



**Årets  
Hybrider**

Nummer 2 12/13 Pris: 64:- 7,30 EURO 74 NOK

# SNOW rider



**Håll dig skyddad!**

Snowrider, läskigt bra tidning, asså!

**DEN NYA  
"skoterturismen"**

**KJ's säsong**

**VILDE-SUNE**

*Lär dig av*  
**Chris Brown!**



INTERPRESS 0518-02  
7 388051 806400  
RETURVECKA V 50

**MCX  
Steg 1&2**



**EN DÅRES  
ENVISHET**

*Reser 1400 mil för 300 mil skoter*



**NORGES STARKASTE  
"GRILLSKOTER!"**



Fox  
V1 Rockstar Youth

**999 kr**

1 499 kr

**EN RIKTIGT BRA INSTEGSHJÄLM!**

Fox V1 är en mycket bra crossshjälm som med sitt låga pris inte gör någon besviken.

Fox V1 har samma form som V2:an, men enklare inredning. Dubbla ventilationskanaler och integrerad ventilation i kindkuddarna gör hjälmen svalare samt att den torkar fortare. Uttagbar och tvättbar Mesh komfort inredning.

Fox  
V3 Vortex

**1 999 kr**

3 999 kr

Olja + filter  
MAXIMA Snow  
4T 5w30

från **499 kr**



Airoh  
Aviator Venom

**3 999 kr**

5 299 kr

**PRISSÄNKTA 20%**



**GIGANTISKT SORTIMENT  
AV DRIVMATTOR!**

I år har vi sänkt alla priser på drivmattor med 20%!

Handskar Castle  
Switch

**199 kr**



499 kr



**RÄTT HANDSKAR!**

Rätt handskar för skoteråkning gör underverk för upplevelsen. Med material som Gore-Tex® och Thinsulate® håller du dina händer varma och torra.

Handskar Klim  
Klimat

**799 kr**



**24MX**

MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER

You ride it, we provide it. Europas största motorsportbutik.

[www.24mx.se](http://www.24mx.se)





Tändstift NGK

39 kr

Lätt att hitta rätt med Fit My Bike!

**-45%**Jacka  
Castle  
Platform**799 kr**

-1 499 kr

Scott Hustle SX  
HYD Arcade Sky**449 kr**

-899 kr

**-50%**Jacka Klim  
Impulse Parka**2 999 kr****KVALITETSJACKA!**

Klim Impulse Parkan är strömlinjeformad och mångsidig med ett flertal funktioner som håller dig torr och varm i alla lägen. Uppbyggd av vattentäta och vindtäta lager i Gore-Tex® som andas samt ett hållbart skal i Performance Shell. Avtagbar huva, 100 gram Thinsulate™ Isolering och innerfickor av triå, Impulse Parka kommer att hålla dig snygg, bekväm och torr i alla möjliga väder och omständigheter.

Finns i flera färger

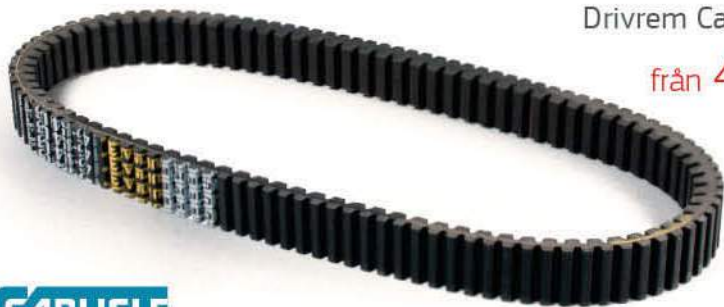
P. Original  
Stövlar**949 kr****NORDENS MEST POPULÄRA  
ALLVÄDERSSTÖVEL!**

Oavsett om du är ute på en tur med skotern eller sitter och fiskar så har du det som allra bäst med dessa stövlar från P.Original. En mycket varm allvädersstövle i POLYVER som är 100% vattentät. P.Original är mycket lätt och har en tjock värmeisolerande sula samt foder av acryl-polyesterpås. Dessa grymma stövlar klarar av temperaturer ner till -30°C!

Köp till byxor!

Välkommen till Europas största butik för  
**SNÖSKOTER!**  
Testa vår App eller besök oss på 24mx.se

Drivrem Carlisle Pro

från **499 kr****CARLISLE**



**Nummer: 2-12/13 Årgång: 16**

Foto omslag: Dave Best

Utgivning nr 3 2012/13: 4 december

Annonsstopp: 2 november

### **Chefredaktör & ansvarig utgivare:**

Björn Friström

bjorn@snowrider.se 070-2093961

### **Redaktör:**

Stefan Sund

stefan@snowrider.se 0250-22884

### **Ekonomi, nyhetsredaktör:**

Mikaela Friström

mikaela@snowrider.se 0250-20505

### **Annonschef, nyhetsredaktör:**

Marita Skommar

marita@snowrider.se 0250-20533

### **Annons, nyhetsredaktör:**

Carina Boström

carina@snowrider.se 0250-22887

### **Layout:**

Ann-Sofie Dahl

annsofie@snowrider.se 0250-22885

### **Prenumeration & Shop:**

www.snowrider.se

pren@snowrider.se

0250-22885

Telefontid vardagar 8-16

Pris: 6 nr (1 år) 329:- 12 nr (2år) 629:-

Adress:

Sägbacksvägen 8

792 91 Mora

Tel: 0250-228 85

Fax: 0250-228 83

Telefontid vardagar 8-16

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

Tryck: Sörmlands Grafiska

Distribution: Interpress

ISSN: 1403-0144

Tidskriften är TS-kontrollerad **TS**



# LEDAREN

## Ledaren

I skrivande stund väntar vi på snön samtidigt som vi hela tiden får ta del av olika branschrykten om nästnasta års maskiner, och detta innan denna säsong ens har börjat. Några saker vet vi redan medan vi önskar att andra vore sanna utan att för den skull hoppas allt för mycket. Ett rykte är mer seglivat än andra och sticker ut lite extra. Detta rykte låter otroligt, men ändå fullt rimligt då det skulle vara en bra lösning för båda enligt ryktet inblandade partner. Håll i er, ha i åtanke att det bara är ett rykte och att jag inte har en aning om det stämmer eller ej. Ryktet säger att säsongen 2014 så kommer Yamaha att leverera alla 4-taktsmotorer till Arctic Cat! Om detta är sant (vilket jag inte vet något om) så känns det som något bra. Ryktet säger också att Yamaha kommer att presentera minst en ny generation av snöskoter och en rad uppdaterade motorer för att återigen ge de andra fabrikanterna en match i uppvisandet av den teknik vi vet finns inom väggarna hos japsarna. Vi vet sedan länge att Yamaha är ett försiktigt företag, samtidigt som de också oväntat gav oss RX1:an för tio år sedan. Vad vi kan förvänta oss av dem är i princip omöjligt att sja om, även om vi vet att det blir en genomarbetad produkt som är trygg och bra. Vad Arctic Cat kommer att göra med sina Yamahamotorer (om det nu blir så, ett rykte, kom ihåg det) vette gudarna. Då det gäller Arctic Cat så kan man förvänta sig i princip vad som helst. Vi har ojjat oss över deras turboskoter som ska vara så stark. Glöm inte att de för tolv år sedan presenterade en 1000-kubiks tvåtaktstrippel på lika många hästar som dagens fyrtakts turbomotor. Arctic Cat är företaget som gör vad de faller dom in och det skulle inte förvåna mig det minsta om de presenterade en tre- eller fyrcylindrig turbomotor som slog knock out på det mesta skoter-världen sett förut. I den bästa av världar så skulle framtiden se ut så om jag fick önska, gissa och tro. Men vem vet, rykten är rykten och verkligheten brukar ofta vara betydligt mer sansad och tråkig. Den som lever får se. 2014 är för övrigt året då vi förväntar oss ett helt gäng uppdateringar på motorsidan från alla tillverkare eftersom utsläppskraven skärps och gör exempelvis 550-fläktisarna omöjliga att sälja. Vi förväntar oss rejåla uppdateringar på det mesta då och för oss journalister är det ju bara dryga halvåret tills vi också får köra dom. Oavsett så skriver alla tillverkare upp sina maskiner

som de mest fantastiska av alla och i USA är de riktigt hårda mot varandra i mer eller mindre snedvinklade jämförelsetester där den egna nyheten är lättast, starkast, snålást och snyggast. I Sverige håller alla en snällare linje och man sköter sitt eget istället för att ge sig på någon annan. Vi som läser alla pressreleaser har sett det mesta och förhoppningsvis också lärt oss sälla i alla nyheters viktighet.

En rolig detalj som jag reagerat över är när man uppdaterar en befintlig modell och skriver i den amerikanska pressreleasen att de gjort en del småändringar vilket i sin tur betyder lite mer hästkrafter, utan att vara mer specifik än så. Ett exempel är Polaris nu gamla racer-maskin och trojjanare IQ 600 R är uppdaterad in absurdum och har så gott som varje år (den kom 2005) fått lite extra hästkrafter. Rent logiskt så är det snart 200 kusar i den, om modellen får gå kvar några år till. Naturligtvis är det inte så, men som garvad snöskoterjournalist blir man lite full i skratt när vi nystar i alla siffror vad det gäller mått, vikt, effekt och allt annat som är viktigt för en snöskoter, och inser att fabrikanterna naturligtvis matar dig som köpare med de allra bästa siffrorna för att vinna just dig till sitt lag. Det hela kan vara ganska osammanhängande när du ser att en snöskoter registrerats med helt andra effektsiffror än vad som står i reklambroschyren och att den väger något helt annat än vad som uppges, om vikten ens anges. Kanske den i sammanhanget var för tung och därmed glömdes dessa siffror bort? Vi kör BLS eller Bästa Led Skoter varje år och kommer oftast fram till att den starkaste eller lättaste maskinen sällan vinner detta test. Med andra ord, det är sällan eller aldrig man kan se i en faktaspecifikation om en maskin är snabb eller ej. Ett hett tips för dig som är torsk på siffror och tabeller är att ta en extra titt på vår "Snöskoterguiden" där vi sammanställt vareda vettig siffra på alla 101 maskiner som går att köpa just idag. Du hittar Skoterguiden på din närmaste mack.

Nå nu sätter vi oss och väntar på snön va!

Chefredaktör Friström



# 600 **INDY**<sup>®</sup>

LEGENDEN ÄR TILLBAKA.

*Skotern som var först med individuell framvagnsupphängning. Skotern som förändrade sättet att köra och som dominerade på tävlingsbanorna.*



**NYTT PRIS:  
89 900:-**

Film och info om INDY får du här:



[www.polarisindustries.com](http://www.polarisindustries.com)



PRO RIDE CHASSI • INDY KOPPLAD BÖGGI • PRO-STEER SKIDOR • ELSTART • 600 CLEANFIRE<sup>®</sup> MOTOR

**Besök din lokala återförsäljare på skoterns dag för aktuella erbjudanden!**



# POLARIS<sup>®</sup>



# INNEHÅLL NUMMER 2 2012/13

- 4. LEDARE
- 10. HYBRIDER 2013
- 26. NYTT & NOTERAT
- 28. M1100 TURBO MCX
- 32. LÄSARBILDER
- 33. ROCK & RACEDAY VILHELMINA
- 34. TEST AV PANNLAMPOR
- 36. AFFES DOCKA
- 38. 450 HÄSTARS ROTAX
- 40. FÖRRA SÄSONGEN MED KJ
- 46. DEN NYA SKOTERTURISMEN
- 53. JUNIORSIDAN
- 54. VILDE-SUNE
- 61. PIMPELTÄVLING
- 62. EN DÅRES ENVISHET
- 70. CHRIS BROWN RIDING CLINICS
- 74. SPRINTERN BLIR RACEBUSS
- 78. ÅRETS SKYDD
- 82. PREN&SHOP



10.



38.

Här presenteras årets  
alla hybridmaskiner!

## HYBRIDER 2013



62.



70.



40.



74.

YAMALUBE®

YAMAHA  
2 YEARS  
WARRANTY

Handelsbanken Finans

# Hardcore performance!



**NYHET!**

## FX Nytro T-TX

Den vassa crossovermodellen nu med världens bästa stötdämpare. Öhlins TTX i framvagnen och komplett uppsättning Öhlins i boggien.

**Smartcheckpris: 139.900:-**  
**inkl komplett Öhlins kit fram & bak.**

Ord: 144.900:-



**"Världens bästa fjädring"**



## FX Nytro X-Ride 153

1049 cc 4-takt, suverän crossover med Fox Air stötdämpare. 3889 mm lång Camoplast Maverick-matta med 57 mm kamhöjd.

**Smartcheckpris: 129.900:-**  
Ord: 134.900:-



**NYHET!**

## FX Nytro M-Ride 162

Häftigaste mountainmaskinen. 1049 cc 4-takt, 4110 mm Camoplast Accent-matta med 57 mm kamhöjd. Fox Air runt om.

**Smartcheckpris: 133.900:-**  
Ord: 138.900:-



## Phazer M-TX

Bland de roligaste du kan köra på snö och dessutom den starkaste 4-taktsmotorn i klassen. 499 cc och 80 hk. Suveränt lättkörd.

**Smartcheckpris: 93.900:-**  
Ord: 98.900:-

Smartcheckpriset gäller t.o.m. 15 november 2012

[www.yamaha-motor.se](http://www.yamaha-motor.se)

 **YAMAHA**

# *ARCTIC CAT ÖKAR MEST!*

2013 ÅRS SKOTRAR FRÅN ARCTIC CAT REPRESENTERAR MER ÄN ETT HALVT SEKEL AV PRODUKTUTVECKLING, TESTANDE, RACING OCH OAVBRUTEN KÖRNING. MASKINERNA ÄR LÄTTA, SNYGGA, HÅLLBARA, PRECISA OCH SNABBA.

GÖR SOM VÄRLDSMÄSTAREN TUCKER HIBBERT – KÖR ARCTIC CAT!

## **HANDLA I TID - FÅ TRE ÅRS MASKINGARANTI!**

Köp en ny Arctic Cat snöskoter av 2013 års modell senast den 31 december 2012 och få hela tre års maskingaranti! Gäller ej F 120. Vår garanti gäller motor-, driv-, styr- och fjädringssystem. Varje mekaniskt problem som kan hänföras till tillverknings- eller monteringsfel i motor-, driv-, styr- eller fjädringssystem täcks vid normal körning av garantin. Vid köp efter ovanstående datum, gäller som vanligt två års maskingaranti.





**ÖKAR  
MEST**  
ARCTIC CAT

MASKINGARANTI  
**3**  
ARCTIC CAT

ARCTIC CAT  
**#1**  
VÄRLDSMÄSTAR  
MÄRKET

  
**ARCTIC CAT**  
SHARE OUR PASSION.™

# Hybridskotrar



## Årets mångsidigaste snöskotrar.

Av: Stefan Sund



**F**rån början var en hybrid en sportmaskin som man förlängt och satt på en matta med lite högre kamhöjd. Nu för tiden kan en hybrid lika gärna vara en lössnömaskin som man kortat några tum, men behållit den enorma kamhöjden. Det finns alltså minst två helt olika sorters hybrider att välja mellan för dig som konsument.

Det har numer blivit så förvirrande att man under testkörningarna ibland måste stanna för att kolla vad skotern heter för att vara säker på vad man kör för maskintyp. Gränserna mellan de olika klasserna var alltså betydligt lättare att skilja på förr. Därmed inte sagt att det var bättre förr!

Vet du förresten vilken den första hybriden skulle kunna anses vara? 1974-års Ski-Doo Everest! Med dåtidens mått en riktigt longtrack med sina 315 centimeter i längd och 42 i bredd, hela

fyra centimeter bredare än standardmattorna hos Ski-Doo som låg på 315x38 centimeter, när majoriteten (om inte alla andra) även hade betydligt kortare 290 centimeters mattor. Alla tillverkare har idag lite olika infallsvinkel till hybriderna, där vissa prioriterar dom förlängda sportmaskinerna och andra dom kapade lössnömaskinerna. Vissa hoppar även över det där kapandet och andra smyger med bredbandare. Man gör som sagt allt för att ha en tilltalande hybrid att erbjuda och då är alla sätt tillåtna bara resultatet blir bra, trots att det blir förvirrande även för oss.

### Arctic Cat

Hos Arctic Cat är det den lössnöbetonade hybriden som gäller även om det också finns en lång sportis att tillgå. Nu när man är inne på andra året med detta chassit kan man förvänta sig en viss

viktökning, då detta snarare brukar vara en regel än ett undantag. Visst har dom gått upp lite men inte alls anmärkningsvärt utan snarare att man har kalibrerat vägen och monterat en backväxel. Detta är förhoppningsvis positivt då detta kan tolkas som att fjolårets skotrar var både hållbara och pålitliga.

Därmed är det inte sagt att man inte har utvecklat och förfinat produkten ytterligare, för visst fanns det saker som kunde bli bättre och det har man åtgärdat från Arctic Cat:s sida. På XF-skottrarna har man bland annat bytt material på rullarna i sekundären, vilka ska palla mer än den dubbla kraften jämfört med tidigare. Man har också stängt igen det där hålet framför styrposten med ett plastgaller vilket ser betydligt bättre ut. I fjol hann man inte leverera någon elstart till 800:orna bland annat på grund av tsunamin som slog hårt mot en underleverantör. I år finns el-starten på plats, vilken dessutom går att mecka dit på tolvorna om man så önskar. Numer

har ProCross-chassit inte heller någon bula längs bak på tunneln utan är platt precis som M-skottrarna. XF och M delar dessutom den lägre 21/49 drevningen avsedd för lössnöökning.

### XF 800 Sno Pro

Som brukligt tar man på Cat endast in det bästa. Detta betyder att vi nästan alltid får dom i minst Sno Pro-kostym, vilket är likställt med ypperliga stötdämparkomponenter. Det är denna skoter som kan ses som en förlängd sportskoter när man betraktar vad Arctic Cat har att erbjuda. Trots att Cobra-mattan är 358 centimeter lång har den "endast" 38 millimeters kammar, vilket faktiskt är mindre än vad man får på dom crossinspirerade F-modellerna!

Detta faktum gör trots allt inte att XF 800 SP är hopplös i pudret, utan istället att den är en riktigt bra kompromiss som passar dom allra flesta. Med samma bredd mellan skidorna som på F-modellen och den extra längden på boggin blir



men ute i lössnön blev det märkbart. Nu är detta åtgärdat och man har genom en ny infästning i spindeln tillgång till en 15,5 procent snävare vändradie precis som på lössnöskotrarna. Detta gör det betydligt lättare att manövrera skotern mellan träden i branterna och en sådan simpel sak som att vända på en parke-ring blir också det enklare.

Man har även jobbat med att tätta sidopanelen på variatorsidan på alla modeller vilket förlänger remmens liv. Detta blir extra påtagligt på en maskin som tillbringar den mesta av tiden vid sidan av leden. På just XF har man också satt dit ett tätare mesh-tyg för att inte snön ska tränga in till variatorn och orsaka att remmen slirar. Hos HC har man dessutom gått ett steg till genom att sätta en plastdistans i sekundären, vilken har till uppgift att bibehålla greppet om remmen vid full utväxling. Denna distans passar även på 2012-års modeller och kanske kan vara klokt att sätta dit om man haft problem med remslitage.

I fjol fanns det nog en del förvånade ansikten när HC kom till landet och inte såg ut som på dom tidiga produktbilderna. Till i år är vi däremot helt säkra på att det sitter en M-dyna på HC och att den har ProClimb-tunnel. Om det är en 800 du vill ha i High Country så finns den med tre olika utseenden. Standard är den lik den vita och svarta fjolårsmaskinen. Det nya är dom två Limited-modellerna som antingen är helt svarta eller vita, båda med lackad tunnel. Här ingår det dessutom en mellanstor tunnelväska för det nödvändigaste och en gogglesväska framför styret, samt handskydd med mera.

Med fem tusen upp till en limited känns det hugget som stucket vilken man väljer att lägga sina surt förvärvade på. Har man behov av dessa mycket vettiga tillbehör tar man en limited helt enkelt. Vill man utrusta en High Country efter eget huvud gör man det. Oavsett hur man gör får man en mycket bra snöskoter som älskar lössnö, detta utan att offra allt för mycket av ledegenskaperna.

**XF 1100 Turbo HC Limited**  
Skotervärldens längsta namn bara måste dessa limited-modeller från Cat ha, eller vad sägs om Arctic Cat ProClimb XF 1100 Turbo Sno Pro High Country Limited! Puuh, har man inte dyslexi så får man det nog när någon frågar vilken skoter man har köpt.

Här får man förutom det som ingick hos 800 ltd-modellen även värme i dynan och en kraftigare lyftbåge fram. Precis som på M-maskinerna får man



## Arctic Cat XF 800 SP High Country LTD

### XF 800 HC / Ltd

#### Motor

Typ: Vätskekyld 794 cm<sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt  
Bränslesystem: BEFI 46 mm  
Effektclass: 150  
Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvtikt kg: 210 / 225  
Fjädring fram/bak: FOX Float 2 / Zero Pro, Float 2  
Typ av matta mm: 381x3581x57  
Skidor: Mountain 6"  
Spårvidd mm: 1067-1092

#### Att äga

Cirkapris: 142 900:- / 147 900:-  
Generalagent: KGK Motor AB

*Även om High Country verkligen vill köras på sidan av leden tar man sig fram även där någon har satt röda kryss.*



**“Som brukligt tar man på Cat endast in det bästa.”**

denna maskin en riktigt snabb ledracer. Fler bidragande komponenter till denna ledanpassning är det fasta styret med höjningblock och den längre och lägre F-dynan. Är det ännu extremare lössnöegenskaper man söker finns alla möjligheter att anpassa även denna modell efter detta med styrhöjare och annan matta. Men då dessa skotrar redan finns i sortimentet känns det lite som att gå över ån efter vatten.

Den här skotern är istället ur många avseenden en perfekt skoter för våra svenska leder spetsat med lagom avancerade lössnöegenskaper. Att den dessutom är bland det snyggaste på snö gör ju inte saken sämre.

### XF 800 HC / Limited

I fjol kan man säga att denna tuffing snubblade på mållinjen i vårt hybridtest. Den var bra på allt och borde ha placerat sig högre om det inte varit för styrningen, eller bristen på styrning. Efter leden var detta inget större problem,

också här den nya vertikala styrstången, utvecklad för 4-taktarna, som hjälper föraren att komma längre fram på skotern.

Men egentligen är det som vanligt motorn som är den riktiga juvelen, inte allt lull-lull. Just denna skoter var nog den som genererade flest sjukt breda leenden under provkörningarna i USA. Då man hittar denna motor i många modeller beror nog den höga nöjesfaktorn hos just HC Turbo mycket på den lagom långa mattan. Med sina 358 centimetrar i längd och 57 millimetrar i kamhöjd har man ett ruskigt grepp om underlaget, det är med nöd och näppe man lyckas hålla sig kvar vid styret, på riktigt!

Ger man sig ut på en pudertur känner man av den högre vikten hos motorn, men tack vare den kortare mattan jämfört med M-modellerna blir den faktiskt ganska smidig. Men precis som med M-modellerna måste man lära sig tygla alla 177 hästarna och inte låta dom bestämma allt för mycket.

Då alla XF-modellerna har FOX Float 2 dämpare så gott som överallt, valser man enkelt runt skotern med pumpen i högsta hugg likt en cykelreparatör om man vill ändra något. Summeringen av årets halvlånga från Arctic Cat måste bli att det är svårt att välja, samt att man kan sakna en billigare instegsmaskin i sortimentet.

## Yamaha

Även Yamaha har lagt om sin strategi lite för att tillfredsställa skoterfolket. Det populära hybridsegmentet har vuxit och förbättrats så mycket de senaste åren att det nu känns så gott som fulländat. Till denna säsong finns två stora saker som är värda att belysa lite extra, dels har vi en helt ny modell för oss i Vector LTX och dessutom den förädlade T-TX. Eller man kanske även ska kalla T-TX för en ny modell då den definitivt inte känns som fjolårets X-TX när man kör den.

Det absolut bästa med att vara svensk i dessa dagar måste nog vara att alla tillverkarna anpassar skotrarna efter våra behov på ett utmärkt sätt och Yamaha Scandinavia är inget undantag. Det är faktisk en väldigt stor skillnad på vad vi kör borta i staterna och sedan här hemma några veckor senare in på våren.

## Yamaha RS Vector LTX

Första gången vi körde en Vector var 2005 och då som nu var det en lite snällare variant av värstingen RX1/Apex. Nu för tiden är den trecylindriga fyrtaktaren uppborrad och försedd med insprutning precis som hos Nytro. Faktum är att det enda som skiljer dessa två motorerna



## Arctic Cat XF 1100 Turbo SP High Country LTD

### XF 1100 Turbo HC Ltd

<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyld 1056 cm <sup>3</sup> 2-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	EFI 46 mm
Effektclass:	170
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrvtikt kg:	249

Fjädring fram/bak:	FOX Float 2 / Zero Pro, Float 2
Typ av matta mm:	381x3581x57
Skidor:	Mountain 6"
Spårvidd mm:	1067-1092
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	159 900:-
Generalagent:	KGK Motor AB



*Heter modellen High Country har den hela 57 millimeter höga kammar till sin hjälp i lössnön.*



*Den nya fasta vertikala styrningen hos 1100-modellerna med lössnöambitioner fungerar riktigt bra, även om man saknar möjligheten att snabbt ändra höjd.*



*Hos oss kommer 800 HC ha dessa färger medan Limited-modellerna antingen är helt svarta eller vita.*



*Till skillnad från High Country-modellerna är körställningen lite lägre och sportigare på XF 800 SP, den delar dessutom dyna med F-modellerna.*



*Som en äkta hybrid trivs XF 800 SP alldeles utmärkt på leden.*



### XF 800 Sno Pro

<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyld 794 cm <sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	BEFI 46 mm
Effektclass:	150
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrvtikt kg:	210
Fjädring fram/bak:	FOX Float 2 / Zero Pro, Float 2
Typ av matta mm:	381x3581x38
Skidor:	Trail 6"
Spårvidd mm:	1067-1092
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	138 900:-
Generalagent:	KGK Motor AB

## Yamaha FX Nytro T-TX



### FXNytro T-TX

#### Motor

Typ: Våtskekyld 1049 cm<sup>3</sup> 3-cylindrig 4-takt  
Bränslesystem: 3 x EFI 41mm  
Effektclass: 120  
Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvtkt kg: --  
Fjädring fram/bak: Öhlins TTX 30 / S46  
Typ av matta mm: 381x3658x45  
Skidor: 8JH Dual runner ski  
Spårvidd mm: 1050

#### Att äga

Cirka pris: 144 900:-  
Generalagent: Yamaha Motor Scandinavia

från varandra är att Vectorn har snällare kammar och en annan mappning.

Nu var det några år sedan vi senast såg till Vectorn i Yamahas utbud och jag måste lite skamsat erkänna att jag inte noterade när den försvann. Men då jag i fjol provkörde modellen, trots att den då inte skulle importeras till Sverige, ställde jag mig frågan varför den inte kom till oss? Med rätt pris skulle den helt klart hitta sina köpare. Kraftigt uppdaterad med bland annat servostyrning, EPS och en 3:e generationens framvagn med ny geometri och spindlar som harmonierar med servot. Man har även gått igenom den 136-tum långa Mono Shock II CK-boggin och satt ditt hjul med utbytbara lager och även nållager på sina ställen. Den enda dämparen i boggin är en HPG 46 med clickerfunktion på 30 lägen som också är relativt lättåtkomlig.

Mattan har samma mått som dåtidens Rage, som den längre Vectorn hette, det vill säga 381x3454x32. Detta tyder på

att denna hybrid i första hand är avsedd för leden.

