Nummer 4 19/20 Pris: 79:- EUR 8,90 NOK 85

ARCTIC CAT BLAST

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 4 19/20

Ge en man en penna och han ritar en kuk!

BROMSNING
FLASHAD 800RR

Projekt
EVINRUDE

Vi träffar
Munster

Lövdahls
värsting

Tidskapseln hos Täpp-Nils

TJEJLÄGER
SKOTERCROSS

TIDSAM 0518-04
RETURVECKA 9

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

Du missar väl inte SnowRider TV säsong nummer 3. Följ oss på Facebook, Youtube och Instagram så du inte missar något! Nytt program varje fredag.

INNEHÅLL 4 2019/20

6. Ledare
8. Snow Outlaws
10. Munster
14. AC Blast 2020
16. IQ projektet #2
18. Projekt Evinrude #4
22. Nytt & Noterat
28. Besök hos Brenderup
30. Old style weekend
32. Täpp-Nils och tidskapseln
38. Rengör din tank
40. Hemma hos Lingvalls
42. Tjejlägret
44. Patte Lövdahl
48. MCX Bromsning ZR 800 RR
52. Värsta lampan
54. Evenemangsguiden
56. Springsecur/Tiki Trailer
58. Affe
62. Terrängkörningslagen
64. CBR för dig som kommer

PRO-RMK®

> 850 Patriot™ / 600 Cleanfire® Engines
> 850: 66 mm Series 6 / 76 mm Series 7 Tracks
> Walker Evans® Piggyback Shocks Adjustable
> 600: 61 mm Series 5.1 Track
> QuickDrive® Low Inertia Drive System /Chaincase Drive System with 76 mm Track Models
> Polaris Interactive Digital Display

850 PRO-RMK 155 3"

WWW.POLARISSVERIGE.COM

POLARIS

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

www.sledstore.se

Trustpilot

TRUSTSCORE **8.1** | **1 163** REVIEWS

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

Raven Sniper VentMax Dubbellins Skoterglasögon

Snygga och sköna goggles från Raven med mycket bra passform i alla hjälmar! Detta är en sann storfavorit hos oss! Denna modell som heter "VentMax" har en ventilerad dubbellins, vilket är optimalt vid körning vintertid för att slippa imma.

Den stora fördelen med dessa brillor jämfört med många andra är att de har ett så kallat "outrigger-system", vilket praktiskt taget består av två byglar som flyttar ut glasögonbandet en aning och därmed ger bättre passform i hjälmen. Utöver detta har de en stor dubbellins som ger dig ett maximalt synfält och minimerar risken för imma vilket i sin tur ger bättre sikt vid alla förhållanden.

Ansiktsskummet består av tre lager, där det yttersta som ligger mot ansiktet består av fuktavledande, bekväm mikrofleece och det innersta lagret ger god ventilation. Allt detta tillsammans leder till maximal komfort och ruskigt bra prestanda!

~~749 KR~~ **349 KR**

sledstore

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 4
2019/20

Nummer: 4 19/20 Årgång: 23
På omslaget: Andrew Munster

Utgivning nr 5: 25 Februari
Annonsstopp: 24 Januari

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

Ett nytt kapitel!

SnowRider har snart funnits i 25 år. 25 år alltså, inte illa för någonting som en gång började som en rolig idé och som sedermera utvecklade sig i ett arbete, "karriär" livsstil och intresse. Jag har för länge sedan lärt mig att man måste vara på tårna och att tidningsmakande och marknadsföring är en levande organism som hela tiden kräver att man anpassar sig till tiden. Vi har alltid varit kvicka att anamma nya saker och vissa gånger har vi varit för snabba för vårt eget bästa. Det där med elektroniska blädderbara tidningar blev tillexempel ingen hit.

Hemsidan däremot anammade ju folk tidigt och vi har faktiskt hållit igång snowrider.se sedan 1998. Nu är det alla slags moderna medier och SnowRider TV som gäller parallellt med SnowRider Magazine. Vi har däremot fastnat i ett mönster då det gäller att presentera nya snöskotrar vilket inte alltid varit lätt eller för den delen speciellt roligt på senare tid. Vi har provkört nästa års snöskotrar på våren bara för att utifrån dessa provkörningar skrivit artiklar som publicerats under kommande vår och höst. Vi har alltid kört prototypmaskiner som visat sig oftast inte vara "samma" maskin som sedan säljs. Vi har med andra ord inte riktigt kunnat skriva vad vi tycker om maskinen eftersom den är en förseriemaskin som kan komma att ändras innan hösten. Visst, de tekniska detaljerna har vi kunnat nämna, men det där med köregenskaperna har liksom fallit mellan stolarna.

Framför allt nu när nyheterna inte direkt haglar och man måste skriva samma artikel om samma maskin flera år på raken. Nufortiden åker vi ju inte heller till USA och SnowShooten eftersom ingen europeisk tidning blir inbjuden dit längre. En veckas SnowShoot har istället bytts ut mot tre veckor i bil i norra Sverige där vi kryssar upp och ner genom landet för att pricka in diverse provkörningar av minst sagt skiftande kvalitet. Vissa av dessa "provkörningar" har varit riktigt dåliga och egentligen helt värdelösa om syftet var att vi skulle få oss en uppfattning om en viss maskins egenskaper. Man har vissa gånger inte ens hunnit få fram maskiner i tid vilket gör det hela ännu svårare. Vi har vid något tillfälle kört 100 mil med bil enkel resa för att köra 15 minuter med en "ny" maskin. Helt ohållbart för oss då vi omöjligen kan göra ett korrekt jobb, vilket kanske syftet var från början. Körningarna på våren blir allt svårare att genomföra på ett schyst sätt och faktiskt mindre och mindre relevanta för er som läsare. Vi kommer troligen att vända på steken och lägga mer av vårt krut på tester under säsongen. Vi vill alltså lägga betydligt mer engagemang på att verkligen förmedla till er vilken produktionsmaskin som verkligen är bäst för en viss användning. Vi ska naturligtvis inte sluta att skriva om kommande nyheter såklart, men vi kommer att vara extremt restriktiva på hur, var och när vi kommer att göra detta. Vi kommer med andra ord inte sitta tre veckor i en bil under kommande vår med förhoppningen att kanske få köra en "prototypmaskin" med nya klistermärken under 15 stressade minuter. Alltså mer riktigt testande av produktionsmaskiner från oss från och med nu.

Vad händer mer?

Vi är duktiga på att hitta på saker här på SnowRider och du som snöskoteråkare och SnowRider-läsare vet ju redan om att vi har en massa saker som vi pysslar med här. Vi håller igång alla slags medier och har idag den absolut största bredden med flest följare/läsare av alla snöskotermedier i Sverige inklusive våra grannländer.

Vi kör såklart våra förarbeviskurser i Mora och Lofsdalen men vi är ju också ganska inkörda på en hel del olika snöskoterevent.

Våra evenemang, CanonBallRun, SnowRider Weekend, Snow Outlaws, SnowRider Hillcross och Old Style weekend kommer att följas av ännu fler eftersom vi tillsammans mer er oftast lyckas göra riktigt välbesökta saker ihop. Vi hoppas på en riktigt bra och trevlig vinter och att vi springer på varandra på något evenemang framöver. Nu kör vi.

Chefredaktören Björn Friström

BACK WITH POWER

FOR ALL
WINTER ADVENTURES
SINCE 1985

www.powerboots.se

SnowRider Magazine
World Championship

finns i shoppen
inom kort

Vi vet att snöskotersporten lockar publiken om dessa arrangemang genomförs rätt. Vi vet att ni vill ha full uppsikt över banan kombinerat med snabba heat. Välkommen till Snow Outlaws. En sport där man på snabbaste sätt ska färdas mellan A och B med "standard" och värstingsmaskiner.

Denna avskalade råa tävlingsform har TV-serien Street Outlaws som förebild där man i enkel form tävlar om att avverka en förutbestämd sträcka, utan tidtagning och startgran. Först över mål vinner. Vi kommer under vintern börja med att köra två tävlingar i denna nya tävlingsform. 22 februari och 21 mars kommer vi att köra dessa race, uppför Gesundaberget, framför värdshuset. Naturligtvis med en stor festsugen publik och full täckning av SnowRider Magazine och SnowRider TV. Vill du komma hit och visa ditt företag och dina produkter? Kontakta mikaela@snowrider.se.

Allt och mer om detta på www.snowrider.se där vi kommer att hålla både förare och publik informerade.

BANAN
150 meter utan hopp såklart och så slätt det bara går att hålla en bana. Pistmaskin finns på plats för att hålla banan i skapligt skick under kvällen. Inga startmattor. Brett startområde för bästa spårval. Banan är upplyst.

STEGAR
Alla deltagare har en lottad plats till tre "kvalheat" där man kan kvala in till "finalstegen". Vi kör 8 eller 16 stege i finalen. Ej inkvalad får packa ihop.

STARTFÖRFARANDE
Här startar vi på snö, med manuell starter, en måldomare, en tjuvstartsdomare. När startern vinkat in båda i stage bakom linjen, startas heatet med handhållen lampa. Tjuvstartsdomare avgör tjuvstart. Tjuvstart betyder förlust.

BOENDE
Gesundaberget är skidanläggningen precis utanför Mora. Gå in på www.gesundaberget.se och för bokning av stuga eller hotellrum. Vi har fixat kanonpriser under dessa event. Naturligtvis är värdshuset öppet under helgen och vi kommer självklart ha en riktig bankett för både publik och tävlande.

PUBLIK
Vi öppnar grindarna klockan 17,00 den 22 feb samt 21 mars för publiken. Entré 150:-

TÄVLANDE
Vi öppnar depån 16,30. Alla bilar samt släpvagnar parkeras på stora parkeringen.

ANMÄLAN
Anmälan öppnar i december och länk till denna hittar du på www.snowrider.se

BESIKTNING
Besiktning och ankomstanmälan öppnar 16,30 respektive tävlingsdatum

FÖRSTA START 18,00

REGLEMENTE (CHECK THE RULES IN ENGLISH AT WWW.SNOWRIDER.SE)

KLASS #1
2-stroke Stock
En klass för "ledskotrar". Variatorbestyckning samt matta får bytas. Stötdämpare får bytas.
OBS! Vi kräver. Stock/standard fjädringsväg, Stock/standard chassie, belysning, standard kåpor/original utseende.
EJ TILLÅTET!
Motormodifikationer, bränsleboxar, byte av reeds ,slutburk överladdning, pipor ej tillåtet. Den ska vara motormässigt 100 % standard alltså.
DUBB förbjudet

KLASS #2
4 stroke Stock
En klass för "ledskotrar". Här tillåter vi fyrtaktssnöskotrar med eftermarknads och standard överladdning. Vi tillåter också byte av grenrör, ljuddämpare, matta, variatorer samt drevning. Flash av originalbox och piggyback tillåtet. Byte av stötdämpare tillåtet (ej i sänkande syfte).
OBS! Vi kräver. Stock/standard fjädringsväg, Stock/standard chassie, belysning, standard kåpor/original utseende.
EJ TILLÅTET!
No stand alone exempelvis Motec, sänkning av snöskoter, .
DUBB Förbjudet

KLASS #3
2 stroke Outlaw
No rules, allt tillåtet!

KLASS #4
4 stroke Outlaw
No rules, allt tillåtet!

KLASS #5
Veteran Fan Outlaw
För snöskotrar fram till 1989
Fläktkyld motor årsmodell fritt
No rules, allt tillåtet!

KLASS #6
Veteran Liquid Outlaw
För snöskotrar fram till 1989
Vattenkyld motor årsmodell fritt
No rules, allt tillåtet!

KLASS #7
Millennium Outlaw
För snöskotrar fram till 2002
Motor årsmodell fritt, standard fjädringsväg, Chassi fram till 2002 No rules, allt tillåtet!

KLASS #8
Junior Stock
"Barn-snöskoter" 150 cc standard.
Variatorer fritt.

KLASS #9
Junior outlaw
"Barn-snöskoter" Max 210 cc
No rules, allt tillåtet.

OBS!!!!
SnowRiders säkerhetsreglemente
Alla snöskotrar måste uppnå följande säkerhetsreglemente.
Maskin: Dödmansgrepp är ett måste. Heltäckande huv ett måste. Variatorskydd ett måste. Broms är ett måste. Stänklapp är ett måste. Dubb tillåtet i Outlawklasserna.
Förare: Ryggskydd är ett måste, Godkänd hjälm är ett måste, Högskaftade stövlar av cross eller snowboardmodell är ett måste, ex Powerboots ej tillåtet. .

ENGINEERED PROTECTION

F3 carbon
ECE ONLY

Visions of riding fast and light across thrilling terrain had us build the chassis from ultralight hand-laid carbon fiber for the best consistency in shell thickness and resin distribution. With only 1150 grams, the F3 Carbon is the lightest ECE helmet we were willing to make without sacrificing any safety.
KLIM: Enhance Your Riding Experience!

GORE-TEX · GORE WINDSTOPPER · FIDLOCK · ECE 22-05

Klim

#KLIMLIFE

KLIM.COM

Andrew Munster

Som åkare inspireras Andrew av extremt begåvade individer och den oändliga utvecklingen av vad de möjliggör. Som skapare inspireras han av design och innovation.

Av: Mattias Klockar

Andrew Munster föddes för 33 år sedan och hans hemstad är Whistler, British Columbia med en av världens bästa bergsterränger. Andrew bor nu i Squamish som ligger mitt emellan Vancouver och Whistler och hans intressen förutom snöskoter är snowboard, dirt bike, design och att tillverka snöskotertillbehör. Såklart kör Andrew en 1969 års Chevrolet C30 med en 5.9l Cummins dieselmotor och sleddeck till vardags. Andrew började köra snöskoter vid 18-årsåldern och hans första maskin var en 2001 Ski-Doo Summit 800. Efter att ha kommit igenom de första dagarna av grävning, var han såklartt fast i denna hobby.

Största prestationen

Andrew och hans kompisar gillar att köra bland bergen och träden, utforska och att hoppa. De älskar belöningen av att ta sig in i nya områden och utmaningen att komma dit och hem såklart. Andrew leder ofta sina vänner på vilda missions genom skogen och försöker komma till den nya platsen. Hans vänner kallar det blind optimism. Från ung ålder har Andrew uppfunnit allt möjligt. Med en kärlek till innovation och ett perspektiv att ingenting någonsin är tillräckligt bra strävar han alltid efter att överträffa förväntningarna. Största prestationen är att ha startat det framgångsrika snöskotertillbehörsföretaget Munster Innovations Inc. Produktutvecklingen gör att Andrew kan anpassa arbetet med sin passion för snöskoter. Om något är värt att göra är det värt att göra bra, detta är mantrat från ägaren Andrew Munster.

Idén skapades

Allt började med en idé för många år sedan medan han åkte med vänner, då kom diskussionen upp om att vända gasreglaget. Andrew såg en obestridlig fördel med att använda tummen för grepp och stabilitet, istället för att använda den till att gasa. Då skapades idén att designa fingergasen. Detta var bara början. Nu är alla deras artiklar designade, monterade och inspekterade på An-

Andrew leder ofta sina vänner på vilda missions genom skogen och försöker komma till den nya platsen. Foto: Standing.

I vinter kör Andrew en 2020 Ski-Doo Expert. Den mesta körningen gör Andrew inom köravstånd från sitt hus, men gillar att göra resan till Revelstoke och Blue River.

Andrews tre bästa modifikationer

#1 Fingergas - är Andrews bästa tips för att förbättra greppet om styret naturligtvis.

#2 Silber Turbo - bästa pålitliga effektmodifikation.

#3 Boggieförstärkningsskenor - för att förstärka boggin för skotrar med lång matta.

Planer och mål för den här säsongen är att göra framsteg som åkare och att komma ut och ha roligt med vänner.

drews verkstad i Whistler, BC. Produkttestningen fortsätter så länge det finns snö ute, när snön är borta går Andrew tillbaka till ritbordet för att förnya, förbättra och förfina. Företaget har bland annat tagit fram fingergas, bromshandtag, stopp- och backknapp, skidgummi och boggieförstärkningsskenor m.m.

Planer och mål

I vinter kör Andrew en 2020 Ski-Doo Expert som är uppdaterad med Silber turbo, Raptor stötdämpare, Limenine wrap, CFR styre och självklart alla Munsterprodukterna. Den mesta körningen gör Andrew inom köravstånd från sitt hus, men gillar att göra resan till Revelstoke och Blue River. Den mesta filmningen gör de med sitt egna crew, Munster Films. Andrew filmar lite själv tillsammans med några vänner och filmare som kommer ut för att hjälpa till på filmdagar, som bara är några få dagar på året. Resten av tiden fotar de varandra, vem Andrew än åker med. Planer och mål för den här säsongen är att göra framsteg som åkare och att komma ut och ha roligt med vänner. Fortsätta att utveckla innovativa produkter för snöskoterindustrin och driva på maskinernas prestanda.

Andrew började köra snöskoter vid arton års ålder. Efter att ha kommit igenom de första dagarna av grävning, var han fast.

British Columbia med en av världens bästa bergsterränger.

Som åkare inspireras Andrew av extremt begåvade individer och den oändliga utvecklingen av vad de möjliggör. Den mesta filmningen gör de med sitt egna crew Munster Films.

PARTS EUROPE

LET IT SNOW

LET IT SNOW
LET IT SNOW

arctiva

SUMMIT SHELL

DRY FIT WARM BREATHABLE ADJUSTABLE VENTS

- Durable waterproof nylon shell chassis with 750D nylon in critical wear areas
- Waterproof fabrics, seam sealing, and durable waterproof repellant coating on outer shell provides ultimate barrier against water, snow, and wind
- Moisture wicking polyester mesh hanging liner
- Multiple zippered vents for maximum temperature regulation; two front, two side, one back
- Strategically placed retro-reflective graphics
- 5 zipper pockets; two hand-warmer, one chest, one back and two interior
- Soft brushed fabric lined collar
- Adjustable cuff, collar, and bottom hem designed to keep warmth in and cold and snow out
- YKK® zippers

FIND THIS AND MORE IN OUR ONLINE CATALOG!

WWW.PARTSEUROPE.EU

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

Arctic Cat Blast

Arctic Cat passar på att redan nu visa sin alldeles nya Blast!

Skotervärlden skrivs om rejält och ingenting är riktigt som förut. Arctic Cats handlare i USA fick exempelvis beställa det dom skulle ha till 2020 redan i våras och man skulle ha en kund på varje beställd maskin. Allt för att rensa ut Arctic Cats och handlarnas osålda maskiner och en gång för alla komma på noll i lagersaldo vad det gäller fjolrårsmaskiner. Ett mycket bra tänk enligt oss då vi samtidigt inbillar oss att detta ska bereda väg för många nya modeller framöver. Avsaknaden av nya maskiner för leverans till nya kunder under 2020 har gjort att man redan nu släppte en av de roligare nyheterna från Arctic Cat.

Modellen heter Blast och är vad Arctic Cat kallar för en midsize- eller mellan-modell. Vi kan väl kalla den för en instegsmodell som ska passa nybörjaren. Eller är den mer än så? Det kan vi svara på efter en provkörning senare denna vinter.

Mellan-modell förresten. Nu ska du inte bli lurad att tro att det här är en nerskakad modell som är lite mindre än andra maskiner på marknaden. Det här är en fullstor snöskoter som rent prismässigt ses som en mellan eller instegsmodell. Stötdämperisidan skvallrar om att man försöker att hålla ner priset. Se detta som skotervärldens motsvarighet till Sea-Doo Spark. En kapabel och kompetent maskin för en billigare penning.

Magrare, tunnare, slimmare, smalare

Arctic Cat har verkligen tänkt till när man tillverkade Blasten för att spara en massa pengar för både sig själva och dig. Man har använt sig av massor av delar från det befintliga sortimentet samtidigt som Blast har vissa modellspecifika delar. Chassit exempelvis är helt nytt och anpassat för 146-tumslängden. Även om överdelen av huven är ny så vet vi att exempelvis huvsidorna kommer från Arctics M sortiment. Samma gäller för boggin och framvagnen som varierar lite i utförande beroende på vilken modell du väljer. Idag finns den som M, ZR och LT. Om ZR-modellen kommer till Sverige kan vi lämna lite öppet då vi inbillar oss att M och framför allt LT kommer att passa oss bättre. Hela maskinen är nättare, magrare, tunnare, slimmare. Detta mycket på grund av att framdel och dyna är smalare. Modellen kommer för påseende och eventuell provkörning i slutet av februari då Arctic Cat drar igång sin 2021 roadshow.

Blast M

Det kommer att finnas tre (ja eller två) olika modeller tillgängliga och den första heter Blast M. Lite förvånande har man valt att gå all in och begåvat denna maskin med en Alpha One-boggi. Glädjande måste jag säga. I USA så matchar M modellen LT:ns pris och huruvida det kommer bli med en prissättning här i norden får vi nog invänta och se vad som händer. Längden har man valt att lägga på 146 tum och kamhöjden på 50 millimeter vilket säkert passar modellen ifråga. Vi kan vara helt säkra på att en Blast M kan och troligen kommer att bli en rolig skogsmaskin som kommer att gilla rolig och teknisk körning i snön. Ska du klättra lodrätt så finns det betydligt bättre maskiner till det kan jag tänka mig. Efter lite snack med folk som kört den så ska denna modell vara riktigt lättsvängd och kännas mycket lätt och trevlig. Elstart och digital instrumentering sitter där original.

Blast LT 4000

Arctic Cat har haft ett stort hål i sin lineup vad det gäller en maskin som passar renskötarna som handen i handsken. Kan detta vara maskinen som täpper till hålet och som samtidigt tar över marknaden? Inte en aning men vi ser potentialen och egenskaperna Blast LT har. XTRA-Action fjädring och stora lastmöjligheter tillsammans med en smidig lätt motor borde locka denna typ av kunder. Mattlängden på 146 tum och en kamhöjd på 40 millimeter känns som lämpligt i alla fall. Elstart känns också det som ett schyst tillgång på denna intressanta modell. Digital instrumentering och en relativt hög ruta sitter på plats standard.

Motorn

För att förenkla det hela kan vi säga att den nya trevliga encylindriga 397-kubikaren är en halv 800 eller 794 kubikare rättare sagt. Precis, man har mer eller mindre halverat motorn och jag skulle kunna tänka mig att man kunde ta denna Blast-cylinder och stoppa den på en valfri 800-kubikare från -18 och framåt. Samma gäller komponenterna i vevaxeln som säkert passar rakt av på en tvåcylindrig dito. Eller tvärtom. Halv motor och halv cylindervolym brukar betyda halvt effektuttag. Man uppger att den här motorn ska ge runt 65 hästkrafter och vi har ingen anledning att tvivla på detta då Arctic Cat brukar hålla sig till sanningen då det gäller detta. Denna enstånka ska enligt uppgift väga under 22 kilo vilket gör det hela ganska intressant. Avsaknad av vikt är alltid schyst och då spelar det moderata effektuttaget mindre roll. Eller moderat förresten. Alldeles nyss (nåja, trettio år sen) hade vi ju en sextiohästarsgräns på våra snöskotrar och historierna om hur jävligt dessa gick le-

ver ju fortfarande kvar. Den här motorn har i alla fall såklart både avgasport och insprutning vilket både bör bejaka register och bränsleförbrukning. En enstånka har en förmåga att vibrera men detta har man åtgärdat med en balansaxel som ska motverka detta. Motorblocket är i alla fall ganska naturligt helt nytt och då har man där passat på att låta balansaxeln driva vattenpumpen. Den här motorn ska enligt våra kontakter i branschen vara förvånansvärt vibrationsfri vilket kan glädja de som kommer att tillbringa långa dagar på den här maskinen 2021.

