0.15	96	40
8000	160.0	182.14	0.95	0.877	0.00	0.16	96	41
8100	157.8	181.83	0.94	0.872	0.00	0.16	97	42
8200	155.5	181.46	0.94	0.869	0.00	0.16	97	42

22 data lines loaded | Config File: MCX





HKR

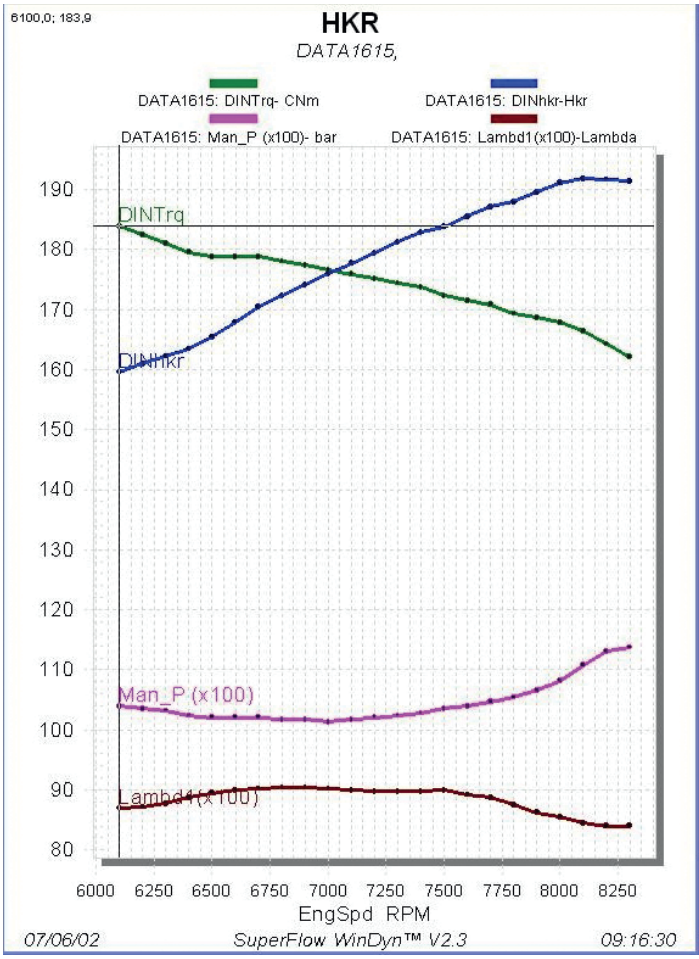
EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6000	156.5	133.60	0.73	1.021	0.01	0.08	70	19
6100	155.0	134.55	0.72	1.019	0.00	0.08	71	20
6200	154.3	136.11	0.72	1.019	0.00	0.09	72	21
6300	153.5	137.64	0.72	1.019	0.00	0.09	72	21
6400	152.8	139.16	0.72	1.019	0.00	0.09	73	22
6500	152.8	141.33	0.72	1.016	0.00	0.09	73	23
6600	152.8	143.51	0.72	1.016	0.00	0.09	74	23
6700	152.8	145.68	0.72	1.014	0.00	0.09	74	24
6800	152.8	147.86	0.73	1.016	0.00	0.10	75	25
6900	152.8	150.03	0.73	1.016	0.01	0.10	75	25
7000	152.8	152.20	0.74	1.016	0.01	0.10	76	26
7100	152.1	153.64	0.75	1.016	0.00	0.11	77	27
7200	152.1	155.80	0.76	1.016	0.00	0.11	78	28
7300	151.3	157.20	0.76	1.016	0.00	0.11	78	28
7400	150.6	158.58	0.76	1.016	0.00	0.11	78	29
7500	149.1	159.16	0.76	1.014	0.00	0.11	78	29
7600	146.9	158.89	0.75	1.014	0.00	0.11	79	30
7700	144.0	157.76	0.74	1.014	0.00	0.11	79	31
7800	141.8	157.36	0.73	1.011	0.00	0.11	79	31
7900	140.3	157.73	0.72	1.011	0.00	0.11	79	32
8000	138.8	158.05	0.72	1.011	0.01	0.11	79	32

Exhaust back pressure out of turbo

Air temp out of turbo

Air temp out of intercooler

21 data lines loaded | Config File: MCX



HKR

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6100	183.9	159.62	1.04	0.869	0.00	0.11	88	31
6200	182.4	160.95	1.04	0.872	0.00	0.11	89	32
6300	181.0	162.25	1.03	0.877	0.00	0.11	89	32
6400	179.5	163.50	1.02	0.887	0.00	0.12	90	33
6500	178.8	165.38	1.02	0.894	0.00	0.12	90	34
6600	178.8	167.92	1.02	0.899	0.00	0.12	91	35
6700	178.8	170.47	1.02	0.902	0.00	0.13	92	35
6800	178.1	172.31	1.02	0.904	0.00	0.13	93	36
6900	177.4	174.13	1.02	0.904	0.00	0.13	93	37
7000	176.6	175.93	1.01	0.902	0.00	0.13	94	38
7100	175.9	177.71	1.02	0.899	0.00	0.13	94	39
7200	175.2	179.47	1.02	0.897	0.00	0.13	95	39
7300	174.5	181.20	1.02	0.897	0.00	0.13	96	40
7400	173.7	182.92	1.03	0.897	0.00	0.13	96	41
7500	172.3	183.83	1.04	0.899	0.00	0.14	97	42
7600	171.5	185.50	1.04	0.892	0.00	0.14	98	42
7700	170.8	187.14	1.05	0.887	0.00	0.15	99	43
7800	169.4	187.96	1.05	0.874	0.00	0.15	100	44
7900	168.6	189.55	1.07	0.862	0.00	0.16	101	44
8000	167.9	191.12	1.08	0.855	0.00	0.16	102	45
8100	166.4	191.84	1.11	0.845	0.00	0.16	104	46
8200	164.3	191.66	1.13	0.840	0.00	0.16	105	47
8300	162.1	191.42	1.14	0.840	0.00	0.17	106	49

23 data lines loaded | Config File: MCX

Lidéns jarniasorsele.se

Starta ditt äventyr med oss! Vi har dom rätta produkterna för uteliv till fots eller skidor, eller varför inte med en snöskoter från Ski-Doo.

Öppet
Mån – Fred 09.00-17.30
Lördag 09.00-13.00

VÄLKOMNA
Hälsar Bertan
med personal

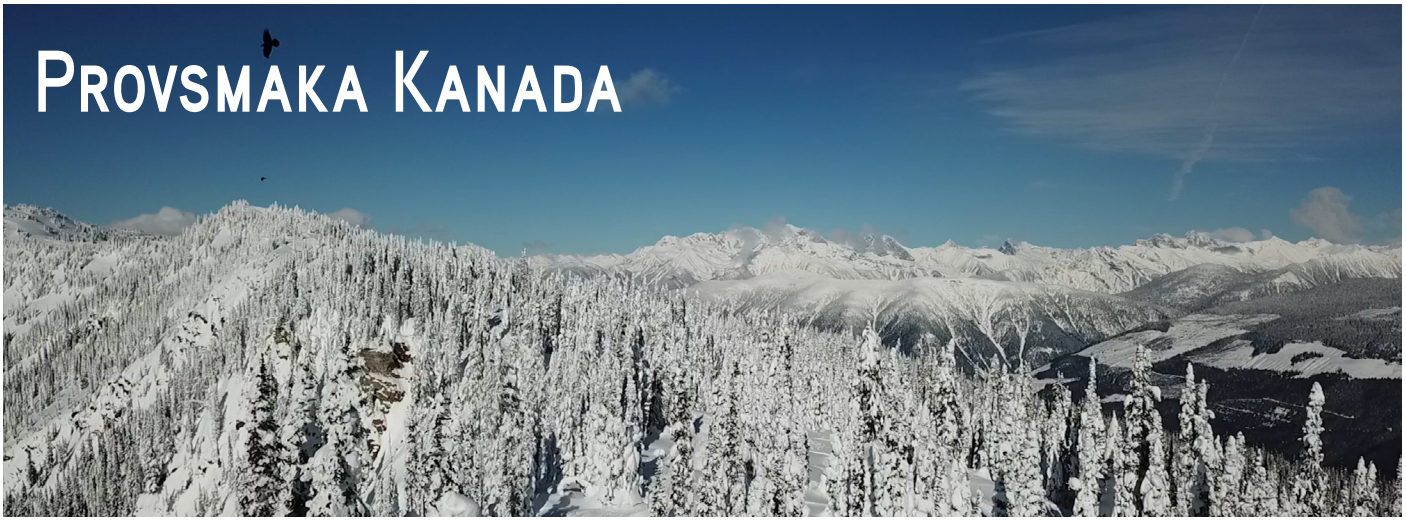
©2018 Bombardier Recreational Products Inc (BRP). Med ensamrätt. ™ och ® och BRP-logotypen är registrerade varumärken tillhörande BRP eller dess dotterbolag.

Kom och besök oss!

Vi har ca 2500 kvadratmeter fyllt till bredden av byggvaror, maskiner, hushåll, vitvaror, färg, jakt, fiske, sport, fritid, kläder, leksaker OCH SNÖSKOTRAR SÅKLART

ski-doo BETTER RIDES. BETTER RIDERS.

CARL KUSTER MOUNTAIN PARK
British Columbia, Canada
WHY CKMP?
• Vi kan erbjuda dig ett paket med 4–5 dagars körning
• Vi guidar dig i vårt 700 km² stora område
• Vi tar emot grupper upp till 12 personer
• Exklusivt och unikt boende med allt i samma hus. Garage, bar, butik, matsal och sovrum
ckmp
www.carlkuster.com


PROVSMÅKA KANADA

+00 125 0837 5030
BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN
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

GREAT CANADIAN
SNOWMOBILE TOURS

STAY & PLAY
GLACIER HOUSE
RESORT

Revelstoke, BC, Canada
GREAT CANADIAN
SNOWMOBILE TOURS
BOKA NU!