Trots att den har 8HV-skidorna med 21-millimeters djup köl upplevde vi den nästan lite för lätt i styrningen, Vector skulle nog må bra av och klara ännu aggressivare skidor utan problem. Det lätta alternativet är dock att man jobbar lite med skidtrycket istället. Men hela tanken med Vector LTX är nog att den ska vara lättkörd, följsam och avslappnad och det är den. Trots den lägre och lite mjuka dynan som bidrar till sitt-ner körställningen är den riktigt snabb med sitt breda register hos motorn. Summan blir en bra prissatt förlängd sportmaskin som man orkar köra hela dagen och dessutom har den allt man normalt kan förvänta sig av en betydligt dyrare skoter!

### Yamaha APEX X-TX

Trots likheterna med RS Vector rent visuellt blir skillnaden enorm när man sätter sig på den högre och fastare dynan

och vrider om startnyckeln. Utan att ha kört en meter står det klart varför man får betala över 30 tusen kronor mer för en Apex.

Det går inte att komma ifrån att det är ganska kul att köra fort på fina kurviga leder under total kontroll och med massor av effekt. Trots att dom värsta 2-taktarna och Apex fyrcylindriga fyrtaktare med 5 ventilsteknik alla ger ifrån sig 160+ hästar, känns Yamahas hästar helt annorlunda och bara måste upplevas.

Dom senaste årens förändringar i framvagnen tillsammans med EPS gör att en Apex idag känns färdig, vilket kanske är orsaken till att den är så gott som oförändrad även till i år. Att man i Sverige har valt att skipa den kortare SE-varianten känns inte som någon direkt förlust så länge XTX:en finns kvar i sortimentet. Den extra längden hos den vinklade Dual Shock CK 144-boggin ger maskinen fördelar både på och vid sidan av leden. Det enda negativa med den

“Öhlinarna på köpet!”



Hela Yamaha T-TX handlar om stötdämpare och inte vilka som helst, Öhlins TTX 30 fram och singelrörs 46:or bak. En redan bra ledmaskin har i och med detta blivit något alldeles extra.



längre mattan skulle kanske vara att den ganska relevanta toppfarten påverkas.

Styrningen hos Apex jämfört med den hos Vector känns bättre avstämd och tack vare dom 18 centimeter breda 8FN-skidorna håller man sig ovanför snön även när det är ospårat, bara man gasar. Att Yamaha fortfarande byter till en 44-matta istället för den 32:a som sitter från fabriken gör skotern betydligt mer mångsidig och det tackar vi för. Inte för att den blir någon lappskoter, men användningsområdet blir lite bredare och man behöver inte känna sig handikappad på grund av mattan.

Precis som på alla fyrtaktare krävs en lite längre inkörningsperiod om man är nybörjare i ämnet och helst på en så brutal pjäs som Apex med sin tyngd och kraft. Även om man med tiden har arbetat bort mycket av motorbromsen och vikten är det fortfarande en ganska stor skillnad jämfört med en 2-taktare.

Den aldrig sinande källan till kraft tve-

kar aldrig att leverera när man behöver den och lär man sig tygla den har man många härliga mil bakom styret framför sig. Apex är, precis som vi blivit bortskämda med, ruskigt välbyggd med bra utrustningsnivå och blixtrande fartresurser.

## Yamaha FXNytro X-Ride 153

För att inte alla Yamaha-hybriderna ska betraktas som förlängda ledmaskiner har man skapat X-Ride, som ju egentligen är en mountain. Men detta är inte Yamaha ensamma om då det finns många maskiner bland hybriderna som lika gärna skulle kunna kvala in bland bergsmaskinerna. Vilket segment man stoppar in en skoter i är inte mycket mer än en fingervisning om vart skotern passar bäst. Vad man sedan använder den till får man bestämma själv när man utforskat skoterns gränser, och sina egna.

Med endast några små förändringar kommer X-Ride åter till startlinjen för ytterligare en säsong med det lyckade konceptet. Att räkna in Nytro i 600-kubiks klassen eller 120 hästars klassen, vilket man gör i många tester, är lite oräddvinst då den effektmässigt har visat på så höga siffror som 140 hästar! Även prismässigt ligger den lite över konkurrenterna, även om det i vissa fall inte är mycket. Kontentan av detta blir att man får en himla massa skoter för pengarna.

Med dessa förutsättningar trivs en X-Ride klart bäst ute i djupsnön där Maverick-mattan med sin 57 millimeters kammar kommer till sin rätt. Även Pro-Mountain Air-boggin är utvecklad med lössnöegenskaper satta i det första rummet. Men mycket tack vare sina luftdämpare från FOX och dom 11 graders uppvecklade skenorna fungerar det förvånansvärt bra även på en gropig led. Då dom flesta säkert kommer ha dämparna ganska mjukt satta, för att det fungerar bäst i lössnön, kommer den dock förr eller senare att oundvikligen börja kasta med bakänden på ett guppigt ledparti. Vill man ha det bästa av två världar krävs det här en insats med pumpen. Gör man bara detta fungerar den bättre än man kanske tror.

Nytro har alltid varit en av skotermarknadens trevligaste maskiner rent ergonomiskt, nästan oavsett hur man är skapt hittar man en skön körställning. Tack vare den justerbara styrhøjaren gör man det även när man står upp på X-Ride. Man har också satt dit styret från sportmaskinerna, här utrustat med en ny högre burkrem än tidigare.

Årets maskin känner man lättast igen på dom nya dekalerna, där vi hos oss

## Yamaha APEX X-TX

### APEX X-TX

#### Motor

Typ: Vätskekyld 998 cm<sup>3</sup> 4-cylindrig 4-takt  
Bränslesystem: 4 x EFI 39mm  
Effektclass: 150  
Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvikt kg: --  
Fjädring fram/bak: HPG 40 / HPG 40, PB-clicker  
Typ av matta mm: 381x364x44  
Skidor: 8FN, 180mm Wide ski  
Spårvidd mm: 1086

#### Att äga

Cirkapris: 152 900:-  
Generalagent: Yamaha Motor Scandinavia



### RS Vector LTX

#### Motor

Typ: Vätskekyld 1049 cm<sup>3</sup> 3-cylindrig 4-takt  
Bränslesystem: 3 x EFI 41mm  
Effektclass: 120  
Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvikt kg: --  
Fjädring fram/bak: HPG 40 / HPG 46  
Typ av matta mm: 381x345x32  
Skidor: 8HV  
Spårvidd mm: 1050

#### Att äga

Cirkapris: 119 900:-  
Generalagent: Yamaha Motor Scandinavia

## Yamaha RS Vector LTX



*Vector har en matta med 32 millimeters kammar vilket fungerar mycket bra på leden.*



*Man känner sig direkt som hemma på Vector då mycket är gemensamt med storebror Apex.*



*RS Vector finns i två stilrena färger hämtade från RS Venture.*



även för en tunneldekal, men man har även lackat hela framvagnen svart. Som kronan på verket har man monterat en ny lättare och låg ruta. Likt årets övriga Nytro-modeller har dom en ny ECU som håller koll på oljetrycket åt dig och dessutom nya dubbla reglage till hand- och tumvärmen.

X-Ride är helt enkelt Yamahan för dig som vill ha en hybridanpassad lössnöskoter med både bra prestanda och en inarbetad kvalitet.

## Yamaha FXNytro T-TX

Det är nog ingen slump att Öhlins dämpare glänser i guld då det är precis så dom upplevs.

När jag första gången körde en skoter med deras TTX-dämpare stod det helt klart varför dom också kostar som guld. Att en snöskoter kunde svälja ojämnheter på detta sätt trodde jag tidigare var omöjligt, det spelade ingen roll hur illa jag råkade landa så formligen sög däm-



Fram sitter det fortfarande FOX Float-dämpare på X-Ride, det nya är att allt lackats svart i framvagnen.



Den justerbara styrhøjaren gör det lite enklare ute i pudret, notera även den nya högre burkremmen.

parna in misstaget som om det aldrig hade inträffat.

Det var alltså med stora förväntningar vi närmade oss Yamahas senaste skapelse, Nytro T-TX. Maskinen har allt det som övriga Nytrosar har vad det gäller uppdateringar och förutom fjädningen är också skidorna nya. Dessa 8JH Dual-keel skidorna har som namnet antyder dubbla kölar och dubbla styrstäl, vilket ger en knivskarp känsla på leden. Vi trivdes med skidorna och skulle man tycka att dom blir för tungstyrda eller vill ha dom ännu aggressivare byter man enkelt styrstålen. Då även grundmodellen X-TX (säljs i USA) fått den mångsidiga Back Country 44-mattan från fabrik, har man anpassat kylarna i tunneln efter detta genom att sidomontera dom. Men hela skapelsen handlar om stötdämpare så låt oss återgå till det ämnet.

Stötdämparna presenterades av ingen mindre än Thomas Pettersson, Service Manager på Öhlins Racing AB, en man

## Yamaha FXNytro X-Ride 153



FXNytro X-Ride 153	
<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyl 1049 cm <sup>3</sup> 3-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Effektclass:	120
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Fjädring fram/bak:	Fox FLOAT 2 / XV
Typ av matta mm:	381x3886x57
Skidor:	MT-9
Spårvidd mm:	1009
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	134 900,-
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

med lika många års erfarenhet av racing och stötdämpare som jag är gammal. Öronen vässades i salen för här fanns det mycket att lära. Under presentationen berättade han lite om samarbetet med Yamaha och om framtiden med elektriskt styrda ventiler i dämparna, där det finns möjligheter att via satellit eller telefon ställa om dämparna efter förare och terräng, möjligheterna verkade kort sagt oändliga. Men nutiden är inte så dålig den heller!

Ett av dom viktigaste tipsen vi fick var att man alltid ska börja med att justera returen, med max två click åt gången. Grunden är förstås att man ställt dämparna efter sin vikt, här är T-TX standardjusterad efter en förare som väger cirka 80 kilo. Som det går att läsa i SnowRider nr 3 säsongen 11/12 är fördelen hos Öhlins TTX att dom inte mattas på grund av kavitation samt placeringen av dom två separata ventilpaketen i dämparhuset. Ute i fält upplevs T-TX precis lika bra

som hos dom crossmaskiner vi tidigare kört, och alla ojämnheter äts upp utan minsta protest. Det går att köra läskigt fort utan att det blir läskigt helt enkelt. TTX-dämparna i framvagnen jobbar här tillsammans med Öhlins S46PR1C1(W) i boggin för att skapa en harmoni av sällan skådat slag på en produktionsmaskin.

Nu väntade vi med spänning på det förmodade avskräckande priset för denna skapelse. Döm av våran förvåning när den endast gått upp 10-tusen jämfört med fjolårets Nytro X-TX! Med lite god vilja och lågstadiematematik kunde man på försäsongen alltså få Öhlinarna på köpet! Vi säger grattis till alla er som handlade i god tid.

### Polaris

Även här märks en tydlig skillnad mellan skotrarna, även om dom Rush-baserade modellerna av Switchback överraskar i lössnön. Till skillnad från de märken vi

gått igenom så här långt har man på Polaris även en billigare instegsmaskin att erbjuda.

Utbudet har även ökat på lite och kollar man på försäsongen kan man hitta sju olika modeller, även om det ibland handlar mest om klistermärken som skiljer dom åt. Men icke att förglömma så kan faktiskt utseendet vara väldigt avgörande även vid ett skoterköp, men dom människorna läser ju inte detta.

### Polaris 550 Shift 136

Denna rena och enkla snöskoter kom ut på marknaden bara för något år sedan, trots att konceptet är betydligt äldre än så. Som kort modell dök den upp redan som 2008 års modell. Från början kunde man även få Shift med den vätskekylta 600:an, en modell som säkerligen kommer återuppstå i form av en förlängd Indy. Från början prutade man dock lite väl mycket på till exempel mattan vilket man snabbt rättade till med den 34-mil-

limetersmattan som idag återfinns på Shift 136.

Ni minns säkert den helsvarta skapelse som Shift var från början då den helt saknade stora beteckningar och dekaler. Nu för tiden är den vit och har faktiskt också en liten dekal. Behovet av att själv kitta sin maskin är med andra ord inte lika stort som tidigare.

Även om det ska vara en budgetskoter hittar man här saker som el-start och ett lastrack på tunneln. Man har alltså börjat plocka på lite utrustning trots att det går emot grundtanken med hela konceptet. Om man bjuder på dessa saker är det naturligtvis helt okej, och då man faktiskt har sänkt priset duktigt till i år kan man säga att man gör just det. Som instegsmaskin eller andraskoter gör sig Shift 136 riktigt bra, men för en riktig utmaning i lössnön räcker inte den fläktkylda 544-kubikaren långt. På lite mer preparerat underlag gör den däremot sitt jobb och IQ-chassit levererar fin komfort.

## Polaris 600 Switchback PRO-R

Man luras lite av känslan när man kör en Switchback med Rush-bakdel. Den känslan är att man sitter på en kort maskin vilket gör att man till en början tvekar inför en brant eller riktigt djup snö, det behöver man inte göra! Med 136 tum i längd och lagom höga kammar på 44 millimeter som sitter där i år, tar man sig fram riktigt bra med en Switchback. Åker man dessutom övervägande mest led är 600 Cleanfire-motorn ett utmärkt val då den är en av skotervärldens trevligaste och starkaste 600:or.

Det blir en bra harmoni med just 600:an och man har betydligt större kontroll över maskinen jämfört med en ibland brutal 800. Är det någon gång man önskade sig en 800 så är det ute i pudersnön och vid klättringar. De korta fotstegen är nog en starkt bidragande orsak till maskinens fina egenskaper i snön, detta tillsammans med den progressiva Pro-Ride-boggin. Men det är på leden denna förlängda boggin fungerar som bäst och gärna en opreppad sådan. Uppförandet är betydligt lugnare och mer förutsägbart hos Switchback än hos den korta Rush.

På många av Switchback-maskinerna vi körde i USA hade dom stoppat på en ny skida kallad Pro-Steer, vilken vi tyckte var en bra ledskida, men att den Grip-per-skida vi får i Sverige passar bättre på denna mångsidiga skoter. Nyheter som kommer även till oss är dom nya reglagen på gassidan och styret med



### 600 Switchback PRO-R

<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyld 599 cm <sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Effektklass:	120
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrvikt kg:	220
Fjädring fram/bak:	Walker Evans PB
Typ av matta mm:	381x3454x44
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	129 900,-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB



## Polaris 550 Shift 136

### 550 Shift 136

<b>Motor</b>		
Typ:	Fläktkyld 544 cm <sup>3</sup>	
2-cylindrig 2-takt		
Bränslesystem:	2xVM34	
Effektklass:	60	
Start:	Elektrisk	
<b>Chassi</b>		
Uppgedd torrvikt kg:	219	
	Fjädring fram/bak:	Ryde FX MPV
	Typ av matta mm:	381x3454x34
	Skidor:	Gripper
	Spårvidd mm:	1080
	<b>Att äga</b>	
	Cirkapris:	84 900,-
	Generalagent:	Polaris Scandinavia AB



*Det nya styret har nu integrerade styrhooks med värme ända ut. Nackdelen är att man inte kan justera hooksen som man vill och fördelen är att dom inte lossnar.*

integrerade hooks, som dessutom har värme ända ut. Det nya gasreglaget innefattar ingen nödstopp då den numer sitter för sig själv och kan justeras som man vill ha den. Nu slipper man alltså råka stänga av maskinen när man absolut inte vill, för det är ju alltid då man råkar komma åt knappen. Dynan på Switchback är av Adventure-modell vilket innebär en ganska bred sittyta som smalnar av fram mot tanken. Denna upplevs av många som mycket bekväm och för den som sitter ner och kör är det en bra dyna. För den mer aktiva föraren passar den hårdare och smalare dynan hos Rush lite bättre, men det är en smaksak.

Switchback är som vi vant oss vid sedan urminnes tider en Polaris som kan och vill mycket, inget har ändrats på den punkten när det gäller Switchback 600 Pro-R.

## Polaris 800 Switchback PRO-R / LE

Av någon outgrundlig anledning väger denna 800 Switchback in på samma

kilon som den smidiga 600:n! Det enda som skiljer denna från Pro-R 600 är 196 kubik fördelade på både borrh och slag. Precis som den lilla Liberty-motorn är denna 800 av SDI-typ, vilket betyder semidirekt bränsleinsprutning. Motorn upplevs på gränsen till brutal och är ingen barnlek att tygla, men när man kan det tar man sig också betydligt längre upp och bort med en 800.

All denna kraft kostar dock betydligt mer bensin än vad 600:n begär, vilket kan vara en nackdel om man ska köra lite längre turer.

På alla Polaris hybrider, Shift undantagen, hittar vi Walker Evans Needle PB-stötdämpare med smidig kompressionsjustering i framvagnen. På dom Rush-baserade modellerna sitter dessa nåldämpare även längst bak i boggin. Boggin är numer väldigt lätt att ställa in även om det händer väldigt mycket när man är där och vrider, som vanligt gäller det att komma ihåg grundinställningarna och justera lagom mycket åt gången. Precis som på rMotion med Quick Adjust inbjuder denna Pro-Ride boggin till

att justeras och det uppmuntrar vi att man också gör!

När det gäller att leverera ett konsekvent och tryggt beteende på leden ligger Polaris med sin IFS-framvagn i kombination med Pro-Ride helt klart uppe i toppen. Att detta sedan fungerar i lössnön utan några förändringar är imponerande, stabil som få för att sedan bli smidig! Switchback är helt enkelt en bra hybrid som står redo för dagens åkning nästan oavsett vad den består av.

Vill man inte ha en skoter som ser ut som dom andras ska man satsa på LE-versionen. Detta förutsätter förstås att inte polarna också gjort det! Du känner igen en LE på dess röda färgsättning, en justerbar styrhöjare från ROX, 12v-uttag på styret samt lastracket bakom dynan. Att köpa en LE kostar också 3000 riksdaler mer att inhandla, vilket känns som ett rimligt påslag.

Switchback var en bra friåknings-skoter redan när den kom förra året och med årets Backcountry-matta med sina 6 millimeter högre paddlar blir det bara bättre. Det känns nästan som Po-



## Polaris 800 Switchback PRO-R LE



### 800 Switchback PRO-R / LE / Adv.

#### Motor

Typ: Vätekyld 795 cm<sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt  
Bränslesystem: Cleanfire Injektion  
Effektclass: 150  
Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvtkt kg: 220 / --  
Fjädring fram/bak: Walker Evans PB  
Typ av matta mm: 381x3454x44/38  
Skidor: Gripper  
Spårvidd mm: 1080

#### Att äga

Cirka pris: 139 900:- / 142 900:-  
Generalagent: Polaris Scandinavia AB



Det nya gashandtaget hittar vi på alla Switchback-modellerna och fördelen är att dödaren numer sitter solo.



Väskorna som är standard på Adventure innehåller ytterligare en väska som man enkelt bär med sig.



På både LE modellen och Adventure hittar man ett 12V-uttag, LE är även utrustad med justerbar styrhøjare.



En liten ving på Adventures sidokåpa styr effektivt bort fartvinden från benen.



## Polaris 800 Switchback Adventure

Denna Adventure 800 ger en avslappnad körställning perfekt för långa turer. En mediumhög RMK-ruta sitter standard.



Tack vare Lock&Ride kan du på Pro-R LE fästa alla möjliga väskor på last-racket.



På alla Switchback Pro-R sitter det en Adventure-dyna som är betydligt bredare och plattare än dynan hos Rush.

laris själva förvånades över dess lössnöegenskaper med 38-kammar och valde att ta ytterligare ett steg mot lössnöanpassning i år. Om detta sker på bekostnad av toppfart låter vi vara osagt, vi kan iallafall säga att det inte är på bekostnad av ledegenskaperna.

### Polaris 800 Switchback Adventure

Glad i hågen körde vi massor på denna skoter redan för snart två år sedan, för att sedan få reda på att den nog inte kommer till Sverige. Så kan det gå när det finns runt 50 modeller på Snow Shoot som aldrig tas in till oss. Man kan alltså säga att vi var lite tveksamma när den skulle köras även i år, men efter att Polaris övertygat oss både en och två gånger körde vi iväg även på årets Switchback Adventure.

För samma pris som en LE får du här

en fullt touringutrustad äventyrsskoter som även kan vara sportig på och vid sidan av leden. Då det rent tekniskt, om man ser till hårdvaran som dämpare och motor, inte skiljer sig något mot Pro-R finns alla förutsättningar för en snabb färd. Den extra utrustningen består av två packväskor med smart innerväska som sitter fäst med systemet Lock&Ride vilket innebär att man både kan montera dit och bort dom snabbt. Har man hjälm med värmevisir hittar man här en RCA-anslutning plus ett 12V-uttag för till exempel GPS eller telefonladdning. Är man det minsta intresserad av vad som händer bakom skotern tar man en titt i dom huvmonterade backspeglarna. Om man gör detta för länge kan man även få användning av den kraftigare frontbågen i aluminium som sitter på skotern.

Det finns dock skillnader mellan Pro-R och Adventure och det hittar vi i utvä-

lingen och mattan. Adventure modellen har en Ripsaw matta med 38 millimeters kammar likt fjolårets Switchback och en högre utväxling med 22-36 drevning, att jämföra med Switchback Pro-R som nu har 44-matta och 19-39 i drevning. Detta gör Adventure till en duktig ledsmiskare med bra komfort och ändå inte helt oäven i djupsnön. Med andra ord är Adventure skapt som en singeltourer med närmaste konkurrent i Arctic Cat Cross Tour som hamnar i touringsegmentet. Fördelen med dessa skapelser är att man får många skotrar i en. Här plockar man enkelt av utrustningen om man vill ha en lite busigare maskin.

### Polaris 800 Switchback Assault 144 / Retro

En av dom senaste årens favoriter hittar vi i Assault 144. Avstämmd för 50/50 fördelat på ledåkning och lössnö enligt

Polaris är detta en äkta hybrid. Det upplevs dock som att den lutar sig några procent mer mot lössnö, helst med förra årets uppgradering till 51-millimeters kammar. Denna Serie 4 matta sitter sedan runt en väl avstämd okopplad boggi med uppvecklade skenor toppat med Walker Evans dämpare. Här kan man ställa både kompressionen och förspänningen för att anpassa skotern efter förare och terräng. Det är inte sämre ställt i IFS-framvagnen med Walker Evans PB nåldämpare. Detta ger en stabil framände på leden precis som på Switchback Pro-R, det man måste vänja sig lite vid är det högre Pro Taper-styret som passar mycket bättre vid pudersvängar och skråkörning än på leden.

Den största skillnaden mot en RMK, förutom boggin, är kanske tunneln. På Switchback är den betydligt mer ledanpassad med förstärkningar och har

färr hål för snön. I och med dom nya och stabila Powder Trac fotstegen på RMK känns det inte omöjligt att även Switchback Assaulten får ta del av dessa i framtiden. Här återfinns även den lite mjukare freestyle-dynan som ska göra det bekvämare vid sittande körställning. Vid lite hårdare genomslag kan den dock upplevas som lite väl mjuk om man råkar ha rumpan placerad där när det smäller.

Nyheterna för i år sträcker sig till gasreglaget med separat dödare samt svart-orange färgsättning. Om man redan efter förra säsongen bestämt sig för en Switchback Assault kunde man även få en Retro-modell i klassiska Polarisfärger om man beställde innan april var slut.

Den tuffa Assault är verkligen en lättkörd hybridskoter som uppfyller dom flesta önskingarna som en kräsen skoterchaufför kan ha.

## Ski-Doo

Kanadickerna har som vanligt ett riktigt starkt startfält när det gäller halvånga maskiner. Till att börja med märker vi att man fasat ut den lilla fläktkylda 2-taktaren i Renegade Sport, vilket gör att instegsmodellen nu har den lite dyrare men snåla ACE-motorn. En annan stor sak är att man nu har tre olika varianter av chassin att välja på i och med den nydesignade REV-XS plattformen som vi hittar på Backcountry X. Förutom detta så har det största jobbet skett i boggin där alla maskinerna utom ACE-modellen nu fått ta del av MXZ:ans rMotion som nu även finns i 137 tums längd.

Årets nyheter gör faktiskt att Ski-Doo lyckats bredda sina hybrider i båda riktningarna.

## Ski-Doo Renegade Sport 600 ACE

Är man ny till det här med skoter och inte har några identitetsproblem eller ålderskriser känns en Renegade med ACE-motor som ett bra val! Med denna skotern blir ingen avskräckt, varken den som kör, blir skjutsad eller omkörd. Skotern är nästan märkligt tyst och tack vare den insprutade 4-taktaren även väldigt snål med bensindropparna. Med riktigt snygga och klassiska Ski-Doo-färger färdas man även med stil. Det finns många saker som underlättar i ett ägande av Renegade som bland annat el-start, back, drag och dyna med förvaring.

Detta är den enda modellen av Renegade som inte får ta del av rMotion till i år utan får klara sig med en SC-5M



**Polaris 800 Switchback Assault 144 Retro**



**Polaris 800 Switchback Assault 144**

### 800 Switchback Assault 144 / Retro

<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyld 795 cm <sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Effektklass:	150
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrsvikt kg:	209
Fjädring fram/bak:	Walker Evans PB
Typ av matta mm:	381x3658x51
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	142 900:-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

boggi. Denna är dock inte helt oförändrad då man hoppat upp ett knapphål vad det gäller center-dämparen.

Framvagnen har även den bifatts upp, här med HPG Plus dämpare. Men tro inte att maskinen blivit hård och obekvämlig för den sakens skull, här prioriteras fortfarande komforten. Fram på skotern kan vi även notera att man utrustat maskinen med dom lössnöanpassade DS-skidorna precis som hos dess storebröder.

När man kör en ACE för första gången infinner sig nästan känslan av att det sitter en el-motor under huven. Detta beror främst på att effekten levereras väldigt direkt och linjärt, men också på den låga ljudnivån. Någon lek- och bus-skoter kan vi inte påstå att detta är då dom 57 hästar är i minsta laget för den uppgiften. Men en utmärkt andraskoter som

klarar alla familjens transportbehov både med och utan kälke.

## Ski-Doo Renegade Adrenaline 600 E-TEC

En nästan identisk skoter hittar vi i Adrenaline, i alla fall till utseendet. Men har skotern framför dig svartlackerad tunnel finns det två stora skillnader, nämligen motorn och boggin. Som vi nämnt tidigare har nu rMotion växt till 137 tum och hamnat i Renegade. Den kanske största fördelen med rMotion är dess komfort i kombination med förmågan att inte böttna. Vill man sedan ändra någon av dess egenskaper är det busenkelt, trots att det inte finns någon Quick Adjust som på MXZ 800.

Den andra saken var motorn, som här är en klassisk 2-taktare eller snarare kanske man ska säga en speciell 2-taktare.



Assault, här i Retro, delar tunnel och fotsteg med RMK 144, förstärkta för att klara ett liv på leden. Vi tror dock att dom nya Powder Trac-fotstegen skulle fungera lika bra och dessutom rensa snön bättre.



IFS-framvagnen på Assault har mer gemensamt med Rush än RMK och har utrustats med dämpare där efter, Walker Evans Needle PB med kompressionsjustering.



Boggin på Assault har uppåtvinklade skenor för att bli smidigare på leden och i Sverige får vi även en Serie 4-matta med 51-kammar.

Är man obekant med Rotax E-tec kan vi kort säga att den är direktinsprutad och väldigt bränsle-effektiv. Den både drar lite och spottar ur sig bra med effekt. En Renegade Adrenaline är en lagom medelväg som säkert tilltalar många även om det väger över åt ledhålet. Med lite bredare mellan skidorna och 32-matta har den inte riktigt kapaciteten att göra några värre klättringar. Därmed inte sagt att man ska hålla sig på leden. Precis som 600 ACE har också Adrenaline fått DS-skidorna.

Tittar man på det praktiska finns det både el-start och RER backväxel. Den sportigare men sköna REV-X dynan som sitter ny för i år ger 5 liters förvaring, plus att man får med en 2-up dyna på köpet. I sann Renegade-anda sitter här också en dragkrok.

Hela paketet ger en komplett känsla



rMotion har nu vuxit lite på längden och funnit sin plats även hos Renegade-modellerna.



Att Renegade BC vill vara lite mer äventyrlig ser man bland annat på dom öppnare fotholkarna som underlättar vid till exempel skråkörning.