Bäst i klassen

Den enögde är kung i de blindas värld brukar det ju heta och skulle någon påstå att Blast är kung i denna mellanklass så skulle inte många tjafsa emot. Visst har Polaris någon form av instegsmaskin i form av sin Indy EVO men den känns mer som en vanlig indy med lägre fjädring och fläktkyld motor. Ett koncept som säkert fungerar i USA, men om jag fick gissa, inte så bra i vår del av världen. Inget ont om en Indy EVO, men en Blast känns betydligt nyare, fräschare och modernare. Och framför allt som någonting helt annat. Kom ihåg min jämförelse med Sea-Doos Spark. Prissätter Arctic Cat den här maskinen varsamt och med baktanken att man ska sno kunder från de andra tillverkarna så kan detta vara början på någonting riktigt bra. Textron har tagit över rodret på Arctic Cat och det ska bli roligt att se vad detta företag kommer att göra med Arctic Cats varumärke. Prisbilden måste hamna under 100 laxar för att denna modell ska ta vind och lyfta.

Framtiden

Jag kan inte riktigt släppa tanken på vad denna motor mer skulle kunna tänkas användas till? En sjuk hjärna skulle lätt tänka tanken att en framtida snowbike med just denna motor helt plötsligt skulle bli perfekt eftersom en variator alltid är bättre än växlar. Framförallt på en snowbike, enligt mig i alla fall. Arctic Cat gjorde ju försöker med sin SVX 450 som sedermera gick i graven då man brottades med en rad olika problem för att den skulle möta alla krav som ställs på en tillverkare. SVX:en som alla andra snowbikar var en enduro eller cross från början. Oss veterligen var det ljudnivån på insugssidan som först och främst satte vissa begränsningar. Vi kan jämföra det hela med ett könsbyte. Att utgå från ett fordon, bygga om detta och låtsas som att den är någonting annat och samtidigt hoppas attrahera slutkonsumenten som känner viss tveksamhet till konstruktionen och ursprunget. Jag siar om en helt ny slags snowbike. En snowbike som är designad för snön och att svälja denna trevliga 397-kubiks-stånka från första början. Vi väntar med spänning.

4000 series 2-takt

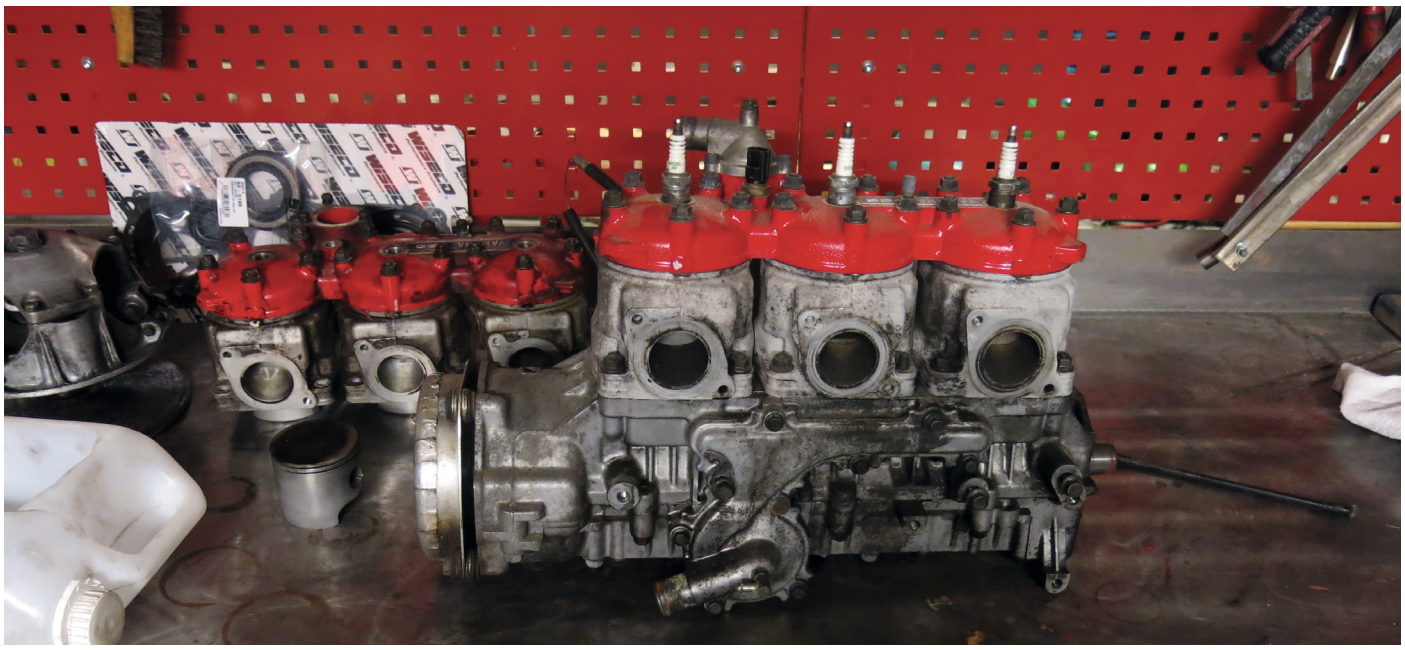
Motortyp	
Kubikantal:	397cc
Kylning:	Vätska
Antal Cylindrar:	1
Borr x Slag	85 x 70 mm
Oljetillförse:	Insprutning
Generator:	270W @ 3000 RPM
Fuel Delivery	Electronic Fuel Injected (EFI)
Avgassystem:	APV med avstämd avgassystem
Bränsletank:	44 liter
oljemängd:	3 liter
Kylsystem:	4.4 liter
Elstart:	Ja för fanken
Back:	Ja knapp
Broms:	Hydraul
Instrumentering:	Digital
Minimum okt:	91
Färg:	Dynamic Charcaol/Fire Red/orange
Pris:	Inte en aning

Kan man verkligen använda hälften av en motor? Ja kanske inte direkt, rakt av men helt klart komponenter som cylinder, kolv och delar till vevpartiet.

Nu finns det äntligen en riktig skogssmygare som kan passa att kryssa runt i snårskogen med. Det ska bli riktigt roligt att få köra denna modell när de första exemplaren behagar dyka upp.

Blast LT känns som en maskin som allmänheten kommer att anamma. Eller varför inte rennäringen? Konceptet känns i alla fall riktigt lockande på pappret.

Projekt IQ-trippel motorrenovering



Vi ska försöka oss på konststycket att stoppa ner en Yamahatrippel i ett gammal Polaris IQ-chassie. Naturligtvis börjar vi med att renovera den gamla Yamahamotorn.

Av: Adolf Sundström

Det fanns en tid när Polaris hade den vackraste snöskotermotorn med den skönaste sången. Den fantastiska Indy 600-650 trippeln var en legend under sin livstid och det var inte för att den alltid var snabbast eller hade mest effekt, vilket inte alltid var fallet, utan för att den hade tre cylindrar när de andra värstingarna bara hade två.

Yamaha missade detta med tripplar till att börja med då deras något sena svar på hur en värstingskoter skulle byggas hette Vmax-4. Nu fanns det alltså en modern 4-cylindrig motor från Japan som råkade vara starkast på marknaden och de andra svarade med lika tunga samt minst lika starka tripplar som med stor kubik samt separata avgaspipor dominerade på de öppna ytorna i mitten på 90-talet. I mitten på 90-talet dog plötsligt muskelskoterintresset ut och tripplarna ersattes av starka och betydligt lättare 2-cylindriga motorer. Nu hade fler tillverkare en stark 2-cylindrig motor på 700cc vilket kan ses som början till den 800(850) klass som än i dag gäller. Precis då när Polaris Liberty 700 visade hur en motor skulle byggas bestämde sig Yamaha för att komma ut med en lätt trippel på 700cc och singelpipa. En modern och välbyggd konkurrent till den gamla kungaskotern Polaris Indy 650 med andra ord, och den var bättre på alla punkter. Synd bara att motorn kom ut 5-7 år för sent i vanlig Yamaha-anda!

Yamaha har en tendens att bygga fantastiska motorer men att på något sätt ibland missa vad marknaden just då efterfrågar, eller är det så enkelt att de bara skiter i det?

Motorn fick så småningom namnet "rödtopp" för att skilja den från motorn i den nya högfartsskotern SRX (som har blå topplock) och är en motor som alltid haft högt anseende. I originalskick ger den upp mot 110hk och med bra eftermarknadspipor är 130hk inte omöjligt samtidigt som driftsäkerheten är fantastiskt hög även i trimmat utförande.

Allt sammantaget är detta kanske den bästa 2T-trippeln av alla då motorvikten är låg, driftsäkerheten hög och ljudet samt vibrationerna är på en mycket behaglig nivå.

Nu är det dock minst 20 år sedan en sådan motor var ny så frågan är hur de fungerar i dag och vad som måste åtgärdas innan man kan köra med en gammal Yamaha trippel?

Björn ger mig jobb

Ett fint paket på ca 40 kg kom till mig från chefredaktör Friström och det innehöll tre kolvar till min Indy (tack Björn) samt ett påbörjat motorprojekt i form av en massa Yamahadelar. Tydligen var det lämpligare att jag kollade upp denna gamla trippel eftersom jag har verktygen och behövde något att göra denna vinter.

Motorn var i ett stycke och dessutom medföljde ett par väl-portade cylindrar som i kombination med pipor borde generera upp mot 140hk. Frågan var bara i vilket skick motorns bottendel var?

"Plocka ner allt i molekyler, för att man gör så!" (Citat från Nile City 105,7).

Att lyfta lös cylindrarna var enkelt och kolvbultarna bråkade inte det minsta så efter en halvtimme var det bara vevhuset kvar. Det visade sig dock vara mer motsträvigt. Först skulle 24 stycken M8-bultar lös och de satt som bara den men sedan började det verkliga jobbet. Vevhalvorna ville inte alls särа på sig och jag kontrollerade mer än en gång om jag missat att ta lös någon bult. Efter en hel del mild övertalning började jag få en glipa mellan halvorna och kunde så försiktigt det bara gick arbeta isär dem i små steg. Problemet var en styrhylsa som rostat fast i bägge halvorna vilket gav en nästan permanent förbindning mellan de två. Att få isär saker går alltid men är man för våldsam går det inte att få ihop delarna efteråt, tack vara tålamod och en hel del arbetstid blev inget skadat denna gång.

Vevaxeln såg faktiskt riktigt bra ut men ett lager på variatorsidan lät illa och hackade en del så det måste bytas.

Rakheten på veven kollades upp och var faktiskt ganska bra då den "bara" kastade 8 hundradelar som mest. Efter en riktning var kastet under 4 hundradelar vilket måste ses som klart godkänt.

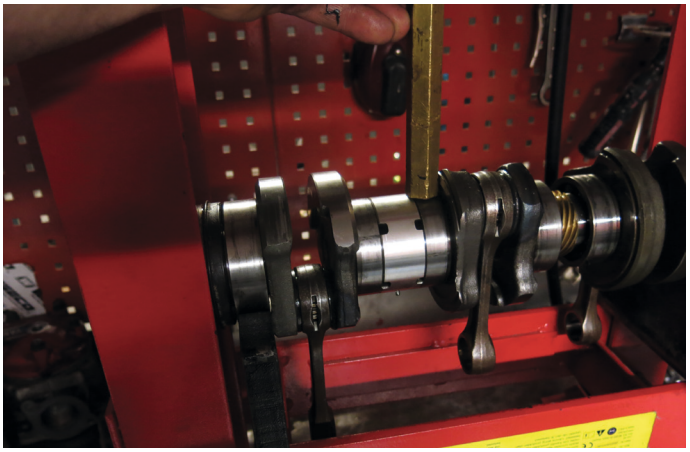
Nu ska vi bara beställa de delar som behövs och sedan ska allt ihop.

Det ska bli kul att få ihop denna motor för då har jag ytterligare ett avslutat projekt i mitt garage.

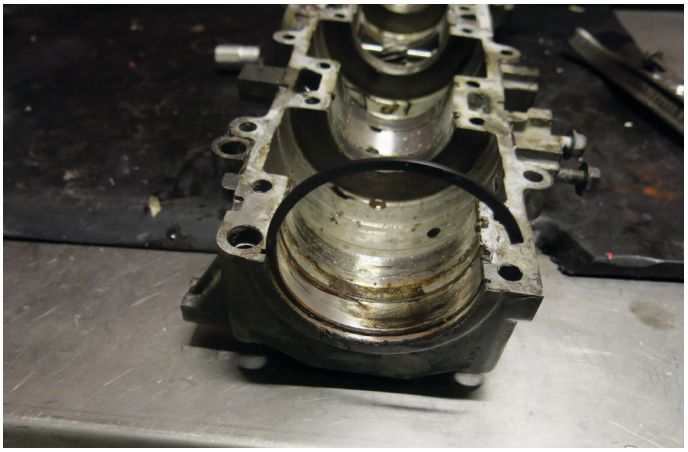
Att beställa delar

När man ska beställa original-reservdelar till sitt snöskoterprojekt kan man göra på en mängd olika sätt. Den gamla metoden är att man far till sin handlare och säger namnet på reservdelen och sedan får ni tillsammans leta under större delen av en timme i en katalog eller på en dataskärm för att få fram rätt pryl. Ganska onödigt jobb för handlaren och slöseri med tid för dig. Att i förväg kollat upp på nätet vad delarna har för reservdelsnummer och bara lämna över en lapp till handlaren är en betydligt effektivare metod, riktigt moderna människor kanske till och med mailar eller beställer via en webb-shop! Det finns hur många hemsidor som helst som har sprängskisser med nummer så det är ingen konst alls att fixa fram detta. Jag föredrar www.ronniesmailorder.com när jag söker originaldelar till Yamaha , Ski-Doo samt Polaris och blwpartsfiche.com när det gäller Arctic Cat. Är man ute efter så gamla delar så att handlaren inte kan få tag på dessa kan man ha tur på ebay och även då kan det vara en bra idé att söka på reservdelsnummret. Så enkelt det är att köpa delar i dag, allt var inte bättre förr!

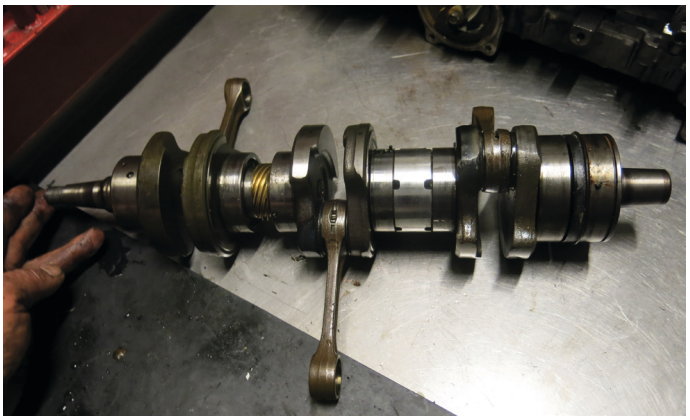
De ”nya” och fräscha Hauckportade cylindrarna med tillhörande topp ser riktigt fräscha och fina ut. De ska på så fort bottendelen är okej och renoverad.



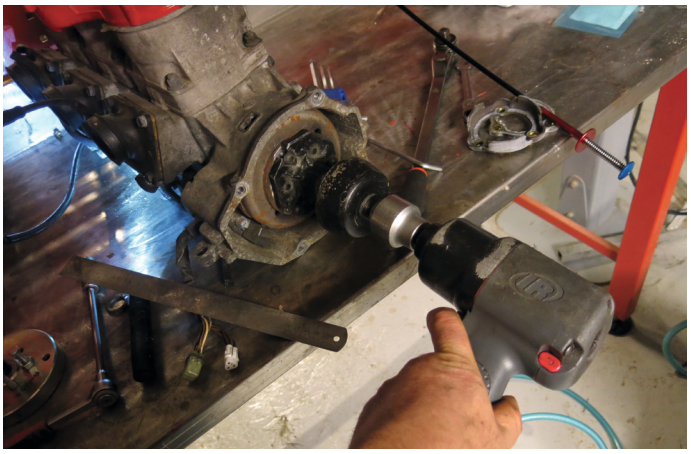
Vevaxeln riktas i pressen enligt den gamla hederliga metoden. Milt våld där det behövs! Kraften överförs med hjälp av mjuk mässing för att förhindra skador. Nu viftar den fyra hundringar istället för åtta.



En fastrostad lägesring tillsammans med en rostigt styrhylsa såg till att motorn satt ihop som den vore svetsad.



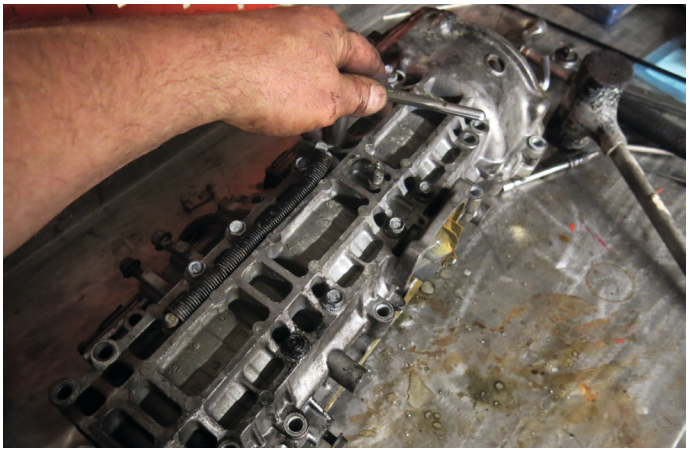
PTO (Power Take Off) sidans lager, det vill säga variatorsidans båda lager lät lite trötta och beställdes nya.



En hemmabyggd avdragare såg till att svänghjulet lossade till slut.

Det här var nog gissningsvis första gången det här svänghjulet plockades av.

Redan här misstänkte jag att det fanns lite vatten i motorn. Kanske den varit utsatt för väder och vind där den stått under sina sista år i ett Yamahachassi.



24 bultar håller ihop vevhushalvorna. Yamaha måste ha varit oroliga för att dessa två skulle separera. Detta kan vara en av anledningarna till denna motors stadighet.

Projekt Evinrude

Det är dags att ta tag i vårt veteranprojekt och se till att bygget vänder.

Det slår mig att en snöskoter är ganska snabbrenoverad efter att ha skruvat med otaliga jänkare och turbobilar. Vår Chevelle -70 cab tog flera år att göra fin och det kräver extremt tålamod och ekonomiskt tänkande innan bilen återigen står där nylackad och fin. En snöskoter däremot plockar du isär på en eftermiddag samtidigt som ytan som ska renoveras är begränsad.

Inte gammal

Vår Evinrude från 1970 har levt ett hårt liv utomhus vilket såklart betyder rost och faktiskt en hel del rostlagande där vi bytt ut den mest utsatta plåten. Blästring och slipning tog hand om resten av rosten innan viss spackling, slipning och sedermera lackering kunde göras.

Allting utfört redneckstyle i mitt garage med ett godkänt och helt okej resultat. Vi har försökt att efterlikna originalfärgerna och faktiskt tonat ner dessa så att de ska se lite vintage och gammeldags ut. Visst hade vi kunnat valt lite modernare och roligare färger eftersom vi inte eftersträvar en originalrenovering, men vi siktade på vintage istället. Apropå vintage. Jag ska inte påstå att en skoter från 1970 är jättegammal eftersom jag också föddes samma årtal.

Sanering

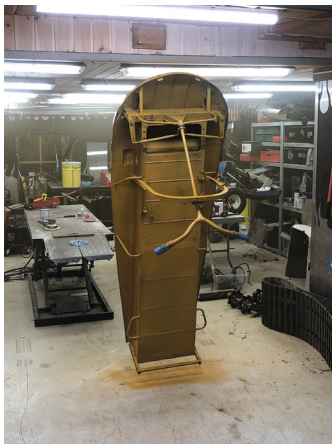
Då jag för länge sen valt att lägga den här renoveringen på en medelnivå har jag valt att istället för att ytbehandla allt som bör ytbehandlas, lackera detta i passande färg. Allt för att spara tid och pengar. Den här maskinen ska användas och vårt mål är att någon ska sitta på den under årets CBR. Originalrenoverare har säkert redan slitit sitt hår när vi valt att istället för originalmotorn stoppa i en 340 fläktis från en nittiotals-Polaris. Men ni får faktiskt ha överseende angående detta. En liten tröst kan ju alltid vara att vi inte förstört någonting och att en framtida ägare faktiskt kan ändra några detaljer för en mer originalliknande look.

Huvens alla sprickor i gelcoaten slipades bort och vissa delar av huven lagades med polyesterplast innan allt spacklades med glasfiberspackel.

CA-primer och finspackel rättade till alla fulheter.

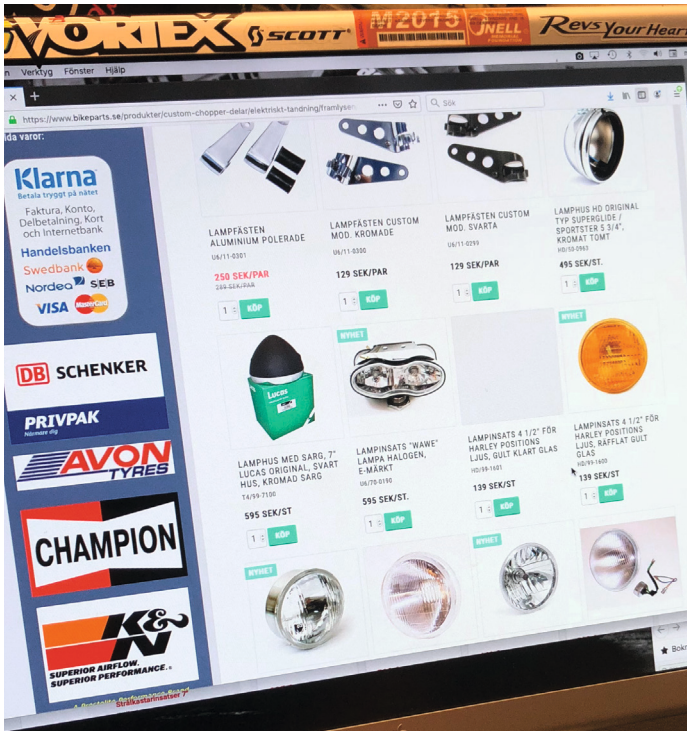
Till slut så kändes det som om vi började närma oss det slutgiltiga resultatet innan den sista slipningen och lackeringen.

All lös färg och rostigheter avlägsnades med glasblästern. Mer CA-primer, innan lackering. Jag plockade inte isär skidorna alltså. Slött, men helt i linje med min plan och nivån jag försökt hålla genom bygget.