Destination Yamaha Motor

Av: Mikaela Friström

Upplevelser är på tapeten och vi gillar såklart alla motorrelaterade sådana. Destination Yamaha är utan tvekan ett av de mer exklusiva alternativen för den äventyrlige.

Det där med att bli omhändertagen och uppstyrd är någonting jag gillar. Att på egen hand äventyra utan styrning gör jag så mycket ändå så det kan vara skönt att någon annan håller i rodret för en gångs skull.

Destination Yamaha är en ny satsning från Yamaha som jag verkligen tycker är någonting som är värt att belysa och låta omvärlden få ta del av. Yamaha har tillverkat fordon för just äventyr i årtionden vilket i sin tur gjort att de valt att öppna upp för äventyrssugna människor som vill uppleva det där lilla extra. Tillsammans med samarbetspartners i världens alla hörn så kan man nu via Yamaha uppleva olika slags upplevelseäventyr med Yamahas olika fordon i fokus. Går du in på destination-yamaha.com så kan du där välja mellan inriktningarna Road, offroad, water och snow. Såklart klickade vi oss in på det sistnämnda.

Upplevelseproffs

Det är inte vem som helst som blir utvalda av Yamaha för att hålla i dessa event då nivån och för den del prislappen är riktad till dem som verkligen uppskattar en upplevelse.

Vi slank med i den första gruppen av gäster när Destination-Yamaha testkörde sitt event i Arvidsjaur tillsammans med event och upplevelseproffsen Triple-X som verkligen tagit i från tårna och levererade en helhetsupplevelse som vem som helst skulle uppskatta. Här blir man omhändertagen från första sekund och det hela känns extremt proffsigt med Yamaha och Triple-X loggor överallt. Helheten är slående och det hela andas lite F1 med allt vad det innebär. Just Destination-Yamaha snowresan till Arvidsjaur är på fyra dagar men naturligtvis kan Triple-X skräddarsy större arrangemang om man har ett annat upplägg och längd som önskemål. Gissningsvis så är det företag med ett flertal deltagare detta kommer bli aktuellt för.

Arvidsjaur en pärla

Arvidsjaur kan kanske kännas som en avkrok och som ett straff för gamla rekryter som minns sin tjänstgöring här, men faktum är att Arvidsjaur är en pärla i Lappland som andas mer storstad än du kan inbilla dig. Biltestarindustrins närvaro har gjort denna stad till ett eldorado då det gäller det mesta och flygplatsen här känns välanvänd eftersom många har just Arvidsjaur som slutdestination. Hela 4 tyska städer har 3-6 avgångar per vecka och det går dagliga turer till Gällivare och Arlanda. Bilindustrins närvaro gör sig hela tiden påmind då utländska registreringsskyltar blandat med test- och prototypbilar trängs med testchaufförer, tekniker och bybor. Slinker man ner på hotellfrukosten pratas det engelska och tyska blandat med italienska och naturligtvis de nordiska språken.

Triple-X

Jag klev på flyget på Arlanda bara för att dryga timmen efteråt landa i Arvidsjaur där jag blev omhändertagen från första stund av eventbolaget när dom hämtade upp mig. Triple-X har ett antal ”egna” rum på hotell Laponia i Arvidsjaur. När vi väl blev hämtade så var det bara att hålla i sig eftersom de efterföljande dagarna var en välplanerad kavalkad av middagar, luncher och en massa äventyr av alla de slag. Naturligtvis runtskjutsade i minibussar. Det hela är riktigt bra arrangerat och tankarna till ungdomens skolutflykt där de vuxna tagit hand om allting infinner sig. Fast med en stor dos tillagd lyx måste tilläggas.

Maten är typisk vild och genomtänkt in i minsta detalj och jag kan tänka mig att mina reskamrater som alla var från spridda delar av Europa tyckte att det hela var riktigt genuint och exotiskt.

En grym upplevelse

De här dagarna åkte vi på diverse skoterturer, naturligtvis på Yammor, vad annars? Det hela kändes lite overkligt eftersom jag tre timmar innan första skoterkörningen stod på incheckningen på Arlanda. Körningen var inriktat mot nybörjare och vi höll oss mest på leden. Det blev många trevliga mil i fin natur, guidade av proffs som kände av gruppen och dess kompetens. De kan såklart anpassa turen efter gruppen, dess kapacitet och önskemål. Triple-X har ett förflutet inom marknadsföring och motorsport vilket verkligen märks. Allting görs med en tanke samtidigt som det är påkostat och på riktigt. Allt från fordonsparken, luncher, middagar till rumsinredning, kåtor och eldningstunnor är topnotch och precis rätt.

Vi fortsatte våra dagar med en fan-

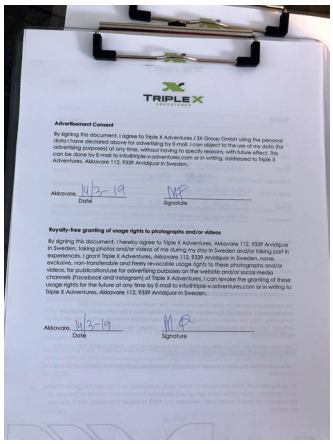
Det är de små detaljerna som gör det och vi gillar det skarpt.

Även om våra dagar här inte direkt bjöd på något solsken att tala om så är det ju upplevelsen i sig man kommer ihåg.

Under vintersäsongen finns direktflyg till Tyskland från Arvidsjaur. Tyska destinationer är i dagsläget, Hahn, Stuttgart, Hannover och München. Antal avgångar är cirka 3- 6 per vecka. Dessa fyra städer är stora tyska biltillverkarstäder som har en omfattande testverksamhet för sina bilar i Arvidsjaur med omnejd. Andra fasta flyglinjer är Gällivare och Arlanda.

Roberth Möller från Triple-X går noga igenom hur man framför en snöskoter med de europeiska gästerna. Färden startar hemma på deras gård i Akkavare.

Det väntar en goodiebag på hotellet till alla gäster. Allt är extremt genomtänkt.



Eget ansvar gäller. Var beredd på att skriva under på detta faktum.

Här finns det FXR-kläder som man får låna och självklart en kaffemaskin som vi hittar på alla platser vi befinner oss under dessa dagar. Det är inte mycket som slår varma kläder och kaffe när man är på äventyr uppe i norr.

tastisk hundspannssafari jag sent ska glömma, isracing med Yamaha YXZ 1000 R som bara det var en upplevelse som ingen annan. Mer skoteråkning, mat, luncher och det hela toppades med isgocart vilket jag tror väldigt få människor testat. Jag har varit runt överallt och kört snöskoter och tyckt mig upplevt det mesta, men en tripp med Destination Yamaha kan jag verkligen rekommendera för både dig som privatperson, men också företag stora som små. Grym upplevelse.

Dag 1

Ankomstdag till Arvidsjaurs flygplats som ligger dryga timmen från Arlanda. Här blir du upplockad med minibuss bara för att bli påklädd vinterutstyrseln för denna resas första skotertur. Två timmar efter landningen sitter du på din snöskoter i Lapplands vildmark. Lunch avnjutes utomhus eller i kåta innan färden fortsätter, naturligtvis på en fyrtakts Yamaha. Efter en rejäl tur körs du till hotell Laponia där du får ditt rum och lite tid för att göra dig i ordning till kvällens middag.

Dag 2

Dag två börjar med en rejäl frukost innan de lokala guiderna tar dig ut på ytterligare en tur i Lapplands vildmark. Såklart blir det vildmarkslunch i träkåta innan du ska göra dig beredd att åka hundspann . På en släde bakom 12 draghundar kommer du att avnjuta den svenska naturen på ett helt annat sätt än halvtimmen före. Sen bär det av till hotellet och dess spa-avdelning innan mer mat intages på hemlig destination.

Dag 3

Om du inte haft möjlighet att köra en Yamaha YXZ 1000 R med en skrikande passagerare i sitsen bredvid dig så har du nu chansen att göra det. Att på flertalet olika banor och svårighetsgrad köra mot dina medresenärer är en upplevelse du sent kommer att glömma. De upplogade isbanorna är snälla, förlåtande och riktigt roliga att köra. Naturligtvis är det dags för en riktigt bra lunch igen vilket var välbehövligt. Efter maten var det hög tid att hoppa på skotrarna igen. Nu hade svårighetsgraden snäppts upp lite och det var dags att köra mer vertikalt vilket fick sydeuropéerna att köra fast på löpande band. Enormt roligt och en eftermiddag jag sent kommer att glömma. Naturligtvis var vi guidade av lokala förmågor som hade fullt upp med att hjälpa alla loss. Hemskjutsning, mat och en förhoppning att se lite norrsken fick avsluta dag tre.

Dag 4

Idag var det dags att åka hem och det var slutkört vad det gällde snöskoter. Isgocart stod däremot på schemat vilket fick oss alla att ta på oss varma kläder och hoppa i gocartarna. Nu var sydeuropéerna bättre med i matchen och det blev några riktigt fina race innan det var dags att hoppa på planet. Och lika snabbt som vi kom hit, stod vi plötsligt på Arlanda igen utan snöskoterkläder och snö. En magiskt rolig resa jag vet många av er skulle gilla. Just denna resa är det ultimata företagseventet eller varför inte en present till någon som fyller jämnt?

Vad inkluderas i priset 2690 euro

***Flyg från Arlanda tur och retur**
***3 nätter i dubbelkrum med frukost, du kan uppgradera till enkelrum.**
***Skotersafari**
***Hundspannstur**
***Race med Yamaha YFZ 1000 R**
***Ice Go Kart challenge**
***3 x Middag**
***3 x Lunch**
***Varma kläder inklusive hjälm, handskar och stövlar.**
***Transfer i minbuss överallt**
***Spa och bastu**
***Guider**
***Triple X Welcome Package**
***Små grupper**
All övrig information finns på www.destination-yamaha.com

Har du inte provat att åka hundspann så är det på tiden att du gör det. En upplevelse.