Att framföra en 1200 på leden är ett rent nöje både motor- och chassimässigt.



Till oss kommer Backcountry X i helt svarta färger.

**"Resultatet känns väldigt lyckat"**

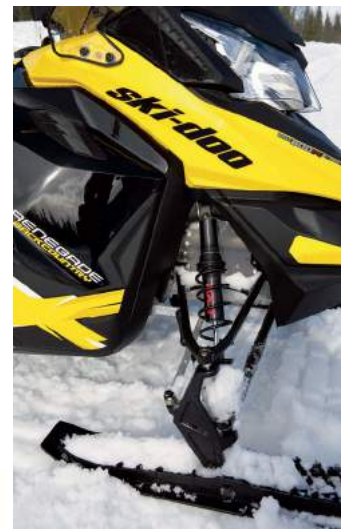


## Ski-Doo Renegade X 1200 4-TEC

### Renegade X 1200 4-TEC

**Motor**  
 Typ: Vätskekyld 1170,7 cm<sup>3</sup> 3-cylindrig 4-takt  
 Bränslesystem: EFI  
 Effektklass: 120  
 Start: Elektrisk  
**Chassi**  
 Uppgedd torrvtikt kg: 237

Fjädring fram/bak: HPG+ R / HPG+, KYB Pro 36  
 Typ av matta mm: 406x3487x44  
 Skidor: Pilot DS  
 Spårvidd mm: 1077  
**Att äga**  
 Cirkapris: 139 900:-  
 Generalagent: BRP Scandinavia



Att dessa Ski-Doo-modeller har bra dämpare råder det inget tvivel om men grundinställningen var åt det mjukare hållet.

och det är inte svårt att hitta nyttan med denna skoter.

### Ski-Doo Renegade X 1200 4-TEC

Med en Rotax 1200 till sitt förfogande förvandlas Renegade till en riktig ledaraket. Den nya rMotion 137-boggin hjälper bara till att förstärka det intrycket ytterligare till i år. Fyrtaktaren är en aldrig sinande kraftkälla och dom registrerade 125 hästarna verkar vara i underkant. En källa till glädje är dock vad den är och 44-mattan ser till att glädjen håller i sig.

Variatorerna har uppdaterats med den nya eDrive 2 primären. Det som förändrats i variatorn är att den blivit lättare trots att den har dubbelt upp av nästan allt och att den har en 14 millimeter större diameter jämfört med vanliga eDrive. Anpassningen av variatorn till 1200-mo-

tor ska även ha gett en snabbare respons, vilket är svårt att känna utan en direkt jämförelse med tidigare modeller. Men det ska också ge en bättre hållbarhet med en första service först efter 1000 mil! Rengöring undantaget får vi nästan förutsätta.

Denna lite längre muskelmaskin levereras fortfarande till oss med Pilot DS-skidorna vilka gör sitt jobb bra, både i det lösa och på en hård led. Baserad på XR-plattformen upplevs skotern både bredare och stabilare än en XP-maskin. Detta plus dom extra kilona jämfört med 2-taktarna gör att den passar absolut bäst på leden. Samtidigt gör både matta och motors kraft att man tar sig fram även i ospårad terräng bättre än man kanske tror.

X-paketet innebär att man bland annat får handsydd och dämpare med utö-

kade justeringsmöjligheter. Längst bak i rMotion-boggin hittar vi en lättjusterad KYB Pro 36 med möjligheten att ändra kompressionen, medan centerdämparen är den enklare HPG Plus. Även fram hittar vi en dämpare med skruvmöjligheter, då i form av returjustering utan verktyg.

Renegade X med 1200-motorn är en skoter som borde kunna tilltala många, helst när fjädringkomponenterna verkar trola bort det mesta av "övertikten" som 4-taktaren medför.

### Ski-Doo Renegade Backcountry X 600/800 E-TEC

Nu har vi kommit till den skotern eller skotrarna som är tänkta att klara ett riktigt äventyr i ospårad terräng. Backcountry X finns med två motorer där båda är direktinsprutade 2-taktare, på

antingen 600 eller 800 kubik. Att ta sig långt ut i vildmarken kräver både muskler och smidighet samt en ordentlig matta. Det är också här som den större motorn gör sig allra bäst och visar sin fördel gentemot 600:an.

Som ni kan se har denna modell det nya utseendet med mjukare linjer som REV-XS innebär. Med detta bygge känns det som Ski-Doo har hoppat upp ett pinnhål vad det gäller kvalitet och man ligger nu där uppe i toppen med till exempel Yamaha, som ju har ett erkänt gott rykte på denna punkt. Här har man jobbat med allt ifrån olika textur på plasten till att dölja gliporna mellan panelerna och hur dom öppnas och stängs. Hela resultatet känns väldigt lyckat.

Men det ska inte bara se bra ut, det ska ha en funktion också! Formgivning- en ger ett bättre vindsydd än tidigare,

Allt du .. behöver veta för att välja

# SNÖSKOTER

101 HETA MODELLER

## Skoterguiden

Skoterguiden 2013 Pris: 59,-

2013



Din .. kompletta  
**SNÖSKOTERGUIDE**

JUST NU



skt-doo LYNX ARCTIC CAT YAMAHA POLARIS

# I DIN BUTIK

Den kan även beställas på [otlas.jetshop.se](http://otlas.jetshop.se) eller telefon 0250-22885.

**Succén från förra året är tillbaka igen!**

Från v. 40 finns tidningen Skoterguiden ute i butiker och på mackor.

Här kan du läsa om alla 2013 års skoterm modeller.

Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar.

På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.

**NYHET!**

Nu med QR taggar för att se produktfilmer med maskinerna. Bara att scanna in och kolla.





**RACING SHOX**



Chris Burant Polaris Pro RMK boggiekit

**9 995:-** /sats

Float Evol R ski shox

**9 995:-** /sats



Float 2 Ski shox

**6 995:-** /sats



Zero Pro + Zero C boggie kit  
till Polaris IQ-06-12 (ej R, RR), Switchback  
06-11 800, Switchback Assault 144" 12-13

**7 495:-** /sats



Float Evol X ski shox  
Till Ski-doo RS, Lynx RS,  
Arctic Sno Pro, Polaris IQ R RR.

**14 995:-** /sats



Zero X + Zero C2  
Till Ski-doo RS, Polaris IQ R RR

**12 500:-** /sats

Gilla oss på

facebook



**www.motorhuset.com**

Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

speciellt för knäna. Dessutom ger den rundare formen bättre plats för föraren vid till exempel burkning. Apropå burkning har även den remmen en ny fastare konstruktion. Ytterligare en anpassning till lössnön är dom öppna fotholkarna som gör det lättare att komma dit man vill med kroppen vid exempelvis skrårörning.

Men det är inte bara på utsidan förändringarna skett, man har även en helt ny dragning av elen vilken underlättar vid service. På tal om service så sitter huven med fyra skruvar plus en kontakt och efter 2-3 minuters skruvande har man nu hela motorutrymmet blottat framför sig. Nu för tiden kanske detta anses som bra och lättåtkomligt, annat var det på 1900-talet då huven kunde trilla av utan något skruvande alls eller att det ens för den delen var meningen.

I REV-XS hittar vi även det nya och täta variatorskyddet från Freeride 2012, vilket ska förbättra kylningen av remmen och förhindra snö från att ta sig in. Det nya lyset är inte bara snyggt, det fungerar också och ska ge en både bredare och högre ljusbild, vilket minskar behovet av att använda helljuset lika ofta. För att undvika att stänklappen far in i mattan och försämra kylningen har man ett "gångjärn" på mitten som ser till att det inte ska hända. Tack vare några finurliga lösningar har man även sett till att kylsystemet reparar sig självt och hålls luffritt, speciellt bra om det slarvats med luftningen vid leverans eller service.

På både boggi- och dämparsidan är Backcountry identisk med X 1200. Men trots detta känns Backcountry betydligt mjukare än 1200:an, vilket säkert mestadels beror på inställningarna men kanske också på fjädrarnas hårdhet och shimsningen av dämparna. Hela paketet ger därför en känsla av att skotern är ämnad för långa bekväma äventyr med varierande körning. I och med intåget av den korta Freeride 137 förra året känns det som att Backcountry har fått ta ett steg tillbaks och blivit lite snällare. Detta behöver inte vara dåligt, det gäller bara att välja rätt skoter som passar ens egen åkning.

## Lynx

Lynx har enligt traditionen alltid varit starka i detta segment, mycket beroende på bredden hos deras hybrider. Till i år är man dock lite sargade i och med att man strukit Xtrim-loggan på BoonDock och knoppat av den till lössnösegmentet. I och med detta finns det inte längre någon 800 kvar bland Xtrim-modellerna. Nu är detta bara ett problem på papp-

## Ski-Doo Renegade Backcountry X 800 E-TEC



### Renegade Sport 600 ACE

<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyld 600 cm <sup>3</sup> 2-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	EFI
Effektclass:	60
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrvtikt kg:	213
Fjädring fram/bak:	HPG Plus / HPG
Typ av matta mm:	406x3487x31,8
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	1077
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	99 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia



Ski-Doo Renegade Adrenaline 600 E-TEC och Sport 600 ACE delar utseende med varandra även om motorerna är väldigt olika.

### Renegade Adrenaline 600 E-TEC

<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyld 594,4 cm <sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI
Effektclass:	120
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrvtikt kg:	208
Fjädring fram/bak:	HPG Plus / HPG
Typ av matta mm:	406x3487x31,8
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	1077
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	120 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia



REV-XR plattformen innebär en lite bredare och lägre skapelse vilket fungerar bra på leden.



Här känner vi igen oss och hittar allt vi behöver av reglage och instrument. Burkrem är dock endast standard på Backcountry-modellen.

## Ski-Doo Renegade Backcountry X 600 E-TEC



### Renegade Backcountry X 600/800 E-TEC

<b>Motor</b>	
Typ:	Vätskekyld 594,4 / 799,5 cm <sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI
Effektclass:	120 / 150
Start:	Elektrisk
<b>Chassi</b>	
Uppgedd torrvtikt kg:	217 / 221
Fjädring fram/bak:	HPG+ R / HPG+, KYB Pro 36
Typ av matta mm:	406x3487x44
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	975-1019
<b>Att äga</b>	
Cirkapris:	131 900:- / 149 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

## Lynx Xtrim Commander 600 E-TEC / Limited



### Xtrim Commander 600 E-TEC / Limited

#### Motor

Typ: Vätskekyld 594,4 cm<sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt  
 Bränslesystem: Elektronisk DI 46  
 Effektklass: 120  
 Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvtikt kg: 287 / 304  
 Fjädring fram/bak: HPG 36  
 Typ av matta mm: 500x3923x44  
 Skidor: Blade  
 Spårvidd mm: 975-1017

#### Att äga

Cirkapris: 128 900,- / 142 900,-  
 Generalagent: BRP Scandinavia



Den största nyheten på Commandern är att kammhöjden vuxit till 44 millimeter.



På SC-modellen med 600 E-tec under huven får man en biffigare bakre dämpare i boggin och KYB 36 R i framvagnen, precis som på värstingen Boon-Docker 3900 faktiskt.



Den främre vagnen på Commander sitter nu mera monterad i det lägre hålet i boggiskenan.



Den stora Commandern har både en rejäl ruta och rejäl styrhjäjare. I grundutförande levereras den med en kort enkeldyna men i Limitedutförande ingår däremot dubbeldyna och mycket mer.

## Lynx Xtrim SC 600 E-TEC



### Xtrim SC 600 E-TEC

#### Motor

Typ: Vätskekyld 594,4 cm<sup>3</sup> 2-cylindrig 2-takt  
 Bränslesystem: Elektronisk DI 46  
 Effektklass: 120  
 Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvtikt kg: 240  
 Fjädring fram/bak: KYB 36 R / KYB 36, KYB 46  
 Typ av matta mm: 406x3705x39  
 Skidor: CTRL II, dubbelstål  
 Spårvidd mm: 1038-1080

#### Att äga

Cirkapris: 124 900,-  
 Generalagent: BRP Scandinavia

ret då BoonDockern i allra högsta grad fortfarande finns kvar, vilket fack man stoppar den i är ju egentligen ganska ointressant.

Trots detta har man ändå fem olika maskiner att välja mellan vilket inte är illa. Kvar är också den fula ankungen bland hybrider, nämligen Commander som många kanske tycker hör hemma bland bredbandarna. Det hela blir kanske lite självklarare om man tar en titt på hela Lynx sortiment och inser att det är ganska så fullt bland både arbetsmaskiner och touringar. Commandern blir också den skotern som man tar sig längst med i den ospårade terrängen då den övriga lineupen övervägande består av förlängda sportmaskiner.

### Lynx Xtrim 550 / 600 ACE

När det gäller motorteknik är Lynx två billigaste hybrider väldigt olika, där den ena matas via något så omodernt som en förgasare och dessutom tvåtakter, medan den andra har EFI och fyrtakter. Resultatet blir en ynka hästkraft mer i effekt till fördel för den modernare motorn. Nu är det inte för effektens skull man byggt ACE-motorn utan för miljöns, både vad det gäller ljud och utsläpp. Den stora och direkta fördelen blir således att den är snål med den så dyrbara bensinen. Rent nöjesmässigt knaprar dock den gamle in försprånget tack vare en något lägre vikt och lite rappare gassvar. Man har däremot kompensert detta lite genom att dreva Xtrim 600 ACE lite lägre. Ställer man skotrarna bredvid varandra i ett dragrace är säkert inte skillnaden enorm, men rent teoretiskt borde 550 alltså ha en högre toppfart.

Trots att dessa skotrar är väldigt lika varandra, och förra årets modeller, är nog kundgrupperna inte så lika varandra. Hade vi varit 16 år och tränat efter en hybrid är vi ganska så säkra på att det inte hade varit ACE-modellen som varit i fokus. Hade vi däremot varit lika gamla som, ja, som vi är och varit på jakt efter en andraskoter, då hade ACE-modellen säkert varit den som lockat mest.

I övrigt erbjuder båda modellerna en riktigt god komfort med en väl avvägd körställning för det den ska användas till. Vindavisarna på rutans sidor gör att man klarar sig bra utan handskydd på styret. Den Xtrim-dyna som sitter på maskinerna har en skönt rundad utformning och är försedd med en "plastlåda" för förvaring. Vill man skjutsa någon finns alla möjligheter att montera en bönpall.

Fungerar dom bara på leden kanske någon undrar? Både ja och nej, med planering av sin körning och ordentligt



*Trots sin storlek, då den har 50-matta och XU-chassi, är Commander både underhållande och smidig.*

med fart tar man sig ganska långt även i kuperad terräng. Grejen är att en motor på runt 60 hästar aldrig kan rädda dig på ren kraft, så är det bara. Jämför man sedan med ett kortare alternativ tar den sig naturligtvis fram mycket bättre.

Att den längre 39 kams-mattan dessutom ger riktigt goda lederegenskaper är ett stort plus bara det. Vi ser alltså inga större negativa sidor av att ha lite extra matta i backen även på leden.

### Lynx Xtrim SC 600 E-TEC

Värstingen bland Lynx Xtrim-modeller är den ganska mångsidiga och beskedliga Xtrim SC med 600 E-tec-motor. Eller beskedlig och beskedlig, med nästan en dubblering av effekten jämfört med 550 och ACE finns det

ändå kraft så att det räcker för dom flesta. Grejen är den att så länge man inte trycker fullt med en E-tec-motor oavsett storlek så är den just beskedlig och därmed lättkörd, naturligtvis i kombination med ett väl avstämt variatorsystem.

I fjol hoppade man över att byta grafik och färg på denna modell vilket man istället gjort tills i år. Borta är den röda och vita färgen. Nu är den istället väldigt svart, även på tunneln, kryddat med blåa inslag på dekalerna. Gemensamt för alla Xtrim-skotrarna är att dom har en burkrem på styret, så även Xtrim SC 600 E-tec.

Xtrim SC är till i år lite vassare på leden tack vare att den fått ära dom dubbelstälsskidorna Rave RE hade förra året, en förbättring även om vi hade föredragit dom nya Blade-skidor-

na också på denna modell. Även om den har motorn för att ta sig långt ut i naturen när det är ospårat märker man på till exempel bredden mellan skidorerna att man istället prioriterat ledåkning framför knixig lössnökörning. Nu kan man jämfört med sportskotrarna justera bredden så att den blir 4,2 centimeter smalare vilket hjälper, men någon lössnömaskin blir det naturligtvis inte. Att den 370 centimeter långa mattan försetts med 39 millimeters kammar är ytterligare ett tecken på att man prioriterar ledåkning när man konstruerat denna skoter. Är det den åkningen blandat med lite äventyr man söker hittar man en bra kompis i denna maskinen. Det är en väl avvägd maskin för långa färder där den kompetenta men ganska mjukt ställda fjädningen ser till att man får en behaglig tur. Det finns





Många köpare av en Xtrim kommer nog ha behovet av detta tillbehör.



Det ganska raka styret med integrerade styrhooks är hos Xtrim-modellerna försett med burkrem. Även om den enligt Lynx har en "låg" ruta ger den bra vindsydd.



På den fyrtaktande ACE-modellen läggs backen i mekaniskt.

även bra utrymme för justering av fjäderingen om man önskar en tuffare gång hos sin Xtrim SC.

## Lynx Xtrim Commander 600 E-TEC / Limited

Som vi tidigare nämnde är Commandern en mycket udda hybrid och hade Lynx placerat maskinen i arbetssegmentet kanske den hade hetat 59 Ranger. Men vad är egentligen kriterierna för en hybrid? Vi tycker att det är en skoter som ska klara ett liv både på och vid sidan av leden, helst fördelat runt 50-50. Hur man sedan når detta "mål" säger vi ingenting om. Därmed kan vi konstatera att Commandern visst är en hybrid för nog pallar den lika mycket lössnö som ledåkning även om den inte är sprungen ur en sport- eller lössnömaskin.

På årets upplaga har man dessutom



## Lynx Xtrim 550

### Xtrim 550 / 600 ACE

#### Motor

Typ: Vätskekyld 553,4 / 600 cm<sup>3</sup> 2-cylindrig 2- / 4-takt  
 Bränslesystem: 2xVM30 / EFI  
 Effektklass: 60  
 Start: Elektrisk

#### Chassi

Uppgedd torrvikt kg: 229 / 234  
 Fjädring fram/bak: HPG 36  
 Typ av matta mm: 406x3705x39  
 Skidor: CTRL II  
 Spårvidd mm: 975-1017

#### Att äga

Cirkapris: 87 900,- / 100 900,-  
 Generalagent: BRP Scandinavia

förstärkt Commanderns breda egenskaper ytterligare. Till att börja med sitter dom djupkölade och aggressiva Bladeskidorna monterade. Detta är ett par skidor som fungerar utmärkt både på och vid sidan av leden tack var sin utformning med tredelad profil. Med dessa skidor kände vi att man minskat behovet av eftermarknadsskidor så mycket att vi inte ens skänkte det en tanke under provkörningen. Dom både ger det bett man vill ha på leden utan att bli nervösa samtidigt som dom ger en bättre känsla och flyt i pudret.

Flytet i djupsnöen har alltid funnits hos Commandern trots att det är en tyngre maskin, detta har vi tidigare tackat den 50 breda mattan för och nu även dom 44 millimeter höga kammarna! Motorn orkar absolut med detta, vilket tillsammans ger en ännu bättre förmåga att ta

sig fram. Man har dessutom växlat ner maskinen lite, vilket ger ett bättre klipp i motorn och ska även göra att man enklare ska kunna krypa fram i besvärlig terräng.

Man behöver naturligtvis inte vara rädd för att utföra lite arbete med denna hybrid, helst med tanke på dess rötter. Det här är en lika bra dragare som många arbetsmaskiner tack vare mattan i kombination med syncrolådan och den väl tilltagna kylningen.

För ytterligare en påse med pengar kan man numer köpa Commandern i Limited-utförande rakt över disk, om än i en begränsad upplaga. Det man får här är en fullt utrustad skoter med alla möjliga och omöjliga prylar. Till att börja med är tunneln vitlackerad och det sitter både dubbeldyna och packbox bak på skotern. Dessutom har den både manu-

ell och elektrisk start, samt ett survival kit med spade, såg, multiverktyg, reservvrem, lampor, säkringar, tändstift och bogserlina!

Trots att detta väger en hel del på en redan i grunden tung skoter känns den förvånansvärt smidig, helst när snödjupet ökar, även i detta utförande. På leden kan man ibland känna att dämparna inte riktigt hänger med om farten blir lite högre. Nu är ju detta varken en sport- eller mountainmaskin i grunden, vilket uppenbarligen ändå är tilltalande då den enligt SCB:s statistik är den mest sålda modellen i Sverige!

## Summering

Nu vet ni vad som finns där ute då det gäller dom halvlånga hybriderna. Det gäller bara att bestämma sig vilken typ av hybrid som speglar ens körstil bäst! ✨

# NYTT & NOTERAT

NYHETER, EVENEMANG, TIPS

**RUFFRIDERS 8**  
Release Tour 2012

Narvik	13/10
Kiruna	19/10
Gällivare	20/10
Jokkmokk	24/10
Älvsbyn	25/10
Kalix	27/10
Ostersund	27/10
Övertorneå	28/10
Rovaniemi	2/11
Lycksele	8/11
Vilhelmina	9/11
Umeå	10/11
Ornsköldsvik	12/11
Sundsvall	13/11
Boden	15/11
Sandviken	16/11
Piteå	16/11
Arvidsjaur	17/11
Skellefteå	23/11
Luleå	24/11

Mer information hittar ni på  
[www.ruffriders.se](http://www.ruffriders.se)  
[www.facebook.com/ruffridersofficial](http://www.facebook.com/ruffridersofficial)

## RAM AQUA BOX Nytt till Ockelbo



För dig som vill ta med din telefon dit ingen annan tar den. Ta med den i båten, på MC, snöskotern, off-road eller var som helst utan att bekymra dig för skyddet av telefonen, eller tillgången till funktionerna. RAM AQUA BOX™ produktserie har hållit mobila telefoner och enheter torra och säkra i årtal. Nu, med introduktionen av AQUA BOX™ Pro, så har du full tillgång till sidoknapparna och full användning av skärmen. Priset ligger på 400 kronor. För mer information om vilka telefoner som passar gå in på [www.monteraallt.nu](http://www.monteraallt.nu)



På hemsidan [www.Ockelbo-collection.se](http://www.Ockelbo-collection.se) började man för 4 år sedan med att sälja t-shirts med Ockelbo-loggan, sedan har det bara rullat på. Det tog inte lång stund förrän det dök upp frågor om reservdelar, till i första hand skotrar, men även gamla Ockelbo-båtar och reservdelar till dem. Efter att ha fått förfrågningar föll det sig naturligt att försöka hjälpa skoterägare med reservdelar. Bland annat har man jobbat med att ta fram en dekal, vilket många har efterfrågat de senaste åren. Den gamla Ockelbo-loggan fanns på skoteroveraller från Ockelbo och det fanns även en klisterdekal. Tygdekalen är nog en av de vackraste dekalerna som Ockelbo haft. Man har även tagit fram dekaler till de gamla Ockelbo-maskinerna som nog många minns - de med ögat i silver och svart text. De nyare är krångligare att ta fram men det går det också.

## Halvarssons handskar

Den ena är neoprenhandsken Neo Glove som är smidig, förformad och täcker handleden på ett bra sätt. Utrustad med silikongrepp på fingrarna samt i innerhanden för bästa grepp. Finns i storlekarna S-2XL och kostar 299 kronor. Den andra handsken är en tunn innerhandske av silke, bra att ha när kylan gör sig påmind. Finns i storlekarna XS-2XL och kostar 149 kronor.



## DRAGON NFX - INFINITY LENS TECHNOLOGY

Dragon släpper i år en helt ny skoter-goggle som heter NFX. Unikt med NFX är att den är försedd med Dragons nya patenterade infinity-lins. Detta innebär att du får maximal visibilitet ut ur dina goggles eftersom du inte har några fästningspunkter alls på själva linsen framifrån. NFX har även en extended foam och nose guard för att hålla kyla borta. Armerad ventilation ska också göra att NFX blir tåligare än vanliga goggles med skumgummi ventilation. En riktigt spännande nyhet som du kan läsa mer om på [www.extraevil.se](http://www.extraevil.se)



## Sportkamera AEE Magic SD 19 HD



En helt ny sportkamera med fjärrkontroll. En liten nätt och lätthanterlig kamera med bland annat automatisk exponering och vitbalans, gör det enklare att övertyga vänner och bekanta om hur häftig provturen, skidåkningen eller dykningen var. MAGIC CAM är en avancerad sportkamera med 1080p, full HD-upplösning, LCD-skärm. Den är vattentät ner till 60 meters djup och inspelningar kan göras med 170 graders vidvinkel. Rekommenderat cirka pris är 2.495 kronor hos [www.kala.se](http://www.kala.se)

## SNOBUNJE RATTLER OCH COBRA



Är man lite ur form i början av säsongen finns det suveräna draglinor även på den svenska marknaden. "Cobra" och "Rattler" är mycket effektiva hjälpmedel vid rejäla fastkörningar. Båda modellerna är tillverkade av starka elastiska band inneslutna i ett vinylhölje med dragkrokar och/eller handtag i ändarna. Rattler är modellen för dig som använder muskelkraft medan Cobra även kan användas för draghjälp skoter till skoter. Cobra kostar 849 kronor och Rattler 799 kronor på [www.skoterdelen.com](http://www.skoterdelen.com)



## AUXILIARY LED LIGHT

Helt integrerad extrabelysning som passar alla REV-XM och REV-XS av 2013-års modell. Dom extra 10 LED-lamporna ger ett tillkott på 2100 lumen. Ger utmärkt sikt även närmast skotern när du sätter på heljuset. Säker infästning under ordinarie strålkastaren. Kontakta närmaste Ski-Doo återförsäljare för mer information.

Håll utkik efter vad Wesslans Rubb&Stubb har på gång framöver!

# FLYTOVERALLERNA

### BALTIC AMAROK & ARCTIC



Amarok är utrustade med ett nytt flytmaterial som är betydligt lättare och mjukare än tidigare material. Tejpad sömmar och helt vattentäta material. 6 stycken utvändiga fickor, varav fyra är fleecefodrade och en innerficka. Hög krage och en huva som kan rullas in i kragen.

Invändiga hängslen för bästa passform och justerbara PU-muddar i ärmarna. Godkänd enligt EN ISO 12402 och EN ISO 15027-1 termiskt skydd. Amarok och Arctic finns i storlekar mellan 25kg-100kg++. Mer flyt finns på [www.baltic.se](http://www.baltic.se)

## R.A.M. Guard Knäskydd

Mildra effekterna av ett plötsligt stopp eller helt enkelt vid aktiv körning. Om man tycker att det är besvärligt att ha knäskydden på knäna kan man montera detta skydd direkt på fyrhjulingen eller snöskotern. Nya R.A.M. Guard Protective Knäskydd skyddar knän och smalbenen från slag mot konsolen. Skydden är 1/2" tjocka, självhäftande och installeras snabbt och enkelt på konsolen. Priset ligger på 13 Dollar paret och finns på [www.rmproducts.info](http://www.rmproducts.info)



## Ny konkurrent till GoPro



Isaw är den nya uppstickaren bland action-kameror med sin F/2.0 optik som ger bra ljuskänslighet och varmare, mer naturliga färger. Du filmar i 140 graders vidvinkel i full HD-upplösning. Isaw har även Aqua-mode för att få fram de naturliga färgerna under vatten och spelar in Time-laps videos direkt i 1080p upplösning. Detta är kameran för dig som vill ha en komplett utrustad äventyrskamera som anpassar sig så väl under ytan som uppe i luften. Kameran kostar 2.290 kronor på [www.styling4u.se](http://www.styling4u.se)

## Snygga hjälmar från Scott



## Pela Ultraljudstvätt

Ett utmärkt alternativ för rengöring av små detaljer som behöver vara absolut rena, såsom förgasare, förgasarventiler, spridare och spridaremunstycken. Tvätten har en 22,5 liter stor tank och under sitter element som skapar hög frekvens och orsakar vibrationer. Miljoner små spetsiga bubblor bryter mot det som ska rengöras. Tanken fylls med vatten blandat med lite diskmedel och värms till cirka 80 grader. Priset ligger på 9.999 kronor hos Verktygsboden.