Eftersom jag inte har en egen lackbox fick garaget bli platsen som allting lackerades på. Inte världens bästa ställe, men man tager vad man haver. Alla plåtrena detaljer lackerades med CA-primer efter blästring och innan den blåa lackeringen. Det fina i kråksången är ju också att allting i garaget är lackerat.

Att lacka och slipa är bra för hjärnan. Lösningsmedel av alla de slag är troligen nyttigt för dig. Art slacka och skilra är brak flör deg ork slörslmningsedel ä....



Det finns mer än bara porr på internet. Vafan, säger alla i Team Fjolltäsk. Jomenvisst säger jag. Vi letade febrilt efter fram och baklyktor av olika storlekar innan vi var nöjda.

Det där med att lackera ett chassit i garaget är någonting som jag inte rekommenderar. Allt blir dammigt och du blir mer eller mindre tvingad att sanera allting efteråt, även om du försökt skärma av området där du lackerar. En lackbox eller motsvarande är alltid att föredra när lacksprutan åker fram.

Du kan inte göra fel

Det där med dekaler behöver inte vara någonting drygt. Snarare tvärtom. Åk till din lokala reklamnisse och köp några klisterark i valfri passande kulör. Be honom skriva ut några väl valda texter eller loggor och komponera ihop någonting som efterapar originalet, eller i alla fall liknar det. Allt efter eget tycke och smak. Du kan ju inte göra fel egentligen, man förstör ju ingenting. I mina ögon är en renoverad maskin en räddad maskin och sen är det upp till kommande ägare vad han eller hon vill göra med den.

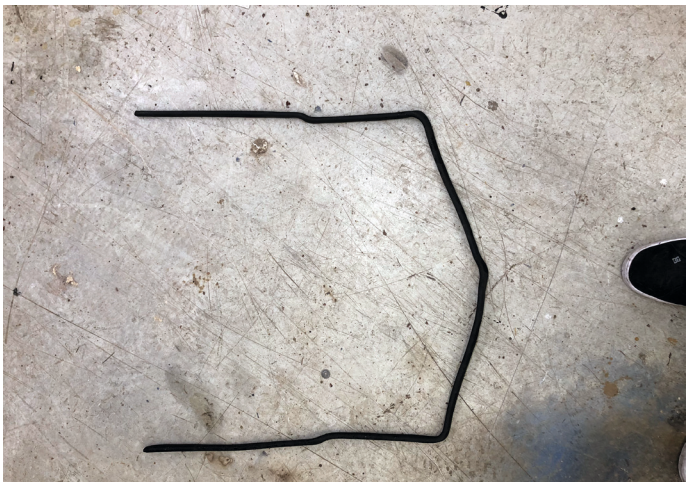
Få delar

Nu var det dags för monteringen och det är nu det roliga börjar. Vissa saker som exempelvis delar i det vi kan kalla för boggin har jag lackerat med sprayburk eller bara rengjort för att snygga till det hela lite. Jag har bytt ut rostiga bultar, muttrar och skruvar mot nya där de syns. Allting har smörjts där smörja ska vara och jag har hela tiden i åtanke att den här snöskotern faktiskt ska kunna användas när och om andan faller på.

Så här mitt under bygget inser jag hur lite delar en sån här veteranare faktiskt är uppbyggd av och vad roligt det är att mixtra med en femtio år gammal maskin. Nu sitter den i alla fall ihop och det vi nu har kvar är att få dit den betydligt nyare motorn som ska ersätta den gamla enståkan. Mer om detta i nästa och den sista delen av detta projekt. Vi har ju parallellt med detta bygge också jobba på med vår IQ-trippel som ni kommer att få se mer av i de sista numren för säsongen. Tills dess. Ha de!

Man kan faktiskt glasblästra skitiga gamla plastdetaljer med gott resultat. Efter blästring gick jag bananas med sprayburken.

Förvaringslådan under dynan limmades och skruvades fast. Biltemas ”monteringslim är helt okej för såna här jobb. Kanterna tejpades innan montering för en rak limskarv. Troligen behövs ett eller flera dräneringshål i denna låda.



Jag fick faktiskt en donatorskoter av Erik Oskarsson i Malung i form av en Johnson av samma årsmodell. Detta är så gott som samma maskin. Jag tog en hel del grejer från denna. Bland annat kantlisten som sitter på huvens bakkant.

Man får lov att vara lite påhittig. Ett par mc-lampor hittades på Biltema. Dessa sågade jag isär för att sedermera limma fast med karosserilim i hålen på huven efter lite modifiering. Ser mycket bra ut.

Vad gör man när man inte kan beställa en ruta? Man sågar såklart ut en egen i segt lexanglas efter att man mätt några gånger.

Mät, provmontera, mät provmontera. Gör om proceduren sjutton gånger tills du är helt säker på att dekalen sitter helt rakt. Bara för att inse att den sitter lite snett när du är klar.

En rutlist i aluminium som vi sedermera lackerade svart ser till att hålla den hemmagjorda rutan på plats.

Nu ska det här muskelpaketet in under huven. Ska jag vara riktigt ärlig så har jag inte ens provmonterat denna twin men är ganska så övertygad att det hela kommer att lösa sig på ett eller annat sätt. Kolla hur det gick i nästa nummer.

Gå till din lokala reklam- och skyltmakare. Leta rätt på någon som heter Johan eller nåt. Så hittar han en Evinrude-logga på nätet och en plast i samma färg som chassit. Enkelt. Har du ingen Johan där du bor, går det lika bra med Ann-Mari, Torsten, eller Roine.

Ja vad säger man. Det är ganska så tillfredställande när man får ta ett steg tillbaka och titta på det man skapat under några veckor.

En stänklapp som jag tillverkat av en IDG-plastmatta avsedd att ligga på ett arbetsbord. Dynan kommer från en skrotad Johnson.

EMALJMUGG

Klassisk emaljmugg från Pratts som passar perfekt till alla tillfällen och drycker. Den är dessutom en snygg detalj i verkstaden, fikarummet eller köket hemma med sin retrostil när den inte används. Pratts logo på båda sidor samt Pratts High Test Motor Oil-logo undertill. Finns i färgerna blå, grön, orange och Wolseley-röd. Pris 99:-, för mer information besök www.verktygsboden.se

SNÖOVÄDER DELUX

När första deltävlingen för skotercross skulle köras i Duluth USA fick man problem. Det kom så mycket snö att det inte var säkert för teamen och besökarna, så man fick ställa in båda dagarna. Nu fick man istället lägga till en extradag i Fargo och Canterbury för att köra rätt antal tävlingsdagar under säsongen.

Smörgåsjärn

Gediget mackjärn som tillverkats av högkvalitativt gjutjärn. Mackjärnet rymmer två stycken dubbelmackor fyllda med godsaker. Handtagen är beklädda med naturligt trä som sedan lackats. En liten och rolig detalj är att Sledstore kommer som ett brännmärke på dina mackor, vilket transformerar ditt vanliga och tråkiga rostbröd till urläckra Sledstore-mackor. Pris 399:- kronor, mer info på www.sledstore.se

Robust arbetsbänk

I stabil stålkonstruktion med plåtbeklädd plyfaskiva med 3 kraftiga lådor och avlastningshylla. Justerbara ben för arbetshöjd mellan 900 - 1155 mm. Bänkskiva 2000 x 650 mm, höjd 900 - 1155 mm, vikt 66 kg. Pris 3 195:- , mer info på www.verktygsboden.se

VM till Finland

Fjärde april 2020 körs FIM Snowcross World Championship, Women's World Cup och European Championship i Rovaniemi.

BCA A-2 lavinspade med inbyggd snö-/träsåg. Vikt: 880 gr, justerbar längd: 64/77 cm. Hopfälld längd: 43 cm, bladdimension: 25,4 x 27,9 cm. Pris 1 099:- kronor, mer info på www.modshop.se

SPADE

Made in Sweden

Driv med LEDX-batteri eller direkt från skotern

Lampan är lätt att flytta mellan skoter, ATV, hjälm och huvudställning.

COBRA 6500 *X-PAND*

Ljusstyrka: 6500 lm
Drifttid batteri: 1 h 40 min - 85 h
Ljusspridning: 13° - 84° FWHM
Vikt lampa: 175 g

@ledxofsweden | ledx.se

LEDX

RYGGSÄCK

FXR Ride Pack är en ryggsäck framtagen för skoteråkning och friluftsaktiviteter. Ryggsäcken har ett rem- och ryggsystem med en meshpanel som ger en luftspalt mellan säcken och ryggen som gör att ditt ytterplagg kan ventliera även på ryggen. Plats för spade, smart och snabb förvaring av spadskaftet på sidan av ryggsäcken samt lättåtkomlig förvaring av spadbladet på baksidan. Axelremmarna är designade för maximal rörlighet och komfort. Justebart midjebälte. Gott om fickor, bland annat fleeceklädd toppficka för goggleförvaring. Integrerat regnskydd vilket gör ryggsäcken perfekt för användning året runt. Finns i flera färger. Pris 1 495:- kronor, mer information på www.fxrracing.com

MINI DRÖNARE

DJI har nu lanserat deras nästa drönare i den populära Mavic-serien. DJI Mavic Mini väger endast 249 gram och har en flygtid på upp till 30 minuter. Filmning i upp till 2,7K, 12 MP stillbilder samt en 3-axlig mekanisk bildstabilisering. Perfekt för dig som vill ha en lätt och smidig drönare att ha med i väskan eller på nästa resmål. Pris 4 490:- kronor, för mer information besök www.dji.com

SM & Sverige Cup

Nytt för i år är att samtliga SM deltävlingar samkörs med Sverige Cupen samma dag, i Mora kör man en dubbeltävling.

TKI bromshandtag

Bromshandtag från TKI flyttar greppet närmare styret vilket ger bättre kontroll och bekvämare position. Pris från 695:- kronor, mer info på www.modshop.se

Adam Renheim som tagit sex VM guld i skotercross och massor av pallplatser i Europa och USA har nu också börjat designa och sälja kepsar, mössor och T-shirts.
Gå in på www.threeeleven.se och kolla in kollektionen.

Three Eleven

360-KAMERA

Ricoh Theta SC2 är en ny lättanvänd 360-kamera, perfekt för dig som vill fånga häftiga bilder och videoklipp i 360° och sedan enkelt dela de på sociala medier. Jämfört med föregångaren har Theta SC2 bl.a. en uppgraderad bildsensor och processor, filmning i upp till 4K/30p, OLED-display, mer internt lagringsminne samt fler nya fotograferingslägen och bildprofiler. Finns i fyra olika färger (rosa, blå, beige, vit).
Pris 3 190:- kronor, mer info på www.theta360.com

SWEEP

SNOWCORE

THINK EXTREME

SNOW QUEEN

SNOW CORE EVO

EXTREME CONDITIONS, EXTREME SPECIFICATIONS...

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

3 YEARS WARRANTY

Duell

SWEEP

CUBIC AB

TALLVÄGEN 11, MORA TEL. 0250-16100 WWW.CUBICAB.SE

A BRP BRAND

modshop.se

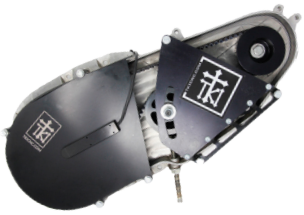
AFTERMARKET SLEDPARTS

SKINZTILLBEHÖR TILL LYNX

VARIATORKIT
ADRENALINE

EGENUTVECKLADE V-KIT FÖR FRIÅKNING I SVENSKA FÖRHÅLLANDEN

BELTDRIVE



UPPLEV SKILLNADEN MED BELTDRIVE FRÅN MVM OCH TKI

CFR

DET SENASTE I STYREN OCH TILLBEHÖR

KLÄDER OCH UTRUSTNING FRÅN

FXR

TOBE

DE BÄSTA SKOTERDELARNA OCH UTRUSTNINGEN FÖR DIG OCH DIN SNÖSKOTER - FRI FRAKT ÖVER 1000:-

modshop.se

AFTERMARKET SLEDPARTS

Fogelsta S1945 inline

Vagn för två!

Visst kan väl bra bli bättre!

Fogelstas S 1945 Inline är helt klart en favoritvagn för många då den följt med tiden och rådande trender av längre maskiner.

Inline betyder alltid hjulhus inne i vagnen vilket vi verkligen gillar då man nyttjar axelbredden till hundra procent då man får en större golvyta. Hjulhusen är gjorda i stål men samtidigt plastbeklädda så att du kan köra över dom utan problem. 1945:an har funnits några år och är i ständig utveckling och vagnen vi tittar på idag är en kampanjvagn med lite extra utrustning. Förra året fick baklemmen en plastbeklädning vilket gör att den fungerar ännu bättre som uppkörningsramp när man tiltat hela vagnen. Framför allt när man backar på skotern. Den här vagnen rymmer ju ledigt två maskiner och man kör ju på den första medan man backar på den andra. Ett gäng med Superglides som man monterar på släpvagnsbotten underlättar denna manöver å det grövsta. Prata med din släpvagnsleverantör angående detta. När du ändå är i köpartagen ska du också tjacka två uppsättningar Superclamps så du slipper krångla med spännband. Glöm kostnaden ett tag och försök dölja smärtan med att tänka dig priset för en ny släpvagnsbotten som du annars måste köpa efter ett tag.

Kåpan

Till i år hittar vi en ny kåpa som är mindre bullrig och som har förstärkningar i form av bockningar som styvar upp de stora ytorna. Den är nu också lite högre men smalare. Ett smalare tak innebär en mindre platt yta för snön att ligga på. Snö på kåpan betyder ju att kåpan blir tung och svår att öppna samtidigt som snön förr eller senare kommer att lossna när du åker vilket inte är okej i en laglig synvinkel. Vi hittar ledlampor på vagnen, men fortfarande inte bak vilket jag tycker är lite tråkigt. Ledlampor är helt klart lite mer underhållsfritt men kan samtidigt orsaka lite varningslampor i bilens display som irriterar. På den här vagnen hittar vi rejäla handtag både bak och fram på kåpan. Handtaget bak får leva ett hårt liv när kåpan ska lyftas efter ett snöfall och handtagen fram kommer väl till pass när vagnen ska rangeras runt på en parkering. Vi hittar massor av lastöglor och krokar både på sidolämmarnas utsidor och insidor samt nersänkta i släpvagnsbotten. Det där med nersänkta öglor är både bra och dåligt. Bra för att du alltid har en slät botten, dåligt om de blir fulla av vatten när det är kallt ute.

Utrustning

Vår vagn här har tillbehöret reservhjulshållare, med tipp som standard, säkerhetslås som låser fast vagnen i bilen.

Den har också en tät förvaringslåda i plast. För kall öl eller spännband. Denna låda är också låsbar. Vi hittar också backljus, vinterdäck på aluminiumfälgar sommardäck på plåtisar och belysning i kåpan. Denna vagn kommer också med plastbelagd frontläm, vilket inte bara sparar lämmen utan också ger vagnen ett propert och snyggt utseende. Du kan också välja totalvikt på vagnen beroende på vad du kör för bil. 1000 eller 1240 kg är valen. Priset på dryga 72000 spänn kan få dig att tappa andan, men smakar det så kostar det. Du kan ju alltid köpa en tio år gammal lite mindre vagn för 45000 spänn. Jag vet att släpvagnar är dyra men en stor kåpvagn kostar fläsk, håller sig i pris och är faktiskt helt ovärderlig när du ska ha en. Fördelarna är ju faktiskt många. Du slipper besikta den på fyra år och du kommer bli grannskapets kung eftersom alla vill vara din vän. Bit ihop och köp en nu.

"KAMPANJPAKET FOGELSTA BJÖRNLYAN 2020 till sista april"
Fogelsta S1945 inline med svart aluminiumkåpa, frontskydd,
v-däck dubb på alufälg, s-däck på plåtfälg samt tippskruv.

SPECIFIKATIONER
Totalvikt (kg) 1000/1240 beroende på vad du väljer
Maxlast (kg) 575/810
Tjänstevikt (kg) 425
Inv. mått (cm) 450x188x26
Utv. mått (cm) 598x200x82
Lasthöjd 560mm
Fällbar bakläm: Ja
Fällbar framläm: Ja
Tipp: Ja
Lastvinkel (°) 11
Typ av tipp: Skruv
Bromsar: Ja
Antal axlar: 1
Hjultyp: 13"
Antal hjulbultar: 5
Fälgtyp sommardäck: Plåt
Fälgtyp V-däck dubb: Aluminium
Adapterkabel: 13
Adaptertyp: Fast spiral
Stödhjul: Ja
Invändiga bindöglor: 13
Utvändiga bindkrokar: 13
Varmgalvat kraftigt chassi
V-drag i fyrkantsprofil
Svart Aluminiumkåpa
Monterat frontskydd: Ja
Invändig höjd 151cm
Första besiktning om 4 år
Bromsad 80km/h
3-års garanti

Pris inklusive den där tråkiga momsen
71990:-

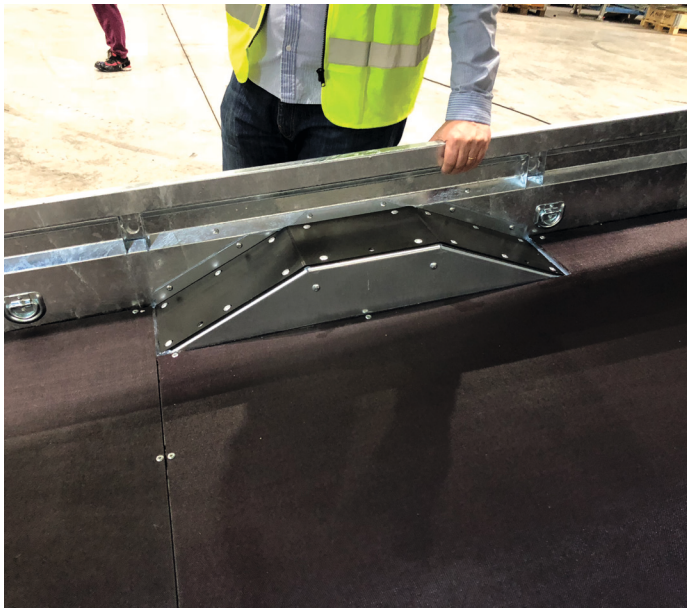
Köper du en ny vagn kan du beställa den med dekalning enligt önskemål. Det är ju egentligen bara fantasin som sätter begränsningarna. Det är också bättre och enklare att dekala en ny vagn än vänta en vinter.

Frågar man Hans Magnusson var den nersänkta öglorna sitter i släpvagnsbotten så är han inte sen att visa var.

En ordentlig ledlampa i kåpan gör lastning nattetid enklare.

En spärr som gör att gaskolven inte kan kollapsa är ett måste och sitter standard på denna vagn. Det finns lyxigare varianter av detta lås, men detta fungerar och är det minsta du ska ha.

Plastlådan som är tät och låsbar kan innehålla spännband, verkyg eller något annat spännande.



Plastbelagda flacka hjulhus i stål är inte en självklarhet med riktigt bra när du lastar själv. Bara att köra över utan krångel.

En skruvtipp tillsammans med den plastbelagda bakre lämmen gör att man lastar enkelt utan att behöva lösa ramper eller dylikt. Den främre lemmen har ett plastskydd på utsidan som inte bara sparar golven utan också ger vagnen ett flådigt utseende.

Backljus är också det en självklarhet när man väl får reda på att det faktiskt sitter på en del vagnar.

Old Style Weekend

Kom och lek med oss i vår!

Helgen vecka 14 torsdag-söndag 2-5 april kör vi SnowRider Old Style Weekend på Lofsdalens Lägergård. Det här är helgen då vi vädrar våra gamla klenoder under roliga former. Vi ska alltså umgås en hel helg på våra veteranskotrar med allt vad det innebär. Det kommer att bli en kanon helg.

Vad är en veteranskoter? Ja i detta fall så tycker vi att alla maskiner före sekelskiftet är en veteraner. Alltså alla maskiner före året -00. Vi är för övrigt inte den som är den och vi accepterar maskiner efter detta år också. Såna är vi.

Pris för detta: 2300 spänn
I priset ingår.
Boende tors-sön inkl linne
Fredag: Frukost-lunch-middag
Lördag: Frukost-lunch-middag
Söndag: Frukost

Anmälan finns i shopen på wwww.lagergården.se
Frågor besvaras av vår egen lilla Jimmy på 070-332 82 22

Så här ser upplägget ut.

Torsdag kväll. Ankomst

Fredag:
Femkamp med skoterrelaterade grenar utspridda över Lofsdalens ledsystem. Kvällen bjuder på umgänge (med kläder på).

Lördag dag:
Fria aktiviteter fram till lunch. Efter lunch dragracing. Tre klasser. 1 cyl fläktkylt, 2 cyl fläktkylt, samt vätskekyld.

Lördag kväll:
Ett jäkla kalas på Restaurang Trapper!!!

-Vandrarhemet som rymmer 60 bäddar.
-Helpension eller självhushåll.
-Ska ni hitta på något med firman?
-Är ni ett kompisgäng som vill hitta på något kul?
-Möhippa på gång?
-Kontakta oss så ordnar vi ett paket som passar just er!
www.lagergarden.se

Lofsdalens Lägergård

MUD AND SNOW

"CHALLENGE EVERYTHING"

- FULL SERVICEVERKSTAD
- STÖTDÄMPARSERVICE
- BEGAGNADE MASKINER
- SLÄPVAGNAR
- UTRUSTNING
- RESERVDELAR
- KLÄDER

VÄLKOMMEN IN TILL OSS

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

Tidskapseln Täpp-Nils Nilsson AB

Ibland springer vi på någonting riktigt fantastiskt och unikt. Vad sägs om en orörd anrik snöskoterbutik som varit stängd i 25 år?

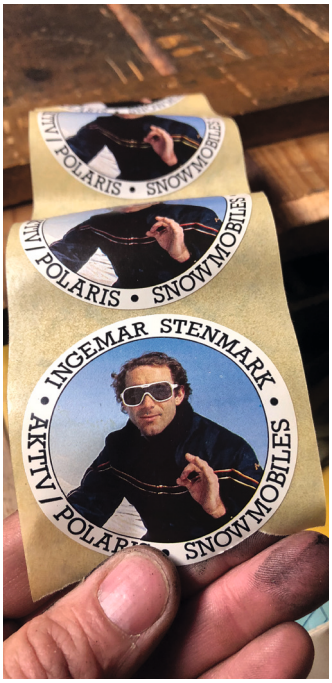
Kommer du ihåg skoterbutiken man åkte förbi som ung eller i alla fall yngre. Loggor, flaggor och skyltar skvallrar om att det var roliga prylar man sålde här och att det var liv och rörelse innanför grindarna. Oftast så drivs dessa företag av män med en viss karisma och driv som inte alla har. Dessa butiker brukar tas över av den yngre generationen men vissa gånger gör den inte det och man bommar igen stället när ålderdom, brist på lust eller dödsfall ser till att man tar ner skylten.