In Sweden they call it a Kick.

Arvidsjaurs kommun främjar verkligen skoteraktiviteter. Här är deras informationstavla när man kör in i stan.

Triple-X kan sin sak. Loggor och banderoller överallt så långt ögat kan nå.

Skotercafeét är ett riktigt mysigt lunchställe långt upp i skogen. Här avslutade vi skoterturen med god lunch för att sedan fortsätta med nästa aktivitet.

destination-yamaha-motor.com är stället ni letar äventyr på.

Jag måste verkligen säga att man bara måste prova att köra en Yamaha YXZ 1000 R.

Iskörningen var extremt lärorik och känslan av att hålla full gas för att räta upp en sladd var skum och konstig. Jag tror att det här är det närmaste en vanlig människa kommer att köra en rallycrossbil.

Man har verkligen lyckats att hitta den där trevliga stämningen överallt.

Traktorerna går varma eftersom det finns kilometervis med banor som ska hållas rena från snö.

Tripple-X Janina Bienkovski är ett full-blodsproffs på event som kommer direkt från de stora bilracen i världen. Hon får vem som helst att trivas.

Tobias Stöhr i mitten. Bor i München och driver en stor reklambyrå där. Men nästan varje helg tar han flyget upp till vildmarken för att jobba.
Triple-X har över 50 event och 1000 nöjda gäster runt om i Europa på ett år.

Roberth Möller är killen som kommer från byn samtidigt som han är en av delägarna i Triple-X.

Hos Pjesker Adventure finns den lilla resturangen med det stora hjärtat. Fantastisk mat. Vi återkommer med ett mer ingående reportage härifrån längre fram i vinter.

Världen är bra liten ibland. SnowRiders redaktion möts på en fika 80 mil hemifrån när vi är ute på två helt olika event. Arvidsjaur är helt klart ett schyst ställe.

I huvudet på Pär Berglund

Hallå där, pitebon, konsulten och lynxåkaren!

Text: Björne Foto: Pär Berglund, Tomas Wallerström, Johan Hisved och Pontus Sundberg

Vi tänkte återuppta vår serie ”i huvudet på” där vi hälsar på lite roliga branschmänniskor. Vi börjar med Pär Berglund från Piteå. Känner du någon konsult? 31-årige Pär Berglund är konsulten som tar tillvara varje tillfälle att åka snöskoter under de kalla månaderna vilket han inte är ensam om. Konsult förresten. Fint ska det vara och vem har inte drömt om att vara konsult. Vad det nu är.

Pär ger ett svävande svar och vi får faktiskt reda på att han är konsulterande byggledare åt BPL och stryker runt i området där det ska byggas broar och så vidare. Pär har precis tillträtt tjänsten och har fullt upp, men ska försöka att hinna med så mycket skoterkörning han bara kan på sin lediga tid. Naturligtvis har Pär en konstruktörsutbildning innanför västen och även om han som oss andra börjat att köra snöskoter i unga år så var det inte förrän skolgången var avklarad som han började köra snöskoter på riktigt.

-Man fick väl vänta in att man fick lön som vanligt folk och det var för en fem år sen jag började köra på riktigt. Mina första snöskotrar var gröna men efter ett par år gick jag över till Lynx som jag nu kör, minns Pär.

Pär är idag ambassadör åt TC Piteå som säljer BRP:s sortiment får också hjälp av bland annat FXR, Crossfix och Släpintheface.

Dagsturer

Man får inte vara direkt bekväm av sig för att hitta den där bra körningen och ska du springa på Pär någongång under vinterhalvåret så är det bäst att du håller dig i områdena runt Arvidsjaur, Jokkmokk eller Jäkkvik.

-Avståndet från Piteå och kvaliteten på körningen är perfekt avvägd och det går att göra bra dagsturer dit med skotern bakom bilen och fortfarande komma hem till familjen på kvällen, säger Pär.

Just i skrivande stund väntar Pär på sin Lynx Shorty samtidigt som hans DS står i garaget. Det där med att bygga om skotern verkar inte behövas enligt Pär som bara gjort det där grundläggande som styrhöjare, boggiförstärkningar och faktiskt QS3:or där fram på DS:n.

Ska sanningen fram sitter det också dämpare från RE:n i boggin även om dom är omschimsade för att vara lite mer följsamma.

Ingen våldskörning

-Även om jag kör mycket så kör jag sällan sönder någonting. Inte ens remmar när det var mycket snack om det. Jag brukar i och för sig alltid ta in skotern i garaget efter jag kört och gå igenom den varje gång. Jag tar tillexempel alltid av remmen och gör ren variatorerna. Jag kan bli lite förvånad ibland över hur folk behandlar sina maskiner. Visst kan man väl köra hårt och hela tiden försöka höja ribban, men att våldsköra och ha sönder saker är liksom inte min grej, säger Pär.

Frihet under ansvar

När vi ändå är inne på det där med att köra med hjärnan så verkar Pär vara killen som tänker till lite extra eftersom han tar upp det här med friåkning och hur vi sköter oss.

-Jag vill bara påminna alla innan säsongen att vi har vår friåkning under ett visst ansvar och att vi bara ska köra där vi får och visa hänsyn till alla andra som vistas i snön. Sköter vi det här så blir ju allt så mycket roligare. Avslutar en Pär som inte bara är konsult, utan också riktigt trevlig. En trevlig konsult alltså, de du!

Ett dekalkit, lite justering av förarmiljön, boggiförstärkning och lite biffigare stötdämperi räcker för att Pär ska trivas på sin DS. En ny Shorty väntar till denna vinter.

Jomenvisst. Fint ska det vara. Tänk att kunna presentera sig som konsult. Det som är mångas dröm är Pärs verklighet. Pär är samtidigt en glad ambassadör åt TC Piteå.

Vi blev glatt överraskade när Pär börjar prata om frihet under ansvar och att vi alla ska sköta oss i fjällvärlden. Vikten av att köra på rätt ställen och att hålla sig ifrån förbudsområden och så vidare. -Att man både kan ha kul men samtidigt visa hänsyn är extremt viktigt, säger Pär. Om alla resonerade så här så skulle allt snack om förbud försvinna.

Om du ska springa på Pär någonstans vintertid så är det bäst att du håller dig i trakterna runt Arvidsjaur, Jokkmokk eller Jäkkvik. På veckorna är han synlig i Piteåtrakten.

Pär har rent historiskt inte kört sönder många saker på sina maskiner även om han bevisligen använder dom som det är tänkt, och lite till.

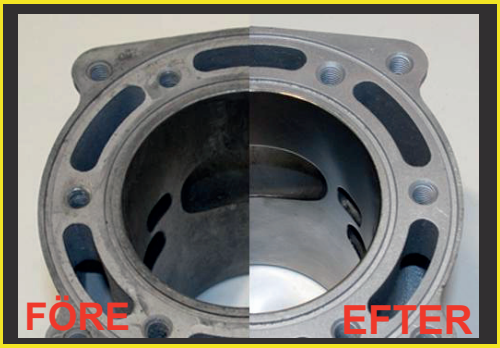
Hemligheten bakom en tillförlitlig maskin är att sköta om den. Pär går igenom sin skoter efter varje körtillfälle och lämnar ingenting åt slumpen.

BLIXTENS
RACING
-Official Partner of-
PowerSeal®

HAR SKOTERN SKURIT?

NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT

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



Smart och smidig Taxisled

Ibland springer vi på en produkt som känns lite sådär självklar på något sätt, trots att den är ny.

Taxisled är en innovativ svensktillverkad produkt från Sveriges och kanske världens medelpunkt Dalarna. Den här kälken är ämnad för persontransport och erbjuder hög komfort och möjlighet till en aktiv åkning för passagerarna. Dynans höjd och utformning ger nämligen en naturlig sittställning som gör resan trevligare då man lätt kan se, förbereda och anpassa sig efter gropar och stötar.

Taxisleds frontparti är designat för att ge passagerare en behaglig åktur på grund av att den minimerar påverkan från avgaser, vind eller snörök. Det där med att sitta i en låg kälke utan att att veta hur leden ser ut eller vad som komma skall är alltså ett minne blott med en Taxisled.

Lite lull-lull

Taxisled är framtagen för exempelvis guidade skoterturer, uthyrare, skidanläggningar, familjeturer och räddningstjänster.

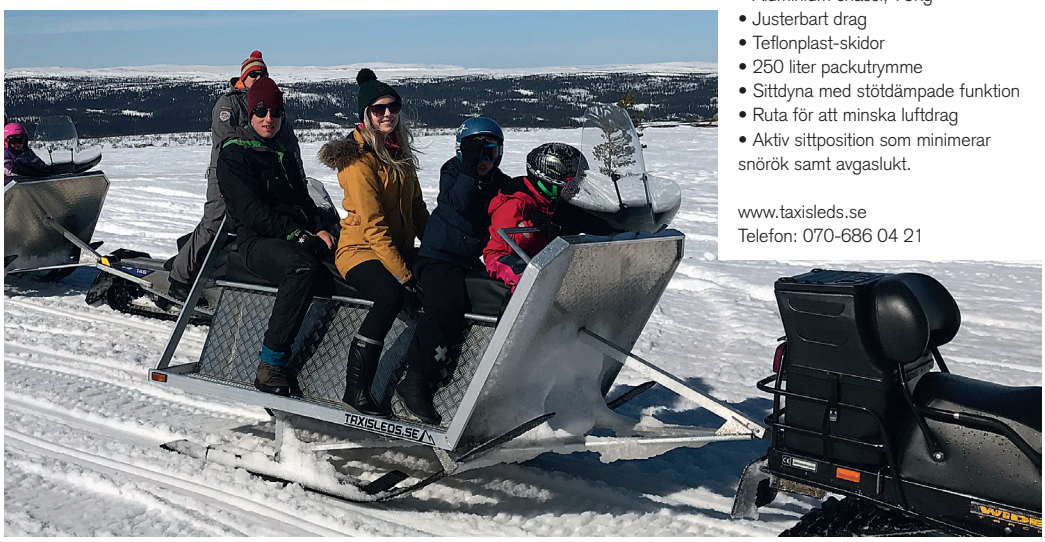
Standardmodellen kostar 24.875:- inklusive den där rackarns momsen och vill du extrautrusta den med lite lull-lull så går det också bra eftersom man gärna tar emot beställningar då det gäller personliga önskemål. Ingenting är ju omöjligt när saker och ting är tillverkade i Dalarna som ni vet.