## Ledbara kråkfotsnycklar

IDG-Tools AB presenterar ett nytt verktyg för den professionella användaren. Med IDG-Tools ledbara kråkfotsnycklar av Chrome-Vanadium stål kan man enkelt komma åt att skruva i trånga utrymmen och vinklar som tidigare varit i princip omöjligt med ett standardverktyg. Nycklarna har en fast och en ledbar del med samma dimension i bägge ändar och finns i alla storlekar från 6 till 14, samt 17 millimeter. De kan köpas var och en för sig, men också i en färdig sats med samtliga nycklar. Rekommenderat cirkapris för satsen 6-17 mm nycklar är 1.850:-

## BILLY J



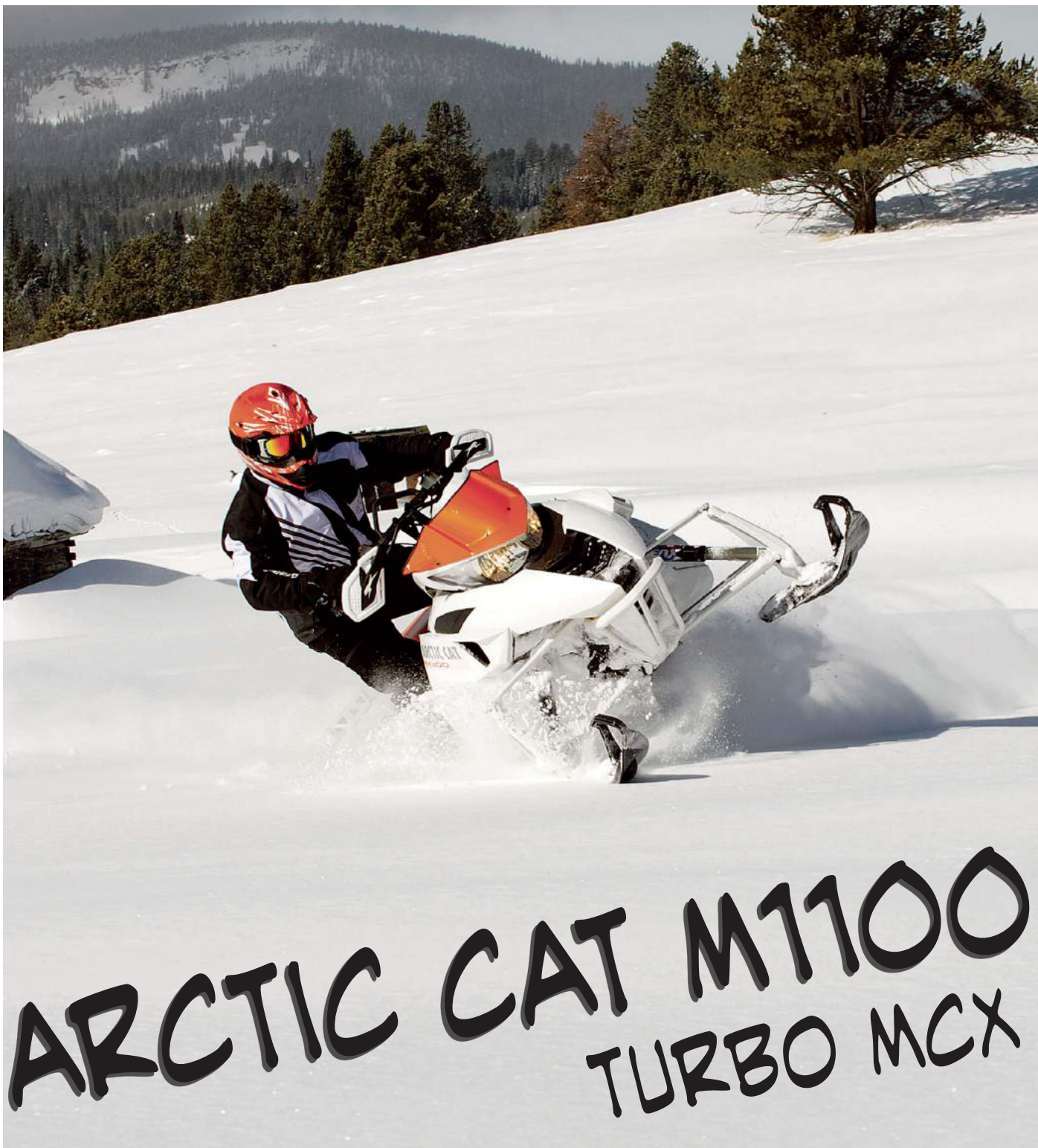
Släpvagnstillverkaren Respo har en ny medlem i sin familj, BILLY J. En smidig liten vagn för en skoter eller ATV. Vagnen har ett flakmått på 350x150x33 cm. Den är utrustad med gasdämpare till tipp och har träklädd bakläm som standard. Priset för vagnen är 15.450 kronor. Det finns även kåpor, plast 1 meter kostar 11.535 kronor och aluminium 1,2 meter 19.900 kronor. Du hittar dom på [www.batochtrailer.se](http://www.batochtrailer.se)

## BURANDT SIGNATURE WRAP & RUTA



Polaris dekalkittet finns i fyra olika färgkombinationer och kommer från ArcticFX. Kittet är uppdelat i huv/sidopaneler samt tank/tunnel. Priset ligger på 3.795 respektive 2.025 kronor. Den signerade rutan är 12 tum hög och passar alla Pro-Ride inklusive nya Indy. Priset hos din Polaris-handlare ligger på 1.359 kronor.

Scott kommer med många nya design till kommande säsong. Alla hjälmarna har en skön passform och givetvis passar Scott-glasögonen perfekt på hjälmarna. Priserna beroende på modell ligger mellan 1.600 och 1.800 kronor. Mer information hittar man på [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) eller hos närmaste återförsäljare.



## En 4-takts lössnöskoter som inte är japansk!

Av: Affe

Hösten 2011 (årsmodell 2012) svarade Arctic Cat på Yamahas utmanare RX1 Mtn från 2003 när de kom ut med sin första 4T-snöskoter avsedd för lössnökörning. Märkligt nog skulle det alltså dröja hela 10 år innan en konkurrent skulle uppenbara sig i detta segment men nu är det alltså dags för en 4T puderskoter som inte är byggd av Nippons söner! Eller, motorn kan nog vara byggd där, men skotern är banne mig lika amerikansk som JR Ewing!

Den till 2012 helt nybyggda maskinen heter M1100 turbo där "M" säger att det är en lössnöskoter (mountain) och "1100 turbo" betyder att den har den 2-cylindriga 4T-motorn med överladdning som Arctic Cat använder sig av i många modeller. Grundmotorn kom 2007 i den då helt nya Arctic Cat Z1 och var redan från början en riktigt fin sugmotor på fullt tillräckliga 120hk, den tjänstgör än i dag i många modeller. Sedan kom det en turbomatad variant

som helt original levererade en bit över 170hk eller, om man så vill, den högsta effekten någonsin i en standardskoter!

Det är alltså denna motor som Arctic har monterat i sitt helt nykonstruerade chassi och tillsammans med den mäktiga 162" mattan som denna variant har är detta en imponerande maskin. Original levererar motorn enligt uppgift hela 177hk, vilket väl borde räcka till för de flestas behov då mer effekt än så knappast behövs. Nu finns det dock en del förare som faktiskt önskar mer än det vilket inte kan förklaras med förnuftig argumentation, det är bara så att en del

vill ha mer effekt utan att de för den skull kan eller ens vill motivera det. För dessa personer har vi testat ut ett par åtgärder som ökar den redan imponerande prestandan hos Arctic Cats turboskoter.

Helt original, starkaste skotern hittills!

Arctics tvåcylindriga fyrtaktare är som sagt en numera välbeprövad motor som redan är inne på sin sjätte säsong. Den finns alltså i två varianter, som sugmotor och turbomatad, och har då ca 120 hk utan turbo och något mer än 170 hk med. Förutom den uppenbara från-

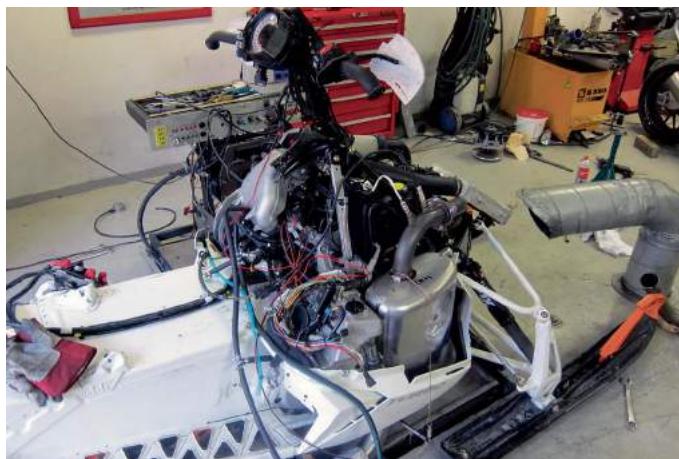
varon av turboladdaren hos sugmotorn har den dessutom dubbla spjällhus med hela 48mm diameter vardera jämfört med turbomotorns enkla hus på 46mm. Sedan har sugmotorn något vassare kamaxlar vilket tillsammans med det friare insugssystemet gör den till en mer högrtrimmad motor.

Turbomotorn har därmed en något lägre grundeffect men det spelar inte så stor roll när man slipper förlita sig enbart på atmosfärtryck för att fylla cylindrarna. Helt original levererar turbomotorn den angivna effekten så när som på 3%, Arctic Cats 4T turbo är därmed med marginal den starkaste motor i en standardskoter någonsin. Att vi inte nådde hela vägen upp till de uppgivna 177 hästarna beror på skillnad i testförfarande jämfört med då motorn klassas, som alltid är angiven effekt, en uppmätt siffra som man erhåller om man har exakt samma testförfarande.

Nu valde vi ett testförfarande som passade oss bäst även om det medför att vi inte erhåller exakt samma effekt som när motorn klassades i Nordamerika. De 171 hästkrafterna infinner sig vid ca 7600rpm och vid 7800rpm sänks laddtrycket av motorns ECU vilket medför att effektkurvan vänder neråt. Vid ca 8200rpm klipper ECU:n så högre än så kan man inte varva en standardmotor. Man ska ha klart för sig att denna motor har en mycket avancerad motorstyrning och att effekten tack vare kompensering av laddtrycket är konstant oavsett. De "lite över 170 hästkrafterna" finns därför att tillgå även på 2500möh där en 170-hästare utan turbo som bäst ger 115 verkliga hästkrafter! Att detta är en lössnöskoter som i originalskick har högst effekt av alla är därför ställt utom allt tvivel, så på hög höjd där man kör i Nordamerika finns det ingen originalmaskin som ens är nära en M1100 turbo då det gäller motorkraft! Programmeringen av laddtrycket är väl utarbetad och på det nedre varvtalsregistret är trycket något lägre för att sedan stiga till det maximala laddtrycket på 0.75 bar efter ca 7000rpm. Den teoretiska grundeffecten hos den turbomatade 1100:an är runt 100 hästkrafter (171hk/1,75bar absoluttryck) i detta utförande och för att få upp effekten måste laddtrycket ökas utan att någon annan komponent begränsar motorns andning.

## Steg 1, byte av ljuddämpare samt insugningskrök

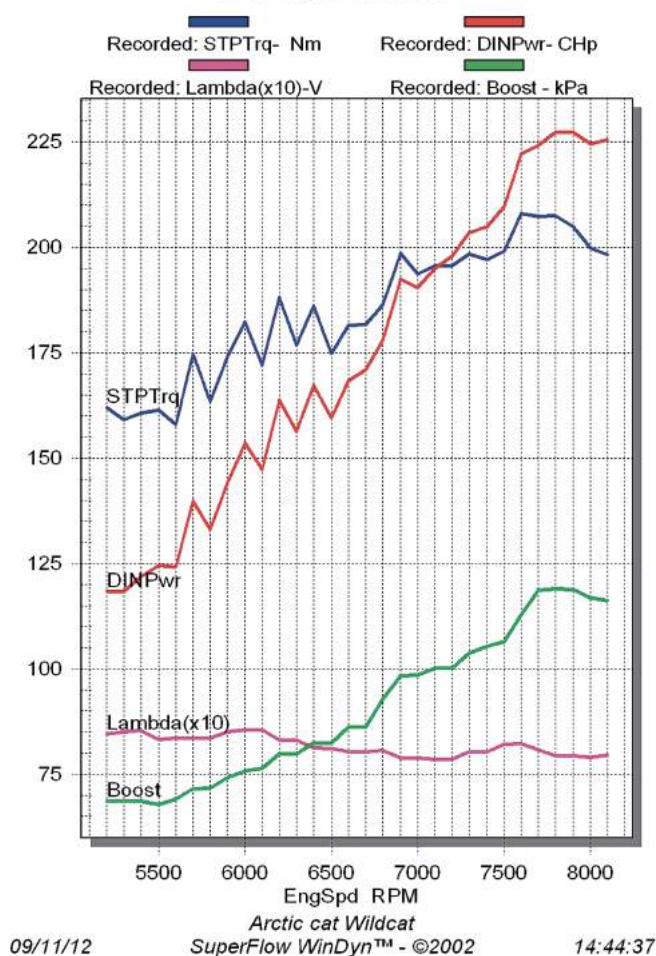
Originalljuddämparen är mycket effektiv då det gäller att dämpa ljudet men den är lite för restriktiv för att fungera väl när



Vår M1100 turbo är strippad och monterad i bromsbänken, nu ska den få arbeta!

## Arctic Cat M1100 turbo

MCX stage 2 update kit



Med Steg 2 av MCX-kitten spottar motorn ur sig hela 227 hästar med 1,2 i ladd.



Standard ljuddämpare är en bastant pjäs på hela 7,8 kg.



Med denna ljuddämpare minskar man maskinvikten med hela 4,3 kg samtidigt som man ökar effekten.

effekten ska ökas. En smidig lättviktsljuddämpare minskar snöskoterns vikt med hela 4,3 kg samtidigt som avgasflödet kan öka utan att avgasmottrycket gör det. Genom att byta ut ljuddämparen till denna race-variant kan man få ut mer effekt vid högre laddtryck utan att riskera detonation på grund av för mycket avgasmottryck. Ljudet blir lite mörkare men inte alls störande, speciellt inte vid låga gaspådrag där den nästan låter som en standardskoter.

Insugsslängen just innan turbons inlopp är även den något begränsande när man önskar att öka luftmängden genom motorn. En specialtillverkad siliconslang flödar hela 350 cfm jämfört med originalets 240 cfm vid 28" testtryck, 1,5 gånger originalflödet med andra ord. Med dessa relativt enkla förändringar i skoterns hårdvara och ett uppjusterat turbotryck till 0,9 bar genererar motorn hela 193hk! Sett till arbetsinsatsen och kostnaden är detta en av de bästa prestandaökningarna någonsin i en snöskoter. 22hk extra efter 1-2 timmar skruvande och en investering på måttliga 7500 kronor gör det till en svårslagen kombination då det gäller skotertrimning.

Turbotrycket regleras hos denna skoter av motorns ECU som styr en ventil kopplad på slangen till wastegateklockan. Genom att öka eller minska taktfrekvensen på ventilen kan styrdonet hålla laddtrycket på den nivå som för tillfället är önskvärd. Det maximala laddtrycket är som sagt 0.75 bar (eller 1,75 bar absoluttryck) i standardutförande och för att öka detta till 0,9 styr vi trycket mekaniskt. Motorns säkerhetssystem klipper insprutningen vid 0,95 bar så det gäller att hålla sig just under det, där uppnår man högsta effekten som motorn kan ge utan manipulering av originalelektroniken.

Den enda nackdelen med att styra trycket mekaniskt är att man då måste justera det om man går upp mycket i altitud, detta är inte ett problem då det gäller våra svenska körförhållanden. Lambdavärdet är fortfarande mycket säkert och eftersom man behåller motorns säkerhetssystem fullt ut kan man säga att denna uppdatering knappast kan påverka driftsäkerheten.

Det är bara att montera dit delarna och kanske tynga ner vikterna något så har man närmare 200hk i sin Arctic Cat 1100 turbo.

Naturligvis köper de riktigt noggranna ägarna dessutom ett fullt variatorkit för att ytterligare optimera skotern, när man pratar om variatorkalibrering finns som alla vet ingen övre gräns för pris eller

tidsåtgång så det lämnar vi till en annan artikel.

## Steg 2, nu ska vi upp till 1,2 bar!

För att ytterligare gå vidare i vår jakt på högre effekt så måste vi överlista motorns styrsystem, den klipper som sagt vid 0,95 bar och det trycket räcker inte för att komma upp och över 200hk.

Genom att programmera om signalen in i ECU:n kan vi lägga om säkerhetsnivån till 1,3 bar och därmed komma förbi denna spärr. För att sedan styra bränslet kopplas en IIC-box (Intelligent Injection Control) in mellan ECU och spridarna.

1100 turbomotorn har 2 injektorer per cylinder som jobbar på olika områden. Den ena har ensam hand om lågregistret samt delar av högfarten och den andra jobbar bara vid högre last när den första inte räcker till. IIC-boxen styr bägge dessa helt individuellt och efter en stunds kalibrering har vi en perfekt och mycket säker bränslekurva ända upp till brytgränsen, men vi valde en liten marginal och lade oss på 1,2 bar.

Nu ger motorn hela 227hk med 2,2 bars absoluttryck (1,2 ladd) så grundeffekten på ca 100hk gäller fortfarande när vi räknar baklänges. Det visar att hela anläggningen inte är på väg att nå sin högsta kapacitet och då avgasstrycket före turbinen bara är lite högre än laddtrycket tyder det på att turbon väl räcker till. Den avancerade IIC-boxen styr dessutom turbotrycksventilen så att vi åter har altitudkompenserad styrning av motoreffekten. Den mekaniska styrningen av trycket behövs alltså inte nu när vi försöker skotern med extra styrelektronik som gör det möjligt att flytta på begränsningsnivåerna samt styra alla viktiga funktioner med programmering via vår egen box.

Med några enkla knapptryck på en

PC kan bränslemängd samt laddtryck ändras, men tyvärr dycker det upp en del begränsningar i hårdvaran för ytterligare effekt.

För det första bör man fundera på om man alls ska ladda mer än så här i en skoter som ska brukas för annat än dragracing. Det brukar vara en gräns vid 1,3 bar där handelsbränsle inte längre är lämpligt så att gå vidare upp mot 1,5 bar är kanske "for racing only"? Motorn har som sagt en grundeffect på ca 100hk och det krävs då 1,5 bars laddtryck för att nå 250hk om man lämnar motorn helt standard.

Den mer lämpliga vägen för den som jagar högre effekt är att byta ut de mycket milda kamaxlarna mot ett par som har mer duration och lyfthöjd, kanske de från AC 1100 sugmotorn vore lämpliga? Att spjällhuset är av singeltyp spelar nog inte så stor roll för effekten men med nya kamaxlar bör man nå 250hk redan vid 1,2 bars tryck, klart lämpligare än att ladda 1,5 bar! Men även injektorerna bör uppdateras för att klara att ge bränsle för mer än 230-240hk.

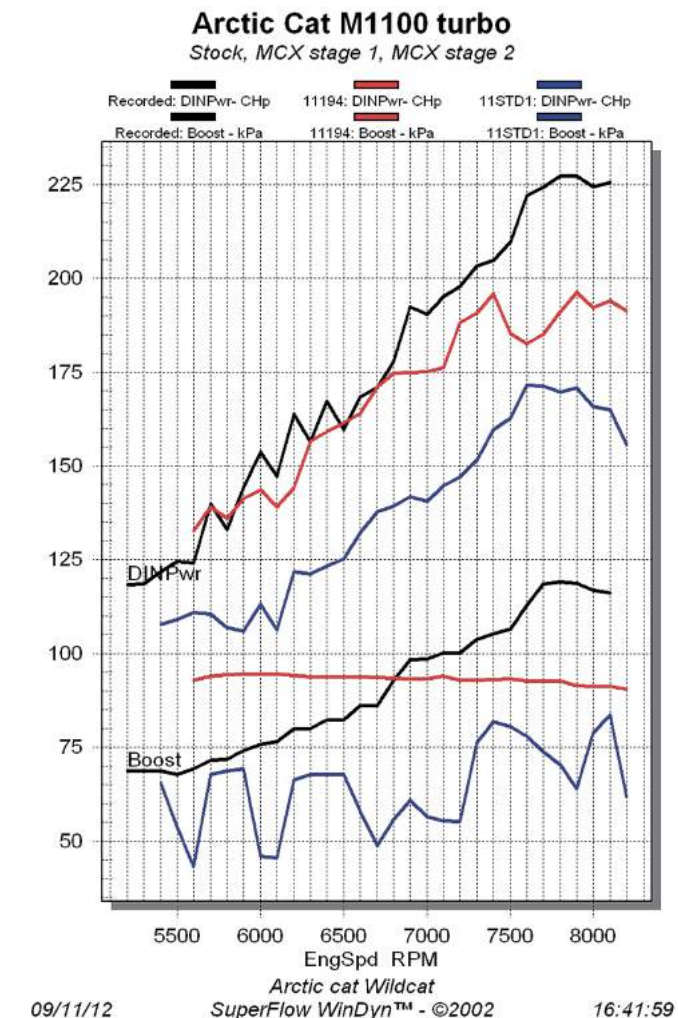
På dessa nivåer bör man ha en rik bränsleblandning med ett lambdavärde ner mot 0,8, för att uppnå det är injektorerna nästan 100% öppna redan vid 230hk. Att öka effekten när bränslemängden inte kan ökas ger stor risk för detonation, därför bör man byta ut injektorerna om man önskar mer än 230hk.

Sammanfattningsvis kommer man ganska lätt (och billigt) upp till 230hk, det är frågan om ca 14500 kronor plus montering för att öka effekten med 55hk.

Vill man sedan ha betydligt mer än så blir det både dyrare samt besvärligare, helt klart något som tilltalar den store entusiasten men inte så många fler. Vi får därför inte se exakt vad "Steg 3" skulle ge för effekt, inte denna gång i alla fall.



Med denna specialböj i silicongummi ökar flödet in i turbons kompressor.



Här ser vi resultatet med Stock i blått, Steg 1 i rött och Steg 2 i svart.



Luften i till turbon passerar en mycket snäv 90 graders böj, inte riktigt rätt om man önskar högre effekt än standard.



Skillnaden mellan standard och den nya insugs slangens är stor.

# LYNX - SVERIGES MEST SÅLDA!

2013

Lynx har i flera år varit den mest sålda snöskotern i Sverige och Europa. En stor del av framgången är vår strävan efter att utveckla snöskotrar som ständigt blir mer användarvänliga. PPS-boggin, Syncro-växellådan och de revolutionerande Rotax® E-TEC®- samt ACE™-motorerna är bevis på BRPs förmåga att utveckla teknik som tar skoterns förarkomfort, tillförlitlighet och bränsleekonomi till helt nya nivåer.

Lynx snöskotrar tillverkas i en av världens modernaste snöskoterfabriker, belägen i Rovaniemi, norra Finland. Vi kan de förhållanden du kör i och du kan därför vara säker på att en Lynx alltid tar dig till ditt mål vinter efter vinter. Inte undra på att **Lynx är det mest sålda snöskotermärket i Sverige och Europa.**



MISSA INTE **SNÖ-  
SKOTERNS  
DAG** SISTA  
HELGEN I  
OKTOBER

SE LOKAL ANNONSERING  
FRÅN VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE  
FÖR MER INFO.



NYHET!

NYHET!

UTILITY  
**69 Ranger™ Alpine**  
1200 4-TEC

TOURING  
**Adventure™ Grand Tourer™**  
1200 4-TEC  
600 E-TEC®

CROSSOVER  
**Xtrim™ Commander**  
600 E-TEC®

SPORT  
**Rave RE™**  
800R E-TEC®  
600 E-TEC®

DEEP SNOW SPORT  
**BoonDocker 3900 DS**  
800R E-TEC®

[lynx.se](http://lynx.se)  
[brp.com](http://brp.com)



Förare: Dennis Boivie  
Fotograf: Anders Boivie  
Plats: Kramstjärn Järvsö



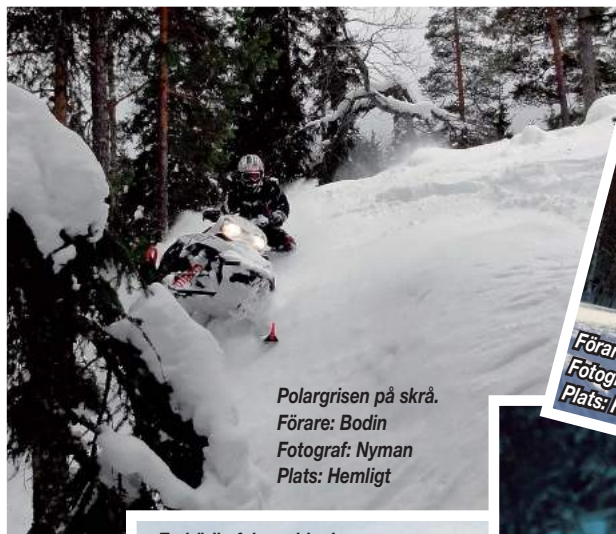
Fotograf: Linus Enback  
Plats: Rosvik

Hoppas att frugan sitter bra där bak!

Förare: Olle Elm  
Fotograf: Fredrik Elm  
Plats: Sälen



Bakrulle en härlig dag.  
Förare: Didrik Robertsson  
Fotograf: Gopro  
Plats: Dära en myr



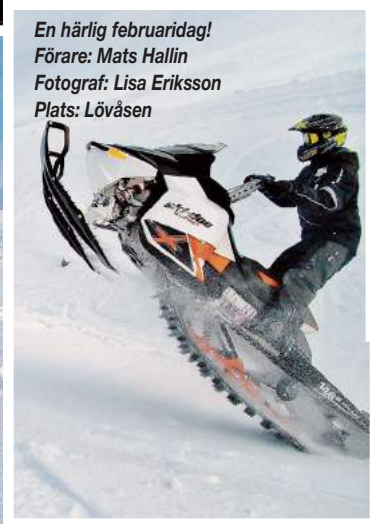
Polargrisen på skrå.  
Förare: Bodin  
Fotograf: Nyman  
Plats: Hemligt



Förare: Jens Lindgren  
Fotograf: Linda Lindgren  
Plats: Hemling



12.00 (twelve o'clock)  
Förare: Joakim Modigh  
Fotograf: Malin Thorildsson  
Plats: Lövåsen



En härlig februaridag!  
Förare: Mats Hallin  
Fotograf: Lisa Eriksson  
Plats: Lövåsen



Förare: Petra Sjödin  
Fotograf: Erik Sjödin  
Plats: Östmarkum i Kramfors Kommun på juldagen.



En härlig eftermiddag med mycket snö!  
Förare: Felix Eriksson  
Fotograf: Marcus Ohlsson  
Plats: Överberg



Skotern högst upp i D-Backen på Dundret.  
Fotograf: Viktor Olofsson  
Plats: Dundret (Gällivare)



# ROCK AND RACEDAY VILHELMINA



Succé för skoterdragracing centralt i Vilhelmina, en härlig blårok la sig över tävlingarna när ett 40 tal förare med gamla skotrar gjorde upp om finalplatserna på Hantverksgatan.

Av: Kenna Lindström

Nystartade klubben Street Supremes vinterarrangemang med skoterdragracing centralt på Hantverksgatan i Vilhelmina blev en riktig höjdare. Ett 40-tal förare och flera hundra åskådare i strålände solsken gjorde att dagen blev lyckad.