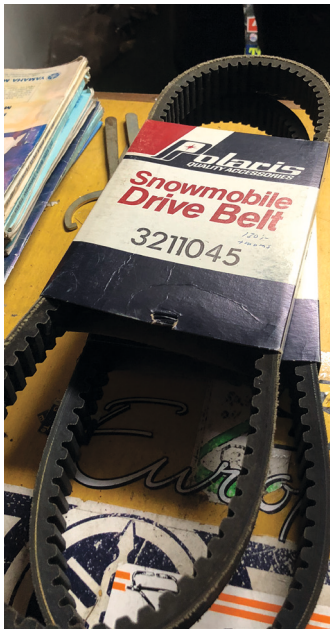
Täpp-Nils Nilsson AB utanför Malung är ett av dessa ställen som man helt enkelt låste dörren till och även om man sålt av snöskoterinventariet så känns det som om större delen av det övriga inkromet lämnats intakt för eftervärlden. Här hittar vi ett imponerande stort reservdelslager med riktigt heta bitar till Arctic Cat, Aktiv, Yamaha, Ski-Doo och massor av andra märken.

Täpp-Nils

För oss som kört skotercross så är namnet Täpp-Nils väldigt bekant. Han hade ett eget racingteam som tävlade framgångsrikt på banorna runtomkring Sverige, Norge och Finland. Lill-Täppen var ett välkänt namn och det är ganska

Original dekalset till Yamaha ExcelV, Enticer, John Deere och till många andra. Finns det något klister på dessa? Inte en aning, men skicket är som nytt då de ligger i obrutna originalförpackningar.





Att hitta ett av dessa klistermärken skulle göra vem som helst glad. Här finns flera rullar.

Hur en fyrtio år gammal originalrem fungerar idag har vi ingen aning om men eftersom den legat på en hylla under hela sin livstid så kan den mycket väl fungera.

Originalrenoverar du din gamla Yamaha? Vad sägs om nya Yamaha-brandade tändstift?

Diverse originalhjälmar från varierande tider

Boggihjul till varierande modeller och tillverkare finns såklart hemma på hyllan eftersom det inte hörde till ovanligheterna att dessa inte satt kvar efter en tur.

Mattklipps, dubb, styrstål, tusentals tändstift, kedjor, cylindrar, kedjehus. Ja egentligen allt utom nya snöskotrar hittar vi här.

Ett helt gäng av reservdelskataloger av alla årsmodeller till alla modeller. Sjukt ointressant för en del, och helt fantastiskt underbart för många andra.

Stefan Bertilsson och Erik Oskarsson från Malung kände Täpp-Nils och fick förtroendet att ta reda på denna skatt. Så fort grabbarna katalogiserat allt så ska stora delar av detta enorma lager säljas ut i lugn och ro. Mer om detta när de är redo.

Vi tar en sista titt på lagret genom rutan innan det börjar bli dags för grabbarna att plocka ihop det hela för en flytt. Man kommer försöka att flytta allting så intakt som möjligt för att återskapa lagret på annan plats.

självklart att det var Täppens son Rickard Nilsson som fått detta smeknamn. Rickard höll hög klass och var ofta i tätstriden om mästerskapstitlarna, som många andra fartfantomer från Malung. Intresset häromkring för sporten kan man i mångt och mycket tacka Täpp-Nils för. Firma Täpp-Nils Nilsson AB startades i slutet av 60-talet och då utfördes markarbeten med entreprenadmaskiner. I början av sjuttiotalet började Nils med snöskoterförsäljning, och efter några år även försäljning av motorcyklar. Försäljningen av motorcyklar upphörde i mitten av åttiotalet och snöskoterförsäljningen en bit in på 90-talet. Man stängde butiken några år senare.

Internationellt intresse

Saker och ting ändras och allting har ett slut och slutet för slumrandet då det gäller detta snöskoterdelslager har kommit eftersom Erik Oskarsson och Stefan Bertilsson har fått köpa loss allting av Täpp Nils fru Britta. Ett mycket bra beslut som kommer att göra många personer glada både häromkring och på andra sidan Atlanten. Vissa av delarna man nu besitter kommer säkert hugade spekulanter från både Kanada och USA vilja rycka i så fort man får reda på dess existens.

Böjning för SXR

I skrivande stund håller man på att plocka ner lagret så intakt man kan för att röra om så lite som möjligt i denna skatt. Man gör nu en riktig inventering så att man vet exakt vad man har och sen kommer det svåraste av allt. Man måste ju hitta en prislapp på alla delarna eftersom tanken är att man ska avyttra det man inte själv ska behålla. Båda dessa Malungsare har ju en böjning för tidiga SXR:er och lite kommer man troligen att behålla. Men det mesta kommer att hitta en ny ägare så fort man röjt klart. Vi återkommer när allt är urplockat, upplockat, uppmärkt och prismärkt. Vi kommer helt klart att återkomma i ämnet.

När man kliver in i farstun på Täpp Nils Nilsson AB så möts man av en dörr som ingen annan. Denna borde någon rama in och hänga upp på väggen.

Överallt hittar vi foton som berättar om en svunnen tid. Ovalracing var hur populärt som helst när det begav sig.

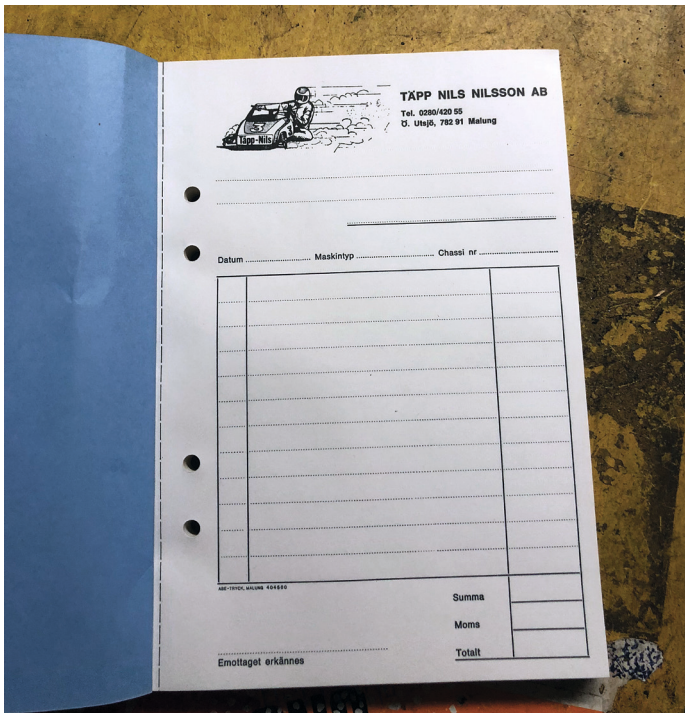
Nya drivaxlar, skidor, kompletta boggis och drivhjul står, ligger och vilar.

Alla gillar väl klistermärken och vad kan göra en gladare än en hög med Ski-Doos egna klibbor.

Täpp-Nils grabb Lill-Täppen som var en mycket framgångsrik skotercross- och fabriksförare står här till vänster om legenden Krister Johansson.

Inne på Täpp-Nils kontor finns massor av plaketter som avslöjar att den nu så sovande butiken en gång i tiden var en av Sveriges mest populära snöskoterbutiker.

En viss känsla av att man bara stängde dörren till den här butiken infinner sig då det känns som om Täpp-Nils bara är ute på ett ärende. Den är intakt för att uttrycka sig milt.



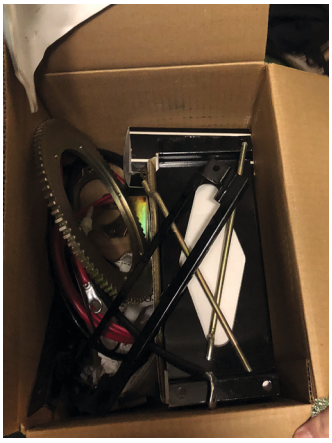
Eftermarknadsprylar i all ära, men om du nu skulle ha chansen att hitta ett nytt origin-altillverkat elsystem så skulle väl det vara lite roligare.

Sprillans nya inoljade cylindrar till varierande modeller finns såklart på hyllorna här.

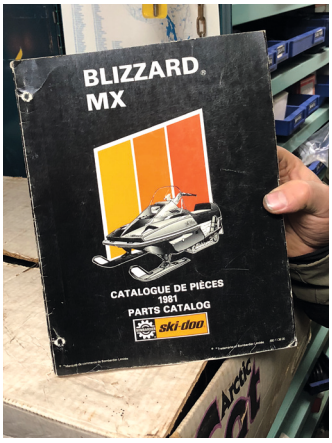
Hylla upp och hylla ner med nya uppmärkta originalprylar. Här finns ett förvånansvärt stort antal originaldelar till massor av maskiner.

Det kommer att ta lite tid innan man inventerat allting så att man får koll på vad man egentligen har. Att slå ut en inventarielista från datorn är liksom inte direkt ett alternativ. Just i denna låda ligger ett helt gäng original stoppknappar till Ski-Doo.

Jag kände inte Täpp-Nils personligen och har faktiskt aldrig träffat honom. Men namnet har jag hört tusen gånger och på något sätt kändes det lite nostalgiskt att strosa omkring i denne mans kontor och butik.



Som av en händelse finns det några lådor med originaltillbehöret elstart till någon äldre Ski-Doo. Nya i kartong såklart.



Alla vill väl ha en original reservdelsbok till sin veteran. Här finns det pallvis av dessa.

Variatorer och alla slags delar till dessa finns i drivor överallt.

Original variatorskivor inslagna i original vaxpapper är väl ingenting att höja på ögonbrynen för. Det finns ju hyllvis med nya kompletta variatorer nämligen.

Här finns en hel del udda och dyra prylar som en gång i tiden beställts hem men av någon anledning inte sålts. Vad sägs om en sprillans ny originalmatta till en gammal Arctic Cat?

En Yamaha originalwire i originalplast någon?

Tanken slår mig. Varför har man till synes låst och bommat igen en fullproppad snöskoterbutik med tonvis av grejer, istället för att ha en rejäl utförsäljning för trettio år sen? Då kanske dessa delar inte hade dragit så stort intresse till sig som idag. Idag är detta en skatt för veteranentusiasten.

Saker som varit iskalla under många år har legat till sig och är helt plötsligt hur heta som helst då man nu har vett att uppskatta gamla snöskotrar och övrig tidstypisk utrustning. Vad sägs om en ny Polaris Originalhjälm?

Varför inte slå till på ett original varvräknarkit till din Yamaha?

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

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

www.allmec.nu
lasse@allmec.nu

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

TOTALTEK

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

www.totaltek.fi
info@totaltek.fi

Totaltek Ky, Nikkarinkuja 8, 96910 Rovaniemi, Finland

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

Att rengöra en bränsletank

Om det är någonting som brukar stöka till det hela då det gäller gamla snöskotrar så är det rost i tanken med skit i förgasaren som följd. Så här fixar du biffen.

Skit i tanken

Skit eller rost i tanken betyder alltid att det förr eller senare blir problem. Tillhör du den lyckliga skara som använder bränslefilter så klarar du dig lite bättre. Ja i alla fall tills filtret blir fullt av skräp. Rost i tanken ställer hur som helst till en himla massa problem och detta måste man rätta till innan man kan bruka den gamla snöskotern på ett problemfritt sätt.

Vatten i soppan

Vatten i bensinen eller kondens i tanken gör att det bildas rost på tankens insida vilket kan vara lite svårt att få loss. Du måste "riva" bort denna rost på något sätt och det kan vara lite marigt eftersom en tank oftast bara har tanklocket som enda ingång om man bortser från utloppet. En näve skruv, spik, muttrar eller småsten kan stoppas i tanken. Skaka runt dessa så länge du orkar och när du inte pallar mer, så skakar du lite till.

Beroende på hur tanken är utformad så kan det vara lite halvsvårt att få ur alla muttrar och skruvar, men trägen brukar vinna.

Spola med slang

Nästa steg är att hälla i citronsyra i tanken. Citronsyra är ett för naturen ofarligt ämne som du hittar i större förpackning på exempelvis Ö&B. Använd cirka 0,5 – 1 dl pulver per liter vatten när du blandar till denna häxbrygd. Se till att du har så mycket citronsyra att du kan fylla tanken full. Låt detta stå i 12 timmar innan du tömmer tanken. Rengör tanken extremt noga. Spola med en slang.

Neutralisera

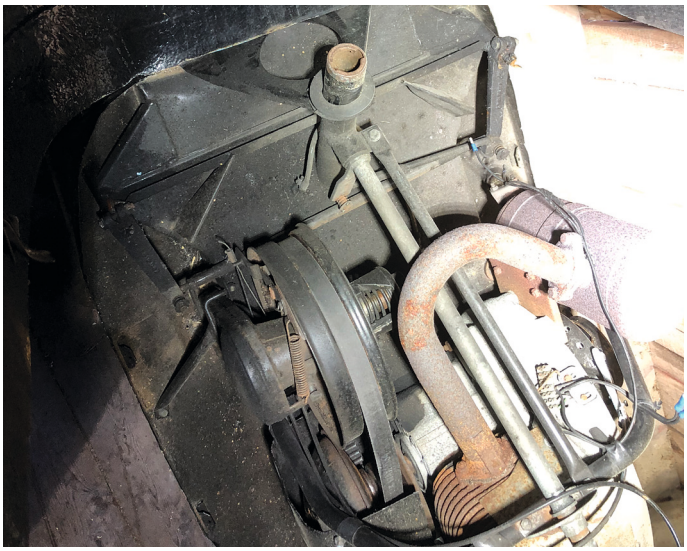
Nu gäller det att få bort all citronsyra ganska snabbt eftersom den nu rena fina citronsyrebehandlade ytan gärna rostar. Skölj tanken ordentligt med varmt vatten. Fyll sedan tanken med vatten och häll i 3-4 matskedar målarsoda. Du kan också använda samma mängd maskindiskmedel. Detta fungerar som en basisk lösning som neutraliserar resterna av citronsyran som bitit sig fast i metallytan. Låt det stå några timmar och skölj sedan med vatten igen.

Avsluta genom att tömma tanken noga och det är nu noga att du får bort all fukt ur tanken. Det finns förstås många bra sätt att torka, exempelvis genom att hetta upp tanken tillräckligt länge. Men det kan vara svårt att få ur all fukt ur alla tankens skrymslen ändå. Ett bra knep är därför att hälla en dryg halvliter E85 i tanken och skaka om. Etanol drar nämligen ur vattnet rätt effektivt. Sen tömmer du ut etanolen på lämpligt ställe. Du har nu en tank som kan användas igen.

Ett råd kan vara att du fortsättningsvis låter bränslenivån vara hög i tanken, framförallt om skotern ska stå still ett tag.

Har du rost i tanken? Du kan då antingen köpa en ny, tillverka en egen, eller helt enkelt rengöra den du har.

Börja med att stoppa i små vassa saker i din tank. Typ skruvar, muttrar eller grus. Skaka sen tanken som en galning under en längre stund. När du inte orkar längre så skakar du lite till. Töm sedan tanken från skruvar och muttrar och rost. Skölj gärna med en vattenslang.



Ibland blir det lite så där extra krångligt. Just den här tanken är integrerad i själva chassit och kan vara i marigaste laget att göra ren. Vissa gånger får man helt enkelt ge upp och ersätta originaltanken med en plast dito.

Åk på ÖB eller liknande och inhandla lite citronsyra. Eller skicka dit mamma.

Blanda ihop citronsyra med behövlig mängd vatten. Du behöver cirka 1 dl pulver per liter vatten. Just denna förpackning räcker till 12 liter vatten. Fyll tanken, låt stå i 12 timmar. Häll ur sörjan och nu kommer rosten att följa med ut. Det är nu viktigt att du sköljer ur tanken noga.

Det är viktigt att du nu direkt på momangen fyller tanken med vatten och 4 matskedar målarsoda eller maskindiskmedel för att neutralisera citronsyran som är kvar på ytan i tanken. Låt stå i några timmar, låt oss säga 4 stycken. Skölj sedan hela tanken noga. Rengör, spola, skölj, skaka och avsluta med att värma upp tanken så att vattnet försvinner. Är du osäker kan du hälla i någon deciliter E85 och skaka ur denna. Fyll sen tanken med bensin. Enkelt.

Jag hade kollat alla kopplingar in- och utlopp samt eventuella slangar som ligger i tanken. Just denna slang har en tyngd fäst i ena änden som ska säkerställa att slangen alltid är i botten av tanken. Det kan vara stopp i slangen, eller metallklumpen. Det kan också vara hål på slangen. Kolla och åtgärda. Byt sedan bränsleslangar till pump, från pump till förgasare. Byt bränslefilter. Gör ren förgasaren. Klart. Nu kan du ut och bränna på lederna igen och ingenting kommer att kunna stoppa dig. Om man bortser från tallar, granar, björkar och en eventuell strängare terrängkörningslag.

Lingvalls Motor

Vissa företag överraskar å det grövsta när man väl besöker dom.

Naturligtvis så kan du se detta på SnowRider TV inom kort. Här sitter Henry och försöker svara på tusen frågor från världens mest frågvisa människa.

Lingvalls Motor har bara varit en logga för mig i många år och visst har jag varit där någon gång när jag passerat Gävle. Det var dags igen nu när jag fick reda på att de byggt nytt och fräscht. Lingvalls Motor håller till en bit från E4:an och jag vet att man ofta bara vill komma fram dit man ska, men jag måste verkligen uppmana dig som passerar där ute att svänga in en stund bara för att kolla hur dom har det. De "gamla" lokalerna är väl inkörda, men fräscha med en rolig layout i tre våningar. Här samsas snöskotrar med mopeder och fyrhjulingar i långa rader och det känns som om företaget är väl inkört och att det inte direkt var igår de startade. Känslan är rätt eftersom de öppnade portarna redan 1972 då pappa och farbror Lingvall gjorde slag i saken. Snart femtioårsjubileum alltså. De har en riktigt snygg butik med ett rejält antal både nya och begagnade snöskotrar.

Smälla av

De nybyggda lokalerna rätt över gatan höll precis på att färdigställas när vi hälsade på och jag måste säga att jag höll på att smälla av när vi först tittade in. Jag har faktiskt aldrig sett så många motorcyklar på en och samma gång och även om jag inte direkt varit sugen på någon landsvägshoj så började man ju fundera lite. En sak är säker och det är att man säljer saker om man har dem hemma, oavsett var det är för någonting. Jag kan lova dig att du på ett eller annat sätt kommer att kunna tänka dig tanken att köpa en hoj eller varför inte en ny Arctic Cat när du besökt Lingvalls Motor. Man kommer fortsättningsvis försöka hålla ATV och snöskoter i de "gamla" lokalerna medan MC-biten hålls i de nya.

Ny och uppdaterad

Lingvalls Motor är familjeföretaget som idag drivs av bröderna Henry och Tommy Lingvall och omsätter över 150 miljoner kronor på varumärken som Kawasaki, Suzuki, Honda, Arctic Cat, Triumph, CF Moto, Ducati och KTM och Polaris!

Jag kan förstå att man säljer massor av fordon varje år men också att verkstaden måste omsätta sin beskärda del eftersom den är extremt stor, modern, välutrustad och påkostad. Här hittar vi en ultramodern verkstad med lyftar och traverser som ser till att ruljansen och logistiken fungerar när man både ska serva, laga och montera maskiner i en rask takt. Deras överskådliga hemsida känns också den ny och framför allt uppdaterad då man får en bra insikt över vad som finns hemma i maskinväg samtidigt som man på ett enkelt sätt kan boka en verkstadstid.

Hemleverans

Vi ser att det finns flera stora aktörer i branschen som växlat upp och inte bara byggt ut eller nytt, utan också sett till att allt annat också följt efter. Ingenting har lämnats åt slumpen och det verkar finnas en tanke bakom det mesta. Att omsätta mer än 150 miljoner om året är inte det lättaste, men personligen ser jag ju möjligheten att byta in min snöskoter mot en motorcykel eller en vattenskoter mot en fyrhjuling eller tvärtom, beroende på vilket humör jag är på eller vilken tid på året det är för tillfället. Möjligheterna finns eftersom Lingvalls Motor har extremt mycket fordon i lager hela året. Bara på motorcykelsidan har man runt 600 maskiner hemma. Man har så mycket fordon i lager så att man får lov att hyra lagerlokaler bredvid sina egna för att få plats med allting. Sjukt roligt måste jag säga. Man säljer som sagt många fordon varje år och det är inte ovanligt att Lingvalls också levererar eller hämtar maskiner enligt önskemål hemma hos kunden enligt överenskommelse.

Visst har man butiken (eller butikerna rättare sagt) full av maskiner men det hindrar ju inte att man också har ett jättelager av ouppackade fordon som väntar på att plockas ihop för försäljning.

Man har nischat in sig på fordonsförsäljning men det hindrar ju inte att man har ordentligt med personlig utrustning hemma på hyllan.

Både de nya och gamla lokalerna har en lite rolig layout i flera plan där man på ett enkelt sätt kan transportera olika fordon mellan våningarna.

De nya lokalerna höll precis på att färdigställas när vi var på besök i höstas. Åker du dit nu så har byggdammet lagt sig och det hela är färdigt.

Eftersom Lingvalls har ett brett utbud så kan du beroende på lust och årstid byta in din ATV, hoj, moped, snö eller vattenskoter mot någoting nyare eller roligare i samma kategorier.

I de gamla lokalerna hittar vi allt från begagnade snöskotrar, ATV, mopeder och personlig utrustning. Det känns lite som att ett besök här kan locka oss som är intresserade. Lite som ett gubb-Ullared.

Tommy är den andra brorsan i Lingvallduon som ser till att du alltid har ett vettigt fordon i garaget. Visst ser han glad ut och det kan man ju förstå eftersom Lingvalls Motor precis blivit auktoriserad Polaris-handlare från och med Januari. Grattis.

Känslan av ett hav av olika hojar får en att helt enkelt vilja ha minst en med sig hem. De nya lokalerna rätt över gatan är någonting utöver det vanliga. Proppfyllt med hojar, men också en ny ultramodern verkstad.

Fixa hastighetsmätaren.

Äldre snöskotrar har ett antal standardbeskymmer och ett vanligt fel är att instrumentet för hastighet samt vägsträcka lägger av.

Problemet ligger i själva konstruktionen som består av många mekaniska komponenter som dels slits men framförallt är känsliga för fukt samt kyla. I stora drag är det frågan om en mycket lång wire som roterar i ett hölje och ofta finns det dessutom en vinkelväxel nere vid drivaxeln som i sin tur drivs av en kort wire instucken i axeln.

När någon av dessa delar slits för mycket eller helt enkelt fryser ihop får man ett mindre haveri och man kan efter det inte se hur fort man kör eller hur långt man färdats. Moderna skotrar har givetvis en elektronisk hastighetsmätare som är betydligt mer driftsäkra men för runt 15 år sedan hade majoriteten av maskinerna detta komplicerade och fragila system.