En sak till

Taxisleds går ju som sagt att utrusta och specialbeställa efter egna önskemål. Det finns också färdiga speciallösningar som exempelvis en variant som tar två stycken rullstolar med respektive individ i. Lastramp gör lastningen löjligt enkel och just denna variant borde vara standard på varje fjällhotell och skidanläggning då skjuts till och från topp- och våffelstugor nu kan göras på ett enkelt sätt. Det ska såklart vara ett rejält dalaföretag som kommer på detta. Gå in på www.taxisleds.se för att ta reda på mer om dessa produkter och varför inte avsluta titten med att slå dom en signal. Grym produkt.

Info
- Aluminium chassi, 75kg
- Justerbart drag
- Teflonplast-skidor
- 250 liter packutrymme
- Sittdyna med stötdämpade funktion
- Ruta för att minska luftdrag
- Aktiv sittposition som minimerar snörök samt avgaslukt.

www.taxisleds.se
Telefon: 070-686 04 21



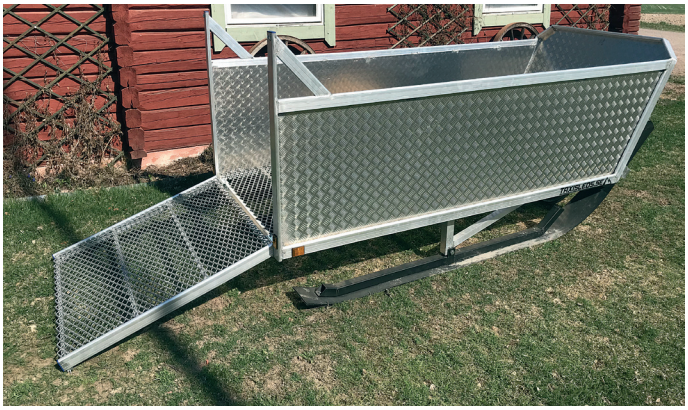
Då åkställningen helt plötsligt är vettig så blir ju skoterturen mer aktiv och skönare då man kan förbereda sig för en grop eller andra ojämnheter.

Runt 25,000 spänn kostar kälken med den där momsen. Ett helt okej pris för den här typen av kälke. Är du sugen och vill prova så finns det ett antal demo-kälkar att låna.

Under sitsen hittar vi ett 250 liters förvaringsutrymme där allt från isborr till svärmor kan lastas.

Höjden och frontens utformning på den här släden gör också att man slipper avgaserna på ett sätt som är svårt att undvika i en sedvanlig lägre pulka eller släde.

Den fällbara rampen som också agerar bakgavel gör lastningen av en rullstol med passagerare lekande lätt.



En Taxisled anpassad för två rullstolar ska vara standard på alla fjällhotell och skidanläggningar. Med en sån här kan du med enkelhet erbjuda de som är rullstolsburna en enkel transport till ställen som annars är svårtillgängliga för någon på hjul.

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

FXR SHOPPEN.SE

KÖP DIN UTRUSTNING PÅ: FXR SHOPPEN.SE

SVERIGES STÖRSTA FXR-OUTLET

Alltid redo

Du kommer väl ihåg hur krångligt det är med en icke fungerande snöskoter? Du vet väl att det är mycket enklare att fixa till den innan vintern?

Nu är det verkligen dags att ta en koll på snöskotern då alla säsongsfordon kan behöva lite översyn innan man åter tar dem i bruk efter en stunds vila. Även om man inte är alltför intresserad av att själv meka med sin maskin så kan man i alla fall se till att den är rentvättad och att de punkter som kan kallas för "daglig kontroll" är i ordning. Att sedan lämna in den till sin lokala skoterverkstad för en service är en bra idé då de kan göra det övriga jobbet och man får då en väl fungerande maskin inför den kommande vintern. Vill man utföra detta arbete själv så bör man sätta sig in i hur vissa saker utförs men de flesta punkter är faktiskt inte alls komplicerade och under en eller ett par kvällar i garaget är skotern klar för att möta snön. Vi som jobbar med tidningen har en hel del "vanliga skotrar" som vi använder på olika sätt och att de fungerar bra är ytterst viktigt för oss. Det är alltså inte bara ombyggnader och prestandahöjande eftermarknadsdelar som gäller för oss på SnowRider utan också att hålla våra bruksmaskiner i skick. Denna gång utelämnar vi själva motorservicen och kollar på vad som bör utföras på skotern i övrigt för att säkerställa god funktion.

Bromssystemet, när bytte du vätska sist?

En vanlig kontroll av skoterns färdbroms består i att kolla om klotsarna är slitna och sedan är man klar, eller?

Majoriteten av dagens skotrar har ett hydrauliskt bromssystem och det innebär att kraften från handtaget överförs via ett hydraulmedium och den vätskan ska bytas med jämna mellanrum. Detta är något som många motorcyklister tar på stort allvar då bromsvätskan är hygroskopisk vilket innebär att den emulgerar med det vatten som med tiden kommer i kontakt med vätskan. Det är en god egenskap då den på kort sikt behåller en så hög kokpunkt som möjligt men detta innebär också att bromsvätskan måste bytas med jämna mellanrum.

Gör man inte det får man en vätska med hög vattenhalt/låg kokpunkt vilket kan leda till totalt bromsbortfall om värmen från skivan samt ok blir så hög att det bildas ånga i systemet. Den höga vattenhalten kan dessutom leda till korrosionsskador på ok samt huvudcylinder. Att byta vartannat år därför en bra regel och då det är både enkelt samt billigt bör man verkligen ta sig tid till detta. Det enda man måste se upp med är att bromsvätska är ytterst aggressiv mot i princip alla ytor som inte är olackerad metall så spill inte!

Framvagnen, står skidorna rätt?

Att köra en skoter med kraftig toe-in är trist och jobbigt, särskilt en ledmaskin med aggressiva styrstål. Jag brukar sträva efter att ha mellan 1-5mm toe-ut och det mäter man när skidspetsarna lätt förs ihop med händerna för att eliminera allt glapp. En riktig ledracer med grymma styrstål och dubbad matta bör ha 0,0 toe men en mysig tourer känns fin med 5 mm ut. Lössnömaskiner har numera nästan ingen spårvidd alls och så länge man bara är i pudret spelar det kanske ingen roll hur det inbördes förhållandet är mellan skidorna? I alla fall om man kör med årets nyhet, styrstål utan coromant. I övrigt gäller det att gå lös med fettsprutan på eventuella fettnipplar och de kulleder som inte har sådana brukar jag smörja med kedjespray vilket kan göra underverk på en äldre skoter, allt glapp brukar försvinna. När man ändå jobbar med framvagnen kan man ta en fundering på när framdämparna sist var in på service. Är det mer än två år sedan kan det vara dags att skruva lös dessa för en genomgång. Och när man ändå håller i skidan kollar man givetvis upp om styrstålen är slitna.

Boggin, kolla slides och smörj alla nipplar!

Det viktigaste när man kollar upp sin boggi är att alla hjullager samt slides är OK, samt upptäcka eventuella skador. Vändhjulens lager går att kolla på plats om man släpper mattans spänning och att byta defekta lager innan säsongen är att fördra framför ett haveri under en långtur till vintern. Om sliesplasten ska bytas föredrar jag att ta ur hela boggin även om det finns metoder där man "fuskar" och drar ut plasten genom en av mattans luckor. Tar man lös hela boggin kan man mycket enkelt kolla upp andra slitagedelar som bussningar med mera och det är även ett bra tillfälle att fixa så att stötdämparna kommer in på service. Att skruva lös dessa när boggin är monterad kan vara riktigt jobbigt så man tjänar ofta både tid samt ansträngning på att ta ur den ur skotern. Sedan när man ändå är och kryper under skotern ska givetvis mattan inspekteras och saknar den allt för många kammar kanske det är dags för en ny med bättre fäste? Man utför då både en serviceåtgärd samtidigt som man ger skotern bättre acceleration. Som avslutning ska man givetvis spänna upp mattan enligt instruktionsboken.

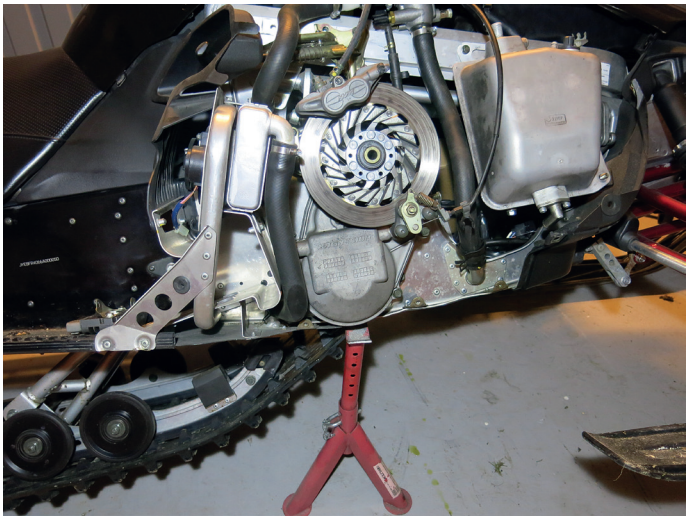
Kedjehusets årlig oljeservice!