–Vi är mer än nöjda, säger en glad tävlingsledare Mikael Fjällstedt som nu hoppas arrangemanget blir årligen återkommande.

Tävlingen hade tre klasser, i encylindrig upp till årsmodell 1993 vann Viktor Granlund med en Ockelbo. Klass tvåcylindrig upp till 1982 vanns av Kim Larsson med en Yamaha.

Dagens publikfavorit och store vinnare blev den gamle tävlingsföraren Christer Lundeberg, Laxbäcken som med sin trojänare en Ski Doo Blizzard 9500 vann tävlingens största klass och priset best in show.

–Vilken höjdare, det här var jättekul och jag återkommer gärna nästa år, utbrister Christer vid prisutdelningen.

Christers Blizzard gick så bra att tävlingen avbröts och banan kortades ett par meter.

–Jag fick inte stopp på skotern i tid, berättade Christer som körde in i vallen i slutet av banan vid ett tillfälle.

Arrangemanget blev en succé och kvällens avslutning med rockabillybandet Rusty Flatheads spelning på Folkets Hus blev även den välbesökt.

–Vår ambition med gratis arrangemang fortsätter, berättar ordförande i Street Supremes Mikael Fjällstedt som redan nu börjat planeringen för sommarens stora evenemang Hembygdsgårdarna med motorutställning och moppedracing.



Vinnartrion i premiär tävlingarna på Rock and Raceday Kim Larsson Svanås, Christer Lundeberg Laxbäcken och Viktor Granlund Skog.



Tävlingarnas gigant den gamle tävlingsföraren Christer Lundeberg visade klass med sin trojänare Ski Doo Blizzard 9500. -Den här skotern säljer jag aldrig, sa Christer efter tävlingen.



Ingemar Sandqvist Vilhelmina iklädd en sk strut i hård duell mot Ivar Danielsson, Nästansjö



Tävlingarnas "lappskotrar" Larven framfördes framgångsrikt av Vilhelminakillarna Daniel Jonsson och Mattias Jonsson.



Skotrar i alla möjliga modeller fanns att beskåda under dragracingdagen. -Var kommer alla skotrar ifrån? utbrast en i publiken.



**CrossFix**

**Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.**



Pris exempel:

**SLP skidor**

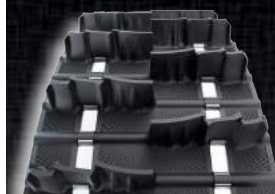
**3495:- /par**



**Ny webshop!**

**Erbjudande på en matta från camoplast**

Drivmatta 2,5 peak  
41\*371\*64 mm



**7995:-**

Alerförsäljare för  
**MCXPRESS**

Finns i nya lokaler bakom Traktorcity i Öjebyn. Topp modern verkstad!

**Crossfix AB**

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,  
Tele 0911-66423

**www.crossfix.se**

# Varde Ljus

Ingen taklampa i världen kan ersätta en bra punktbelysning!

Av: Stefan & Togga

**S**å här när vintern närmar sig och solen visar sig allt mer sällan är behovet av ljus som störst. Nu verkar det i och för sig inte spela någon roll om det är sommar eller vinter i Sverige, solen visar sig inte ändå. Även om det handlar om att hitta dörren till dasset eller om man står med halva kroppen under motorhuven är det bra med belysning. Den allra bästa belysningen

för dessa situationer, när man behöver två fria händer för att klara uppgiften, är en pannlampa!

Vi valde två olika lampor som ligger i helt olika prisklasser, en dyr och en billigare, båda av märket Princeton Tec. Under ett halvår har dessa nu tjänstgjort både som snickarhjälp och vid skotermekning.



Den billigare av dom två som ändå går loss på cirka 449 kronor klarar trots sin smidig- och litenhet betydligt mer än vad vi utsatte den för. På denna lampa är allt integrerat i lamphuset och inget batteripack är nödvändigt. Detta påverkar naturligtvis både hur starkt och hur länge lampan lyser. Nu verkade detta inte spela så stor roll då den i snitt klarade av att brukas under hela 38 och en halv timme! Detta med endast 3 stycken AAA-batterier till sitt förfogande. Lampan har fyra olika lampor, där tre är små Ultrabright LED. Dessa lampor hade klart glas men det går även att köpa lampan där dom tre små LED-lamporna är färgade i rött för ett behagligt nattljus, eller grönt för att spara batteri. Dom tre Ultrabright-lamporna

har till uppgift att ge ett lagom starkt och brett ljus, vilket räcker för dom flesta situationerna. Den fjärde lampan är en lite större Maxbright LED-lampa som ger tillgång till alla 70 lumen, vilket räcker väldigt långt. Lampan är väldigt lätt att hantera med endast en stor knapp där man växlar mellan hög, låg samt av för respektive lampa, vilket ger 4 nivåer plus ett blinkande läge. Det går även att rikta lampan upp och ner beroende på situation. Lampan klarade både kyla och väta på ett bra sätt under testet. Vikten på lampan som ligger på 83 gram är helt okej trots att den endast är försedd med ett band runt huvudet. Vi kan konstatera att Remix är en användarvänlig pannlampa som har ett stort användningsområde.



Denna värsting till pannlampa dundrar iväg en ljusstråle på hela 200 lumens, vilket betyder att man kan se vad som händer mer än hundra meter bort. All denna kraft kräver också batterier och det går åt åtta stycken av dom. Det som gör att denna lampa passar särskilt bra i kallare miljöer är att batterierna förvaras i en separat väska som man fäster i bältet, eller har innanför jackan. Håller man batterierna varma räcker dom också längre. Nu hade vi inget problem med att batterierna tog slut, då dom faktiskt klarade sig hela testperioden. Att man har batterierna på sidan om är lite bökiigt då både sladd och batteriväskan kan vara i vägen ibland. Detta har dock sina fördelar, förutom batteritiden, och det är att lampan på huvudet blir lättare. Denna lampa riktar sig naturligtvis inte först och främst till mekanikern som ligger under sitt fordon och pular, utan betydligt mer äventyrs-

lystna personer. Trots att hela lampan är "over kill" är den väldigt lätt att använda. Naturligtvis finns det även här olika lägen att använda på dom fyra Ultrabright LED-lamporna och den stora Maxbright LED-lampan och dessa lägen skiftar man mellan med hjälp av två knappar placerade på lamphuset. Totalt finns det fyra olika mode med hög och låg på både Ultrabright lamporna och Maxbright lampan, plus blinkande ljus. Fram på lampan finns även en batteriindikator som när den skiftar från grönt till gult innebär att det är cirka 40 procent kvar, skulle den bli röd återstår det ungefär 20 minuter tills man står i mörker. Har man en sådan här lampa bör man också utnyttja dess kapacitet. Vi är helt övertygade om att den skulle kunna belysa vägen hem även om lyset på skotern lagt av!

## APEX Extreme

Effekt:	200 lumens
Lampor:	4 Ultrabright LEDs, 1 Maxbright LED
Brinttid:	200 timmar
Uppmätt batteritid:	-- timmar
Batterier:	8 AA
Vikt:	416g
Pris:	1.099,-



## Remix

Effekt:	70 lumens
Lampor:	3 Ultrabright LEDs, 1 Maxbright LED
Brinttid:	200 timmar
Uppmätt batteritid:	38,5 timmar
Batterier:	3 AAA
Vikt:	83g
Pris:	449,-



FOR ALL  
CONDITIONS

SCOTT  
MOTLEY JACKET



# Zeb Macahan

Min barndoms stora hjälte!

Av: Affe

På hösten 1978 började en amerikansk TV-serie som kallades Familjen Macahan (How the West Was Won i original) att sändas i Sverige. Utan överdrift kan man påstå att den var en omedelbar succé här hemma då den sågs av nästa alla som hade tillgång till TV. I dag kan man läsa på Wikipedia att TV-serien hade viss framgång i USA men mycket snabbt nådde kultstatus i Europa vilket faktiskt betyder Sverige - här var denna serie megastor!

## Speciell gång

Det var en väl genomarbetad och påkostad produktion som (för sin tid) kändes mycket äkta i sin skildring av det som vi kallar för "vilda västern", alltså från mitten av 1800-talet och fram mot sekelskiftet 1900. Den stora hjälten i denna serie var Zebulon "Zeb" Macahan, en tuffing med hjärta av guld. Han var en två meter lång trapper som haltade sig fram i grymt häftiga läderkläder. En vildmarkens man som trivdes bäst uppe i bergen men som gärna erbjöd sin hjälp när den behövdes, vilket var ofta.

Då han var högt respekterad av alla indianer, som kallade honom "White Eagle", kunde han medla vid konflikter mellan dessa och vita samtidigt som han hade tid att rädda snart sagt alla i sin familj. Han motto var "Never quit, never lie, never apologize" på svenska "Ge aldrig upp, ljug aldrig, be aldrig om ursäkt" och denna hårdföre man red rakt in i alla svenskers hjärtan för snart 35 år sedan.

Zeb gestaltades av skådespelaren James Arness (1923-2011) och hans haltande var inte spelat utan en gammal krigsskada. James skadade sig i Anzio, Italien under andra världskriget så det var till och med en krigshjälte som spelade Zeb - kan det bli bättre än så?

Jag var 10 år när Macahan sändes första gången och Zeb blev då för evigt min stora hjälte och förebild.

## Matell, leksaker

1972 började företaget Matell, världens största leksakstillverkare, med en serie leksaksfigurer som kom att kallas för Big Jim. I dag kallas dessa för "action figures" vilket var ett namn jag hade behövt



Ledmotivet till  
Familjen  
Macahan.

Vår medarbetare och teknikexpert Affe berättar här om en av sina lite mjukare sidor.

när jag från 7 års ålder lekte med mina "gubbar" som för allt i världen inte skulle kallas för dockor! Big Jim och hans vänner var äventyrare och det fanns en mängd olika tillbehör att köpa. Kvaliteten var mycket hög, klart överlägsen dagens motsvarigheter och de var därför inkata även efter årtal av brukande.

Utbudet av tillbehör var stort så hade man bara nog rika föräldrar kunde man få alla delar som behövdes för timmar av lek. En Wild West-serie fanns också men det var för oss svenskar totalt okända figurer från Karl Mays romaner som var förebilden för figurerna. I Nordamerika hade man ett bättre utbud då det faktiskt såldes en Big Jim figur i Zeb Macahan utförande, en absolut dröm för en som både gillade Big Jim samt älskade Zeb! Men det var som sagt bara där den såldes, inte här hemma.

Detta är helt sant, man saluförde Zeb på en marknad där TV-serien hade måttlig framgång men inte här där serien var älskad av snart sagt alla i landet. Så jag fick aldrig någon Zeb Macahan action figur när jag var 10-12 år och jag visste inte ens om att den fanns.

## Ebay och en Arboga stark

Första fredagen på semestern så satt jag ensam i huset då min fru jobbade natt och inga vänner var på besök. Jag tog en Arboga (en av världens bästa öl-sorter) och tittade runt på Ebay, öl och Ebay är en riskfylld kombination som alla vet. Då såg jag den, en Matell Zeb Macahan i originalkartong från 1978, jag kände mig som 12 år på nytt.

Jag tvekade inte en sekund, 900:- är rena investeringen för ett sådant värdefullt föremål, så jag köpte den på stort.

Jag lade mig sedan och somnade som ett barn, 12-åringar som just köpt en Zeb somnar tydligen lätt. Min fru var faktiskt märkligt förstående när hon kom hem nästa morgon, vilket jag inte helt hade räknat med.

Tydligen har jag gjort dummare saker än detta under de år vi levit ihop. En vecka senare kom paketet och i det fanns en Matell Zeb Machan i toppskick. Nu väntar jag bara på att antikrundan ska komma hit till min hemstad, då ska Knut Knutsson få se ett föremål som får honom att gå upp i högarvar.

För alla som undrar så är min Zeb inte till salu, han är min pensionsförsäkring då värdet bara kommer att öka med åren... 🦄

# SKI-DOO: VÄRLDENS MEST SÅLDA.

**ski-doo**



2013

MISSA INTE **SNÖ-  
SKOTERNES  
DAG** SISTA  
HELGEN I  
OKTOBER

SE LOKAL ANNONSERING  
FRÅN VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE  
FÖR MER INFO.

Våra snöskotrar är utvecklade av experter och fullmatade med smart ingenjörskonst. Vi har lagt många mil bakom oss i djup pudersnö och på leden. Vi har sett dig göra samma sak. Vi har skissat och skissat om. Designat och designat om. Allt med dig som förare som utgångspunkt. Vi vill att du ska få en så positiv upplevelse som möjligt när du sätter dig på en av våra snöskotrar.

Det är därför inget är som en Ski-Doo - världens mest sålda snöskotermärke.

**SPORT-UTILITY  
SKANDIC™ WT**  
600 ACE

**TOURING  
GRAND TOURING LE**  
600 H.O. E-TEC®

**NYHET!**

**NYHET!**

**NYHET!**

**SPORT  
MX Z™ X™**  
800R E-TEC®  
600 H.O. E-TEC®

**CROSSOVER  
RENEGADE™  
BACKCOUNTRY™ X™**  
800R E-TEC®  
600 H.O. E-TEC®

**MOUNTAIN  
SUMMIT X**  
146", 154" & 163"  
800R E-TEC®

[brp.com](http://brp.com)  
[ski-doo.se](http://ski-doo.se)

# 450 hästars RotaX

En Ski-Doo med 450 hästkrafter, Norges starkaste "grillskoter"

Av: Affe

Jan Tore Haugo från Norge gillar hög effekt i sina snöskotrar och han föredrar dessutom Ski-Doo vilket gör valet lätt, en turbotrimmad 1200 är vad som gäller. Att bygga sin värsting-turboskoter på Yamahas som de flesta gör är alltså inte alls intressant för Jan Tore, här är det Rotax som gäller och inget annat!

Den trecylindriga 1171cc motorn från Österrike påminner en hel del om de tripplar som Yamaha använder sig av i den framgångsrika Nitro-serien men rent tekniskt är skillnaderna ganska stora. I grunden är det i bägge fallen frågan om 120 graders motorer med direkt driven variator samt torrump och bägge är enbart konstruerade för skoterbruk. Sammanfattningsvis kan man säga att Yamaha har valt en något lägre cylindervolym och högre trimningsgrad medan Rotax valde en annan väg med mer volym och mildare kalibrering för att i stort sett uppnå samma resultat. Men till skillnad från vad man kan tro är Ski-Doos lågvarviga motor inte långslagig utan har en mycket kort slaglängd på bara 60mm. Borrningen är på hela 91mm vilket ger plats för mycket stora ventiler och konstruktionen liknar därför varvilliga motorer med hög litereffekt vilket den alltså inte är i originalutförande. Förklaringen är att kamaxlarna har mycket mild duration och låg lyfthöjd och på så sätt håller nere motorns verkliga potential i de högre varvtalsregistren. Nu är detta inget problem utan i stället en möjlighet för de som önskar att modifiera sin 1200 då nästan allt utom just kamaxlarna är lämpade för hög motoreffekt. Till Jan Tores motor användes ett par svensktillverkade kamaxlar med värden som inte är helt officiella men det är frågan om väsentligt högre lyft och betydligt längre öppettider för både insugs- samt avgasventilerna. För att detta skulle fungera byttes även ventilfjädrarna ut då original inte riktigt gillar så radikala kamaxlar utan att böttna.

Topplocket portades hos McXpress för ökat flöde och motorn monterades sedan ihop med specialbeställda låg-



En grymt stor wastegate från Tial blir perfekt till detta bygge.



Dubbla ventilfjädrar av race-typ är ett måste i en motor som denna.

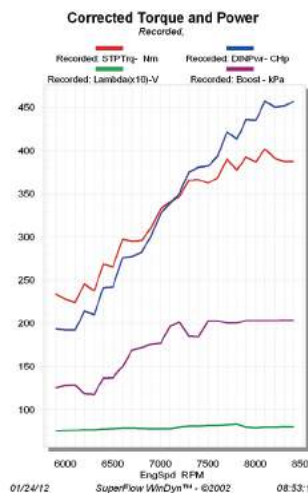


Visst är nya smidda specialkolvar vackra? De är inte lika snygga när de tittar ut ur blocket efter ett riktigt motorskott!



Detta är hjärtat i anläggningen, en MCX550-laddare.

Då denna motor är trecylindrig så har turbon ett enkelt avgasinlopp, för fyr-cylindriga är det "dubbel entry" för pulsseparering som gäller.



kompiskolvar från JE-pistons, kamaxlarna gradades sedan in noggrant för att fungera optimalt. Då saknades det bara en turboanläggning som skulle räcka till hela 500hk, då ingen vanlig serietillverkad sats duger för den effekt som krävs till detta bygge. Aggregatet är en så kallad MCX 550 vilket är en specialbyggd K27-hybrid som MCXpress använder när kunder önskar motoreffekter på upp mot eller över 500 hk. Grenröret påminner om det som används till den vanliga MCX240hk-satsen men anpassat för den större turbon samt för den externa wastegateventilen. Alla luftvägar liksom laddluftkylarens anslutningar är av grövre dimension jämfört med den vanliga MCX240-satsen och en mycket stor dumpventil är monterad före plenumet. Bränslesystemet har en extra så kallad "catch-tank" som förses en stor Bosch-pump med racebränsle för vidare färd mot injektorerna. Motorn förses med bränsle dels via original EFI-system och får extra tillskott från tre extra injektorer som styrs av MCX programmerbara styrdon. Plenumet är av samma typ som används till de vanliga turbosatserna och klarar väl av trycket som kan komma upp till hela 2,5 bar i denna version. Receptet för att få 450 hk i sin skoter är alltså ganska enkelt men det gäller sedan att justera in allt i bromsbänken vilket är både svårt och nästan onödigt spännande. All justering i SF901-bänken skedde med VP CSO racebränsle vilket är vad kunden sedan ska köra med vid detta tryck, väljer han att justera ner trycket till just över ett bar så går det bra med handelsbränsle men då bör mappningen justeras på nytt. Efter en dags spännande arbete och en mängd justeringar samt runt 20l racesoppa är allt klart, Jan Tore har nu en snöskoter som ger 450hk vid en bit över 2,0 bar och allt fungerar perfekt. Han påstår sedan att denna skoter ska brukas för lokala race samt vanlig körning då han och familjen ska ut för att grilla korv. I USA kallas detta för "Overkill" att köra på tur med en sådan maskin och något svenskt ord som passar känner jag inte till.

Finns det då ett svenskt ord som på ett bra sätt beskriver denna skoter i förhållande till dess tänkta användningsområde som familjeskoter? Jag vet inte men det borde nog finnas ett, de absolut vildaste skoteråkare jag känner till pratar i alla fall norska så nog borde de ha ett namn på sina grymma skotrar som bland annat kan brukas för turer till grillplatsen! Ett trevligt och absolut skotertiktigt folk är de i vilket fall som helst våra grannar i väst. 🌟

# SUIT UP

THE LEATT® SNX PILOT. THE SNOW SPECIFIC NECK BRACE THAT HELPS KEEP YOUR MIND OFF YOUR NECK AND ON THE RIDE. COMBINE WITH A LEATT® PROTECTOR SNX JACKET, DESIGNED AROUND THE BRACE, FOR THE TOTAL RIDING PACKAGE!



SNX PILOT  
790g ± 50g

**5WAY**  
ADJUSTABLE  
FOR BEST FIT



SNX  
BRACE COLLAR  
FREE WITH EVERY SNX PILOT

SNX JACKET



BRACE COVER THAT  
STRETCHES AND FITS OVER  
YOUR LEATT-BRACE®

**LEATT**  
NECKBRACE  
READY



- ▼ WATER RESISTANT AND BREATHABLE OUTER SHELL. ZIP OUT WATER PROOF AND BREATHABLE INSULATED INNER LINER, BOTH 2000MM AND 2000G.
- ▼ FULL VENTILATION
- ▼ CAN BE WORN WITH OR WITHOUT A LEATT-BRACE®
- ▼ REMOVABLE ADJUSTABLE SLEEVES
- ▼ SIZES S - XXXL

[www.duells.se](http://www.duells.se)

LEATT® IS SUPPORTING THE WINGS FOR LIFE SPINAL CORD RESEARCH FOUNDATION. [WWW.WINGSFORLIFE.COM](http://WWW.WINGSFORLIFE.COM)

CE CERTIFIED AS PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT

**LEATT**  
© Leatt Corporation 2012

# Förra vintern



Allt började riktigt bra med körbar snö redan i slutet på oktober i Kanada.

Av: Kalle KJ Johansson

Jag som hade hoppats på bra och tidig säsong hade redan i november rätt många mil bakom styret. Vi väntade ju tillökning i familjen i februari så jag skulle försöka filma klart så mycket som möjligt innan dess var det tänkt. I december tog Kung Bore semester några veckor men återkom runt jul med runt 2 meter snö inom en vecka. Det krävs ju en hel del snö för att fylla igen alla små träd, buskar, stenar och andra ojämnheter som man inte vill stöta på vid en landing eller när man plöjer sig fram utför i djupa svängar, så det var inte förrän då det gick att börja köra på allvar.

Körningen då det snöar så ruskigt mycket på kort tid kan beskrivas som väldigt energikrävande.

Skotern får gå på full gas 95 procent av tiden och man tar sig endast fram om man har lite fart, även på plan mark. Ska man försöka ta sig upp till över 1500 meters höjd där den täta, branta skogsterrängen börjar öppna upp sig får man kämpa ett tag. Det blir många fastkörningar runt små träd och buskar som inte har någon bärighet alls då snötäcket bara täcker topparna. Helt plötsligt när man kämpar för livet för att ta sig uppför en liten backe så öppnar naturen en falllucka och man sjunker 2 meter ner. Har man inte fart nog så sitter man där med skägget i brevlådan och får ett rejält träningspass med spade och såg.

## Stuntförare

Att försöka filma är i stort sett omöjligt när det är svårt nog att bara ta sig fram för egen maskin utan att behöva tänka på vilket träd man ska svänga vid och vilken vinkel man ska hoppa på en kulle för att det ska se bra ut på film. Att det snöar så man knappt ser skidspetsarna hjälper ju inte heller.

Efter cirka 2 veckor med snö i stort sett varje dag och inte en enda dag med klar himmel och sol så blev det varmt och blåsigt. Vi hade nu en bra bas iallafall, men snön satte snabbt ihop sig och blev hård och det var inte allt för inbjudande att kasta sig utför några stora dropp. Det blir ändå rätt mycket körning för att hitta nya ställen och för att veta exakt hur det ser ut då det är dax att filma.

Januari var väldigt snöfattigt i Kanadensiska mått mätt och det dröjde ända



till februari innan föret och vädret började bli bra nog för att få något på film.

I slutet på januari blev jag tillfrågad om jag kunde agera stuntförare till Finska Nokian Tires. Dom ville göra en reklamfilm till däck för våta väglag och ville ha en skoter som körde på öppet vatten, det lät ju intressant.

Fick en gammal M7:a till förfogande och begav mig ner till en nationalpark strax utanför Vancouver tillsammans med en nu höggravid flickvän. Man fick smälta lite snö som låg på stranden för att det skulle se lite mer somrigt ut. Skotern som jag endast kört på en parkering tidigare gick hyfsat bra ända tills en tändspolen lade av efter en sänkning. Den brölade lite risigt på en cylinder men vi behövde fortfarande några klipp på vatten så det var bara att göra så gott man kunde och bada lite mer i det "varma" januari-vattnet.

Efter en lång dag var alla nöjda och vi kunde bege oss hem till Pemberton igen och invänta förlossningen som bara skulle vara några dagar bort nu. Vi hade ännu knappt kunnat filma något på bergen då snön och vädret inte riktigt velat samarbeta.

## En bra början

Varje fin dag måste nu utnyttjas maximalt för att få ihop nog med material till 4-5 olika filmer. Plötsligt sprack vädret upp och vi kunde äntligen börja filma igen. Nu var det dock dax att bli pappa vilken dag som helst, så man fick hålla sig inom telefontäckning så man skulle hinna närvara när det blev dax. Wildcaten levererade och vi fick en riktigt bra början på Slednecks 15.

Var ute med Tyler Blair och vår nya filmare PY som är en gammal extremskidåkare. Han tog oss till några riktigt branta lines som han tidigare gjort på skidor. Nu var ju inte snön helt optimal och skidor är ju lite lättare att bromsa och svänga med utför då man ska nerför branta lines där man måste undvika diverse klippor, stora dropp och elände för att inte hamna på fel ställe. Tyler och jag tyckte det var lite överkurs att börja säsongen med detta dårskap så vi letade reda på lite olika hopp istället för att mjukstarta säsongen. Efter en snedlanding, som Tyler inte riktigt lyckades reda ut, vilket resulterade i ett stort snömoln, skoterdelar utspridda över berget och spruckna täckbyxor ända upp till kallingarna. Tyler begav sig hemåt efter att hjälpligt tejpat ihop byxorna med lite duct tape från Wildcaten. Jag och PY fortsatte dagen med mitt dropp som 2 år tidigare resulterade i diverse spruckna



*Det är som ett stort stepup med ett dropp i samma veva utan att landa däremellan.*



*Nu laddar vi för kommande säsong, vilken inte borde vara allt för långt borta!*

ryggkotor, revben, och kollapsad lunga. Det gick bättre denna gång men vart inte lika långt. Mitt emot det, några hundra meter bort, låg Chris Browners dropp där han några år tidigare droppade 180 fot.

Kvällssolen låg på den slutningen och en mäktig fullmåne lyste i bakgrunden. Det var för bra för att låta bli! Lyckades ta mig upp rätt snabbt och kollade ner på den branta landningen långt där nere. Snön på den plana avsatsen bestod av hård skare med lite is. Landningen var något mjukare men ganska vindpinad. På vägen ner måste man passera en sluttande klippvägg för att sedan ta sig över en vinddriva för att komma ut till landningen ungefär 30 meter ner. Sen har man en lång fin landning att sätta ner skotern på.

Man behöver hyfsat med fart, det enda man ser innan man är i luften är stora bergstoppar. Väl vid den isiga kanten då man håller cirka 20 km/h ser man en plan glaciär 150 meter ner! Det känns lite som man hoppar ut i tomma intet och inte förrän man är en bit ut i luften ser man vart man kommer att landa. Kom precis fram till landningen på första försöket och solen var på väg ner inom några minuter. Ljuset var helt perfekt så skyndade mig upp igen för att komma lite längre. Nu landade jag oförskämt mjukt runt 10 meter längre ner i den branta landningen. Nu hade vi en bra början till Slednecks 15, så nu kunde man nöjt åka hem och ta hand om den blivande familjen.

## Tillökning

Bara någon dag senare kom en liten tjej till världen! Resterande vinter fick vi turas om att ta hand om våran nya familjemedlem och försöka få så många dagar på snö som möjligt, då Vera också ville komma i form igen så hon också kunde filma stora snowboardlines på bergen. Mars blev den snörrikaste månaden på många år och bjöd dessutom på riktigt bra väder. Vi kunde båda ge oss ut ibland då vi hade mor och farföräldrar som barnvakt. En del dagar hängde jag med Nika på någon bar i Whistler på förmiddagen så Vera kunde åka bräda på morgonen innan det var uppåkt i backarna. Sedan byttes vi av och jag mötte upp med grabbarna på bergen på eftermiddagen. Allt går bara man vill och vi fick båda en hel del härliga dagar på våren.

Man hade ju hunnit fylla 30 i vinter med, och skaffat sig en fyrtaktsskoter som det var tänkt att det skulle bli rejält med klös i. Den lilla originalturbon orkade inte riktigt leverera den effekt som

*Wildcaten betar sig inte alltför olikt sina 2-takts konkurrenter.*



det var utlovat, iallafall inte på högre höjd. Har sett laddtryckstoppar på över 2 bar men runt 1,5 bar verkar vara vad den klarar av på 2000 meters höjd. Det är ändå dubbla trycket den har standard vid havsnivå så siffror man hört på 290 hk i bromsbänk kan nog stämma i teorin, men inte i praktiken om man kör där det är tänkt att skotern ska köras.