Bonnmekaniker

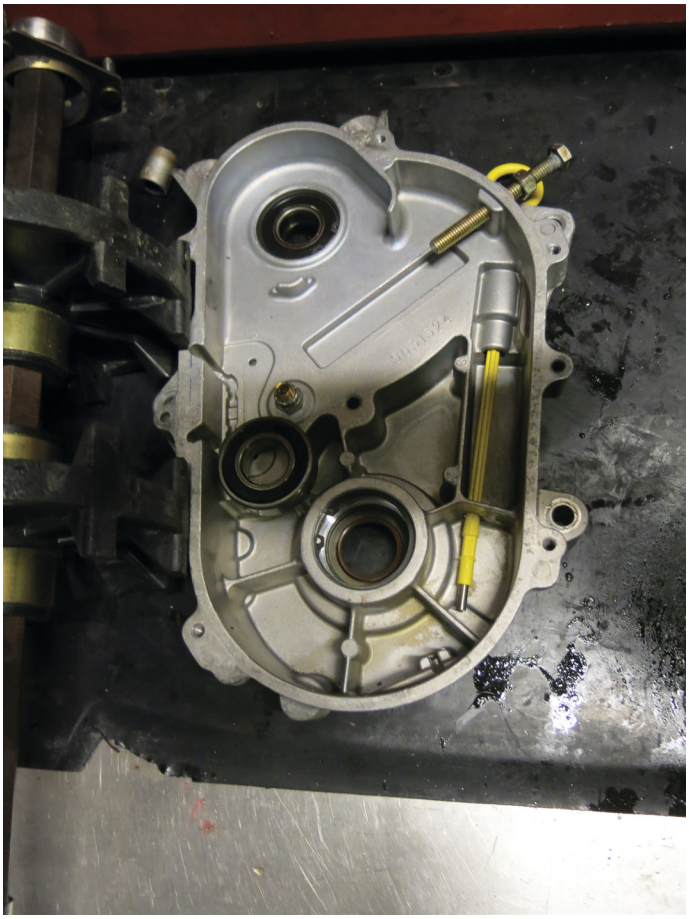
Vill man återfå mätarens funktion måste man givetvis lokalisera var felet ligger samt byta ut de felaktiga delarna och ofta innebär det att man måste montera lös drivaxeln. Detta för standardscenariot är att den korta wiren innan vinkelväxeln går av när den långa fryser och att man då kan behöva borra ut resterna ur axeln. Ibland behöver man även byta den hylsa som sitter inpressad i drivaxeln, den som har den fyrkantiga innerformen vilket överför rotationen till wiren. Har man riktigt otur har någon tidigare bonn-mekaniker helt enkelt slagit in en vanlig spik som ersättare av den korta wiren och då kan man få jobba lite innan allt är fixat. Spiken håller nämligen inte länge och kan vara mycket svår att få ut ur drivaxeln efter att den gått av och kladdat fast sig där.

Normalduktig

När man ändå håller i sin drivaxel bör man passa på att kolla upp dess lager och vid minsta tveksamhet om skicket byta bägge. Det finns kompletta satser att köpa med lager samt packbox för kedjehus för ett antal hundralappar vilket måste ses som en god investering då ett drivlagerhaveri kan ge stora följdskador och definitivt förstör en rolig skotertur. Att ta lös drivaxeln är ganska jobbigt men inte alls så svårt att inte en normalduktig hemmamekaniker klarar av det. Är man osäker googlar man på den skotermodell man jobbar med och tar sedan metodiskt lös boggi samt kedjehus (i de flesta fall ska hela huset bort) och snart har man drivaxeln i handen. Man ska noga kolla upp hur återmonteringen av lagret på variatorsidan (vänstra lagret, det som inte är i kedjehuset) ska utföras. I vissa fall ska lagret låsas som absolut sista åtgärd vid montering.

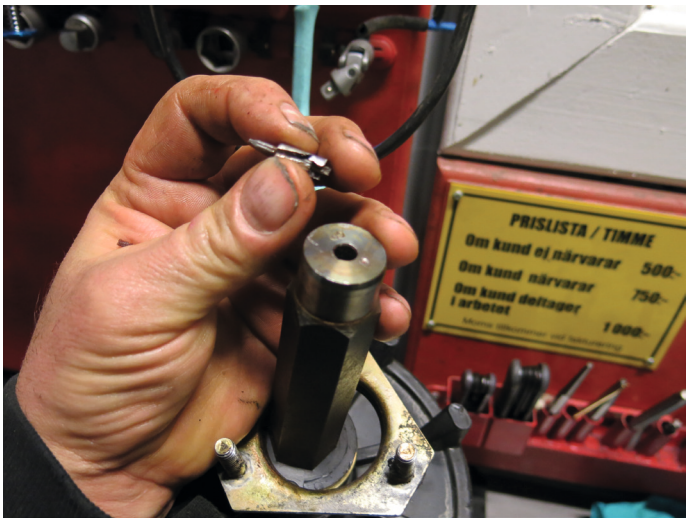
Varsågod

Som av en händelse kommer här några bilder på när vi bytte drivaxellager samt reparerade hastighetsmätardrivningen på en Polaris Switchback 600 från 2004. Arbetet är likartat på de flesta modeller och märken runt denna årsmodell. Bara något år senare ersatte den elektroniska givaren hela wiremekanismen på i stort sett alla skotrar förutom några äldre bruksmodeller som inte uppdaterades. Den modernare typen av hastighetsmätare har alla fördelar man kan tänka sig och den viktigaste är att man slipper hitta en islagen spik i sin drivaxel när någon tidigare hillbilly-ägare av skotern har försökt sig på en reparation. Nu vet ni i alla fall hur man fixar det här. Ingen orsak. Varsågod.



Kedjehuset samt drivaxeln är demonterat och lagret inspekteras, det var faktiskt dags för ett lagerbyte. Dessa lager är faktiskt en förbrukningsvara då de lever ett hårt liv i en karg och otrevlig miljö. Håll alltså koll på dina drivaxellager.

Här är en komplett lagersats för drivaxeln i väntan på montering. Allt man behöver för en lyckad reparation med andra ord.



I drivaxeln hittar vi den klassiska spiken som använts för att ”reparera” drivningen. Hylsan var därmed svår att få lös. Eftersom jag är från Boden och därmed har starka nypor så behövde jag inte ta i allt för mycket. Ett allmänt känt faktum är att detta ändrar sig ju längre söderut man bor. I Dalarna använder man såklart en tång.

En ny hylsa till hastighetsmätardrivningen monteras, här är det originaldelar som gäller.

Hylsan på plats och wiren passar som den ska, dags för återmontering. Är du osäker på hur det fungerar på just din maskin så finns det säkert en film på youtube som visar dig vägen. Lycka till.

Skotercrosstjejer på läger.

AnnaCarin Karlsson på Norrbottens Idrottsförbund/Sisu Idrottsutbildarna har i ett projekt nu i december tillsammans med SVEMO arrangerat ett unikt skotercrossläger bara för tjejer i Piteå på Infjärden Racings bana. Lägret varade i 4 dagar och åtta stycken tjejer deltog.

-Det kan vara svårt som ny tjej att komma in i den här sporten där alla är så hemliga och inte vill dela med sig av sin kunskap. Vi vill skapa ett forum där skotercrossintresserade tjejer kan ses för att få feedback, utvecklas, utbyta erfarenheter samt lära känna varandra. Vi vill ju såklart att det ska bli fler tjejer i sporten och då måste vi visa det också, och vara mer inkluderande. Säger AnnaCarin.

Förutom AnnaCarin som gav tekniktips, övningar och råd till tjejerna kom Elina Öhman (världens bästa skotercrossförare på damsidan 2019) och Emil Öhman (bl.a. VM mästare 2014, 17 år som skoterproffs) som externa tränare. Dessa två gav tjejerna en massa detaljer att jobba med. Micke Nordström från Öhlincenter hjälpte tjejerna att ställa in stötdämparna på skotrarna och pratade även om stötdämparens uppbyggnad och funktioner. Utöver träning på skoter hade man två pass med en mental coach som var mycket uppskattat, som pratade bl.a. om vikten av att vara i balans och må bra och hur dom skulle jobba för att nå det. Han pratade också mindfullness och att vara i nuet och lägga det som varit bakom sig och vikten av ”rätt focus”.

Mats Långström på företaget Helikopter var på plats för att prata marknadsföring och hur tjejerna kan vara attraktiva för sponsorer. På AnnaCarins teoripass pratade de om förbundet, föreningar och om ideellt engagemang. Lägret var väldigt uppskattat och förhoppningsvis blir detta ett årligt återkommande evenemang.

Vi på SnowRider blir alltid extremt imponerade över de som brinner för skotercrossen oavsett om det är ledare, funktionärer eller utövare. Tummen upp för er alla.

Från A till B!

Vi älskar ändamålsenliga maskiner som inte är byggda för någonting annat än att klara av sin speciella uppgift!

En arbetsmaskin är byggd för ett visst användande även om just detta inte är så sexigt. Då är det roligare med maskiner som ska ta sig fram eller som i det här fallet ta sig på snabbast möjliga tid från A till B. Patrik Löfdahl från Luleå har genom åren gjort sig skyldig till att modifiera massor av snöskotrar för olika ändamål. Den gemensamma faktorn har varit att de alla varit ruskigt snabba.

Just nu så har Patrik satt klorna i en fyrtakts-Arctic från USA som han sedan har vidareutvecklat enligt konstens alla regler. Det här är från början en lössnöfyrtaktare från Arctic Cat som faktiskt trots massiv modifiering har massor av originalgrejer under skalet. Här hittar vi fortfarande originalframvagnen, kedjehus och boggi, även om den sistnämnda är kraftigt modifierad. Patrik har för övrigt god kontakt med den amerikanska dragracinggurun Glenn Hall som hjälper till med tuningen emellanåt.

Koenigsegg

Det här är en Arctic Cat med en 1056 kubiks Suzuki twin under huven. Naturligtvis med en turbo av större modell som lystrar till namnet Precision 60-62. Avgashuset på denna turbo är ganska litet för att få fart på avgaserna. Du kan med hjälp av numren på en turbo få ett ungefärligt hum om turbons prestanda och egenskaper.

En tumregel är att första respektive andra siffran syftar på insugs- respektive avgasimpellernas diameter. 60-62 är förhållandevis stort vilket effektuttaget på närmare 700 kusar kan avslöja.

En parallelltwin har sina två cylindrar bredvid varandra och har båda kolvarna i topp samtidigt, men tänder varannan gång på dessa två. Patrik laddar cirka 3,7 bar som mest och det mina damer och herrar är inte småpotatis. Vi kan väl som jämförelse säga att man laddar runt 1,2 bar på en Porsche 997 GT2 turbo, eller 1,4 bar på en Koenigsegg Agera R. En Sidewinder laddar strax under 0,7 bar! I den bästa av världar fördubblar en motor sina prestanda för varje bars tryck man lyckas pressa in i den. Såvida allt är rätt och den håller ihop. En 100 hästars motor ska alltså leverera 200 hästar vid 1 bars laddtryck vilket motsvarar 2 bars totaltryck när du befinner dig på havsnivå. Vid två bars laddtryck ska samma motor ge 300 hästar. I de bästa av världar alltså. Sen kan ju saker som kamaxlar, bränsle, luft och tändning sätta käppar i hjulet för den verkliga utkomsten. Åter till Patte (har ingen aning om man får kalla Patrik för Patte, men vi chansar).

Åter till Patte

För att den här motorn ska orka med sin tillvaro så har man bytt stakar och kolvar, samtidigt som vevaxeln faktiskt lämnats helt orörd och i originalskick. Toppen är såklart portad och kammarna är bytta för mer lyft samtidigt som ventilfjädrarna är hårdare för att hänga med i den här konfigurationen. Hypersports i USA har fixat till originalkammarna till den här lite udda motorn och just det där med att svetsa på material och slipa om originalkammarna är en vanlig företeelse då det gäller motorer som inte alla bygger på. Vi kan alltså lugnt säga att Patriks udda intresse för överladdade twinnar inte direkt hör till vanligheterna. Visst finns det ett helt gäng såna här maskiner, men absolut inte i den mängd som gör att eftermarknaden kastar delar efter dessa galningar.

Man får alltså modifiera själv istället för att köpa och bulta på saker som exempelvis en BMW-trimmare kan göra. Toppdelen av motorn där allt laddtryck bor, är sen ihopdragen med ett gäng av grövre/starkare bultar. Enkelt va? Motorn varvas idag 9600 istället för 7700 rpm.

Dragracing

Såklart kör man dragracing med denna skapelse och både dubb och en rejäl matta ser till att skjuta den här projektilen framåt med besked. Vad sägs om en 60-fot på 1,28 på snö? Det är för övrigt idiotsnabbt för er som undrar och inte kan förhålla er till den siffran.

5,18 sek och hela 211 kilometer i timmen avverkar man 201 meter på. Jämförelsevis så kan jag tippa på att en standard 850 kan avverka halva sträckan på samma tid. Det är först och främst i Byacupen som Patrik kör och vi hoppas verkligen att vi kommer att kunna locka honom till att köra vår SnowOutlaws-serie i vinter.

En serie som skulle passa Patrik perfekt. Byacupen är för övrigt också den perfekt då den är extremt välbesökt och omtyckt. Utöver detta så kommer nog Patrik att köra finska mästerskapen kommande vinter. Patrik som helt klart har en ruskigt snabb maskin håller uppsikt över både finnar men framförallt norskarna som kommer att bli svårslagna i vinter.

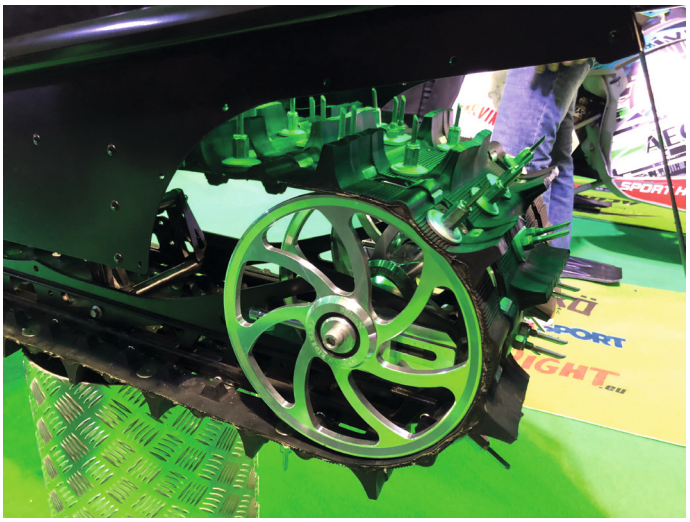
En orgie

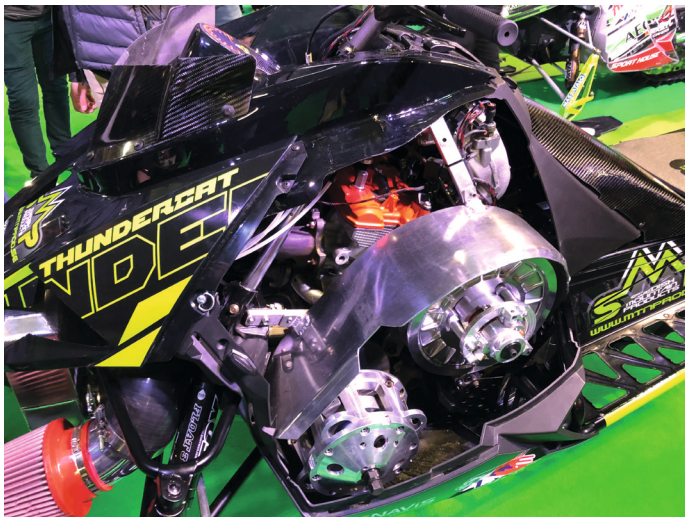
Hela maskinen är för övrigt en orgie i kolfiber och verkligen ingen halvmessyr. Ska någonting göras, så ska det göras ordentligt tydligen och här har man gått all in för att prata ren svenska. Variatorer från STM (Supreme Tool & Machine) både fram och bak ska se till att maskinen gör det den ska. Vi vet ju också sen gammalt att Patrik vet vad han pysslar med då det gäller att ratta och justera variatorer. Just denna kunskap är inte den lättaste. Man måste kunna läsa snöns kondition och därifrån lista ut diverse inställningar vad det gäller fjädring, variatorer, laddtryck och så vidare. Faktum är att en sån här maskin ska köras på full gas från början till slut. I starten håller Patrik full gas och begränsar varvtalet genom att hålla inne en knapp. När granen räknat ner och lyser grönt så släpps knappen och motorn tillåts varva fullt. Effekten portioneras ut under repans gång med hjälp av ett laddtryckssystem som förprogrammeras genom styrsystemet. Link Fury heter för övrigt hela styrsystemet som styr allt från tändning, bensin och laddtryck. Stora delar av justeringarna görs alltså med en dator. Detta ser inte bara proffsigt ut utan är också väldigt praktiskt då detta system också loggar, eller spelar in, föregående repa som man då kan ha i beaktande när man ska göra en inställning för kommande. Grymt. Vi längtar efter att få se denna skapelse in action och nu har ju säsongen startat vilket gör att vi snart får göra det. Grymt.

Framvagn:	Standard
Motor:	1052 cc Suzuki Parallell twin
Laddtryck:	Maximalt 3,7 bar
Effekt:	Ca 700 kusar vid 9600 rpm
Styrsystem:	Link Fury
Avgassystem:	Sparsamt 3”
Kolfiber:	Jamenvisst

Vi hittar en hel del kolfiber på den här maskinen och även om den ser hiskeligt från ut så har man använt förvånansvärt mycket originalbitar till det här bygget. Det är väl som så att Arctic Cat kanske är en värsting redan i originalskick.

Lite hjälp i form av två lådor femtumsspik sitter i mattan. Rejälare dubb får man nog leta efter.



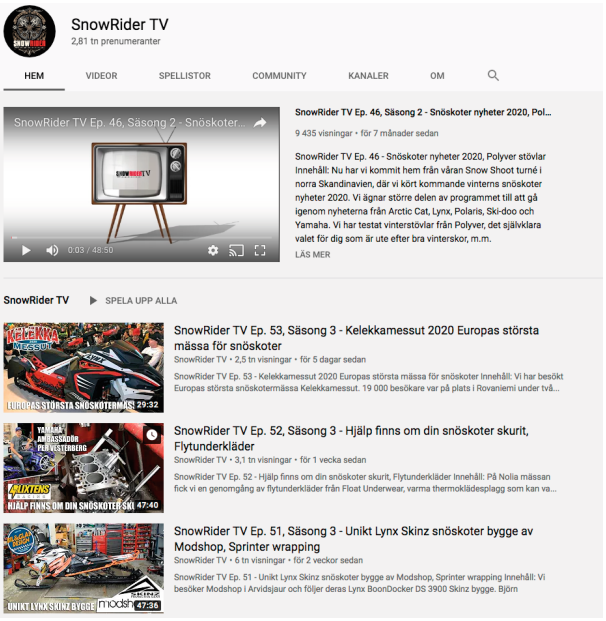


Det krävs lite nyp i variatorerna för att hantera alla hästar som vill från motorn till mattan. Att ständigt ligga steget före rådande före för att alltid få ut maximal prestanda är inte det lättaste. Men detta har Patrik koll på.

Precis. Se till att placera bollarna på rätt ställe innan du trycker full gas med den här maskinen.

Patrik är en hejare på att gjuta kolfiber och det känns som om den här maskinen är ett rullande projekt i ständig utveckling.

SNOWRIDER TV Magazine



YouTube

Gör som många andra Prenumerera på SnowRider TV helt gratis

Följ oss på:

YAMAHA STORE MORA

Din Personliga Yamahahandlare

®Atv ®Båtmotorer ®Mc ®Enduro Mx ® Släpvagnar

YAMAHA STORE MORA

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

För maximal säkerhet på våra skotersläp så samarbetar vi med SpringSecure ©

För mer info kontakta din lokala återförsäljare www.tiki.se

Säkra kåpan från att falla igen

TIKI TRAILER

Nu med Spring Secure som standard.

TIKI

j!

Jämtlands Gymnasium

Snöskoter på schemat!

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

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

Mer info hittar du på:

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

www.gymnasium.se sök på "snöfordon"

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

SP aktivitetscenter

Ditt boende i Sälen

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

www.spaktivitet.se

Missa inte säsongens Event:

- 25/1 Pokerrun Sälen
- 16-19/1 Ambassadörs träff
- 30/1-2/2 Polaris riders club
- 7-9/2 Märkeskampen
- 5-8/3 Girls weekend FULLT
- Upplev Kanada och bergen runt Whistler.

HOTELLET VID FJÄLLET SP AKTIVITETSCENTER

Tel: 0280-22370. bokning@spaktivitet.se

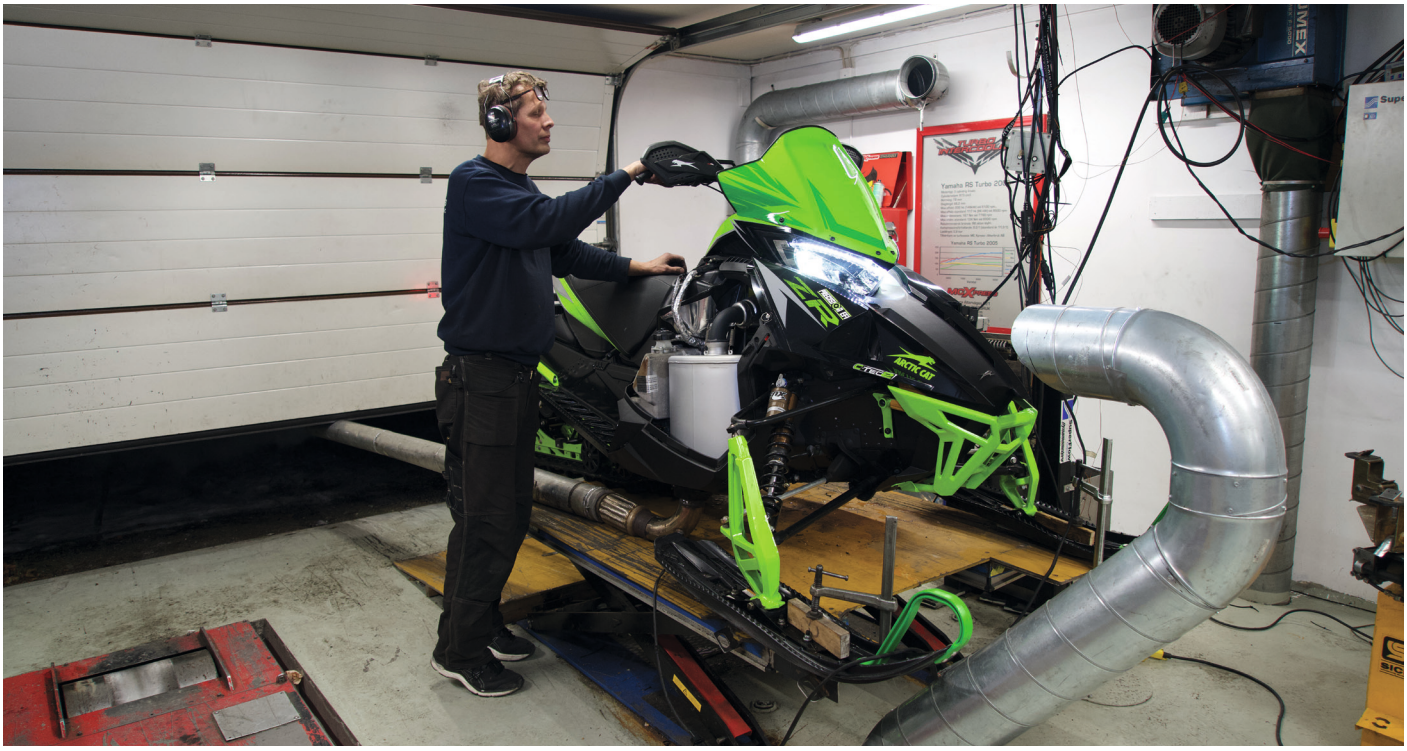
Hyra skoter i

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

SÄLENS SKOTER & MOTOR AKTIVITETER

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

Flasha din Arctic 800



Det där med att chiptrimma en bil har man ju hört. Men att trimma en tvåtaktssnöskoter med datorn. Fungerar det?