Att byta kedjehusolja kan ske på två olika sätt. Det enkla sättet är att tömma genom att öppna oljepluggen och sedan fylla på i påfyllningshålet men nackdelen är att man då inte alls vet om det finns synligt slitage på någon del. Därför föredrar jag att ta lös locket och noggrant torka rent samt inspektera samtliga komponenter, speciellt noga är det med drivkedjan. Vi har sett en del verkstäder som suger ur oljan, och sedan fyller på. Detta utan någon inspektion alls. Detta är inte okej. En skadad länk upptäcks lätt vid en fysisk besiktning och det är helt klart mycket billigare att byta kedjan lite för tidigt än lite för sent, efter ett haveri. Vissa skotermodeller har kortare livslängd på

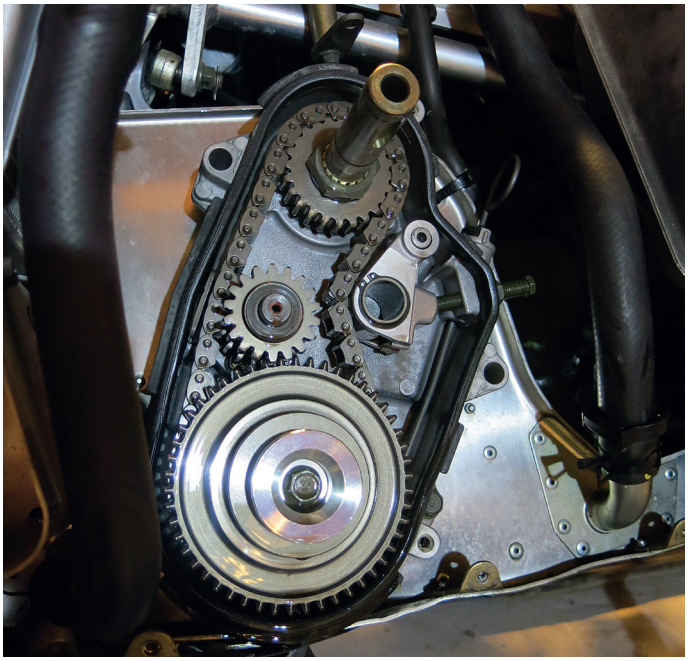
Detta är en smörjnippel som ska förses med fett från smörjsprutan med jämna mellanrum. På denna bild ser den torr ut och man kan ana ett spindelnät, inte bra! Man kan aldrig smörja för mycket, bara för lite!

Toe-out kollas med tumstock när skidorna med mild kraft förs samman vid skidspetsarna. Denna har nu ca 5mm bredare mellan spetsarna jämfört med skidans bakkant vilket är bra för en ledmaskin.

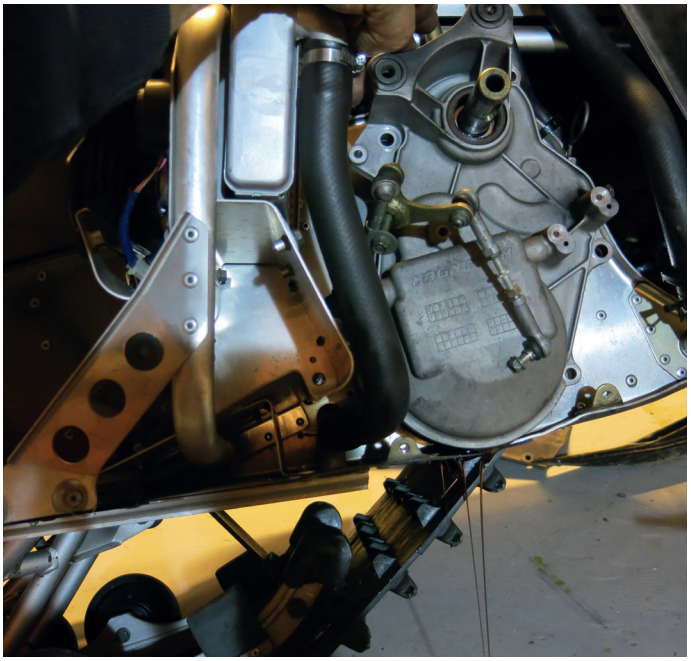
Kulleder som inte är fettsmorda eller är av teflontyp kan med framgång smörjas med sprayolja avsedd för mc-kedjor. När sprayens lösningsmedel torkat har man en seg och hållfast oljefilm som ger en trevlig känsla i styrningen samtidigt som slitage minimeras.



Kedjehuset innehåller på denna maskin även en backväxel med många komponenter vilket ger än fler anledningar till att kolla upp hur innehållet mår.



Efter att lockets bultar, bromssystemet samt växelreglaget demonterats är det bara att försiktigt dra lös locket.

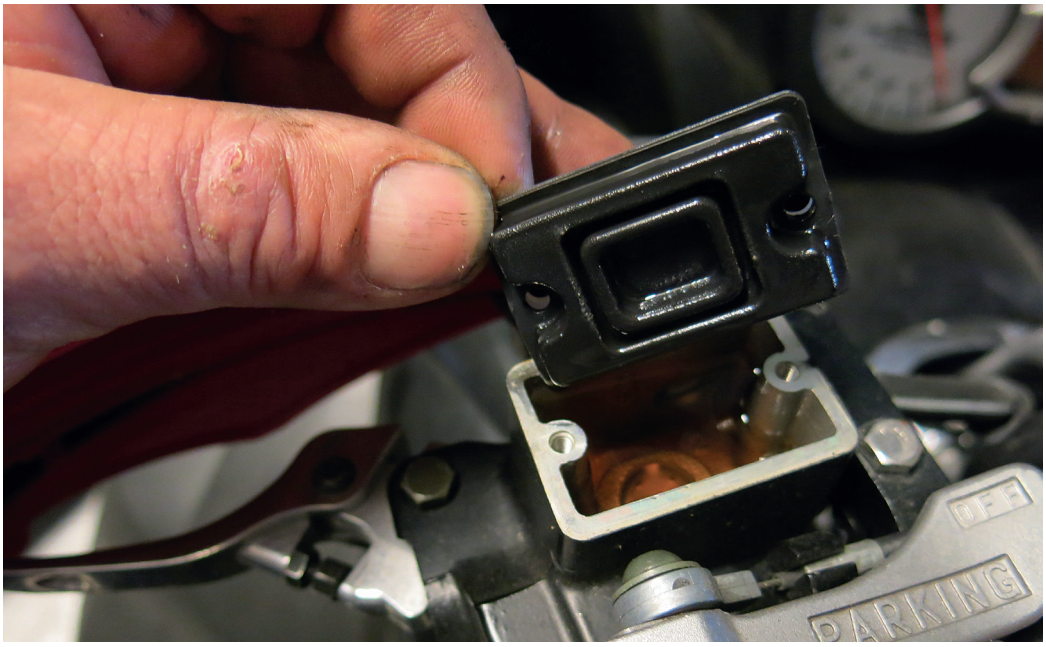


Nu är det dags att se hur kedjan och alla andra rörliga delar mår. Denna maskin var i synnerligen gott skick men det visste jag inte innan denna viktiga servicepunkt utfördes. "Bättre att vara säker gällande skoterns skick än osäker när man är ute på skotertur!"

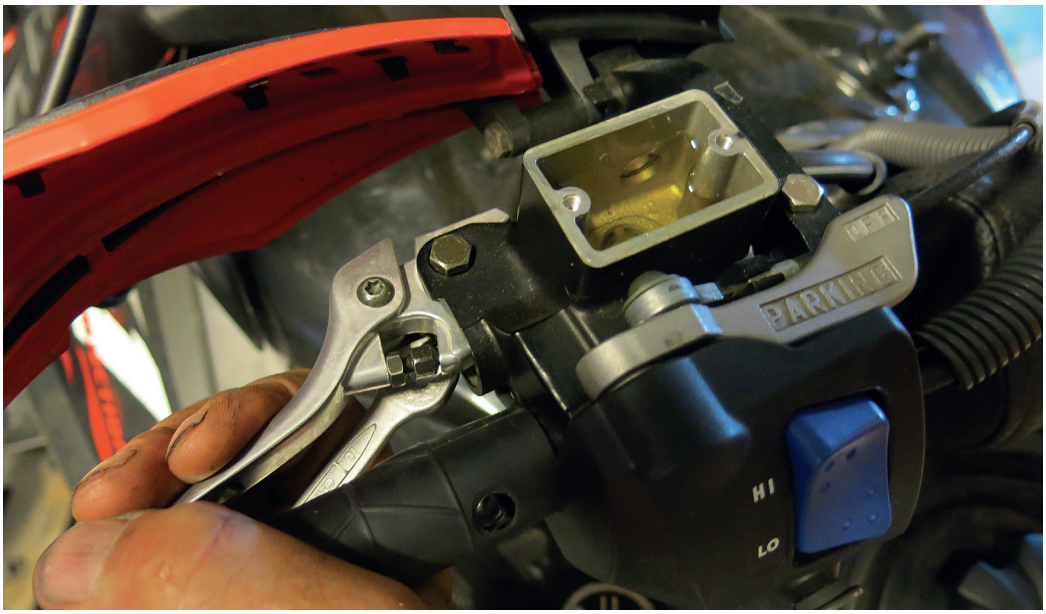
kedjan än andra vilket gör att om man har uppnått de år eller miltal där ett byte kan vara påkallat på just den skotertyp man kör är det inget att fundera på, dit med en ny bara! Samma sak gäller för drivaxellagret på variatorsidan. Det är ett hästjobb att byta ut men något som bör göras i god tid. Ett haveri leder inte bara till en jobbig bärgning utan också ge omfattande följdskador så detta lager är mycket viktigt att hålla koll på. När allt sedan är monterat ska kedjan sträckas upp på korrekt sätt (om den inte har automatsträckare) och rätt olja fyllas på till nivåhålet. Vad man ska ha för olja är en återkommande fråga och den är faktiskt lite intressant då nästan allt fungerar i ett enkelt kedjehus av denna typ. En transmissionsolja av hög kvalité med EP (extreme pressiure) tillsattser fungerar och kan inte skada något då inga delar av mässing finns i ett vanlig skotertransmission men det är faktiskt inte nödvändigt med en sådan olja. Vanlig motorolja med rätt viskositet fungerar utmärkt vilket även ATF-olja gör för den som föredrar det. Viskositet för vinterbruk är att föredra vilket innebär runt 5W-30 om man har motorolja eller 75W-80 om man väljer transmissionsolja. Den stora skillnaden i viskositetindex kommer sig av olika klassningar, dessa oljor är ungefär "lika trögflytande". Är man det minsta osäker så köper man originalolja av handlaren, en liten kostnad i sammanhanget.