Letade febrilt hela vintern efter ett större alternativ men utan framgång. Nåväl, ska väl inte klaga allt för mycket, det

kommer en ny vinter nu igen och nu ska det väl finnas utprovade kit på marknaden som ska kunna leverera bra med effekt även på högre höjd. Den gick ju trots allt riktigt bra ändå för att vara så nära standard och betedde sig inte alltför olikt sina 2-takts konkurrenter.

När man väl lärt sig att utnyttja den lilla extra vikten rätt så kan man ha den till sin fördel då den är mer stabil än 2-taktarna. Det krävs ju lite mer planering i körningen då man inte vänder med

en finlandsfärja på en femöring helt oplanerat. Den smalare 38" framvagnen passade verkligen den lite tyngre skotern, då man med lite kraft får över den på slagsida. Nu har ju både Polaris och Ski-Doo ännu smalare framvagnar på vissa modeller. Fick nästan lite flashbacks från tiden man körde Ockelbo Poro när jag provade Dan Treadways 2013 års Summit med 36" framvagn. Den var väl något rappare i motorn än 23 hästars Poron och 12 millimeters



Med ett barn att ta hand om delade jag och Vera upp dagarna så hon kunde åka bräda på morgonen.



högkamsmattan på Ockelbon klarade väl inte av att skotta lika mycket snö heller.

Annars finns det ju många likheter mellan dom gamla lappmopparna och dagens Boondocking-maskiner. Smala fotsteg som fötterna knappt får plats på, låg vikt och knappt någon dyna. Ja just, man satt ju ändå alltid med ena knät på dynan på den tiden. Ockelbo var helt enkelt 30 år för tidigt ute med sina boondocking-maskiner. Kanske

kommer det en ny upplaga av den svenska trotjänaren?

Fick en riktigt skön recension av Dan Treadway om Wildcaten då vi bytte skotrar lite en dag. "If I had that sled I wouldn't wanna ride any other sled". Det värmdde i hjärtat att höra det från ambassadören av Ski-Doo:s freeride team. Hans 137" Freeride med boondockers turbo var också grymt rolig men näst intill omöjlig att köra på mellanregistret då den var väldigt svårin-

ställd. Den ville lätt sura ner sig om man körde utför och behövde några sekunder för att komma igång igen. Uppför gick det att köra på rullen så långt man ville och den var riktigt skoj med den extra effekten.

#### Filmtajm med popcorn

I skrivande stund har just Slednecks 15 dykt upp i brevlådan. Riktigt bra rulle som får gastummen att rycka ordentligt! Som vanligt är det en bra mix av big

mountain backcountry-åkning av lite varierande stil med lite inslag av freestyle. Brett Turcotte kör med sin sköna stil riktigt stort på sin M8:a. Brad Gilmore har också ett riktigt skönt segment i liknande stil.

Chris Burandt hoppar över dynan som vanligt i tät brant skogsterräng. Allt riktigt snyggt filmat och inte allt för långt denna gång. Alaska-gänget kör stort som vanligt och Cory Davis tycks fortfarande tro att hans skoter är en

Att det snöar så man knappt ser skidspetsarna hjälper ju inte heller.



cross som går att hantera hur som helst, medan syster Carla visar grabbarna att tjejer också kan.

Tyler Blair håller stumt in i det sista. Dan Treadway, Rob Alford och Geoff Kyle letar sig nerför branter och klippor i jakten på stora drop och sköna lines. Chris Brown visar att man också kan köra en Nytro i rätt besvärlig terräng.

Jag själv visar lite skön touringåkning i fin fjällmiljö med inslag av fullgashopp, drop och stora lines med fyrtaktsturbo. Vildkissen levererar ännu en säsong i varierande terräng.

## Bortklippt

Jag väntade med spänning på några klipp av mig och Tyler Blair som aldrig

dök upp? Men dom kommer väl förhoppningsvis i 2Stroke Cold Smoke, då även deras filmare Dave Craig var på plats. Sista dagen som Tyler var ute för säsongen var jag med och körde, vi hade filmare från både Slednecks och 2SCS med oss. Det var en härlig vårdag i början på maj. Det fanns ännu lite färsk snö på bergen och solen stekte. Vi hittade massvis med perfekt formade vinddrivor med landningar bakom som vi kunde ladda det som gick i. Det känns nästan som man är mitt i ett tv-spel ibland och man kan köra hur stort som helst.

Vi körde i en hög driva som hade en plåtå med fin landning bakom sig. Det är en obeskrivlig känsla då man laddar

det som går i ett nästan lodrätt hopp och fortsätter uppåt mot skyn en lång stund för att sedan stanna till och sväva tyngdlöst ett tag innan man faller ner mot en brant landning långt där nere. Är nästan som att kombinera ett stort stepup med ett dropp i samma veva utan att landa däremellan.

Jag körde högre upp där det var brantare men smalare så jag kunde få nog med fart med wildcaten. Tyler körde längre men inte lika högt och hamnade längre ner. Det slutade med att Tyler landade så nära platt man kan och klagade på ryggsmärtor efteråt. Hård som han är så tog han en Alvedon och Dave Craig följde honom hem. Visade sig senare att han fått små kompressionsfrakturer

i ryggen. Det kan vara små marginaler mellan succé och katastrof, men denna gång gick det relativt bra.

Nu laddas det för fullt inför kommande säsong och man kan bara hoppas på ännu en riktigt rolig vinter. Stay tuned and keep er pinned! 🌟





KLIM Vector Parka, Vector Pant,  
and F4 Helmet shown on rider.

# WARMTH WITHOUT BULK



## TECHNICAL REALITY

KLIM insulated riding gear is dedicated to the science of warmth. Thanks to intelligent 3M Thinsulate™ Insulation, KLIM riders experience more warmth, more comfort and more miles "without the bulk".

A smarter way to:  
Stay warm  
Stay dry  
Stay out there

Combine superior insulation with KLIM's trusted GORE-TEX® waterproof construction, a lifetime warranty, reputation for unbeatable quality, and the most intelligent designs in the world and you've got the most potent lineup of insulated riding gear on the snow. KLIM gear.



Engineered with GORE-TEX® Performance Shell  
Designed to provide comfort and durable waterproof protection. GORE-TEX® Performance Shells are ideal for a wide range of outdoor activities.

3M  
**Thinsulate** Platinum  
INSULATION

3M  
**Scotchlite**  
Reflective Material

Check out the VECTOR series and more insulated KLIM gear at [www.pseparts.com](http://www.pseparts.com)

GORE-TEX®, GUARANTEED TO KEEP YOU DRY® promise, GORE and designs are trademarks of W. L. Gore & Associates, Inc. 3M, Thinsulate and Scotchlite are trademarks of 3M © KLIM® 2012



**PSEPARTS**  
IT'S ALL ABOUT RACING

KLIM Agent for Scandinavia.



# Den nya skö

Om folkvett, skoterturism och friåkning skriver Scandinavian Freeriders ett debattinlägg där de uppmanar sina medlemmar och andra organisationer att delta i Nationella Snöskoterrådets arbete under den kommande vintern.

Av: Tomas Berntsson & Scandinavian Freeriders

**F**örsäljningen av snöskotrar med längre mattor skjuter i höjden och små fjällnära campingar är överbokade från mitten av december tills den sista snön är försvunnen.

Släpvagnar säljs som aldrig förr och det är tydligt att friåkningen i fjällen är populärare än någonsin. Det gläder mig fantastiskt mycket att jag nu för tiden träffar på medelålders karlar på branta fjällslutningar med fastkörda skotrar, svetten sprutandes och stora leenden på deras lyckliga ansikten som återupptäckt glädjen i skoteråkningen. Till och med de lite tröga skotertillverkarna har vaknat till, gamla tabun bryts och nu satsas det plötsligt både högt och lågt på friåkarna.

Skoteråkarna har blivit nomader och verkar vara beredda att göra ännu större

uppostringar i tid och pengar för att verkligen få valuta för pengarna de redan investerat. Och vem kan klandra dem? Det är inga små belopp det handlar om för att bli skoterägare idag. Att befinna sig i t.ex Gävle en dålig vinter och se sin nya snöskoter på uppfarten tappa tusenlappar i värde varje dag kan säkert vara nog så frustrerande.

Men även om detta är en del av förklaringen till skarorna som vallfärdar till fjällen tror jag det till största delen handlar om att många skoteråkare hittat tillbaka till själva själen i skoteråkningen, uppäckarglädjen, den storslagna naturen och utmaningarna.

## Kontroversiell turism

Såklart är alla de nya skoteråkarna i fjällen inte helt okontroversiella. Skogs-

ägare som upplåtit mark till tidigare sparsamt trafikerade leder får uppleva ett väsentligt högre tryck på populära transportleder med skador på planteringar och ungskog som följd.

Inte minst jag själv har tvingats inse att mina tidigare hemliga smultronställen varken är hemliga eller för den delen särskilt orörda längre. Att jag inte längre har fjället för mig själv gör dock inget, jag unnar alla att få komma ut och dela upplevelsen med mig. Istället gläds jag med alla företagare i de små fjällbyarna som får ett välbehövligt tillskott i kassan. Ty att vara småföretagare i en fjällby som inte heter Åre eller Sälen är ingen dans på rosor.

Jag ser inga oöverkomliga problem i turismen. Drabbade skogsägare kan kompenseras genom ledavgifter, popu-

lära områden kan öppnas och stängas växelvis för att reglera trycket på natur och djurliv.

Ansvaret faller dock främst på oss åkare som måste nyttja det som populärt kallas folkvett.

## Folkvett

Med folkvett löser vi de allra flesta problemen på egen hand. Hoten kommer istället som så många gånger förr istället från olika myndigheter och organisationer som ser problematiken i den ökande skoteråkningen i fjällvärlden, men kanske inte är lika klarsynta med lösningarna på densamma.

Skotertrafiken i de svenska fjällen är sedan tidigare redan hårt reglerad. Och då räknar jag inte ens in styggelsen i Härjedalen där det på frivillig basis i praktiken råder undantagstillstånd med ledpoliser och staket.

## Frostviken

Ett bättre exempel är istället Jormvatten och Blåsjön i Frostviksfjällen, norra



Som guide i Kanada är man tvungen att ha ett kommersiellt tillstånd, ett så kallat Tenure för att kunna bedriva turistverksamhet på statlig mark.

# Skoterturismen

Jämtland. De har på kort tid fått se de besökande skoteråkarna både två och tredubblas. Det är tidvis svårt att hitta husrum, bensinen kan ta slut på macken under storhelger och alla parkeringsplatser är upptagna. En smått fantastisk utveckling ur turistnäringssynvinkel.

Det problematiska i sammanhanget är att det stora besökarantalet samsas på ett relativt litet område, endast någon mil, längs svensk-norska gränsen där skoteråkning är tillåten. En besvärande omständighet är att halva området sedan 2002 dessutom är ett naturreservat där ett flertal skyddsvärda växter och djurarter trivs.

Fullt förståeligt bevakar Länsstyrelsen området noggrant och inför varje ny säsong diskuteras huruvida skotertrafiken ska tillåtas fortsätta. Eftersom antalet besökare verkar stiga varje år ökar även risken för den form av skador och störningar Länsstyrelsen är oroliga för. Och eftersom inga nya områden öppnas för friåkning finns risken att



## Surftips

*ScandinavianFreeriders.se*  
*En intresseorganisation för att bevara*  
*och utveckla friåkningen i Sverige*



Länsstyrelsens farhågor förr eller senare blir en självuppfyllande profetia.

De besökande skoteråkarna och de lokala turistföretagarna är dock mycket medvetna om detta och sköter sig i det närmaste perfekt. Ett totalt skoterförbud skulle få stora konsekvenser för turistföretagen i en redan hårt utsatt region, för att inte glömma den fantastiska skoteråkning vi skulle gå miste om.

En titt på kartan över området avslöjar enorma arealer både syd, nord och öster om reservatet där det dock råder totalt förbud mot åkning utanför lederna. När trycket av turister på ett område blir för stort borde det vara en naturlig utveckling att försöka minska detta genom att öppna upp nya områden för att på det viset också skydda naturen.

### Turistföretag

Både USA och Kanada har enorma arealer statlig mark där privatpersoner och kommersiella intressen samsas. Chris Brown, känd från många skoterfilmer, driver en lodge i Whistler, British Columbia, Kanada, där han guidar skoteråkare och delar med sig av sin erfarenhet och kunskap. Han berättar att han som guide är tvungen att ha ett kommersiellt tillstånd, ett så kallat Tenure för att kunna bedriva turistverksamhet på statlig mark. Intresseorganisationen B.C. Commercial Snowmobile Association verkar för att alla guideföretag genom dem ska utbilda sina guider i förstahjälpen, lavinräddning och säkerhetstänk. Systemet är detsamma för de företag som bedriver helisking, mountainbike-turer och andra kommersiella verksamheter.

På det hela taget finns en naturlig länk mellan myndigheter och de företag som har nytta av turisterna som besöker området och de hjälps åt att hitta lösningar som är hållbara för både naturen och turismen.

### Diplomerade skoteruthyrare

I Sverige finns diplomerade skoteruthyrare som utbildats i fjällsäkerhet, naturhänsyn och som erbjuder rätt utrustning och kunskap till sina kunder. Deras utbildning sker i samarbete mellan Naturvårdsverket, Trafikverket och organisationer som Fjällsäkerhetsrådet och Nationella Snöskoterrådet.

Jag kan se ett system där diplomerade skoteruthyrare skulle kunna ges möjlighet att arrendera snöskoteråkning i områden som idag av olika anledningar inte är öppna för trafik.

Här skulle de kunna sälja exempelvis dagskort och på det viset erbjuda en unik upplevelse till sina gäster samtidigt



som antalet besökare i området kan regleras.

Att snöskotertrafiken regleras i vissa områden för att skydda känslig natur och djurliv är en självklarhet. Men många gånger tror jag att områden också regleras på grund av resursbrist. Ett område där växtlighet och djurliv är känsligt under vissa tider på året kan under andra perioder fungera utmärkt för snöskotertursim.

Då kan det vara enkelt att förbjuda all trafik under hela året istället för att sätta in resurser att kontrollera att regleringen efterlevs. En arrendator skulle här bära ansvaret för att området endast nyttjas under de perioder när förbudet inte är nödvändigt. För många samebyar skulle detta också kunna vara ytterligare en verksamhet samtidigt som de själva har bäst insikt i hur störningar för rennäringen undviks. Förutom logi, dagskort, skoteruthyrning och guidning skulle det också gå att erbjuda kurser i fjällsäkerhet och lavinräddning.

På det här viset kan trycket på populära områden öppna för allmänheten minskas samtidigt som nya förbudsområden undviks och Länsstyrelsens resurser för bevakning sparas.

## Nationella Snöskoterrådet

Oavsett om du anser det jag skriver verkar vettigt, eller tvärtom fullkomligt fel, skulle jag vilja tipsa om Nationella Snöskotterådets verksamhet. Nationella Snöskoterrådet är en organisation som på regeringens uppdrag samordnar diskussioner om snöskoteråkning mellan olika grupper, branschföretag och intresseorganisationer. Under hösten planerar rådet ett flertal möten om bl.a. säkerhet och miljö. Genom ScandinavianFreeriders.se kan du delta, indirekt eller direkt, och få veta mer om de diskussioner som förs.

Både Trafikverket och Naturvårdsverket som är tunga instanser deltar och det som sägs och debatteras ligger till grund för deras framtida beslut. Det är alltså en fantastisk chans till direktdemokrati som ges och en möjlighet för Dig att hjälpa våra myndigheter att fatta sina beslut baserat på vanligt folks åsikter och kunskap.

I januari arrangeras också Nationellt Snöskoterforum i Piteå. Forumet är öppet för allmänheten och rådet välkomnar alla att lyssna på diskussionerna och föra fram sin åsikt i olika frågor. Läs mer på [snoskoterradet.se](http://snoskoterradet.se). Gå också in på [ScandinavianFreeriders.se](http://ScandinavianFreeriders.se) eller vår Facebook och bli medlem idag. ✨



Med folkvett löser vi de allra flesta problemen på egen hand.



Jormvattnet och Blåsjön i Frostviksfjällen, norra Jämtland, har på kort tid fått se de besökande skoteråkarna både två och tredubblas.

Fre-sön  
fr 1 295:-  
inkl. halvpension

**Skoterkul till kanonpris!**

Boende, tvårätters hotellmiddag och frukost.  
Dessutom: Restaurang & bar med livemusik, fredagssturen, bastu/bubbelpool med relax mm.

Boka på [skotercenter.se](http://skotercenter.se) eller **0280-22370**

**Myrbus, ledpisk, hopp  
o skutt i raviner**

I Sälen har vi 40 mil pistade leder, fina myrar, raviner att leka i, fikaställen och vindskydd där man kan grilla. Vi ligger mitt i och du parkerar utanför dörren.

Välkommen till skoterparadiset!



**SkoterCenter**  
Ditt skoterparadis i Sälen



# VARMT FÖRZINKAD. KALLT REKOMMENDERAD.

Det är sällan de bästa väderförhållandena eller väglagen när man transporterar skotrar. Då är det skönt att ha en helsvetsad skotertrailer från Fogelsta, med varmförzinkat chassi som tålmodigt står emot den bitande kylan.

Skotertrailer S2240, som du ser här, har rejält tilltagen lastlängd samt plats för två skotrar och pulka utan att öka spårbredden. Med förstärkt ljusramp, skotergrind och tippskruv som standard blir på- och avlastningen smidig. Kort sagt, S2240 är byggd för att klara riktigt tuff hantering. Vill du ge din skoter extra skydd finns dessutom aluminiumhuv som tillval.



Trailern på bilden är extrautrustad.

## **FOGELSTA**

[www.fogelsta.se](http://www.fogelsta.se)

2.0 TOBE DEVEL



2.0 TOBE ACTIC



2.0 TOBE MONO



2.0 TOBE MONO

CONTOUR



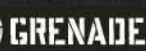
HMK



# DIESEL ME

## WWW.DIESELME.SE

Fri Frakt & Fri Retur | Allt i lager | Skickas samma dag | 063-515400





## Pipor

Arctic Cat F8/M8/Crossfire 8 2010-2011, +10hk  
 Arctic Cat F8/XF8/M8 2012-13, +10hk.  
 Polaris Rush/Switchback/RMK 800 2011-12, 8-10hk i mellanregistret med ökat vrid  
 Polaris Rush/Switchback/RMK 600 ger 5-6hk  
 Ski-Doo 600ETEC, 8-10hk i mellanregistret  
 Ski-Doo 600RS, 6hk.  
 Ski-Doo XR1200 (Headers) +10-12hk.  
 Ski-Doo 800ETEC. Antagligen bästa pipan på marknaden med grymma 12-15hk i mellanregistret  
 Ski-Doo 800R, 4-5hk tillsammans med grenrör.

# STRAIGHTLINE PERFORMANCE

## NYHET! ETEC 6/800 Fuel Controller



Ski-Doo 600ETEC  
 Ski-Doo 800ETEC  
 Ski-Doo 800R  
 Polaris Pro R 800  
 Polaris Pro R 800 Switchback  
 Ski-Doo XR1200 4-tec

## Kolfiber Slutburk

Arctic Cat F/XF/M 2012-13 -8,2kg  
 Ski-Doo 600ETEC, -6,6kg  
 Ski-Doo 800ETEC, -6,6kg  
 Ski-Doo 800R, -6,6kg  
 Polaris 600 Rush/Switchback/RMK -5kg  
 Polaris 800 Rush/Switchback/RMK -5kg



## Variatorkit

## Grenrör

Arctic Cat F8/M8/Crossfire 8 2007-09, +3hk  
 Arctic Cat F8/M8/Crossfire 8 2010-2011, +3hk  
 Arctic Cat F8/XF8/M8 2012, +3hk  
 Polaris Rush/Switchback/RMK 600 2011-12, +2hk  
 Ski-Doo 800R, +2-3hk



## Slutburk

Arctic Cat F8/M8/Crossfire 8 2010-2011, -3,7kg  
 Arctic Cat F8/XF8/M8 2012-13, -6kg  
 Polaris Rush/Switchback/RMK 6/800 -3,2kg  
 Ski-Doo 600ETEC, -4,9kg  
 Ski-Doo 800ETEC, -4,9kg  
 Ski-Doo 800R, -4,9kg  
 Ski-Doo XR1200 -6kg

# RSI



## Dynöverdrag

Greppfasta och helrätta Dynöverdrag till alla nyare modeller. Bildexempel visas på Ski-Doo XP Summit 12-13, Arctic Cat 2012-2013 ProCross och Polaris 2013 Pro RMK



## Hand/Tumvärmarkontroll

till Polaris med Pro Taper-styre. Separerar tum och handvärmare. Ställbar i 5 steg



## Aluminium-styre

Finns i höjning 5" & 7" The exclusive Handle Bar of Chris Burandt, Sahen Skinner and Burandts Backcountry Adventures.



## Fotstegsförstärkningar

med aggressivt mönster. Ger ökat stöd åt tunnel/ fotsteg samtidigt som det släpper igenom mer snö. Bilder visar Arctic Cat Pro Climb samt Polaris Pro RMK/IQ RMK



## Ventilationskit

med aluminium ram och ett tufft yttre mesh-material samt ett inre finare nät. Finns till Arctic Cat Pro Climb, Polaris Pro Ride, Ski-Doo XP och Yamaha Nytro.



## Backcountry-styre

i Aluminium eller Kolfiber

Sno Performance

# Junior!

Knep och knåp

Skicka in dina  
skoterteckningar  
till oss på  
**SnowRider!**

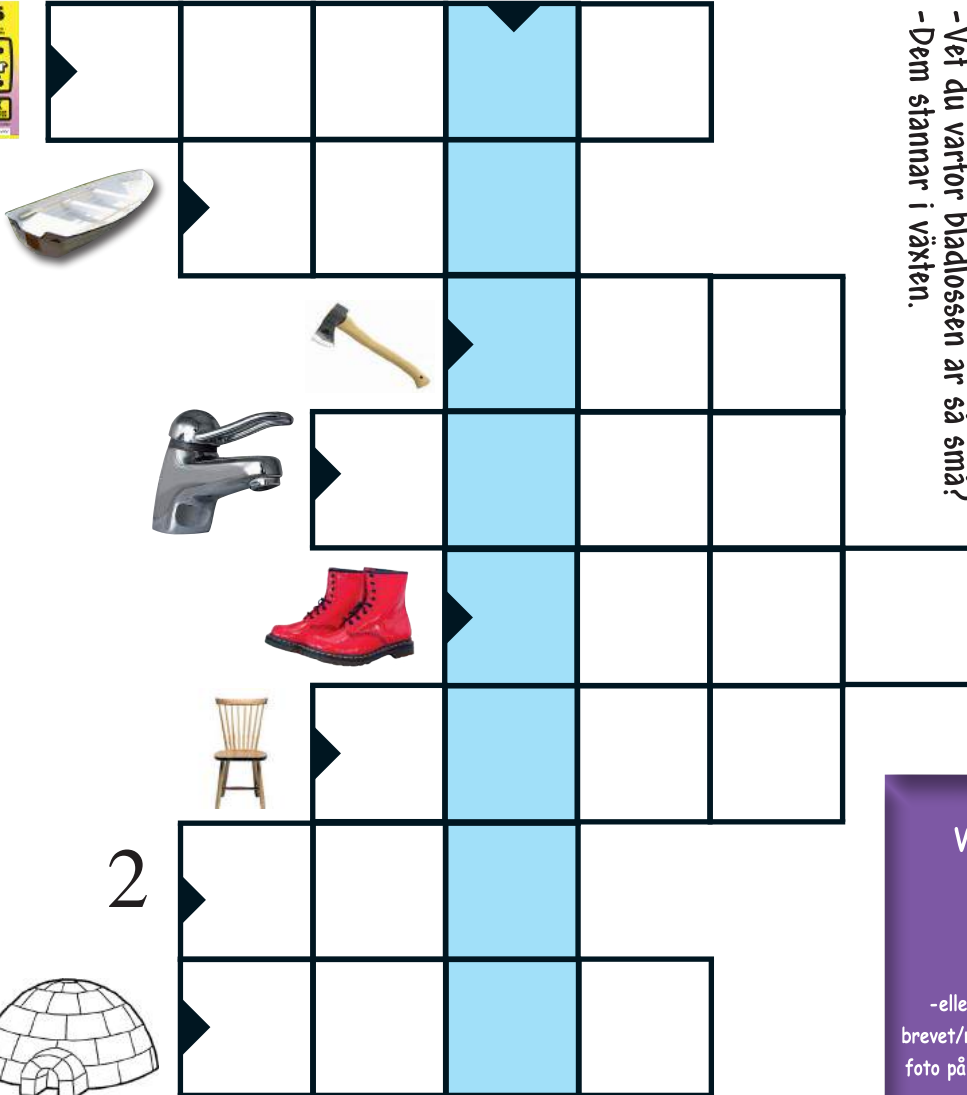
-Är det sant att din hund kan räkna?  
-Ja, han är väldigt förtjust i matte.

**Kluriga frågor**, (svar längst ner på sidan)

1. Hur många dagar är det på ett år?
2. Hur kan man skriva vatten med två bokstäver?
3. Hur kan man utan att dra ifrån eller lägga till ändra talet 666 så det blir ett talsom är en halv gång större?
4. Hur får man hunden i baksätet att sluta skälla?

-Jag startade företag med två tomma fickor och nu har jag en miljon!  
-Vad ska du med så många tomma fickor till?

## KORSORD NUMMER 2-2012/13



-Vet du varför bladlössen är så små?  
-Dem stannar i växten.

Rätta svaret på senaste  
SnowRider-tävlingen var:  
**FRIÅKNING**  
Och här är vinnarna:



Ida Jansson 6,5 år  
Älvdalen



Liam Hult 7år Aspås  
Grattis till er  
båda!

### VINN SNOWRIDER-PRYLAR!

Skicka brev till  
SnowRider  
Sågbacksvägen 8  
79291 Mora

-eller maila in svaret till [pren@snowrider.se](mailto:pren@snowrider.se) (märk brevet/mailet med "Juniortävlingar") tillsammans med ett foto på dig själv, namn, ålder och din adress. Sista dag att skicka in svaret är:  
**11 november 2012**

# Vilde Sune

*Legenden från Vilhelmina*



Vissa människor har det där lilla extra, eller är det som så att de saknar något?

För ganska precis 20 år sedan träffade jag Sune Andersson för första gången. Då (på Orsa flygfält) låg han och sov med fötterna stickandes ut ur ett pickup-fönster eftersom man på den tiden inte brydde sig speciellt mycket om hur och var man sov när man var på dragracing. Sune var inhyrd för att underhålla publiken i pauserna med sin inspirerande körning på motorcykel, ofta och i bästa fall med bara ett hjul i marken. Det var under denna tidsepok Sune förtjänade tilläggsnamnet "Vilde" eftersom det var just det han var. Sunes shower innehöll allt från burnouter, pulkaåkning i 250 blås till fram och bak-hjulsåka, på gehör och egentligen helt utan plan, eller för den del erfarenhet. Karl'n var livsfarlig och han förvånade både sig själv och publiken de gånger han inte ramlade av och slog sig själv fördärvad. Det här var och är fortfarande underhållning på högsta nivå och är det någon som kan trollbinda en publik med sina galenskaper så är det Sune, Vilde Sune.

Det är som sagt tjugo år sedan och Vilde Sune då, har inte mycket gemensamt med Vilde Sune idag förutom att han fortfarande är vansinnig. Men Sune har lyckats tämja vansinnet och är idag en av världens mest säkra och anlitade stuntpiloter på motorcykel och faktiskt fabriksförare åt Triumph sedan ett år tillbaka.

## Motorevent & mässor

Det som en gång började som en rolig helghobby växte och blev ganska omgående en heltidssysselsättning den tid på året det är snöfritt.