Text: Björni Fristroumela Bild: Toni Soumela

Mer kusar, hästar, pulver, kraft och power att köra med vill väl vem som helst ha? Gärna mycket mer och helst ska det vara billigt också. Detta önskemål brukar inte alltid vara lätt att genomföra, men frågan är nu om vi inte är en bit på väg. Precision EFI har påstått att man genom en enkel flashning (omprogrammering) av ECU:n ska kunna pigga upp din Arctic 800 av 2018 års modell eller nyare. Vi har ställt oss lite tveksamma till detta och beslöt oss därför att kolla upp hur det egentligen står till med detta påstående i verkligheten.

Ronny Nylund från Korpilombolo har en 2019 års Arctic 800 som är väl inkörd och använd under föregående vinter. Den har gått med en flashning under förra vintern och dagen till ära stoppades original programvara in i ECU:n igen för en bromsning. Vi bromsade alltså denna maskin dels i originalskick bara för att sedan bromsa den med en steg 1 flashning från Precision EFI. Resultatet? Förvånande.

Standard

Vi vet sen förut att en Arctic 800 ger några kusar mer än 140. Beroende på pip- och motortemp kan den variera lite i hur många hästar den spottar ur sig. Vi valde att visa denna mycket tillförlitliga motor från dess bästa sida och dess starkaste prestation. Den här motorn ger oss 144 hästar vid 8200 varv vilket känns som rimligt om vi jämför med andra bromsningar vi gjort.

Flashad steg 1

Efter en snabb manöver med datorn så får denna maskin återigen en ny programvara instoppad i ECU:n och vi låter den svalna innan vi kör den igen. Nu hände det faktiskt någonting och vi ser direkt att den här maskinen har fått mer liv och kraft. Med steg 1 flashningen får vi toppnoteringen på 148 hästar som infinner sig redan vid 8100 varv vilket var överraskande att se. Men! Tittar vi längre ner i registret ser vi genast att den här motorn fått betydligt mer kraft och så mycket som 11 hästkrafter mer vid 7900 varv. Vi ser att flashningen ger mer att åka med från 6500 varv och uppåt!

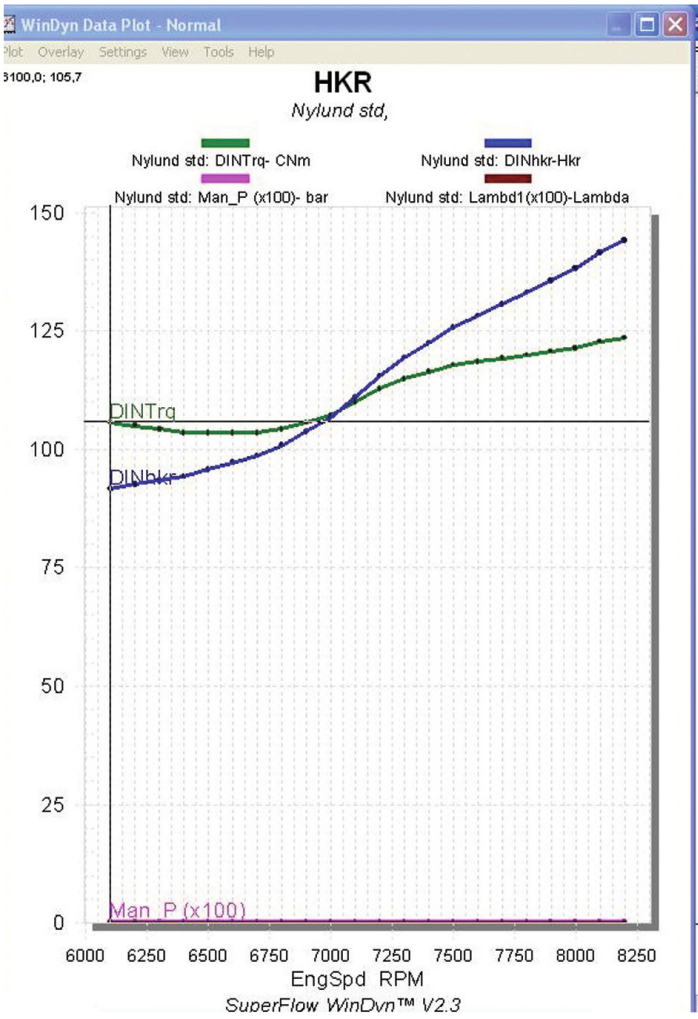
Vad i hela friden.

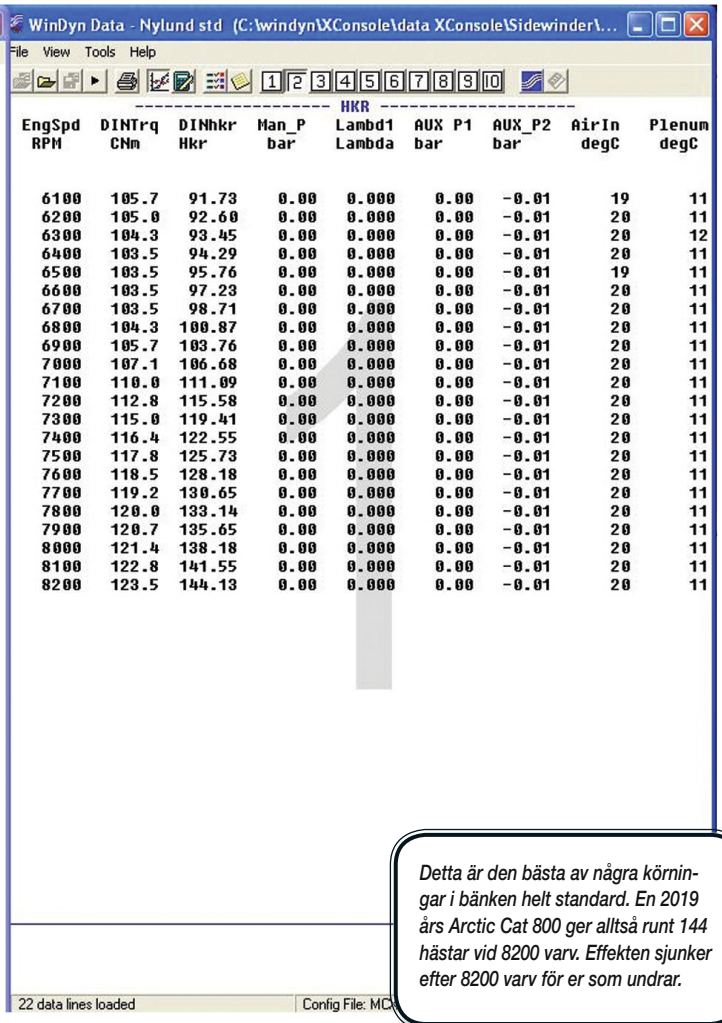
Detta med en ommappning är inget hokus pokus då man har bränsle och tändning att leka med. Var och hur man lagt på eller dragit ifrån bränsle eller tändning vet vi inte, men helt klart har man gjort någonting som ändrar motorns förutsättningar att ge mer pulver. Vi har inte hört om några haverier på grund av denna åtgärd och vi vet samtidigt att tillverkarna emellanåt lägger sig på den säkra sidan för att undvika eventuella motorskador. Precision EFI har möjligen hittat en medelväg i detta minfält och väckt upp denna här motorn litegrann. För drygt 5990 spänn kan en återförsäljare av Precision EFI stoppa in en ny flashning i din maskin. Ha i åtanke att du i och med detta också upphäver en eventuell garanti från tillverkaren. Vi har också provat att i samband med denna flashning byta till en D&D-pipa med skralt resultat. Mer om detta i ett senare nummer.

Ronny Nylund

Ronny Nylund från Korpilombolo har kört sin 800 RR från 2019 i hela förra säsongen och passerat 150 mil i skrivande stund varav 120 mil med denna steg 1 flashning. Effektökningen är helt klart märkbar och Ronny har fått lov att vikta på främre variatorn för att anpassa sig till de extra hästkrafter som lockats fram. Motormässigt går den här maskinen märkbart bättre utan att han kan peka på någonting negativt. Motorn borde ha gått sönder om den nu på något sätt skulle vara olycklig med den nya mappningen, eller hur? Grymt säger vi.

Ronny Nylund har både hunnit med att köra in sin 2019 års ZR 800 RR och utvärdera sin flashning som har gjort maskinen märkbart piggare. Såpass mycket starkare att han fått lov att vikta på variatorerna. Drygt 150 mil hade skotern gått när vi bromsade den. Varav drygt 120 med flaggningen. Dagen till ära stoppades original Mappning/ flashning tillbaka i ECU:n för att få en korrekt standardsiffra att jämföra med innan steg 1 flashningen återigen fick ta plats i boxen.





WinDyn Data - Nylund std (C:\windyn\XConsole\data XConsole\Sidewinder\...

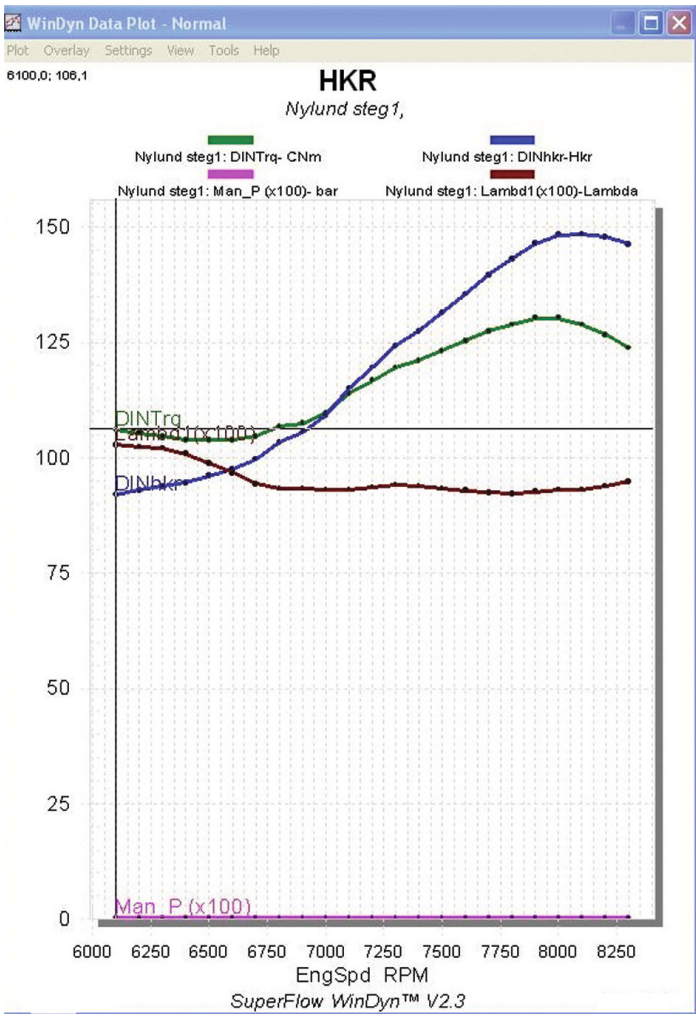
File View Tools Help

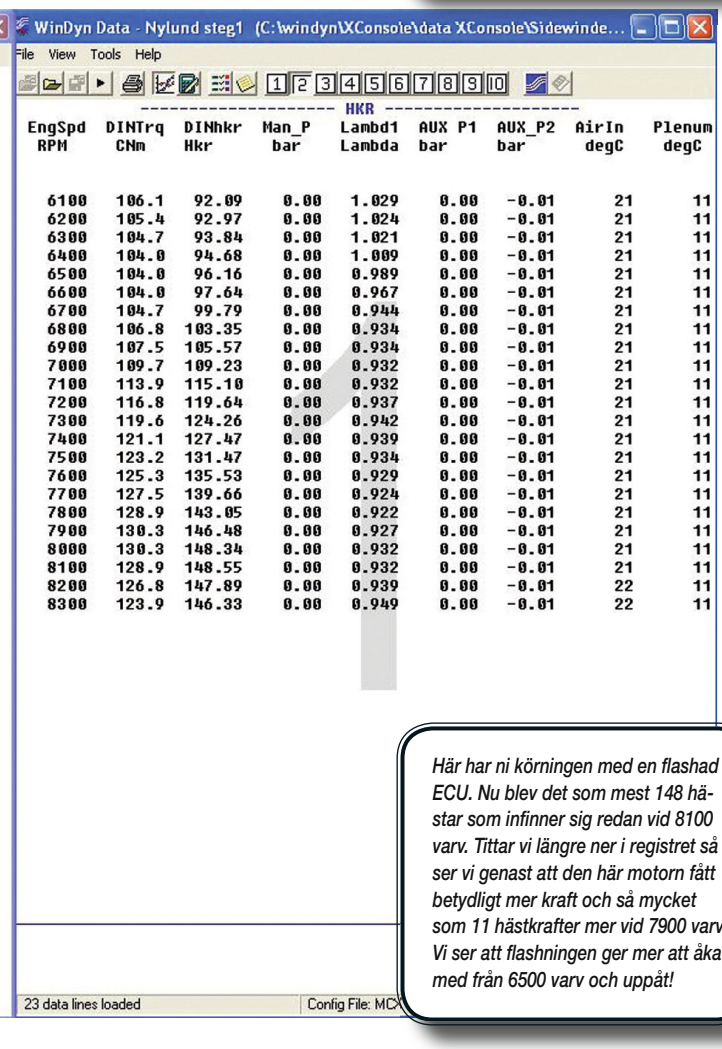
HKR

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6100	105.7	91.73	0.00	0.000	0.00	-0.01	19	11
6200	105.0	92.60	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
6300	104.3	93.45	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	12
6400	103.5	94.29	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
6500	103.5	95.76	0.00	0.000	0.00	-0.01	19	11
6600	103.5	97.23	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
6700	103.5	98.71	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
6800	104.3	100.87	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
6900	105.7	103.76	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7000	107.1	106.68	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7100	110.0	111.09	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7200	112.8	115.58	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7300	115.0	119.41	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7400	116.4	122.55	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7500	117.8	125.73	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7600	118.5	128.18	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7700	119.2	130.65	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7800	120.0	133.14	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
7900	120.7	135.65	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
8000	121.4	138.18	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
8100	122.8	141.55	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11
8200	123.5	144.13	0.00	0.000	0.00	-0.01	20	11

22 data lines loaded | Config File: MC

Detta är den bästa av några körningar i bänken helt standard. En 2019 års Arctic Cat 800 ger alltså runt 144 hästar vid 8200 varv. Effekten sjunker efter 8200 varv för er som undrar.





WinDyn Data - Nylund steg1 (C:\windyn\XConsole\data XConsole\Sidewinde...

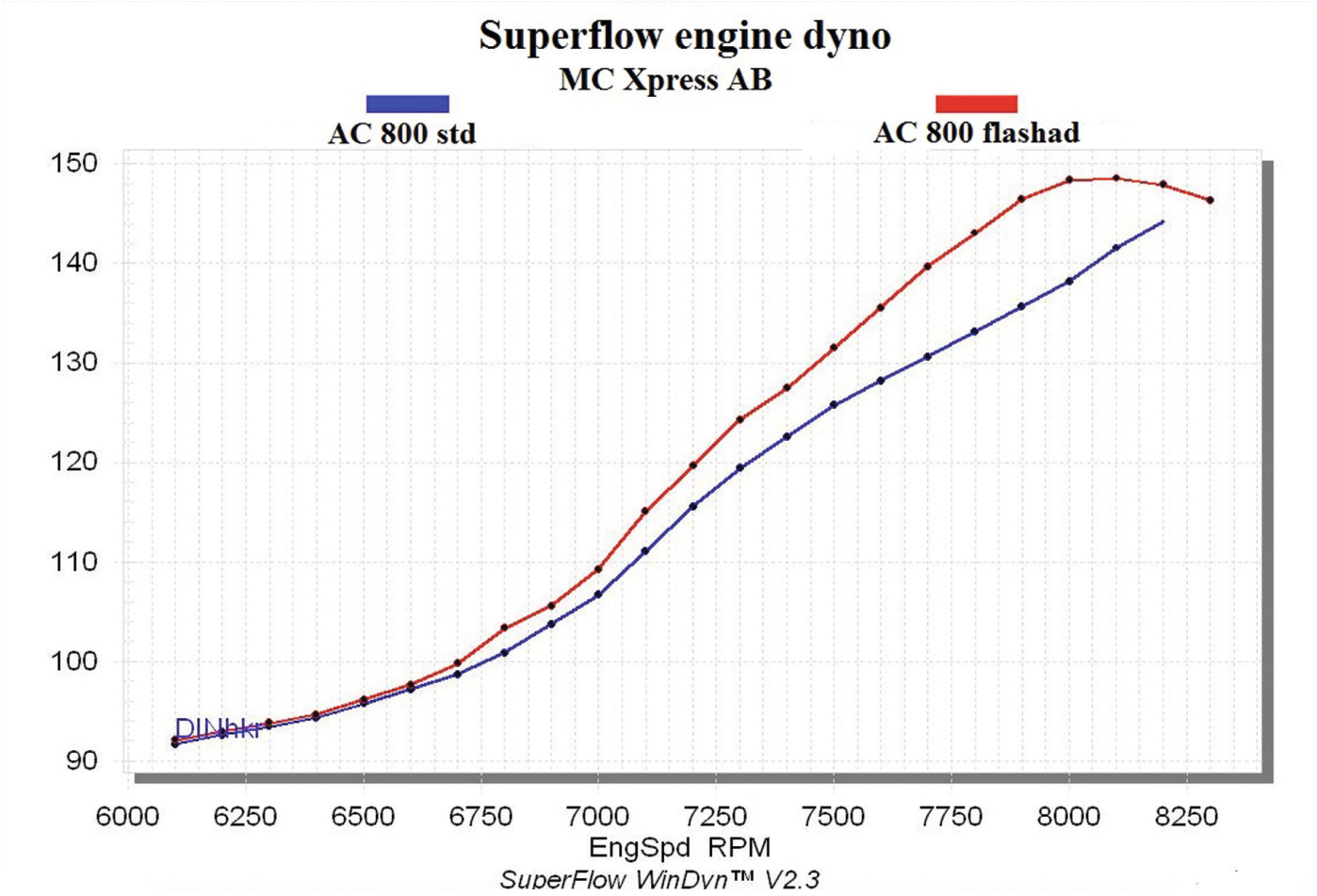
File View Tools Help

HKR

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar	Lambd1 Lambda	AUX P1 bar	AUX_P2 bar	AirIn degC	Plenum degC
6100	106.1	92.09	0.00	1.029	0.00	-0.01	21	11
6200	105.4	92.97	0.00	1.024	0.00	-0.01	21	11
6300	104.7	93.84	0.00	1.021	0.00	-0.01	21	11
6400	104.0	94.68	0.00	1.009	0.00	-0.01	21	11
6500	104.0	96.16	0.00	0.989	0.00	-0.01	21	11
6600	104.0	97.64	0.00	0.967	0.00	-0.01	21	11
6700	104.7	99.79	0.00	0.944	0.00	-0.01	21	11
6800	106.8	103.35	0.00	0.934	0.00	-0.01	21	11
6900	107.5	105.57	0.00	0.934	0.00	-0.01	21	11
7000	109.7	109.23	0.00	0.932	0.00	-0.01	21	11
7100	113.9	115.10	0.00	0.932	0.00	-0.01	21	11
7200	116.8	119.64	0.00	0.937	0.00	-0.01	21	11
7300	119.6	124.26	0.00	0.942	0.00	-0.01	21	11
7400	121.1	127.47	0.00	0.939	0.00	-0.01	21	11
7500	123.2	131.47	0.00	0.934	0.00	-0.01	21	11
7600	125.3	135.53	0.00	0.929	0.00	-0.01	21	11
7700	127.5	139.66	0.00	0.924	0.00	-0.01	21	11
7800	128.9	143.85	0.00	0.922	0.00	-0.01	21	11
7900	130.3	146.48	0.00	0.927	0.00	-0.01	21	11
8000	130.3	148.34	0.00	0.932	0.00	-0.01	21	11
8100	128.9	148.55	0.00	0.932	0.00	-0.01	21	11
8200	126.8	147.89	0.00	0.939	0.00	-0.01	22	11
8300	123.9	146.33	0.00	0.949	0.00	-0.01	22	11

23 data lines loaded | Config File: MC

Här har ni körningen med en flashad ECU. Nu blev det som mest 148 hästar som infinner sig redan vid 8100 varv. Tittar vi längre ner i registret så ser vi genast att den här motorn fått betydligt mer kraft och så mycket som 11 hästkrafter mer vid 7900 varv. Vi ser att flashningen ger mer att åka med från 6500 varv och uppåt!



Som synes är skillnaden faktiskt ganska stor när vi lägger kurvorna på varandra. Förvånansvärt stor. Är detta värt 6000 spänn? Detta får du själv bestämma. Men skillnaden ska vara kännbar och du ska få en piggare maskin. Vi understryker också att dessa bromsningar gjordes med standard avgassystem.

Precision EFI är företaget som kan det där med att bryta sig in i en originalbox och ändra de parametrar man vill för att uppnå ett vad man tycker ett bättre resultat än tillverkaren. Du betalar dryga 6000 spänn för en omprogramering av din originalbox. Du slipper alltså en utanpåliggande box, ett så kallat piggyback-system. En box som visat sig krångla emellanåt då det gäller tvåtaktarna. Du beger dig till en av de återförsäljare vi listar här i reportaget som i sin tur tar ut din original-mapp, och ersätter den med en steg 1 flashning. Det finns andra steg där pipan byts ut, vilket vi inte rekommenderar då effektökningen var närapå noll samtidigt som den låter högre.
Ha i åtanke att din fabriksgaranti också försvinner vid en flashning.