Klar för avfärd!

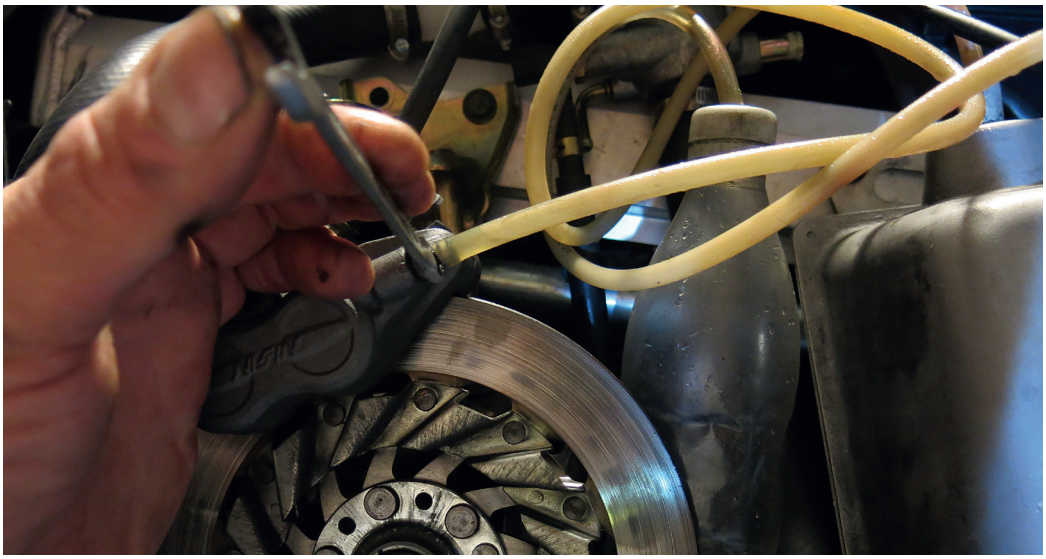
En noggrann ägare kanske även väljer att byta ut kylarvätskan vilket inte är så dumt när skotern parkeras utomhus längst upp i norra Sverige, fryspunkten försämras med åren och därför bör även denna vätska bytas med jämna mellanrum. De viktiga servicepunkterna gällande chassit är nu i gott skick så vintern kan äntligen komma!



Så här sunkig kan bromsvätskan se ut efter ett par år, det är hög tid att byta ut denna då den dels är farlig (har låg kokpunkt) samt kan ge upphov till korrosion i systemet.



Skillnaden i färg är påtaglig efter bytet och man känner även när man bromsar att handtaget har en mer "stum" känsla.



Att byta bromsvätska är enkelt och "specialverktyget" består av en PET-flaska med en slang. Man tar en luftnippel i taget och pumpar tills det kommer färsk vätska i slangen.

B&C Marine

Din ARCTIC CAT handlare i Mälardalen

www.bcmarine.se

021-35 66 33, Johannisbergsvägen 22, Västerås

Stort utbud NYA 2020

ski-doo LYNX BRP POLARIS

KAMPANJ NYA 2019

Massor av begagnade skotrar

Nyheter på webshopen:

Fri frakt
på beställningar
över 1000,-

Klarna.
betalfunktion
snabb och enkel

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

www.kalixmaskiner.se

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

följ oss på:
YAMAHA STORE MORA

Din Personliga Yamahahandlare

2020 SIDEWINDER TURBO

Just nu kan du välja mellan ett Rebel Kit eller Yamaha originaltillbehör för 10 000 kronor när du köper en 2020 Sidewinder M-TX LE 153!

YAMAHA Revs Your Heart

DO YOU DARE TO BE A REBEL?

®Atv ®Båtmotorer ®Mc ®Enduro Mx ® Släpvagnar

YAMAHA STORE MORA

öppet: mån-fre 08-17 0250-61 93 90 yamahastoremora.se

MAY THE
FORCE
CLUTCH KITS
BE WITH YOU
Billet
BOLT ON RIDE HARD

BRP X FORCE KIT

BILLET-VIKTER & HELIX TILLVERKADE I ENDAST DET BÄSTA AV MATERIAL. UTVECKLAT FÖR BÄTTRE ACCELERATION , BACKSHIFT OCH BIBEHÅLLEN TOPPHASTIGHET.BESÖK VÅR WEBSHOP FÖR INFO.

BÄST I SVERIGE PÅ VARIATORKIT!

DON'T BE LAST... BE FIRST

WWW.BILLETX.SE

PRIS FRÅN

1995kr

Veteranprojektet

Det där med att göra i ordning en veteran borde väl ändå inte ta så lång tid eller kosta så mycket? Eller?

Personligen tycker jag att den här strax 50-årige veteranaren är riktigt snygg.

Veteranskotrar är ett hett ämne idag och vissa maskiner har dragit iväg rent prismässigt medan andra inte kostar någonting. Jag fick precis tag på en gammal Evinrude från 1970 som jag köpte utan motor här i höstas. 1970 var ett mycket bra år då bland annat Apollo 13 skjuts upp, IFK Göteborg åker ur allsvenskan, järnvägsknuten Krylbo byter namn till Avesta C, Ford Pinto presenteras och både Matt Damon och jag föds. Jag köpte den här maskinen med baktanken att jag skulle använda en fullt fungerande fläktkyld Polaris 340-motor som blivit över och bara legat i garaget och väntat på att komma till nytta igen.

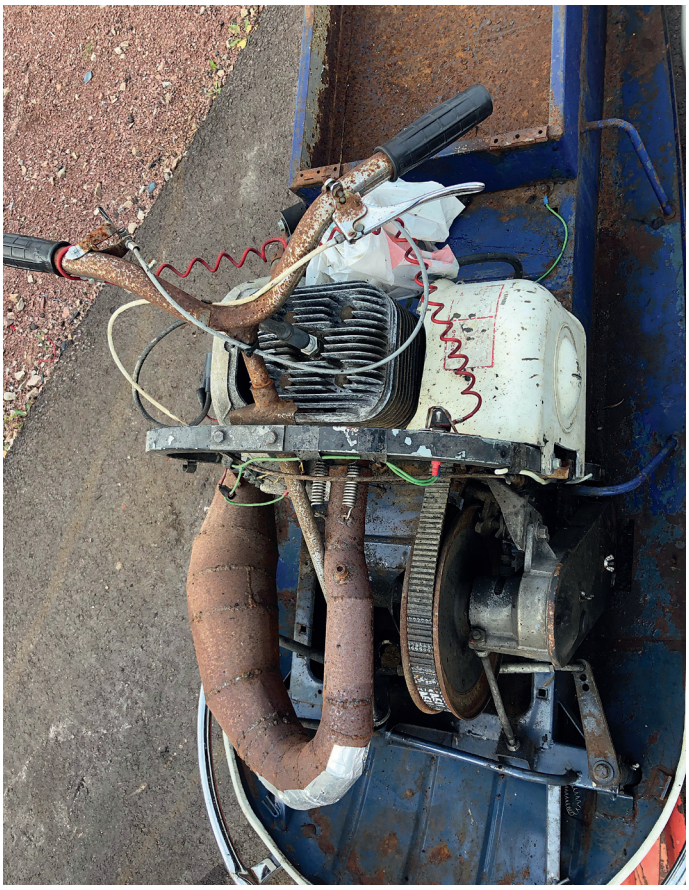
Hur jag ska gå tillväga är fortfarande höljt i dunkel eftersom jag inte riktigt vet hur jag ska göra. Jag tror i alla fall att vi ska göra det så enkelt och smärtfritt som möjligt utan att bygga om den allt för mycket. Den uppmärksamme ser på bilderna att den här Evinruden har motorn bakom sekundärvariatorn och att den därmed är lite bakfram mot den nu sedvanliga konstruktionen med motorn framför sekundären.

Jag kommer nog bara att ersätta den där Sachsmotorn som nu sitter monterad, och hoppas på det bästa. Jag kommer istället att engagera mig desto mer då det gäller det övriga skicket.

Det övriga skicket

Som bilderna avslöjar är den här maskinen någonstans mellan skogsvrak och möjligt renoveringsobjekt. Då det mesta är gjort i plåt så kommer mycket av arbetsinsatsen gå åt till att rikta, blästra och möjligen svetsa plåt. En plastlagning av huven samt lackering av hela maskinen kommer också ta sin beskärda tid. Dynan? Kan man sy en egen? Eller ska man lämna detta jobb till ett proffs?

Frågetecknen är många, men i vanlig ordning så är det inte värt att tänka allt för mycket utan bara sätta igång. Då drar vi igång veteranprojektet. Naturligtvis kommer vi även filma detta bygge för SnowRider-TV. Mer om detta i kommande nummer.



Ja här var det mesta bakåfram. Sekundärvariatorn framför motorn, ja det var lite så man jobbade förr. En ny motor, samt renoverat och lackerat chassi ska göra den här gamla klenoden körbar och trevlig igen. Nu kör vi.

Va, vänta lite. Made in Belgium. Vad i hela friden. Känns som att man har en hel del att lära om Evinrude. Dags att googla lite.