–Jag har nu kört stunt professionellt exakt i 20 år och jag har inga som helst tankar på att sluta. Så länge publiken applåderar och jag orkar kravla mig upp på cykeln så kör jag, det är klart att alla mina skador gör sig mer och mer påminna men faktum är att på hojen så känner jag aldrig av det så det måste väl betyda att det är bra för mig. Jag ger järnet så länge det går, ju bredare fortare rökgigare desto bättre mår jag, säger Sune.

Sommartid har Sune fullt upp då han blir inhyrd till otaliga motorevent, mässor, tävlingar och marknader för att uppträda, men då det gäller den kallare årstiden är det lugnare i stuntbranschen. Därför har Sune sedan fem år fullt upp på vintern med sitt evenemangsbolag



Du kommer snart underfund med att Sune inte driver den vanliga slags skoteruthyrningen du hittar i Åre och Sälen. Ring till SA Event och tala om vad du önskar dig så syr Sune ihop ett riktigt äventyrligt paket åt er.



I SA-Events nya lokaler hittar du allt från verkstad, kontor, relaxavdelning till Sunes egna lilla minneshörna där nya och gamla hojar trängs bredvis varandra.



Här finns det massor av olika fyrhjulingar och när du ändå är här så är det äntligen dags att få provköra en bandsatsförsedd Commander.



Det sägs att ju modigare man är desto större pung har man. Vi kan direkt konstatera att Sune har en av de större kottar vi sett på länge.

## Lite roliga skador Sune kan stoltsera med

*Arm av vid axeln, fraktur på smalben, pekfinger, flera nackskador, krossad minisk samt brosk i knät, 2 knäoperationer, knä och lår tömt på blod, vätska och annat snusk 4 gånger, nerverna i nacken brända för att minska smärtorna, slagit hål i huvudet krossat höger ringfinger samt plastikopererat (det är inte särskilt vackert ändå), sytt sår på hälen, huvudet, ringfinger, ledband skadat i knä. Benbit bortslagen i höger knäskål, stort sår i huvudet så att pannbenet blottats ca 20 stygn. Ska inte vara tjugit om alla suturer utan sammanfattar dom i ett hundratal. Djupt sår vänster ben 8 stygn, 4 revben av höger sida, 3 revben slagits loss från bröstbenet. Blödning vänster lår (och nu snackar vi inte om nåt litet blåmärke) Ett antal hjärnskakningar (nej det är inte dom som gjort att jag är som jag är). Båtblen av vänster hand, sytt sår i handled 4 stygn, axel ur led, bröstben spräckt. Ligament i hand helkass ett ben ligger i 90 grader i stället för 45, mysigt köttår på insidan låret av ett bakdäck (fråga inte hur det gick till). Muskel vänster axel nästan avsliten, nyckelbens led ur led höger axel, ytterligare en hjärnskakning, djupt köttår vänster handled 5 stygn, fotpinne genom benet så att benpipan blottlagts (18 stygn), svanskota av och blödning i rygglutet, stoor blödning vänster lår, ca 1.6 liter blod och vätska i den bulan, svanskota av igen, SKA DET ALDRIG SLUTA*



*I den nybyggda 600 kvadratmeter stora lokalen ryms mer leksaker än du kan tänka dig och Sune har idag cirka 50 olika fordon för uthyrning.*

SA Event som erbjuder sina kunder allt från en upplevelse på den egna vildmarkscampen med tillhörande lerduveskytte, jakt, fiske, yxkastning och ATV-körning, till allt vad motorfordon heter.

–Vi vill ju sticka ut lite och det gör vi med hjälp av fem rallybilar, 9 fyrhjulingar, 3 cross-cartar, en bandsatsförsedd Can-Am, sex motorcyklar, 18 snöskotrar och lite andra fordon. Vintertid så har vi en 1,7 kilometer lång isbana som är 30-55 meter bred och inuti den mindre isbana. Vi tar både stora och små evenemang och vi kan verkligen skraddars ett evenemang för både galningar och vanligt folk, skrattar Sune.

## Svensexa eller födelsedag

Företaget expanderar och när vi träffar Sune så sitter han i sin nybyggda 600-kvadratmeter stora lokal där både maskiner och kontor får plats. Det är här inne alla fordon samsas tätt bredvid varandra och kan förvaras, servas eller tvättas efter behov. Sune har byggt upp en snygg verksamhet som verkligen kan erbjuda sina kunder det där lilla extra. Oavsett om det gäller svensexan, företagsevenetet, kompisträffen eller födelsedagen så kan Sune erbjuda dig en garanterat rolig dag. Hör av dig till SA Event för närmare förfrågningar. 🌟



*Det sägs att linjen mellan vansinne och genialitet är tunn. Vi är villiga att hålla med då Sune mer än gärna prövar det mesta vi andra avstår från.*



*Sommartid hittar du utan tvekan Sune på något motorevenemang runt om i nordn där han gör sitt bästa för att skrämna slag på publiken med sina konster.*

## Krontjärn eventcamp

Är ett gammalt krontorp som Sune nu håller på att utveckla till en attraktiv eventcamp med mycket bred inriktning. Kundgruppen består bland annat av svensxor som vill ha häftig 4-hjulingsåkning på bana, företag som vill ha konferens med middag i tältkåta eller folk som vill ha enkelt rustikt samt ensamhet. Sune anpassar evenemanget för varje grupp som kommer och gruppen disponerar själv hela anläggningen utan att bli störd av andra

- Boende
- Mat/fika
- Tältkåtor
- 4-hjulingsbana
- 4-hjulings safari
- skotersafari
- Pilbåge
- Blåsrör
- Yxkastning mm
- Bastu och badtunna för 25 personer
- Konferens/samlingsrum för 15 personer
- Servicebyggnad med dam och herr avdelning med 1 toalett och 3 duschar i varje avdelning
- Skotersafari
- Isracing med rallybilar
- Ispimling
- Vesselturer
- Mobil badtunna och badbastu som kan använtas där helst ni önskar
- Fiskesafari med väggrade 4 hjulingar sommar och vinter

## Special

Skulle du vilja att Sune kom till dig istället för tvärtom så kan han ordna detta. Uppvisningar med snöskoter och FMX på gräs, grus och snö finns på programmet och även om Sune själv inte sitter på dessa fordon under showen så, har han samarbetspartners som sköter detta förtjänstfullt. Sune kan under sommaren exklusivt erbjuda motorcykelstunt där han själv riskerar liv och lem på någon av sina motorcyklar och det enda som behövs är 100 meter asfalt.

## Surftips samt kontakt

[www.saevent.se](http://www.saevent.se)





**HUSTLER PANT**

Strl: XS-XXXL. Rek.pris 2399:-



**HUSTLER JKT**

Strl: XS-XXXL. Rek.pris 2799:-



**VOYAGER BOOTS**

Strl: 37-49 Rek.pris från 1999:-



**TEAM BOOTS**

Strl: 37-50 Rek.pris från 2999:-



**PEAK PANT**

Strl: XS-XXXL. Rek.pris 2799:-



**PEAK JKT**

Strl: XS-XXXL. Rek.pris från 2999:-

**SHOVEL**

Rek.pris från 449:-



**BACKPACKS**

Strl: 20-26l. Rek.pris från 899:-



**UNION GLOVE**

Strl: XS-XXL Rek.pris 799:-



[WWW.RUCO.SE](http://WWW.RUCO.SE) - [WWW.FACEBOOK.COM/RUCOSWEDEN](http://WWW.FACEBOOK.COM/RUCOSWEDEN)



BAFFIN & HMK ÄR DISTRIBUTERAT AV RUCO SCANDINAVIA - FÖR MER INFO & KONTAKT [POST@RUCO.SE](mailto:POST@RUCO.SE) - 070-6619344

# RIDE WITH CHRIS BROWN IN WHISTLER BC

- SMALL GROUP SIZES
- BOONDOCKING & AVALANCHE TRAINING
- SNOWMOBILE LODGE 5 MIN FROM WHISTLER VILLAGE
- NORTH AMERICA'S TOP BACKCOUNTRY SNOWMOBILE DESTINATION
- WORLD FAMOUS LOCATIONS AS SEEN IN SLEDNECKS, 509 FILMS AND MORE.

ANNUAL SNOWFALL: 20M

[RIDEWITHCHRISBROWN.COM](http://RIDEWITHCHRISBROWN.COM)



**JANUARY**

Ca pris 3 295:-



Innerjacka  
JANUARY



HALIFAX 2  
Ca pris 2 195:-



**JOINVILLE**

Ca pris 3 295:-



Innerjacka  
JOINVILLE



**Halvarssons**  
COLLECTION 2013  
*SHW*

[www.jofama.se](http://www.jofama.se)



**SPI Singelpipa  
Rotax 800 E-tec.**

Ger dig ett grymt gassvar  
och betydligt bredare register

**5250:-**



**Variatorkit 800 E-tec.**

Innehåller: Fjäder, ställbara viktspinnar  
och ramper. Ger dig en betydligt  
rappare maskin.

**2500:-**

**SPI Slutburk XP-chassiet.**

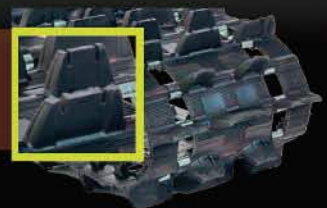
Spara 5kg och få lite skönare sound  
men med en bibehållen ljudnivå

**3200:-**



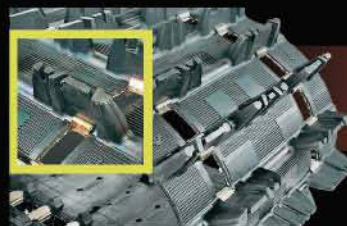
**44 mm Racematta.**

305\*38\*44 2,86 delning. Passar  
bla Lynx/Skidoo Xp-modeller.



**44 mm Racematta.**  
307\*38\*44 2,52 delning

**5495:-**



Gilla oss på Facebook  
[facebook.com/oktanab.se](https://www.facebook.com/oktanab.se)

Såklart har vi presentkort!

**OKTAN**

BROSSLÄRVÄGEN 19B TORVALLA  
063-805 50 • [info@oktanab.se](mailto:info@oktanab.se)  
ÖPPETTIDER VARDAGAR 8-18, LÖRDAGAR 10-14



[www.oktanab.se](http://www.oktanab.se)

**MONSTER**  
Widetrack, högkammarmatta, turbo!  
"WE FIX!"

Juha ← Mats →  
Widetrack FS

VÄLKOMMEN TILL MORRA FÖR  
ATT TITTA OCH KÖRA!

[www.polarismora.se](http://www.polarismora.se)  
Telefon: 0250-10026 info@polarismora.se

**POLARIS** Billet  
MADE IN SWEDEN

# NYRUSTAD BUTIK!

Laddat för skotersäsong!

**Ockelbo GUMMISERVICE**  
**30** år  
1982-2012

Tillbehör & Reservdelar  
Snöskoter & ATV

**POLARIS** **Ockelbo GUMMI SERVICE**

Tel: 0297-42100  
Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00

## Nytt & begagnat! skoter & ATV

**Haralds**   
**Haralds**   
**BÅTAR AB**

BESÖK SVERIGES STÖRSTA POLARISHANDLARE?

[WWW.HARALDSBATAR.SE](http://WWW.HARALDSBATAR.SE)  
Hugo Hedströms väg 12, 781 72 Borlänge Tel: 0243-130 19

SNÖSKOTERNAS DAG 27/10 & 28/10  
Massor med erbjudanden!  
VÄLKOMMEN!

## STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYA & BEG!

**KÖP NYA 2013**

**LYNX**   
BOONDOCKER - 13

**ski-doo**   
SUMMIT - 13

**POLARIS**   
800 RMK ASSAULT - 13

**Utförsäljning av 2012**  
ski-doo  LYNX   
POLARIS 

Stort utbud av begagnade skotrar.  
Självklart fixar vi skoterlånet  
-Snabbt & Enkelt!

MASSOR AV NYHETER  
PÅ VÅR WEBSHOP

**Kalix Maskiner**  
HUGO JACOBSSON AB  
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

[www.kalixmaskiner.se](http://www.kalixmaskiner.se)

# SnoGear SUPERREA

Jacka + Byxa

Snowcross

2990:-  
5980:-

Blackie

2999:-  
6480:-

Vi har drivmattorna, reservdelarna, tillbehören, kläderna och allt annat du kan behöva till skoteråkningen. Kolla in våran smockfulla webshop med massor av erbjudanden!

[www.STENMARKSMASKIN.se](http://www.STENMARKSMASKIN.se) Tfn 0954-10 666

# SALAB

**YAMAHA**  
 \* Försäljning  
 \* Reservdelar  
 \* Service

[www.salab.nu](http://www.salab.nu)  
 Sveg • 0680-718330

info@asa-suspension.com  
**ASA-dämpare**  
 till bl a ATV, SNÖSKOTER, PICKUP

Oavsett fordonstyp så anpassar ASA-Aktiv helt automatiskt dämpningen efter rådande förhållanden

Att t ex köra olastad eller lastad pick-up med ASA är nu ett rent nöje!

[www.asa-suspension.com](http://www.asa-suspension.com)

**POLARIS**  
 Åsarna  
**Skoterservice**

- Servar och reparerar alla märken
- Tillbehör
- Reservdelar

**Snöskoter & Fyrhjulingar**  
**Släpvagnar Snöslungor**

Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

[www.hanseriksson.se](http://www.hanseriksson.se)

**Hans Eriksson AB**  
 0581-310 95  
[hanseriksson.se](http://hanseriksson.se)

[www.streetnstrip.se](http://www.streetnstrip.se)

En dröm besannas  
**BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN**

• 4-stjärnigt skoterområde  
 • Rum och stugor i lyxklass  
 • Kanadas bästa lossnömråde  
 • 1 - 6 dagars "all included" skoterresor  
 • 2013 års Ski-doo maskiner  
 • Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer

HÄR SNÖAR DET 15-20 METER ÄRLIGEN!  
 REVELSTOKE

Great Canadian Snowmobile Tours  
 Revelstoke, B.C. Canada

+0012508379594  
[www.glacierhouse.com](http://www.glacierhouse.com) [www.snowmobiler Revelstoke.com](http://www.snowmobiler Revelstoke.com)

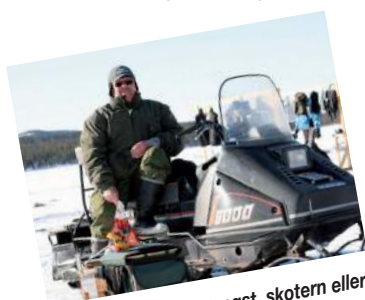
# Målingspimpeln

Denna tävling gick av stapeln 3 mars 2012 i Sveg, Härjedalen. 140 fiskare deltog i själva tävlingen och fler hade en fin skoterutflykt i det fina vårvintervädret, käkade hamburgare, korv och umgicks med annat skoterfolk.

Av: Thomas Sundemyr



140 fiskare deltog men många fler kom och minglade och njöt av det fina vädret.



Undrar vad som är tyngst, skotern eller fiskpåsen?



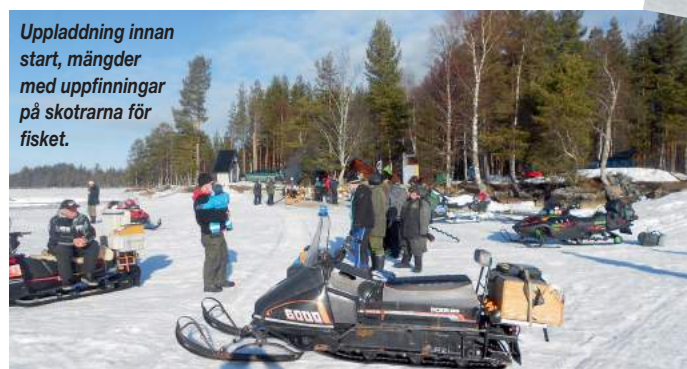
Alla hänger med! Neo, farfar och hunden Ford tränger in sig i pulkan.



Nu är de på gång, stör inte mig!



Storfiskare!



Uppladdning innan start, mängder med uppfinningar på skotrarna för fisket.



Pappa vad händer om jag släpper isskopian i hålet?



Var snäll med pappa nu grabbar, fortsätt att sova.



Vädret kunde inte bli bättre.



Hurra! Jag fick finaste priset.



Samling för invägning och prisutdelning.



Bättre att fika än att fiska.

Segramna Elin Thyllman och Lars Hansson.



Delar av det dignande prisbordet.



Oj! Fisken syns nästan i handen.



Att skoteråkaren är lite envisare än andra är ingen nyhet, men visste du att skoteråkaren från Stockholm är envisast av dem alla.

Text & Bild Daniel Orevi

**A**tt bo i Upplands Väsby är ingen hit när man vill åka skoter varje ledig stund man har till övers. För mig betyder det att jag måste åka en himla massa bil för att komma till snön, vilket jag i och för sig inte har någonting emot, men gör saker och ting lite drygare. Det här är ett litet sammandrag av min forna vinter. Ni kanske känner igen er, oavsett var ni bor någonstans?

### Långtest

Årets långtestare var klar för leverans och med kärran kopplad körde jag upp till Östersund för att sova hos en kompis. Nästa morgon hämtade jag min spritt nya Arctic Cat XF800 High Country hos Janne Flemström på KGK. Det var gott om snö i Östersund så jag kunde provköra lite bakom Jannes kontor. Det blev

säkert 2 lyckliga km innan skotern lastades för vidare transport direkt till redaktionen i Mora för en första fotografering. Turen avslutades väldigt sent på kvällen hemma i Upplands Väsby.

119 mil bil och 2 km på skotern.

### Festa eller åka skoter?

Nyårshelgen spenderades i Sälen och de första milen lades till skotern. Nu är ju detta en helg där tillgänglig körtid ofta begränsas av någon typ av fest men vädret var bra och snön hade kommit så vi fick i alla fall ihop 12 mil även om snö-tillgången inte var tillräcklig för lössnö-körning. 80 mil bil och 12 mil skoter.

### Det är kul att jobba!

7-9 januari. Kickoff i Sälen med jobbet. Chefen hade äntligen fattat att kickoffen

Vilken drömdag i Riksgränsen. Anders njuter





Daniel och Kristoffer vilar vid Gorsachokkaglaciären.



Bengt Nordén i Åkersjön åker inte bara skoter



Scanna QR taggen för att uppleva Rubens väg

Rubens väg. Alla har inte varit där uppe



Kristoffer har planterat ovanför Norge-platån i Gränsen

skulle läggas i fjällmiljö och jag fick ordna den guidade skoterturen. Jag måste givetvis åka upp en dag i förväg för att rekognosera i terrängen. Helgen blev otroligt lyckad med strålende sol och 10 minusgrader.

Precis som man vill att det skall vara när man tar med sig nybörjare. Det blev förstås extra muntert när min skoter dog med 500 m kvar till bilarna pga att någon klant glömt tanka. När man har ansvar för 30 blåbär glömmes man tydligen bort sin egen släde.

80 mil i bil och 19 mil skoter.

### Gubbelhelg

2-5 feb Gubbelhelg i Sälen. Vi är ett gäng på ca 20 polare som alltid åkt upp en helg tillsammans till fjällen. Det hade snöat ganska bra och det var riktigt kallt. Det hade blåst hårt på kalvfjället så där var det riktigt dåligt före men på myrarna och skogslederna var det underbart. Vi hittade hela tiden nya orörda myrar att bomba. Nu började XF:en komma till

sin rätt. Det var så lätt att lägga ner och surfa runt hur länge som helst.

80 mil i bil och 26 mil skoter.

### Snowriderweekend nr 1

10-12 feb säsongens första Snowriderweekend. Det var ett bra gäng som samlades på Skotercenter i Sälen. Fredrik Larsson guidade oss ut på ospårade områden. Alla lekte hela tiden och det var här som Mikael Berntsson filmade reklamfilmen om SR weekend. Där ser man helt klart hur glada alla var, ja förutom Gurra då förstås som inte gillar skoteråkning.

40 mil bil och 24 mil skoter.

### Ljungdalen - Åkersjön

13-19 feb Direkt från Sälen fortsatte undertecknad, Gustav Berggren och Anders Ytterström till Ljungdalen med bil och släp och inkvarterade oss i Anders stuga. Efter några skoter dagar i området packade vi ryggsäckarna och tog skotrarna till Åre för en natt på Ho-



Gurra jagar Anders i cirklar

Gurra grillar korv med t-stiftshylsa och brännare



Anders har fått resning på RMK:n i Kärleksravinen. Snowrider Weekend



liday Club. Nu var det jättedålig sikt för snön vräkte ner hela tiden vilket förstås betydde underbart före. Sista biten över Åresjön blåste det svinkallt så innan vi lyckats bända loss våra fastfrusna packningar utanför Holiday Club var vi rejält nedkylda. Efter en snabb incheckning smakade ölen fantastiskt gott där vi satt i badbyxor i äventyrsbadet och tittade ut på stormen. Vi somnade skönt trötta den natten. Det vara bara herr Gurras undertröja som spred en okänd kemisk förening i rummet. Den stack rejält i näsan på oss andra normala män och jag tänkte att rinnande ögon har ingen dött av, ännu.

Nordamerikansk snö.

Nästa dag for vi vidare upp till Åkersjön. Nu hade det slutat snöa, solen sken och lederna var helt ospårade. Det tog precis hela dagen att åka eftersom vi var tvungna att utnyttja varenda myr. Med ett brett leende for vi runt och surfade fram och tillbaka. Snön var så lätt att det bara sprutade åt alla håll. Vi tänkte att det är nog så här snön känns i Nordamerika. Våra Burandt-tricks var riktigt snygga ända tills vi hamnade på rygg med skidorna i vädret.

Roligt att vara vilse i snön

Allt var översnöat så det gick inte att se var leden gick och kryssen var förstås helt vita och svåra att upptäcka. Det var tur att det fanns ledkryss för annars hade vi aldrig hittat till Åkersjön. Sent på

kvällen i beckmörker kom vi fram och kvällen avslutades med några timmar i utomhusjacuzzin under en stjärnklar himmel. En magisk dag vi minns som en av våra absolut bästa skoterdagar någonsin.

Fjällgården och reparation

Vi stannade två dagar på Fjällgården i Åkersjön. Kvällen före hade Gurras matta rappat över lite och när han nu kontrollerade skotern i dagsljus upptäcktes ett skuret vändhjulslager på hans RMK. Vi fick mycket god hjälp av Kent Halvarsson på Fjällgården. Han lånade ut sitt garage och låg även på golvet och skruvade loss vändhjulen tillsammans med Gurra. Polaris Scandinavia hade åf-möte på Fjällgården just då och de ordnade så vi fick dit nya lager till nästa dag. Tusen tack för det. Det är bra att träffa många snälla människor när man åker skoter med Gurra, eftersom han ofta behöver lite hjälp.

Guidning

I Åkersjön fick vi guidning av Bengt Nordén som tog ut oss på en blandning av skogs- fjäll- och ospårad terrängkörning. Bengt var en härlig kille som även syntes dåna fram på vägarna i byn på en FZR1000 sporthoj med fulldubbade hjul. Helt normalt i Åkersjön. Tack Bengt för en grymt bra dag.

Fjällgården är ju ett begrepp i skotersverige. De var pionjärer med att nischa sig mot skoteråkare och deras anlägg-



Gurra tar upp RMK:n på rullen i Ljungdalen



Välförtjänt bad i Åkersjön. Undrar fortfarande varför det bara var bubblor runt Gurra





En av många väggar att klättra i Gränsen



Anders har planterat 163:an



Gurra surfar i lätt nysnö. På väg från Åre till Åkersjön



Anders kör sällan fast 163:an på lättåtkomliga platser



Anders och Gurra lägger egna spår i Ljungdalen



Chefredaktörn fick bogserhjälp i backen. Andra körde upp



Riktiga kompisar kör fast på rad

ning och natur levererar härliga upplevelser. Jag vill rikta ett särskilt varmt tack till Kent för enorm servicekänsla som gjorde att våra dygn i Åkersjön blev mycket lyckade. När vi lämnat Åkersjön åkte vi tillbaka till Ljungdalen för att avsluta denna skoterveckan med två dagars åkning där igen.

Veckans resultat blev 82 mil bil och 86 mil skoter.

### Skidåkning

4 mars. Vasaloppet med frugan. Vi åkte förstas inte skidor utan skoter och tittade på starten och hejade på efter spåret. Vi träffade Team Håkan som hade dukat upp med stora muurikkan utefter spåret. Det stektes bacon med ägg och potatis och vi hejade på de stackars skidåkarna. De såg lite snopna ut när vi hade semlor till efterrätt. 80 mil i bil och 6 mil skoter

### Dåligt väder

17-18 mars Sälen med ett gäng jobbar-kompisar. Inte så bra väder och lite trög snö, ja så blir det ibland.

80 mil i bil och 15 mil skoter

### Snowriderweekend nr 2

23-24 mars. Snowriderweekend i Sälen. Ett stort gäng läsare samlades för en kanonhelg i Sälen. Vi fick ihop 43 skotrar vid gruppfotoingen i ravinen Mossokaln söder om Storfjället. Många timmar spenderades med att köra fast i de brantaste partierna i Mossokaln och i Kärleksravinen förstas. Anders Y:s

ProRMK163:a kom inte upp hur många gånger han än försökte genom en smal passage. Till slut planterade han den mot ett träd så vi fick fira ner den med klätterlina. Den linan kom även till användning när en viss lång smal chefredaktör måste firas upp för branten. Vi andra körde förstas upp själva.

80 mil i bil och 22 mil på skotern.

17-18 april. Arbetsresa till Dorotea råkade sammanfalla med två halvdagars skoteråkning i Borgafjäll. Ibland har man ett roligt jobb.

120 mil i flyg, 32 mil i bil och 19 mil skoter

### Säsongens Grande Finale

27 april – 6 maj. Riksgränsen. För att riktigt dra ur det sista ur säsongen hade vi noga planerat en grym avslutning i Riksgränsen. Fredag den 27:e tog vi bilen och redaktionens treaxliga släpvagn och drog iväg. Kristoffer Widing, Anders Ytterström, Gustav Berggren och undertecknad. I släpet hade vi två RMK, en XF800 och en Freeride plus en reservsläde i form av Nytro XTX. Om fyra gubbar åker upp för att få 11 skoter dagar i Gränsen vill man ha en extra skoter med sig. Det var rätt tänkt skulle det visa sig. Ja, jag sa väl att Gurra var med. Sen eftermiddag på lördagen checkade vi in på hotellet.

### Mulet och snöfall

Det var ju typiskt. Jag och Anders var här i fjol och hade strålande väder och

nu skulle vi visa Gurra och Kristoffer vilken natur det är och då är sikten noll. Vi drog norrut och åkte i kanterna av sjön Bajip Njuorajavre och lekte. Det var väldigt mycket snö så Anders satte direkt fast sin 163:a och själv gjorde jag en sån där Burandt när man ligger ner i snön på sidan med skotern och glider nerför en brant, fast jag låg förstas på undersidan och behövde rätt mycket hjälp för att komma loss.

### Snöstorm och sol

Sedan följde några hyggligt fina dagar innan det blev snöstorm en dag. Men efter storm kommer solsken visade det sig. Direkt drog vi söderut och upp på höghöjdsregionerna.

Vilken lycka! Det var helt otroligt. Snöstormen hade lämnat massor av snö så nu åkte vi ospårat i strålende sol. Vi var helt euforiska hela dagen. XF:en gick på rullen uppför varenda brant ända tills vi kom till Rubens vägg vid Gorsachokka glaciären. Vi testade en bra bit upp men vågade inte riktigt satsa allt. Kristoffer var högst med sin Freeride 154. Det matade på bra men helt plötsligt försvann draget och han hann i absolut sista stund kasta runt den innan det hade blivit skoterhjulning i högre skolan. Konstigt nog var det ingen som utmanade Rubens vägg igen, denna dag.