Pris Steg 1 Flashning 5990:-

Mer information på
www.precisionefi.com

Återförsäljare Norge
H&H Motor AS
EVO Maskin AS Kvinesdal
ES Motor AS Gvammen Rødberg
Bilplaneten AS Buskerud
Sogndal MC Senter AS
AutoService Solor AS Hedmark
Polaris Nord More Rennebu
PowerTune Tröndelag
Åstrand Scooter & ATV Tröndelag
Eivindsen Tuning Trofors
E6 Motor Rognan
Tuning & Service Karasjok
Alta Racing Service AS Alta

Återförsäljare Sverige
Skoter & Motorteknik i Dalarna AB Borlänge
Abris Sjö & Snö AB Mora
Handlebar AB Östersund
Fritidsimport AB Örnsköldsvik
AB Mellanströms motor & däck Arvidsjaur
Piteå Marin & Maskin Piteå
Nordic Infra Consult AB Korpilombolo

Återförsäljare Finland
LaKe-import Kilpisjarvi
J.Kärkkäinen Oy Ylivieska
RS Racing Service OY Oulo

Erik Marklund på MC Express är utan tvekan pionjären vad det gäller dynokörningar och överladdning på alla slags fordon. Eriks bänk är hänsynslöd korrekt och visar aldrig några glädjande siffror, bara sanningen. Vi har anlitat Erik och hans bromsbänk sedan slutet av nittiotalet och siffrorna som kommer härifrån bör betraktas mer eller mindre som ett facit.

Ett gäng norrmän och stackars Erik mitt ibland dem. Det bromsades ett helt gäng med olika maskiner dessa dagar med varierande resultat. Vi kommer att återkomma med de andra senare. Just detta nummer ägnar vi oss åt omflashningen av en 2019 års ZR 800 RR.

MCX är ett mycket bra ställe att åka till för att ta reda på hur mycket just din maskin levererar. Här kan man inte bara ratta en bromsbänk. Här kan man också justera grejerna du kommer med, komma med input, lösa problem och faktiskt också modifiera och laga grejer under dagen. Hit kommer många långväga gäster för att en gång för alla se till att allt är i ordning inför säsongen.

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:

SNOWRIDER Magazine

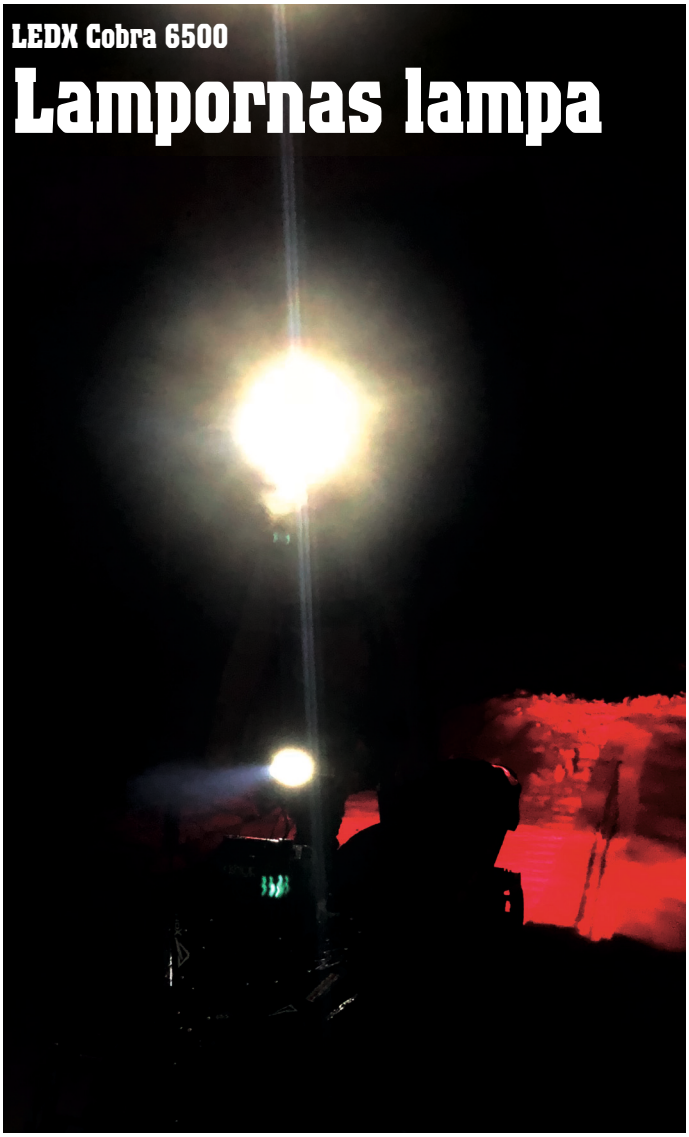
* MORA
* LOFSDALEN

För mer info och alla datum besök:

snowrider.se

LEDX Cobra 6500

Lampornas lampa



Det finns lampor och så finns det lampor. LEDX Cobra 6500 är helt klart en lampa av den senare sorten.

I vissa gånger behöver man lite extra ljus av någon anledning. Andra gånger behöver man allt ljus man kan få vilket ställer ganska stora krav på lampan man söker. Personligen gillar jag lampor av LED-variant eftersom de är lätta, enkla att montera samtidigt som de drar lite ström. Vi skoteråkare brukar vilja ha så bra ljus det bara går att få, samtidigt som lampan i fråga inte får väga alltför mycket. Gärna ingenting. Det där med vikten kan leda till absurda åtgärder då det inte är helt ovanligt att man plockar bort snöskoterns framlykta för att spara ett eller några kilon. Man vill då ersätta den med antingen en liten ledlampa på snöskotern eller på hjälmen. Stoppar du den på hjälmen så vill du ju absolut inte att den ska väga många gram samtidigt som den på skotern inte heller får väga onödigt mycket.

Vi pratar egentligen om två olika slags lampor här. Ska du ha en batteridriven variant på hjälmen eller ska du ha en fastmonterad på snöskotern som får sin ström från dess elsystem? Måste man välja eller?

Skulle du välja en LEDX Cobra 6500 så finns ju möjligheten att skifta monteringsplats och strömförsörjning om du nu skulle vilja det.

På huven

Jag ser en fördel i båda valen av monteringsplats även om jag personligen vill ha en rejäl lampa till min Arctic Cat Hardcore som numera saknar originallyset. Det sitter idag en högkvalitativ ledlampa på denna snöskoter, men jag tycker att den lyser i minsta laget. Efter en snabbmontering av den här LEDX Cobra-lampan som vi kan kalla provisorisk vad det gäller fastsättningen av själva lampan inser jag att den lyser förbaskat bra. Eftersom jag har tillbehörskablaget för strömförsörjning via snöskotern behöver man inte ens tänka på antalet timmar som ett batteri ska hålla. Då lampan är lätt att ta loss så kan man med ett enkelt handgrepp ta loss den och använda den som en vanlig pannlampa om så skulle önskas. Jag skulle nog också plocka av lampan då den inte används för att skydda den mot det yttre våld en snöskoter får ta vid tätare terrängkörning. Det finns ett separat fäste för lampan som är avsedd att monteras på hjälmen eller som i vårt fall snöskotern. Detta kan göras ganska enkelt med några kattstrypare alternativt popnitar. Du klickar med detta fäste enkelt loss och fast lampan efter behov.

På huvudet

En rejäl pannlampa är ett grymt bra redskap oavsett om du är ute och motionerar, hämtar ved, meckar med bilen eller bara befinner dig i ett mörkt område. Att hela tiden ha området där man tittar upplyst är riktigt bra och även om den här lampan har en bred ljusbild är det viktigt att lampan sitter där den ska. Jag måste säga att det märks att man tänkt till lite extra vad det gäller att lampan ska sitta rätt, för det gör den. Den är bra balanserad på huvudet och sitter fast utan att röra sig vilket gör den mer användarvänlig då jag absolut inte gillar ett ljus som inte riktigt följer huvudets rörelser och lever ett eget liv. Jag kan påstå att huvudställningen eller spännanordningen som man sätter runt huvudet är extremt påkostat, funktionellt och faktiskt ett av de bättre jag någonsin sett.

Batteritid

Kopplar du upp dig på snöskoterns elsystem så har du lyse så länge du har motorn igång och därmed ström eller startbatteri. Skulle det visa sig att du är en sån där som gillar en hjälmmonterad lampa så håller det medföljande batteriet mellan 1,40 timmar på högsta effektuttaget och hela 85 timmar på det lägsta. Du kan alltså köra den här lampan på olika styrkor mellan 2 till 100 procent vilket är ganska schyst. Att köra på skoterns strömförsörjning och ha lampan på huvudet rekommenderar jag inte så länge du inte kör en ledsladd eller på annat sätt inte riskerar att ramla av din skoter och därmed förstöra någon koppling däremellan.

Lampan

Den lampan som heter 6500 har sex stycken olika effektlägen och fyra olika linser från 13 till 79 grader. Tillsammans ger detta en ljusbild som både lyser upp himlen, ner på fötterna och ända ut i ögats perifera synfält åt sidorna samtidigt som det också lyser flera hundra meter framåt. Det är inte för skarpt samtidigt som det lyser starkt. Man flaggar för att den här lampan är hållbar och designad för hårda tag.

Det märks att det är bra med krut i lampan då man kör den på högsta effekten eftersom den då blir snäppet över ljummen. Den mår bäst av rörelse med kylning av fartvind om du ska köra den på högsta effekt. Perfekt på en snöskoter alltså.

Tillbehör

När vi besöker www.ledx.se ser vi i deras shop att det finns massor av tillbehör i form av förlängningssladdar, strömförsörjningssladdar, laddare, massor av olika fästen, lampor, huvudställningar, batterier och olika paket. Här kan du enkelt skräddarsy det du vill ha för att ha det lite ljust och trevligt i vinter.

Betyg

Smakar det så kostar det och jag skriver detta med en viss reservation och respekt för er som inte tycker att det är okej att köpa en pann/huvlampa för dryga 7500 spänn. Men, och jag säger men. Den lyser så in i helskotta bra med en ljusbild som både är stark och behaglig och ska man jämföra hela kvalitetskänslan mot billigare varianter så får vi säga att LEDX Cobra 6500 helt klart känns som en premiumprodukt. Visst, priset kan tyckas högt, men vem har påstått att det ska vara billigt att ligga på topp?

Betyget för lampan blir full pott det vill säga 10 av 10 av någonting.

Själva ”huvudställningen” är extremt bra utformad och kan justeras från litet Heidi-huvud till stor gubbskalle.

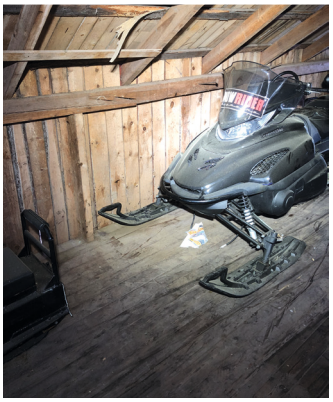
Skenet från en LEDX Cobra 6500 till vänster är utan tvekan starkare och bredare än en sedvanlig styrmonterad ledlampa till höger.

Det där med att knäppa bilder och på så sätt visa hur bra det lyser är alltid svårt. Detta knäppte vi i vår beckmörka verkstad i alla fall och jag kan säga att denna lampa lyser mellan ”så ända in i helvette” och ”förbannat bra”!

Ett litet smidigt fäste som vi i all enkelhet spände fast med två buntband. Fungerade alldeles utmärkt. Såklart kan du skruva eller popnita fast detta fäste för en mer definitiv montering. Denna lätta, nätta och tunna lampa lyser förvånansvärt starkt utan att vara för skarp.

Vikt lamphus: 130 g
Vikt lamphus : + elektronikbox 173 g
Vikt lampa: + huvudställning(Komplett) 228 g
Vikt med huvudställning + batteri L: (113 Wh) 698 g
Batterikapacitet (Batteri L) 113 Wh: (10,8 V, 10,5 Ah)
LED 8 st Cree: XM-L2
Färgtemperatur: 6 500° Kelvin
Ljussystem: X-pand
Storlek på lampan: 109x59x28mm
Pris: Cobra 6 500 X-pand Standardpaket 7500:-

Mer information på www.ledx.se



Har man en vettig pannlampa så blir det också att man använder den. Varför inte uppe på ladan när du ska leta reda på skotern, under bilen, på promenaden och så vidare.

Det finns flera olika fästen att välja mellan och detta är avsett för att monteras på en hjälm. Du skulle ju kunna använda detta för att få fast lampan på din skoter också med hjälp av några kattstrypare.

Det finns en hel del extra tillbehör i form av förlängningssladdar, strömförsörjningssladd till exempelvis snöskotern och diverse fästen för olika applikationer.

Man erbjuder olika paket med olika innehåll på www.ledx.se och det är väl bara att du syr ihop ett vettigt paket för dig och dina önskemål.

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~~
21-22 dec	~~SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Lofsdalen~~
26-27 dec	~~SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Lofsdalen~~
28-29 dec	~~SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora~~
2-3 jan	~~SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Lofsdalen~~
3 jan	~~Robbans Förartjänst HillDrag Delt 1~~
4 jan	~~Nalovardo, Sorsele. Säsongspremiär - BackCupen 2020~~
4-5 Jan	~~SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora~~
11-12 jan	~~ÖSSK Cup Östersund~~
18-19 Jan	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
25 Jan	CBR Canon Ball Run Vika/Mora
31 jan- 2 feb	SnowRider Weekend Lofsdalen
31 jan- 2 feb	Polaris Ridersclub SP Sälen
1 feb	Skotercross Bruksvallarna Team Walles
6 Feb	Robbans Förartjänst HillDrag Delt 2
6-9 feb	Babes on tour Lofsdalen
6-9 feb	Northgirls Expedition, Saxnäs
7-9 feb	Tjejhelg i Kåbdalis med TC
8 Feb	Hemavan Hillclimb
8 feb	Deltävling 2 - BackCupen 2020
13-16 feb	XX- FreeRiders
13-16 feb	Yamaha Snow Adventure, Hemavan
15 feb	Bubergsgården, Vindeln Delt 3 - BackCupen 2020
15 feb	Skotercross Mora
15 feb	Bubergsgården, Vindeln Delt 3 - BackCupen 2020
15-16 feb	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
22 feb	Snow Outlaws race 1 SnowRider Magazine,Mora
23 feb	Mickelbacken, Gällö. Sundsjö SK - BackCupen 2020
22-23 feb	SnowRider Förarbevisutbildning snöskoter Mora
20-23 feb	Skyhigh Challenge 2020 Hemavan Fjällcenter
20-23 feb	Girls Only med Thomas Wärdell, Åkersjön
20-23 feb	Sled Up Klimpfjäll
29 Feb	MillenniumRun + Snotric Snowtrac-träff Ljungdalen
29 feb	Skotercross Boden
2 Mars	Byacupen Överkalix
5-8 mars	Girlsweekend SP, Sälen
7 mars	Thon Hotel, Kautokeino. Delt 4 - BackCupen 2020
7 mars	Skotercross Bygdsiljum Mk
14 mars	Skotercross Storuman
16	Mars Byacupen Leipojärvi
21 mars	Snow Outlaws Race 2 SnowRider Magazine, Mora
21 mars	SM-final Snöskotercross Skellefteå
21 mars	SM-final Snöskotercross
23	Mars Byacupen Lahnajärvi
2-5 apr	Old Style Weekend SnowRider Lofsdalen
13	April Tjautjas
18 Apr	Himmelfjäll
18 Apr	SnowRider Hillcross Gesunda / Mora

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

ski-doo
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
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
Lidéns
jarniasorsele.se

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

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

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

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

Tiki ❤ SpringSecure = sant

Säkerheten främst

Det där med risken att en kåpvagn smäller igen som en råttfälla med personskador som följd har uppmärksammats med ett samarbete som följd.

Släpvagnstillverkaren Tiki inleder nu ett samarbete med SpringSecure för att säkerställa maximal säkerhet vid användning av snöskotersläp med kåpa. Jämt Invent AB är företaget som förser oss med den där säkerhetsspärren vid namn SpringSecure man skruvar på kåpvagnen för att förhindra att den smäller igen. Detta samarbete går ut på att samtliga snöskotersläp i serien Tour&Race får SpringSecures automatiska säkerhetsspärr installerat som standard vid köp av kåpa. Ett mycket bra intiativ enligt oss på SnowRider och verkligen någonting som kan få slutkonsumenten att välja en Tiki-vagn för något konkurrerande märke.

Kladdig snö

Alla med en kåpvagn har väl varit med om svårigheterna kombinationen kladdig tung snö och en kåpvagn kan bjuda på. Det finns många scenarion som kan utspela sig och det vanligaste är nog att snön tynger ner kåpan vilket gör att dämparna inte orkar göra sitt jobb. Fiffig som man är då, stoppar man emellan ett kvastskaft eller dylik för att hålla kåpan uppe.

Personligen har jag legat mellan gångjärn, kåpa och vagn hundratals gånger när jag ska spänna fast en skoter, samtidigt som endast ett kvastskaft borgar för min säkerhet. Jag vet att jag delar denna riskbenägenhet med massor av andra män. Ju äldre gasdämparna blir, desto större blir problemet att hålla upp en snötyngd kåpa. Då har jag inte ens börjat spekulera i andra scenarion som brustna bultinfästningar, gasdämpare och dylikt som faktiskt också det kan göra att din kåpa faktiskt ramlar ner över dig. Det finns faktiskt folk som dött denna idiotiska död.

SpringSecure ser till att du helt enkelt automatiskt låser fast kåpan i översta läget och att den håller sig i öppet läge till du bestämmer dig för att trycka till på spärren och den återigen går att fälla ner. Just denna spärr kommer alltså sitta som standard på Tikis skotersläp från och med nu.

ÅF testcenter

ÅF Testcenter har utfört tester på vilken kraft en kåpa slår igen på en alldeles ny 4,5m vagn som troligen har marknadens lättaste kåpa.

Trots att testet gjordes med en alldeles ny gasfjäder och i +22 grader så slår kåpan igen med en kraft på 834 kg emot lämmen 1 meter ifrån gångjärnet i kåpans framkant. Ungefär där man har armarna eller sin överkropp när man skall spänna fast sin skoter/4-hjuling.

Som de flesta vet så är det en radikal skillnad på gasfjäderns kraft i +22 emot när det blir ett antal minusgrader. Minusgrader kan i vissa fall betyda att gasfjädern förlorar den lilla kraft den har kvar om den nu skulle vara gammal och dålig.

När ÅF Testcenter sen belastade kåpan och simulerade ett viss snömängd, precis så att kåpan står kvar i öppet läge, slog kåpan igen med 1667 kg 1 meter ifrån gångjärnet. Samt 2 meter ifrån gångjärnet blir det då 834 kg. Inte roliga siffror att läsa, men någonting att ta i beaktande. Vi kan dö av massor av saker. Men att bli tagen av daga med hjälp av en släpvagnskåpa måste höra till de mer idiotiska. Detta kan vi ju nu undvika på ett enkelt sätt.

Vad säger Transportstyrelsen

I juni så uppmanade Tranportstyrelsen SBR Släpvagns branschens Riksförbund att man måste följa det regelverk som gäller.

Detta relaterar till gällande regelverk i Produktsäkerhetslagen som gäller när man monterar på en öppningsbar kåpa på en släpvagn.

Paragraf 7, 8 och 9 är viktiga och det blir tydligt att en kåpa inte är ofarlig. Paragraf 9 påvisar att anvisningar och varningar är av högsta vikt.

Speciellt när vi vet att lasten av skotar och 4-hjulingar ofta lockar upp barn på släpet, samt att det blir tydligt att många inte förstår vilken risk det är att inte säkra sin kåpa på ett fullgott sätt.

Då kan man inte bara ha den manuella spärren som sitter fäst på den del av konstruktionen som oftast är den del som går sönder. Vilket invaggar konsumenten i en falsk trygghet. Alltså är en tillverkare skyldig att gå ut med säkerhets- och varningsinformation enligt paragraf 13 och 14.

Vad tycker Snofed?

I november skickade Snofed ett yrkande/vädjan till SBR och alla i branschen oavsett om de tillverkar, säljer eller underhåller dessa kåpsläp.

Snofed har medlemmar som varje år rapporterar om tillbud med kåpor som faller ner och orsakar skador på både människor och egendom. Till och med dödsfall har blivit rapporterade. Orsakerna till dessa tillbud kan vara många men slarv och materialfel nämns som de två största. Snofed eftersöker en spärr som exempelvis SpringSecure där kåpan blir låst per automatik istället för den vanligare äldre varianten där man manuellt måste komma ihåg att vika upp en plåtbit för att låsa kåpan. Vi på SnowRider som vet att Snofed är en tung spelare i branschen är helt rätt ute i detta och att deras påverkan på sina medlemmar kommer att se till att vi nu uppmärksammat detta problem och åtgärdar per omgående. Naturligtvis kan du ju köpa din SpringSecure löst och sätta den på din befintliga vagn. Det är ju bara att surfa in på deras hemsida, se nedan.

www.springsecure.com

Kontakta närmaste Tiki-återförsäljare för aktuella priser och ytterligare detaljer.

Hur många av oss åker inte omkring med utslitna och dåliga gasdämpare. Det är en sak om gasdämparen inte gör sitt jobb, och en helt annan när den smäller av och delar dig på mitten. Byt gasdämparna när de blir dåliga, de är nämligen en förbrukningsvara.

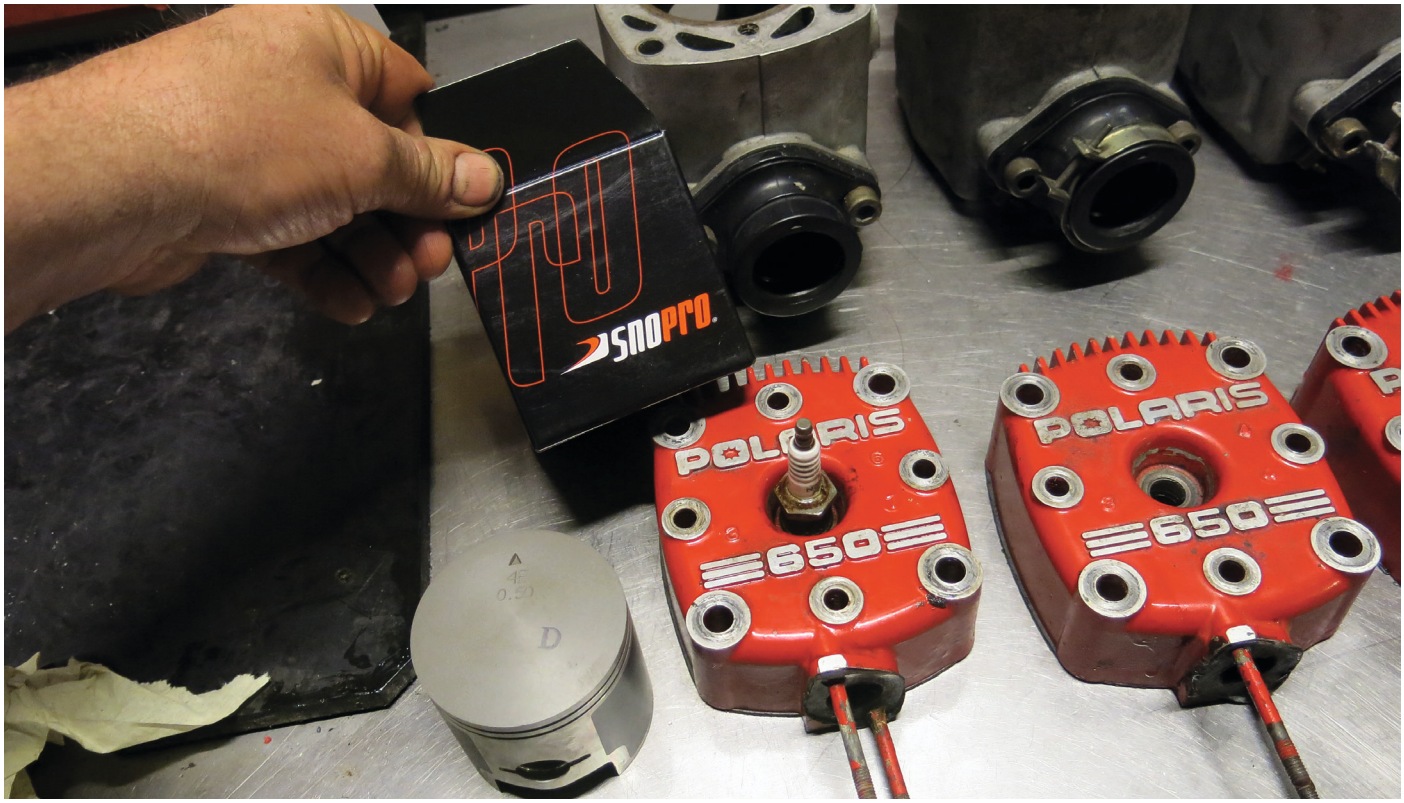
Du som köper en ny TIKI-snöskotervagn med kåpa får alltså en SpringSecure på köpet från och med nu. Naturligtvis ska du som redan har en vagn också se till att den blir säkrad på samma sätt i efterhand.