Här sitter det ingen originalmotor, den ingick förresten inte i köpet. Ej heller pipan såg ut så här när det begav sig när denna maskin lämnade det löpande bandet 1970.

Jag tänkte först stoppa i en nyare boggie och kedjehus och diverse andra prylar, men har bestämt mig för att sätta mig in i hela originalkonstruktionen och renovera den. Motorn däremot blir en modernare Fuji 340 motor.

Hur är skicket på mattan? Går det ens att köpa en ny? Dags att sätta sig in i ett och annat.

Tull och Polis

Det var dags att ta reda på hur Tullens och Polisens vardag kan se ut på en snöskoter som arbetsfordon.

Tull och Polis är två viktiga instanser för att hålla ordning och reda i vårt avlånga land. Beroende på var i Sverige du bor så är sannolikheten att du sett en polis- eller tullsnöskoter större ju närmare gränsen du bor. Denna sannolikhet är också större ju högre upp i landet du befinner dig. Bor du i Malmö, så är chansen alltså mindre än om du exempelvis bor i Idre. Det är däremot omvänt läge då det gäller risken att få en handgranat i knät när du sitter på din balkong och löser korsord. Men nu var det ju Polisens och Tullens arbete vi skulle prata om och vad är då bättre än att bege sig upp till Idres Polis och Tullstation?

Vad Polisen och Tullen pysslar med på dagarna tror jag de flesta vet, men det där att det finns skoterburna tjänstemän- och kvinnor i dessa yrken kanske inte alla är medvetna om. Nu är det väl inte så att dessa alltid sitter på dessa maskiner utan att de i alla fall har tillgång till målade och uppmärkta snöskotrar som väl visar vem det är som kommer.

Lena Nilsson som är en välkänd och omtyckt polis i Idreområdet i över 20 år är kanske mer känd som Polis-Lena för gemene man. Hon hade vänligheten att ta sig tid med oss för att berätta vad man kan ha för sig ombord på en snöskoter som polis i Idreområdet.

Nykterhet och förarbevis

Det är inte varje dag man patrullerar området med snöskoter, men det händer frekvent och då kanske man väljer tillfällena då man vet att det är mycket folk ute på lederna. Idre är ju en turistort i och med Idrefjäll och Himmelfjäll vilket i sin tur lockar skid- och skoteråkare. Nykterhets- och förarbeviskontroller är naturligtvis det mest förekommande, men man passar samtidigt också på att kolla upp om snöskotrarna är påställda och försäkrade.

-Visst händer det emellanåt att någon kör snöskoter dagen efter när man istället skulle suttit i stugan, men jag tycker att folk sköter sig överlag då det gäller nykterheten. Det är inte ofta vi tar någon som druckit och kör snöskoter utan det är som sagt ”dagenefterfyllor” som kan dyka upp ibland. Det där med nykterheten tycker jag att man sköter bra, då är det vanligare att man kör utan giltigt förarbevis eller bilkörkort som är taget före år 2000. Ungdomarna sköter sig väldigt bra nuförtiden då det gäller nykterhet och förarbevis. Då är det vanligare att någon kört där man inte får vilket också är ett problem. Säger Lena.

Polishelikoptern

När man gör större insatser och kontroller på fjället kan dessa samköras på flertalet ställen och då är det inte ovanligt att man också har en polishelikopter tillhanda. Med den kan en sjuksköterska snabbt vara på plats och ta ett blodprov på någon som misstänkts för att kört snöskoter onykter. Just det där med att på ett snabbt och enkelt sätt ta sig från fjället till närmaste ställe för att ta ett blodprov kan ju annars ta sin tid. Polishelikoptern används också när man gör eftersök på fjället eftersom den kan avverka större områden på betydligt kortare tid än en markbunden grupp. Då det gäller eftersök så står Fjällräddarna under Polisen som då agerar räddningsledare.

Polisskotern

En polisskoter har förutom sin dekalning också en komradioanläggning monterad. Men den och mobiltelefon kan man göra sig kontaktbar i nästan hela området även om det säkert finns några svarta fläckar där mottagningen är för dålig. Med dessa kommunikationsmedel kan man kontakta Örebro där det finns bemanning dygnet runt för att svara på alla frågor angående personer och fordon man stoppat. Här får man snabbt svaret på om en snöskoter är påställd och försäkrad, om en person får köra ett visst fordon och så vidare. På ett snabbt sätt kan man också kolla om ett chassinummer hör ihop med ett registreringsnummer vilket inte alltid är fallet. Förutom dekalningen och komradion så är det inte så mycket som skiljer en polisskoter mot

Polis-Lena Nilsson är verksam i Idre med omnejd sedan 20 år tillbaka och ett välkänt ansikte i trakten.

GPS är också ett bra hjälpmedel för att hitta hem när det exempelvis är dåligt väder.

Polis och tullskotrar är inte vanligt förekommande någonstans i landet av någon anledning. Mycket kan ha att göra med ekonomiska nerdragningar och att Fjällräddarna är de som sköter räddningsaktioner och eftersök medan polisen då har en mer ledande uppgift.

Det är inte ofta man ser en polis-skoter och jag måste erkänna att man rycker till lite på samma sätt som när man ser en polisbil, fast man har rent mjöl i påsen. En naturlig reaktion för oss som är födda på sjuttiotalet och åkte trimmad Zündapp på mitten av åttiotalet.

Polisen och Tullen delar lokaler i Idre och faktiskt mycket av arbetsdagarna också då de samarbetar dagligen.

Ett par snöskor är faktiskt inte det sämsta att ha med sig på snöskotern om man har plats för det.

en civil variant. I Idre kör man Lynx Commander och man verkar inte byta varje år eftersom vi såg att mätaren passerat 800 mil på Lenas maskin.

Lena är för övrigt är en sån där trevlig polis som verkar känna alla i Idre med omnejd och som man inte muckar med eftersom hon också känner allas föräldrar och därför kan ställa till problem för de som tänker göra något hyss. Skulle alla byar och städer vara fyllda med Lena-Poliser så hade Sverige varit lugnare är jag helt övertygad om.

Tullen

Som tagit ur en buskisfilm finns det ett gäng tullare på Idre tullstation varav två heter Westman och Östman. Extremt roligt måste jag säga. Som tullare på Idre tullstation har man varierande uppgifter och det är inte ovanligt att man dagligen samverkar med Polisen och att man därigenom kompletterar varandra. Naturligtvis har man gränsbevakningen mot Norge som största arbetsuppgift vilket betyder att man helt enkelt håller koll på vad och vilka som trafikerar gränsövergången här. Man är ute på vägarna i området här och letar bland annat efter olagliga transporter som exempelvis sprit och narkotikasmugglare. En minst sagt spännande vardag enligt mig även om jag också kan förstå att detta jobb också innebär tråkiga dagar. Personligen väljer jag att se Östman och Westman hängande ut genom bilrutan på tullbilen med håret i vinden och varsin revolver i handen medan dom spräcker knarkligorna på löpande band.

Kontroller på fjället

Även om Östman och Westman med arbetskamrater patrullerar gränsen med bil (möjligen hängande ut genom bilrutan) så händer det att man frekvent ger sig ut på fjället vintertid för att även här ha koll på vilken slags trafik som passerar i området. Idre Tullstation är för övrigt den sista kvarvarande snöskoterburna tullstationen vilket får en vanlig medborgare som en annan att höja ögonbrynen. Nog måste det väl finnas fler gränsövergångar som är värda att patrullera med snöskoter? En tullares snöskoter är för övrigt ganska identisk med en polisvariant även om dekalningen skiljer dem åt. Förutom att man håller koll på vad du har med dig så görs även fordonsnykterhets- och förarbeviskontroller för att se så att allt står rätt till. Nu är det inte så många fyllon som åker snöskoter som man kan tro, utan denna företeelse är väldigt ovanlig, säger grabbarna som sällan tar någon med alkohol i blodet.

Sydman och Nordman

Tullare känns som ett riktigt spännande yrke måste jag säga och det går faktisk att utbilda sig till detta. Tullverket utbildar och rekryterar folk efter behov och du ska gå in på tullverket.se för att ta reda på när detta behov uppstår. Tullverket står för grundutbildningen inom den del av tullverksamheten man ska jobba inom. Något att tänka på om du står i startgroparna för att välja yrke framöver. Det är bra om du heter Nordman eller Sydman om du bor i Idreområdet. Bara tanken på att få hänga ut genom sidorutorna på tullbilen med Östman och Westman med Lena bakom ratten lockar å det grövsta. Vem vet, man kanske byter namn och går in på tullverket.se och söker jobb senare i veckan.

Snutjag? Om man ser Polis-Lena i backspegeln är det bara att svänga åt sidan och låta rättvisan ha sin gång.

Förutom dekalningen så är det inte så mycket som avslöjar att farbror (eller tant) blå är ute i spåret. Det skulle vara komradioanläggningen då som kompletterar mobiltelefonen och ser till att man har täckning på de flesta ställen i fjällvärlden.

Chefredaktören får sig en lektion då det gäller komradioutrustningen av Polis-Lena.

Det är klart man ska passa på att posera på en polisskoter när man väl har chansen resonerar fru Friström.

Tullen har faktiskt fler befogenheter än att bara kolla efter smuggelgods. Man kollar både fordon, personers nykterhet och körkort när andan faller på.

Om du inte redan visste det så är det så här det ska se ut när man åkt på en blåsning på fjället.

Tullare Östman och Westman. Sjukt roligt måste jag säga.

Jodå, även tullskotern har snöskorna monterade.

Blir du stoppad i Idreområdet med omnejd i vinter så kan det vara stor risk att det är Lena Nilsson som är den som tar hand om dig. Har du allt i ordning så är detta bara en trevlig upplevelse.

www.hanngrens.nu

1 + 1,2 UP CLICK ON PASSAGERARDYNOR!

TILLVERKNING, OMKLÄDNING, REPARATION
OCH OMBYGGNAD AV SKOTERDYNOR

AB HANNGRENS BIL & SADELMAKERI

läs alla gamla nummer på snowrider.se

Säkra framtidens snöskoteråkning

Gör din röst hörd genom SSCO

Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070-290 40 06

www.ssco.nu

Besök oss på:

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

composit-tracks.com

Försäljning
& service av
Polaris snöskotrar
och ATV

POLARIS

MATS Skog & Fritid AB
Telefon 0560-713 40

info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

www.matsskogochfritid.se

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med: SNOWRIDER Magazine

MORA: 28-29/12, 4-5/1, 18-19/1, 15-16/2, 22-23/2
LOFSDALEN: 26-27/12, 2-3/1

Kurserna går i MORA eller LOFSDALEN under 2 dagar.
Enkelt boende kan ordnas.

Mer info på: snowrider.se

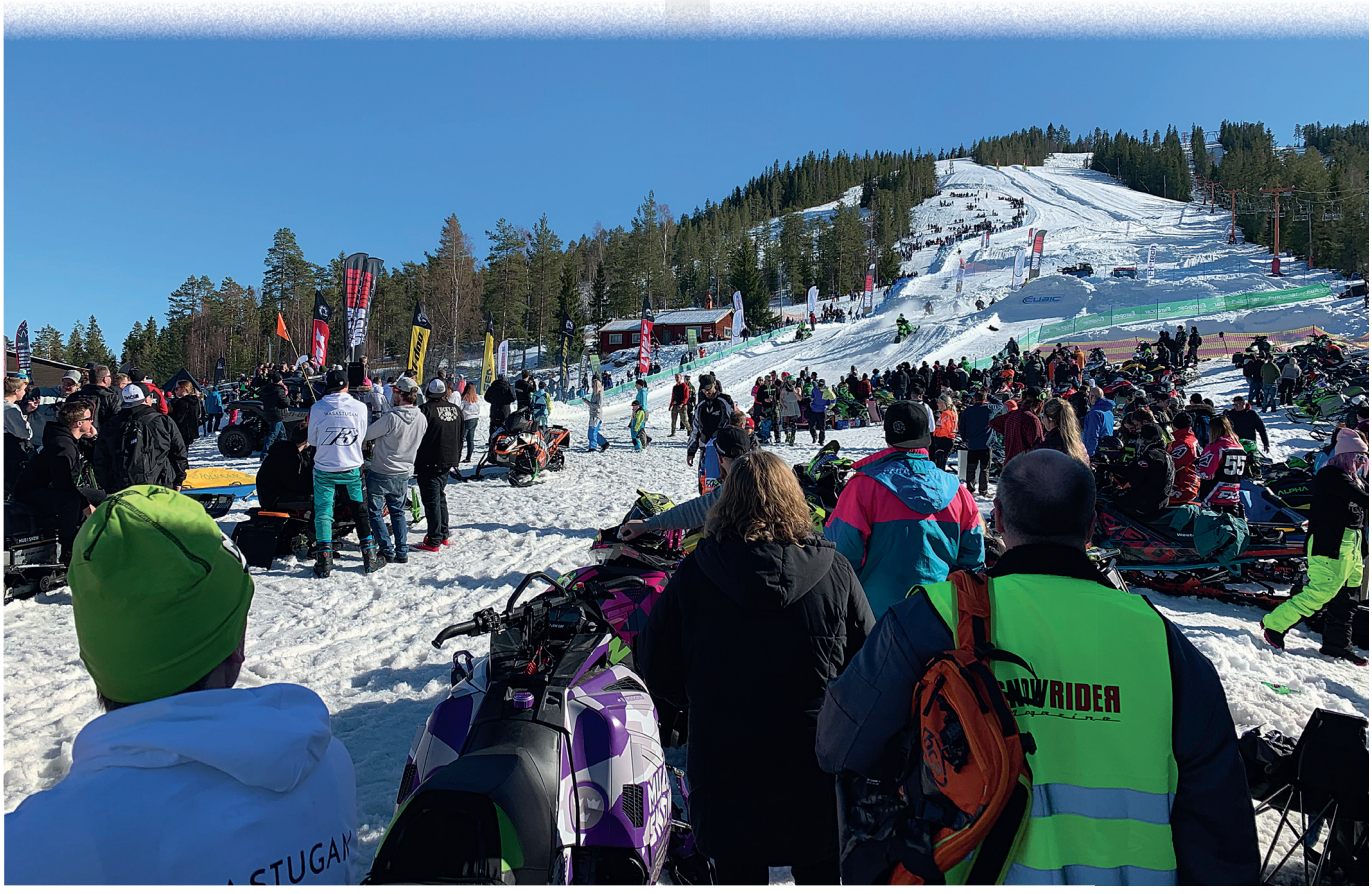
Evenemangskalendern 2019-20

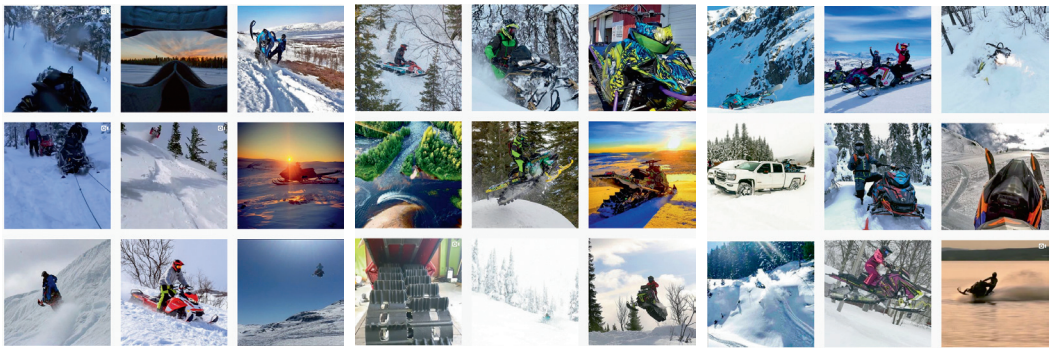
Här hittar du från och med nu alla evenemang och händelser du som snöskoteråkare bör hålla koll på under kommande säsong. En säsong som faktiskt börjar redan nu. Vill du som arrangör oavsett hur stort eller litet ditt evenemang är, upplysa oss om ditt evenemang eller händelse och bli med i denna guide är det bara att maila bjorn@snowrider.se för att hamna här. Utan kostnad såklart. Vi ser denna guide som ren och skär folkbildning och att alla ska få chansen att få reda på vad som händer i snöskotersverige. ALLTSÅ, MAILA bjorn@snowrider.se FÖR ATT JUST DITT EVENEMANG SKA UPP PÅ EVENEMANGSGUIDEN 2020.

VILL DU ATT JUST DITT EVENEMANG SKA UPP PÅ EVENEMANGSGUIDEN 2020? LITET SOM STORT!

maila: bjorn@snowrider.se

26 okt	Snöskoterns dag
1 nov	Mässa Rovaniemi
14 nov	Kryssning Snofed
26-27 dec	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Lofsdalen
28-29 dec	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
2-3 jan	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Lofsdalen
4-5 jan	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
11-12 jan	XXX Cup Östersund
18-19 jan	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
25 jan	CBR Canonball Run Vika/Mora
31 jan- 2 feb	SnowRider Weekend Lofsdalen
7-9 feb	Tjejhelg i Kåbdalis med TC
6-9 feb	Babes on tour Lofsdalen
8 feb	Hemavan Hillclimb
13-16 feb	XX- FreeRiders
15-16 feb	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
22-23 feb	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
20-23 feb	Skyhigh Challenge 2020 Hemavan Fjällcenter
29 feb	Millenniumrun + Snotric Snowtrac-träff Ljungdalen
Nån gång i mars	Snowrider Old Style Weekend
18 apr	SnowRider Hillcross Gesunda / Mora





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

12900 följare

21170 följare

Prenumerera!

Nästa nummer i Butik 3 Dec

19/20

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

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

Svarskort
-Posta redan idag!

SNOWRIDER Magazine

☐ JA Jag vill ha 6 nummer av tidningen för endast 335:-
☐ JA Jag vill ha 12 nummer av tidningen för endast 635:-

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.
Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.
Beställningen går även att göra på www.snowrider.se
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige pren@snowrider.se

VÄLJ DIN EGEN STIL MED FÄRGADE BULTAR!

ALLTID HOS PICKUP XL - LÅGA PRISER OCH SNABBA LEVERANSER

PICKUP XL

SKÄRMBREDDARE
5095 :- (INK.MOM

HOS PICKUP XL HITTAR DU FOTSTEG, DÄCK/FÄLG, FLAKLOCK, FLAKINREDNING & MYCKET MER!

BESÖK OSS IDAG - **PICKUPXL.COM**

15% RABATT!
ANGE KODEN I KASSAN

SKOTERNSDAG15

OBS! RABATTEN GÄLLER TILL OCH MED 2019-11-10

TOYOTA GMC CHEVROLET Jeep Ford NISSAN

FXR

RIDER: JOHAN FORSBERG

M RECRUIT LITE MONOSUIT 20 4195 SEK

UNINSULATED

- HYDRX™ – 5,000MM/5,000G/M²
- SHELL – DURABLE 450D POLYESTER SHELL WITH HYDRX™ LAMINATE
- SEAM SEALED IN CRITICAL AREAS
- LINING – FLEECE/MESH LINING SYSTEM
- HD #8 WATERPROOF 2-WAY FRONT ZIPPER
- HD #8 WATERPROOF ZIPPERS THROUGHOUT
- ADJUSTABLE CUFFS
- PADDED KNEES
- THERMAL SEAT/DRY SEAT/KNEE INSERTS
- REINFORCED INSTEP & HEM
- BACK LEG HEM LENGTH ADJUSTERS

FACEBOOK.COM/FXRRACING @FXRRACING FXRRACING.COM