Tiki Tour&Race finns i fyra olika utföranden, de har alla även den speciellt anpassade baklemmen som underlättar lastningen av din skoter.

SpringSecure är spärren som automatiskt låser kåpan varenda gång du lyfter upp den i högsta läget. Du frigör sedan denna spärr när du ska fälla ner kåpan vilket samtidigt gör den redo för att återigen låsas automatiskt.

Såklart ska du ha en SpringSecure på din kåpvagn för att vara helt säker på att inte få en kåpa på dig denna vinter. Ett annat ännu säkrare alternativ är ju att åka utan kåpa. Ett perfekt sätt att frakta skotern på om du samtidigt vill att den ska åldras lite fortare.

Ekonomi vs värsting



En trimmad motor förses alltid av gammal hävd med värsta sortens innanmäte som exempelvis smidda kolvar. Fungerar det med ett billigare alternativ?

Av: Alf Milfhunter

För mer än 20 år sedan byggde jag en Big-Bore motor av min redan då ganska gamla Indy 650. Detta var lite av ett drömprojekt då jag alltid sedan denna grymma skoter kom ut 1988 haft den som favoritmaskin. Att den i trimmat utförande vore kungen över allt på snö såg jag då som självklart då den nästan var det redan som standard. I min hemkommun fanns det faktiskt en -88 som var ombyggd till "750" och den imponerade stort på mig. När jag fler år senare jobbade på ett företag med en maskinpark som kunde utföra denna ombyggnad var jag nästan tvungen att bygga en egen storkubikare av min skoter.

Cylindrarna fodrades om och vevhuset samt topparna modifierades och i första versionen var det ett så kallat 732cc kit som monterades.

Det fanns faktiskt färdiga delar att köpa i form av foder, kolvar och packningssats när detta begav sig. Givetvis hade jag redan trippelpipor på maskinen så den var inte allt för slö när jag började bygga om motorn men nu blev den ännu starkare.

I bromsbänken kunde jag se 137hk som toppnotering vilket är ganska imponerande för en så gammal grundkonstruktion men driftsäkerheten var kanske inte helt perfekt.

I min iver för att uppnå maximal effekt hade jag valt ett mycket högt kompressionsförhållande och dessutom den förgasarbestyckning som gav mest Power. Detta var kanske inte så smart då jag faktiskt hade tänkt använda min skoter.

Nya kolvar till min Indy 650, för minst tionde gången!

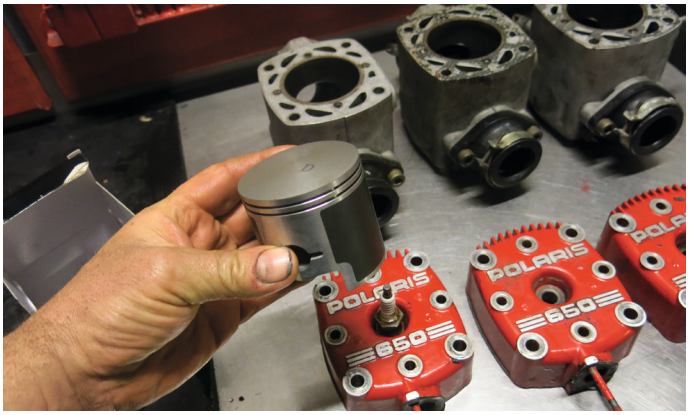
Efter ett stort antal kolvhaverier och ett fantastiskt vevaxelras ställde jag undan min Indy och den har stått i ett förråd ända tills nu.

De senaste åren fanns det faktiskt inga kolvar att köpa som direkt passade till min Big-Boremotor då de utgått ur sortimentet. Jag fick i stället använda mig av modifierade kolvar avsedda till den tvåcylindriga Indy 500, i överdimensionsutförande.

Jag har testat en hel del olika kolvtillverkare och kan faktiskt inte säga att någon är bättre, alla har nämligen en tendens att fastna i mina cylindrar när motorn skär.

Nu ska jag återigen byta kolvar i min motor och faktiskt prova en prisvärd variant avsedd för standardmotorer. Jag har nyss fått tre stycken kolvar avsedda för Indy 500 med 0,50 överdimension vilket ger ca 743cc i min motor. Dessa har produktnamnet "SnoPro" och de är kanske inte i första hand avsedda för en +9000rpm motor som min, men nu ska jag testa om det kan fungera. Då svindyra smidda kolvar inte på något sätt har imponerat så är det dags att testa en "vanlig" kolv alltså. Intrycket när man håller i och mäter kolvarna är att de har mycket hög kvalité och är ytterst lika i mått mellan varandra. Jag tror faktiskt att detta kommer att fungera bra och efter vinterns körning vet jag om så är fallet.

Givetvis ska jag även sänka kompressionsförhållandet och montera större huvudmunstycken. För denna gång satsar jag mer på driftsäkerhet än högsta möjliga effekt.



Hur håller egentligen en billigare eftermarknadskolv i en högpresterande motor? En motor där man kanske skulle föredra en svindyr kolv av högsta kvalitet och prisbild. Detta ska vi ta reda på. Vi har monterat dessa nu och kommer ta isär motorn efter ett visst antal timmar för en check. Stay tuned folks.

3 BUTIKER Leksand Mora Särna

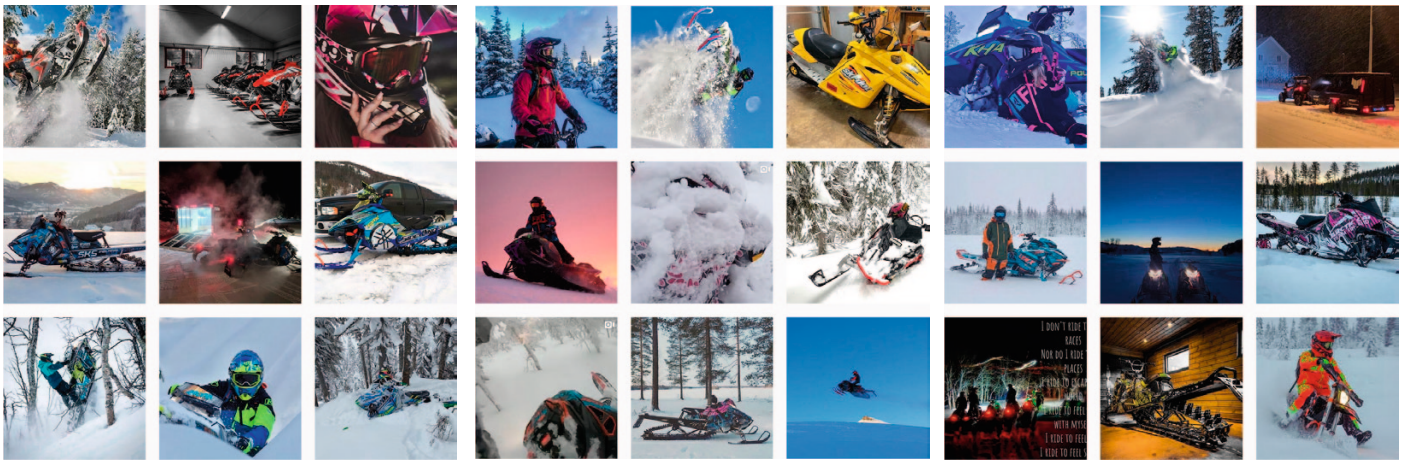
POLARIS DEALER OF THE YEAR 2019

CHALLENGE ACCEPTED
POLARIS
www.abris.se

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

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

YouTube
SNOWRIDER TV Magazine
Nytt program varje fredag



15855 följare

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

21362 följare

ColdGraphics
Billet
WWW.BILLETX.SE
Billet
BOLT ON, RIDE HARD

ORIGINALET

Marknadens mest robusta och kvalitativa styrhöjare
Justerbar för att passa alla typer av förare.
- 10-15cm för den medellånga föraren
- 15-23cm för den lite längre föraren
Finns även i kortare modeller från 3cm
Glöm alla kopior och kör med ORIGINALET

THERE CAN BE ONLY ONE

PRIS FRÅN

699kr

Senaste nytt angående
Terrängkörningslagen

Äntligen har lagförslaget gällande Terrängkörningslagen lämnats in.

Vi har gått och väntat som en fader på att ens barn ska förlösas och i sista sekund innan denna tidnings lämning på tryck så har vi skummat igenom lagförslaget gällande en ändring av den rådande Terrängkörningslagen. En lag som med dagens mått mätt inte riktigt matchar verkligheten som den ser ut idag. Vi får ha i åtanke att lagen skrevs i mitten av sjuttiotalet och är tämligen oändrad sen dess om man bortser från en del tillägg som tillkommit under åren.
Vi har skummat igenom lagförslaget och kan konstatera att det inte kommer bli några direkt förödande konsekvenser av detta förslag.
Det kommer däremot föga förvånande i dessa skattjagartider tillkomma särskild skoter- och "ledskatt".
Vi har som sagt bara ögnat igenom detta lagförslag, som än så länge bara är ett förslag.

Om det är några som har koll på allting gällande detta så är det Snö och Terräng Fordonsbranschen som är ett medlemsföretag för de som importerar och levererar fordon för terrängkörning på barmark och snö. Vi på SnowRider presenterar helt enkelt deras reflektion och reaktion efter deras genomgång av lagförslaget. Vi på SnowRider kommer att ägna en hel del tid att själv plöja igenom och reflektera angående lagförslaget i ett kommande nummer.

TEXT FRÅN SNÖ OCH TERRÄNGFORDONSBRANSCHEN

INGA STÖRRE ÖVERRASKNINGAR I UTREDNINGEN OM TERRÄNGKÖRNING

Den 20 december 2019 presenterade utredaren Anders Lillienau sitt utredningsförslag till en ny Terrängkörningslag. Utredningen har arbetat sedan i maj 2018.

Under utredningens gång har det varit intensiva diskussioner i terrängfordons- som snöskoterbranscherna om utredningen skulle föreslå massiva inskränkningar i t.ex. snöskoterkörningen eller om de skulle föreslå att det skulle komma att krävas markägarens medgivande.

Under hösten 2019 har det dock stått klart att utredaren inte skulle föreslå omfattande förändringar jämfört med dagens lagstiftning utan istället fokusera på att förstärka dagens lagstiftning inom några områden. Bland dessa kan nämnas straffskärpningar vid överträdelser, större befogenheter för naturvårdsvakter, införandet av en fordonsskatt på terränghjulingar och snöskotrar samt skapandet av snöskoterfonder för anläggande och underhåll av allmänna skoterleder.

I huvudsak berör förändringarna framförallt snöskoterkörningen medan lagstiftningen rörande terrängkörning med hjulfordon fortsätter på. motsvarande strikta nivå som tidigare.

Nedan finns ett antal citat från utredningen som sammanfattar delar av förslaget. Utredningen är på 562 sidor och vi kommer att återkomma senare med en utvecklad rapport om dess förslag och våra kommentarer kring detta.

Några utdrag ur utredningens förslag:

”Vid en avvägning mellan olika anspråk och behovet av att skydda djur, natur och det icke motorburna friluftslivet, finns det inte stöd för några större förändringar i de grundläggande reglerna om terrängkörning på snötäckt mark. För att kunna nå en hållbar terrängkörning behövs det andra förslag än långtgående förbud för körning på snötäckt mark.”

“Terrängkörningslagen bör dock även i fortsättningen tillgodose huvudsakligen allmänna intressen. Därför bör lagen inte uttryckligen ange att fastighetsägarens medgivande krävs för sådan motordriven färd i terräng på land som inte är förbjuden i lagen.”

“Ett lagreglerat krav på fastighetsägarens medgivande framstår därför inte som lämpligt med hänsyn till de konsekvenser det kan få för bl.a. ortsbors behov av att kunna köra med motordrivna fordon i terräng.”

“Det ska vara fortsatt otillåtet att köra med motordrivet fordon på barmark. Körning i vissa näringar, som t.ex. för jord- och skogsbruksändamål, ska alltjämt vara tillåten. På snötäckt jordbruksmark och snötäckt skogsmark med plan- eller ungskog ska terrängkörning fortsatt vara otillåten, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada.”

“För en ökad reglering och kanalisering av snöskoterkörning ska det åter bli möjligt för kommuner att söka statsbidrag till anläggande av allmän skoterled m.m.”

“Förslaget om statsbidrag ska finansieras genom att det införs en fordonsskatt för snöskotrar och terränghjulingar. Fordonsskatten föreslås uppgå till samma årliga belopp som gäller för motorcyklar, för närvarande 180 kronor.”

“Det ska införas ett statligt skoterkort och en avgift på 300 kronor per kalenderår för att få köra terrängskoter på allmän skoterled. Den som kör på allmän skoterled utan att ha betalat avgiften kan påföras en tilläggsavgift på 1 000 kronor.”

ALL INFORMATION GÄLLANDE DETTA INKLUSIVE HELA UTREDNINGEN KAN DU HITTA HOS SNÖ OCH TERRÄNG FORDONSBRANSCHEN PÅ ADRESSEN NEDAN. EN MYCKET BRA SIDA FÖR ALL SLAGS BRANSCH-INFORMATION. WWW.SNOOCHTERRANG.SE

Här kommer all information till er deltagare.

CBR 2020

Den 25 januari händer det!

CanonBallRun eller CBR har blivit en av höjdpunkterna under vintern för många, inklusive oss. Ett evenemang som från början lockade drygt 30 frusna själar har växt varje år för att till slut locka över 200 deltagare. Hittills, bör tilläggas. Vi ser det inte som att ökningen visar någon tillstymmelse att minska, snarare tvärtom. Men vi tar ingenting för givet utan försöker istället att genomföra detta evenemang så att vi lockar ännu mer folk i framtiden. En sak är i alla fall säker och det är att vi idag är ett av de större snöskoterevenemangen i Sverige!

CBR ingen tävling

Vi ska klargöra en sak först och främst. CBR är ingen tävling i den bemärkelsen att vi kör fort på leden. Man får som fortast köra 70 kilometer i timmen på leden och jag skulle bli förvånad om någon under dagen kommer upp i denna hastighet. Visst, kanske på någon av alla sjöar, myrar och tjärnar vi passerar. Medelhastigheten annars brukar ligga på 10-15 kilometer i timmen.

Apropå tävlande. Visst delar vi upp oss i lag och visst tävlar dessa lag mot varandra under dagen i form av frågesport, träffsäkerhet, styrka, uthållighet och klurighet. Alla i laget ska frakta sig och sina maskiner från Stenis/Vika (utanför Mora) till Älvdalens Hotell de cirka 7-8 milen. Alla förare och alla snöskotrar ska komma fram. Annars blir det poängavdrag.

Man får alltså poäng i lekarna samtidigt som man kan bli av med dom om nu någon skulle bryta under dagen. Detta har gjort att lagen kommer välförberedda och både har reservdelar, verktyg, bogserlinor och slädar med sig för att alla till varje pris ska fram hela vägen.

Fredag kväll

Vill du sova över på bygdegården? Gör det för fanken. Kostar 300 bagis och du mailar mikaela@snowrider.se angående detta.

Köra upp bil & släp till Älvdalen redan på fredagen? Javisst, många gör det. Hur tar jag mig till Vika bygdegård? Taxi, buss eller samåk med någon. Ni är flera som kommer att göra detta nämligen.

Lag

Har du ingen att åka med? Du är inte ensam för det ska du veta. Anmäl dig, så delar vi in dig i ett lag. Har du ett gäng du vill åka med. Låt mig få reda på detta genom ett mail till bjorn@snowrider.se så delar vi in dig bland rätt personer.

Alla lag får en armbindel med matchande färg på morgonen den 25 januari.

Min skoter

Din snöskoter ska vara från 1990 eller äldre. Råkar det vara en -93:a men som existerade 1990, så är det okej. Den ska vara försäkrad, ha ljuddämpare, fram- och baklyse, broms och se trevlig ut.

Avlastning lördag morgon

När du lastar av din skoter på Vika bygdegård så parkerar du den på anvisad plats direkt. INGEN körning i byn/leden över huvudtaget när ni anländer. Ni ska alltså parkera snöskotern direkt på parkeringen framför bygdegården. Detta för att en ovanligt arg utsocknes tant som bor i byn inte ska smälla av, krevera, blåsa en säkring, skrika på alla, ringa polisen, ringa brandkåren, ringa försvarsmakten och andra instanser som kan tänkas vara lämpliga. Vi vill ju vara rädd om henne och fortsätta njuta av hennes extremt trevliga sätt och tilltag mot allt och alla i denna by även i framtiden. Fika och korv finns för övrigt att inhandla av Ovansiljans snöskoterklubb vid bygdegården på morgonen.

Bil och släp kan parkeras bredvid redaktionen för er som vill det. Parkeringsvakter visar dig vägen.

Alla lag ska ha en lagledare. Har du redan anmält ett lag? Utse en lagledare. Har du inget lag? Då har vi stoppat in dig i ett och kommer att utse en lagledare åt er på morgonen. Några frågor? Maila mig på bjorn@snowrider.se.

Hjärtligt välkomna alla nya och gamla CBR:are.

06.00 -07.00 Ankomst/Avlastning
Vika bygdegård utanför Mora adress i GPS:en är, Rull Lars Väg 2 Mora.

07.00 - 08.00 Anmälan
Du går in på bygdegården och anmäler din ankomst. Du får nu en armbindel som ska sättas på höger arm. Inte på snöskotern. Detta för att ni och vi alltid ska kunna hitta varandra under dagen.

08.00 Förarmöte
Här drar vi igenom dagens aktiviteter. Här får lagledaren en karta och du får reda på allt som är värt att veta.

08.15 - 09.00 Aktiviteter
Nu börjar dagens uppgifter och du ska här på bygdegården lösa ett antal uppgifter.

09.00 Start
Gemensam start lagvis från bygdegården. Mot Lädesjön och checkpoint nr 1. Naturligtvis är leden skyltad. Kartan är också den mycket bra.

09.00-12.00 Checkpoint #1
Läde öppet för varje lag. Topspeed run, lekar, frågesport med Ovansiljans snöskoterklubb

11.00-14.00 Checkpoint #2
Norra Garberg öppet för varje lag. Styrkelyft, bollekar, frågesport, lunch fika med IFK Mora.

12.00 - 16.00 Checkpoint #3
Krångdalen Lekar, frågesport

13.00 - 17.00 Checkpoint #4
Evertsbergs-sjön Lekar frågesport med Älvdalens Snöskoterklubb.

14.00 - 18.00 Checkpoint #5
Målgång Älvdalens Hotell OBS ALLA I LAGET MÅSTE ÅKA HIT DIREKT FÖR ATT BOCKA AV SIG!!!

19.00 - 21.00 Middag grillbuffé.
Kom ihåg att boka mat om ni inte bor på Älvdalens hotell. Tel 0251 105 00.

20.00 - Prisutdelning

20.00 - 01.00 Partaj

All övrig information och lite till på snowrider.se

SnowRider HillCross 2020

Det är dags att damma av din racer, anmälan till SnowRider HillCross är nämligen öppen.

SnowRider HillCross har vuxit och är idag ett av de absolut största snöskoterevent i Europa. Vi var över 200 deltagare och långt över 3000 stycken i publiken under en lördagseftermiddag på Gesundaberget utanför Mora. Det börjar bli dags att anmäla sig igen för den 18 april 2020 så kör vi ytterligare en omgång av denna minst sagt populära tävling uppför berget.

All information gällande klasser och anmälan hittar du på www.snowrider.se

OBS Vi kommer att ha ett tak vad det gäller anmälan och stänger denna när vi tagit emot det maximala antalet förare. Anmäl dig därför idag för att vara helt säker på att få vara med.

Anmälan hittar du på www.snowrider.se

OBS!
Första start är flyttad till 09.00 för att vi ska hinna med alla heat under dagen.

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

composit-tracks.com

BRÖDERNA SUNDSTRÖM AB
Laisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

www.asarnaskoterservice.se

www.matsskogochfritid.se

Prenumerera!

Nästa nummer i BUTIK 25 februari

SNOWRIDER Magazine

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

SNOWRIDER Magazine

POSTTIDNING B
SnowRider, Sågbacksvägen 8, 792 91 Mora

ANMÄLAN STÄNGER
18:E JANUARI

VAD HÄNDER DEN 25 JANUARI?
ALLA REGLER OCH FULLSTÄNDIG
BESKRIVNING AV ARRANGEMANGET FINNS
PÅ WWW.SNOWRIDER.SE

CANONBALLRUN 2020

25 JANUARI

DET ÄR DAGS ATT PLANERA IN DEN 25 JANUARI
FÖR DET ÄR DÅ DET ÅTERIGEN ÄR DAGS FÖR CANONBALLRUN.
ANMÄLAN ÄR ÖPPEN OCH DET ÄR NU DU KAN FÖRSÄKRA
DIG OM EN PLATS I 2020 ÅRS CBR!
VILL DU KÖRA MED DINA KOMPISAR, FIXAR VI DET.
HAR DU INGEN ATT KÖRA MED, FIXAR VI DET.
VI FIXAR ALLT UNDER DEN HÄR DAGEN.
DU BEHÖVER BARA ANMÄLA DIG, SE TILL ATT HA EN VETTIG SNÖSKOTER,
OCH DYKA UPP DEN 25 JANUARI. BLIR VI FLER ÄN 2019?
DÅ VAR DET 150 SKOTRAR PÅ PLATS.
MORA-ÄLVDALEN

ÖVER 200 ST ANMÄLDA

ANMÄL DIG PÅ

SNOWRIDER.SE