### Gorsachokka

På toppen av glaciären blev det några lunchmackor och fotografering. En sån här dag åker man inte hem utan man kör tills soppan är slut. Sedan åker man och tankar, köper korv, bröd och senap och fortsätter. Likaså gjorde vi. Vi hittade en fin dal där vi startade upp vår butanbrännare och grillade korv i solen. Inte illa att kunna njuta av solsken till 22:30. Veckan var helt underbar! Trots lite dåligt väder några dagar.

### Kiruna flygplats

På söndag den 6:e maj tog vi bilen till Kiruna och flög sedan hem. Sedan följde 3,5 intensiva dagar på jobbet innan vi på torsdag den 10:e maj vid lunchtid flög tillbaka till Kiruna och tog bilen till Gränsen igen. Vi tyckte detta var helt normalt även om andra påpekat något om extremt beteende? Vi undrar fortfarande vad de menade?

### 10 – 14 maj. Riksgränsen

Väl tillbaka flyttade vi in i vandrarhemmet. Det var helt ok även om hotellet var trevligare. Snö var det fortfarande obegränsat av. Denna sista helg åkte



Nysnöåkning 5 maj i Gränsen



Vasaloppet. Team Håkan steker bacon, ägg och potatis



Semlor är aldrig fel



Daniel funderar på att köpa snorkel.

Gurra på reservXTX:en. Man kan ju undra varför?

### Rubens vägg

Någon i vårt gäng var riktigt sugen på Rubens vägg så vi åkte direkt dit när solen kom fram. Nu hade snön sjunkit ihop något så det gick lite lättare att klättra uppför branterna. Vid Rubens träffade vi ett stort gäng norrmän. Minst fyra av dem hade turboskotrar och en galen kille på en Assault åkte och drop-pade stort innan han drog rätt uppför hela Rubens vägg. OK, då var saken klar. Min XF borde klättra minst lika bra. Efter några små tester i början av vägen laddade jag full plugg, hängde över styret och höll i mig.

### Livrädd

Det var på inga sätt njutfullt men helt klart den värsta adrenalinkick jag upplevt. Under 45 sekunder är det fullt spjäll uppför så det är en rejäl klättring och på toppen finns en liten plats att vända på. Hela jag darrade när jag tog fram mobilen och tog några bilder. Och som vanligt är nerfärden det värsta men jag kom ner med hel skoter. Jag tyckte dock att det räckte med en vända upp och ner. Gurra och Anders kunde inte åka upp för de var helt upptagna med att fotografera, tydligen.

### En nätt liten hemfärd

Efter vår absolut sista skoterdag för denna säsong följde en nätt liten biltur på 160 mil via Mora tillbaka till Stockholm igen. Totalt slutade vistelserna i Riksgränsen på 337 mil bil, 190 mil i flygplan och 80 mil på skotern.

### Säsongens resultat blev till slut:

1090 mil i bil.

310 mil i flygplan.

309 mil på skoter.

Och då skall ni veta att mina trognaste skoterbröder Anders och Gurra var ännu värre än mig i vintras. Vi tre Stockholmare borde få svart bälte i glesbygdsstöd för alla pengar vi spenderat i Norrlands inland. Och vi gör gärna om det nästa vinter.

Det kostar på att älska skoteråkning. Det kanske skulle underlättat om man var lite listigare än att bosätta sig i Stockholm. Nu är planeringen för 2013 i full gång. Bokatt hittills är vecka 10 i Jorm och vecka 18 i Gränsen. Till sist vill jag tacka Anders och Gurra för alla gånger ni grävt upp mig ur snön och för att ni inte åkte upp för Rubens vägg, så jag fick känna mig lite tuff. ✨



# O-Mek<sup>®</sup>

OVIKENS MEKANISKA AB

Vi har 30 år  
i branchen



Vi gör skoterkälkar efter kundens önskemål

[www.o-mek.se](http://www.o-mek.se)

Tele: 0643-10560 info@o-mek.se

## BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD

Nu äntligen finns det en frontbåge till Polaris 2011-13

Vi står på Polaris Mora  
på skotersdag

Använd din  
Polaris  
Snowcheck!



Den skyddar huvan och buken från sly, grenar och springbjörkar m.m.  
Monteras enkelt i befintliga hål

Tel: 0661-220 00



- En förgiftad familj är ingen hitt, ett BK-system löser problemet ditt.  
[www.bksystem.se](http://www.bksystem.se)

alfareklam.com

# Alfa Design Reklam



Allt inom Reklam

063-12 50 06

## Skotertouring Outback - Gäddede

Hotellboende och carport för skoter i direkt  
anslutning till ledssystem i storslagen fjällmiljö åt alla håll!

Boende: weekend, vecka eller säsong. Bastu.

Mat: Restaurang med fullständiga rättigheter.

TouringPaket: Med eller utan guide.

Högsäsong februari till sista april. Boka nu, rummen fylls snabbt!

Bra pris hela säsongen.

0672-104 20

nordic outback



[www.nordicoutback.eu](http://www.nordicoutback.eu)



LULEÅ  
SKOTERDEMONTERING

# www.luleaskoterdem.se

- Nya & beg. skoterdelar till alla märken
- Original reservdelar till hela Kawasakis program.
- Servar och reparerar alla fyrhjulsvarsmärken på marknaden
- Originaldelar till Suzuki ATV, MC samt TGB ATV

SUZUKI TGB Kawasaki ATV Tel: 0920-34142, 070-5734440 Öppettider, 10-00-17,30 månd- fred lunch 11,30-12,30



ATV&tillbehör

can-am



Kawasaki

REKO Trailen

# GÖRANS MOTOR

MORA 0250 - 10177

[www.goransmotor.se](http://www.goransmotor.se)



Snöskotrar&tillbehör

ski-doo



LYNX



YAMAHA



## motor & fritid

Unäsdalen

0684 - 294 50 | [www.motorfritid.com](http://www.motorfritid.com)

# VARIATORKIT!

[www.SpeedTech.se](http://www.SpeedTech.se)

SPEED TECH. SE

RELEASE THE ADRENALINE

070-3810440





# Chris Brown

Riding Clinics

Foto: Dave Best

## Lär dig tekniken med Chris Brown.

Text: Chris Brown Foto: R.Maser

I förra numret av SnowRider kunde du läsa om när Dan och Jocke besökt mig i Whistler. Under de veckor jag har besökare försöker jag bland annat lära ut hur man ska köra skoter på bästa sätt för att få ut så mycket som möjligt av sin åkning och maskin. Nu tänkte jag försöka lära er vissa knep och tekniken bakom åkningen. Efter att ha läst detta är det bara att ge sig ut och öva, om det finns någon snö det vill säga!

### Vem är jag

Då alla kanske inte vet vem jag är börjar jag med en kort presentation. Under min uppväxt i nordöstra USA tävlade jag mycket i motocross och jag åkte även mycket skidor, och då var det hoppande som gällde. Efter universitetet gick flyttlasset till Colorado där vintrarna var bättre. Jag köpte min första skoter, en Polaris Ultra, 1996 och det var helt enkelt för att ta mig till dom backcountry-områdena som jag ville åka skidor i. Ganska snabbt upptäckte jag hur roligt det var att böka omkring med en skoter, låt oss bara säga att jag inte åkte skidor på 5 år!

Jag träffade Slednecks-gänget när dom filmade Burandt till Slednecks 7 och jag frågade om jag kunde få följa med. Efter att ha sett Burandt köra några hopp framför kameran linade jag upp min skoter och gasade. Ja, jag hade definitivt mina krascher, vilket Slednecks gillade, men tillslut började jag hoppa större än Chris. Det var så jag började med filmindustrin och sedan dess har jag varit med i Slednecks, 509, Frontier Films, Nitro Circus, Boondockers och andra skoterfilmer.

Chris och jag blev skoteråkningspolare och vi pushade varandra varje dag bland träden och i hopp, det var roliga tider... Det har alltid handlat om att pressa sig själv och ha roligt för mig. Vi hade några "nära ögat" händelser med laviner, vilket fick mig att skaffa lite lavinutbildning. Under de senaste 10 åren har jag nu haft 150 timmars professionell lavinutbildning.

### Yamaha Nytro turbo

År 2006 blev jag inbjuden att vara med på en filminspelning av Slednecks i Whistler, BC i Kanada. Jag blev genast förälskad i terrängen och den ändlösa mängden puder. Jag som trodde att Colorado var bra ända tills jag kom till BC, men det går inte ens att jämföra.



Ju längre fram foten är kommer skotern hålla sin linje eller åka nedåt, flyttar man den bakåt kommer skotern vilja vända uppåt.



Försök hålla kroppen neutral med böjda knän och armar.



Innan man beger sig ner för en brant ska man alltid kolla linjen och bedöma riskerna.

Jag flyttade till BC strax efter filminspelningsen och har kallat Whistler mitt hem sedan dess. Nu har jag en skoter-lodge i Whistler och undervisar på riding-clinics både i BC och USA.

Nu får jag chansen att köra med människor från hela världen och ha dom hemma hos oss i våran lodge. Jag tycker verkligen om att lära personer att åka i djup pudersnö och bland träden, den djupaste pudersnön på planeten! Jag får också möjligheten att dela med mig av min lavinkunskap till folk. Jag kunde inte önska mig ett bättre jobb.

Någon kanske undrar varför jag kör Nytron MTX? Yamaha hörde av sig till mig för ett par år sedan och frågade om jag kunde testa en av deras turbo Nytros. Vid det tillfället körde jag en turbo M8 så jag var lite skeptisk till den "tung" Nytron, men jag är inte den som tackar nej till en utmaning!

Jag körde Yamahan i 3 dagar innan jag, efter en stor whip, körde på en sten. När Nytron var i verkstaden hoppade jag tillbaka på M8:an. Dagen därpå var första dagen det året som vi skulle filma med Slednecks och Frontier, och jag hade en fruktansvärd krasch. Det var en linje som gick ner över två klippor, vilket lämnade mig med 58 brutna ben, en brusten urinblåsa och nästan död. Det är nästan överflödigt att nämna att jag

inte körde något mer den säsongen. Det lilla jag han köra på Nytron hade jag kul. M8 turbo var också kul men jag fann mig själv skruvandes och trimmandes alldeles för mycket, med Nytron var det bara att tanka och gasa.

Förra året skrev jag på för Yamaha och körde turbo Nytro hela säsongen. Med hjälp av mina sponsorer preparerar jag skotrarna så dom passar min körstil med teknisk- och djupsnöåkning. Medan jag fortfarande höll på att återhämta mig från min olycka kunde jag få Nytron lättad och redo för att få den att bete sig som jag ville. Whipar upp och ner, dropp, trång trädåkning och djupt puder är vad min skoter är byggd för. Mina skotrar får alltid turbo, lättviktsdelar, Skinz-ramvagn, Skinz-fotbrädor, FOX-dämpare, Timbersled-boggi, Ice Age-boggiskenor och nytt styre.

Den väger ungefär 23 kilo mer än min Polaris Pro Rmk, men har 150 fler hästkrafter och är väldigt pålitlig. Till i år har jag helt nya och lättade turbo Nytros i min butik tillsammans med nya Polaris, Arctic Cat och Ski-Doo. Jag väljer kraften och tillförlitligheten hos Yamahan varje dag.

### Var alltid förbered

När man ger sig ut i vildmarken är det inte bara skotern som ska vara förbered

utan även du. När man kör boondocking i teknisk svår terräng måste man vara beredd på allt. Jag har en 30 liters Snowpulse lavinrygsäck packad med några viktiga prylar. I min rygga hittar man en spade, lavinsond, Thermarest liggunderlag, överlevnadsfilt, Leatherman, visselpipa, InReach nöd-GPS, mobiltelefon (och billaddare), tändstickor, tändare, tamponger (för att göra eld), förstahjälpen-kit, karta/kompass, vatten, mat, ljus, handskar och strumpor, ullmössa, handvärmare, smärtstillande, buntband, rep, pannlampa och en metallmugg. Om jag var tvungen att tillbringa natten ute i det fria skulle jag vara beredd.

Nu när vi är förbereda tar vi och ger oss in på själva åkningen!

### Ändra riktning

Vi börjar med att gå igenom hur man gör en sväng i nedförsbacke. När jag är på väg utför i djup pudersnö placerar jag mina fötter precis bakom fotholkarna på fotbrädorna. Försök hålla kroppen neutral med böjda knän och armar.

För att initiera svängen gör jag en motsyrning med skidorna, alltså i motsatt riktning mot dit jag vill åka, och använder sedan min kroppsvikt genom att lägga vikten på den foten som är på den sidan jag vill svänga åt för att lägga ner

skotern. Jag använder sedan skidorna och min kropp för att balansera skotern och göra mjuka övergångar mellan svängarna. När snön är riktigt djupt kan man bara se vart man är på väg då man är i neutralläge mellan svängarna, så det är en bra idé att vara uppmärksam på vart man befinner sig när man poppar upp ut ur en sväng. Titta alltid var du vill åka, eftersom du alltid kommer att hamna där du tittar.

### Skråkörning

Kontrollerad sidehilling eller skrååkning innebär mycket "kroppsspråk" med rätt tryck på fotsteget, rätt styrning och broms / gas. De allra flesta kör alldeles för fort i dessa situationer, sakta ner! Du ska alltid kunna stanna mitt i en skråkörning och sedan kunna starta igen. Behärskar man detta kommer man ha den kontrollen som krävs för att kunna köra vart som helst med sin skoter.

Att skråköra på vänster sida innebär att du ska stå med höger ben på vänster fotsteget medan vänster ben hänger ut mot backen och hjälper till att antingen skjuta på eller som roder för att hålla balansen. Placeringen av foten på fotsteget hjälper dig att kontrollera riktningen på skotern i höjddled. Ju längre fram foten är kommer skotern hålla sin linje eller

Nu har jag en skoter-lodge i Whistler och undervisar på riding clinics både här i BC och USA.



åka nedåt, flyttar man den bakåt kommer skotern vilja vända uppåt.

Om du nu vill göra en 180 graders sväng till vänster (uppåt) kan du bara flytta foten bakåt, vrida skidorna lite åt vänster och ge gas. Detta kommer att göra så att skotern gör en skarp 180-gradare i uppförslut och du måste nu hoppa över dynan med båda benen, samtidigt som skotern kommer runt i andra riktningen. Försök nu landa med vänster ben på fotbrädan och hålla ut höger ben för att få balans. Om du inte hoppar över dynan kommer du vara på fel sida, ut mot backen, och antingen ramla av eller fortsätta svängen tills du står på samma sätt som du startade (en 360). Kom ihåg att hålla ögonen på målet!

### Klättra nerför

Jag kollar alltid hur möjligheten att ta sig ner ser ut innan jag ger mig upp i en brant eller ett berg. Detta för att veta vilken typ av exponering eller risk som väntar nedanför innan jag ger mig av. Om jag känner mig bekväm med lavinförhållandena och nedfarten i övrigt beger jag mig utför. Om allt stämmer är detta den

roligaste åkningen som finns, bland träd i djup pudersnö kan jag köra hela dagen!

Snöns beskaffenhet skiljer sig från dag till dag precis som hemma hos er i Sverige. En del dagar är snön tyngre och gör det svårt att svänga, men för det mesta samlas ändå inte snön framför Armarna och bromsar alltför mycket. Det svåraste med den djupa snön är oftast sikten, där snöns egenskaper gör att glasögonen ibland sätts igen väldigt lätt och ibland inte. För att kunna hålla ögonen på målet, som är så viktigt, måste glasögonen vara rena.

När du ger dig ut och ska träna på dessa saker så behöver det inte vara i den värsta backen full med träd. Leta istället reda på en lagom lång backe med öppna ytor där vägen ner inte behöver vara så lång.

Kom ihåg att övning ger färdighet!

### Surftips:

[www.ridewithchrisbrown.com](http://www.ridewithchrisbrown.com)

**COOLMAX\*** **Vikt Endast 950 gr**  
100% Carbon  
**NYHET 2013!**

Pris 2795:-

**www.TQ1.se**  
TQ Motorsports

TQ MOTORSPORTS  
YOUR NOT HELMET DISTRIBUTOR  
WWW.TQ1.SE

**STORÅNS TURISTSERVICE**

Välkommen till Jämtlandsfjällen.  
Två campingar med stugor och husvagnsplatser med ström och mil efter mil med skoterled.

- Konferens • Skoteruthyrning • Events • Fiske
- Jakt • Restaurang • Guidade skoterturer

070-3973412

**BIGRIVERCAMP.SE**

**NILA** **NYHET**

**Nila nu med ITS**  
- en helt ny fjädring!

se mer på... [www.perssonbat.se](http://www.perssonbat.se)

**ski-doo** **Specialisten i Västerbotten!**

**Auktoriserad Serviceverkstad i 18 år**  
Samt tävlat med ski-doo i 12 år

- Försäljning •Kläder
- Tillbehör •Service
- Original reservdelar

**Jonssons AllRep**

Stationsvägen 1, 922 73 Hällnäs. Tel. 0933-201 66



**Servar & reparerar alla märken**



- Reservdelar • Tillbehör
- Kläder • TGB- ATV

090-146162  
**Snö & Sjö**  
[www.snoosjo.se](http://www.snoosjo.se)

**TEAM GRYTBÄCKEN RACING**

Service & Reparation  
 Egen bromsbänk

0708-17 28 18  
 info@tgr.nu

[www.glansgarden.se](http://www.glansgarden.se)

ALLTID NÄRMAST

**Skoterdelen**

[www.skoterdelen.com](http://www.skoterdelen.com)

LYNX skf-doo



can-am

Ooikelbo Reservdelar!  
 • Stort urval skotrar • Service-Reservdelar • Tillbehör-Kläder

**TJ:s Skoter & Motor**  
 Tel. 0645-22055

[www.yngvessonmaskin.se](http://www.yngvessonmaskin.se)  
 Butik Tel: 0951-77345 Lager 0951-77245

**ARCTIC CAT**



Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager  
 samt Kläder till **ARCTIC CAT**. POSTORDER

**YNGVESSONS MASKIN AB**  
 Blå Vägen 255 STORUMAN

Välkommen till  
 Funäsfjällens  
 bästa skoterhotell!



**ERIKSGÅRDENS FJÄLLHOTELL**  
 FUNÄSDALEN

[eriksgarden.se](http://eriksgarden.se)

**Snö koter Bolaget.se**

Begagnade skoterdelar  
 -Fraktfritt

**Cykel & Motor Säter**



skf-doo

TEL: 0225-525 80 FAX 0225-525 05  
[WWW.CYHELOMOTOR.SE](http://WWW.CYHELOMOTOR.SE)

**SKOTER SERVICE**



TEL 0660-561 00 • O-VIK

**POLARIS**

- Försäljning • Nytt & Beg.
- Tillbehör • Service

[www.skoterservice.se](http://www.skoterservice.se)  
 Tel 0660-561 00

**Team Granaths**



[www.granaths.com](http://www.granaths.com)  
 0250 - 59 22 10

**Skoterledskarta**

GPS-navigering med skoter -  
[www.kartman.se](http://www.kartman.se)

**ARCTIC CAT Exclusive Arctic Cat dealer**

**LUVA MOTOR & FRITID**

4-HJULING • MOTORCYKEL • SNÖSKOTER

0278-177 71 • 070-684 84 59 • BOLLNÄS. [www.luvoracing.se](http://www.luvoracing.se)

**POLARIS**



MATS Skogochfritid.se

Försäljning & service av  
 Polaris snöskotrar och ATV.

[www.matskogochfritid.se](http://www.matskogochfritid.se)  
 info@matskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

LYNX can-am



**LJUNGBERGS Motor**

0680-10360 / 070-2650770 Sörmovägen 12 Sveg  
[www.ljungbergsmotor.se](http://www.ljungbergsmotor.se)

Hos oss hittar du skoterkläder från Halvarssons och Sinisalo. Forum snowmobileboots. Hjälmrar från UFO, Suomy m m. Samt övrig utrustning.

**Halvarssons SINISALO**

**MotoBikers**  
[www.motobikers.se](http://www.motobikers.se)  
 0243-23 99 66. Kvarngat. 1, Borlänge  
 Öppetider - se hemsidan.

**MASKIN & TRANSPORT AB**



ARCTIC CAT 40

SUZUKI PSEPARTS

**GALLIVARE**  
 0970-35040

**ENGAGE FREEDOM.**



**CURVE INDUSTRIES**  
 THE HANDLING EXPERTS  
[WWW.CURVEINDUSTRIES.COM](http://WWW.CURVEINDUSTRIES.COM)

**Fjällbadden**

Fräschaste vandrarhemsoendet i Norra Dalarna

Vi är ett bekvämt och familjevänligt vandrarhem till överkomligt pris.

Här kan du gå ut genom dörren sätta dig på skotern och vips är du på fjället.

**Kontakta oss för bokning:**

Maggan 070-211 25 87  
 Ewa: 070-626 64 07

[www.fjallbadden.se](http://www.fjallbadden.se)

**ARCTIC CAT**



**BSA BERGNÄSETS SKOTER & ATV AB**  
 Tel: 0920-249660

[www.lagersmaskin.se](http://www.lagersmaskin.se)



# RACEBUSS-1

Att hitta det perfekta fordonet som både klarar av att frakta människor och fordon är svårt. Eller har vi hittat den ultimata lösningen?

Bild & Text: Björn

Att hitta det ultimata fordonet för transport av exempelvis fyrhjulingar är svårt. Framförallt när du samtidigt vill kunna använda fordonet till andra saker. Vi ville försöka hitta det perfekta fordonet som passar till det mesta och tror att vi är någonting på spåret med vår nybyggda Mercedes Sprinter som passar alla med någon form av motorintresse. Fullstor racebuss i all ära, det här är en bra kompromiss. Det hela handlar väl egentligen om vad du orkar med rent ekonomiskt och tidsmässigt för det är varken

gratis eller underhållsfritt att hålla sig med exempelvis en trailer eller racebuss. Då vi hade en fullstor racebuss här på redaktionen så kändes det som om man lade mer tid på den än på själva racefordonet. I slutändan hade vi inte ens grejor att ta bort hjulen med vid en eventuell punktering och än mindre vare sig kunskap eller verktyg att laga någonting som eventuellt skulle kunna ha verera under en resa. Ett år kostade vi på bromsarna 38.000 spänn plus bidraget till Reinfeldt bara för att få den genom besiktningen. Allt detta

tillsammans med faktumet att vi endast körde 500 mil om året med vår buss gjorde att vi slutligen sålde den då jag grinade varenda dag den stod oanvänd ute i regnet och bara blev risigare.

När jag nu återigen tagit upp racerkarriären i form av en amerikainporterad Super Street Bike så hade jag helt klart för mig vad jag ville ha för fordon för att skjutsa runt mig själv och en medhjälpare på somrarna, samtidigt som den också ska fungera som en vettig firmabil året runt. Som bekant driver vi ett



motortidningsförlag där vi numera ger ut fem tidningar. Detta betyder att vi behöver en bil som har minst fem bältade platser samtidigt som det ska finnas plats för minst en fyrhjuling eller en lång snöskoter i lastutrymmet. Samtidigt ska ett par personer på ett enkelt sätt kunna sova i bilen, samt på ett spartanskt sätt värma och förvara mat då vi också vill använda bilen till och från diverse dragracingtävlingar och andra arrangemang. Med dessa kriterier som ska uppfyllas finns det inte så många fordon att välja mellan och vi beställde därför en ny extraförlängd Mercedes Sprinter 319 med största motorn och med automatlåda. Den extraförlängda versionen har ytterligare 30 centimeters lastutrymme och lystrar till tilläggsnamnet R3L som



Ett skelett i fyrkantsprofil svetsades på plats och kläddes på båda sidor med Plywood.



Sedan sprutades plywooden med extremt stryktåligt Polyurethan i lastutrymmet. Polyurethan tål det mesta och inte ens styrstål från en snöskoter rår på detta material.



Taket gjordes i sektioner för att lättare kunna monteras och demonteras. I varje platta monterades två ledlampor som försänktes in i ett liggunderlag innan den kläddes med grå bilmatta.



I skrivande stund fattas det lite förvaringskåp som är på ingående. Ledlampor i taket ser till att det blir ljus när man önskar detta.



Man kan knappast få för bra backlyse, men nästan! Vi kan utan att tveka rekommendera allt vad led-belysning heter.



Ordentlig arbetsbelysning som lyser upp ena sidan av Sprintern kan vara guld värt under den mörka årstiden.

skvallrar om de extra centimetrarna. Vi beställde den helt tom, det vill säga utan mellanvägg och baksäte, den saknade faktiskt också passagerarsäte när den levererades. Jag hade i förväg försett mig med ett baksäte samt stolar från en nyare amerikansk van vilket löste detta problem på ett billigt och bra sätt. Det kändes inte försvarbart att betala dyra pengar för de original campingstolar Sprinterna levereras med. Ett skelett i fyrkantsprofil svetsades på plats i lastutrymmet och kläddes därefter med 10 millimeters plywood på båda sidor med formskuret liggunderlag emellan som isolering. Lastutrymmet sprutades sedan med en polyurethanblandning som i princip tål vilken behandling som helst samtidigt som man kan spruta rent

alla väggar och golv med högtryckstvätten.

### Lastutrymmet

Vårt mål med bilen är att den ska vara genomtänkt och lättarbetad. En specialbeställd, det vill säga extra bred, handikappramp i aluminium monterades, vilket i sin tur gör att man spar på stötfångaren och att man slipper lyfta sönder sig när det ska lastas exempelvis en snöskoter, fyrhjuling eller motorcykel. Snöskoterns styrstål klarar för övrigt inte av att skära sönder polyurethanen på golvet samtidigt som de glider fint uppå. En hylla med ett litet kylskåp (som egentligen är en vinkyl) och en micro får agera kök,



Sprintern lämnades till Monster Tint i Mora för att hel-wrapas in i ett stort klistermärke. Mer om detta i kommande nummer.



En Ctek MXS 10 är utan att tveka ett måste på en bil med dubbla batterier. Så fort vi har 220-ström in i bussen så laddas också batterierna. Detta gör det möjligt att använda batterierna för att driva TV, stereo, belysning, kylskåp med mera och samtidigt aldrig behöva oroa sig för att bilen inte ska starta när det är dags. Då vi ofta är på dragracingtävlingar har vi alltid tillgång till 220 volt ute i fält oavsett om vi har ett externt elverk eller kopplar på oss på 220-volten som arrangören står för. Cteke:n skvallrar också om batteriernas kondition i och med statuslamporna som talar om hur mycket kräm de har för tillfället. En Ctek är också så smart att man inte kan överladda batterierna samtidigt som det också finns en recondfunktion på MXS 10 som kan få liv i ett till synes dött batteri. Rena rama drömmen om man har ett fordon som stått länge och dragit ur batteriet.

Klaustrofobin är nära men det finns gott om utrymme för två personer att sova i sängen.

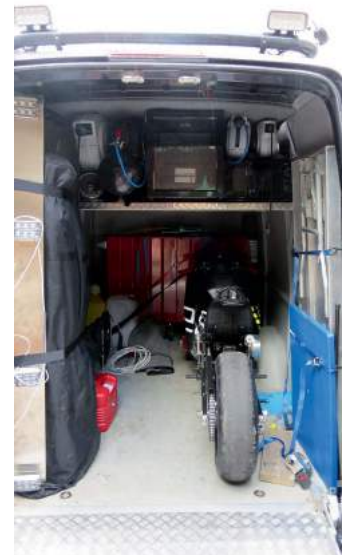


Sängen trängs med en liten hylla och en väl tilltagen baslåda som ser till att det dunkar på bra. Kom ihåg vad farbror Barbro sa i Nile City. "Det finns ingen genväg till det perfekta ljudet".



Det där med elektricitet är läskigt, framför allt då man nu för tiden har en massa möjanger mellan bandspelaren (det heter visst huvudenhet) och högtalarna. Vet faktiskt inte vad allt är till för men det visste Ronnie Broberg som fick lov att hjälpa farbror att koppla in hela härligheten.

En extra bred handikappramp gör att både snöskotrar och fyrhjulingar med lätthet kommer in i bussen utan att man måste lyfta ihjäl sig.



Trots att allting ska ha sin plats i skåpet blir det lätt rörigt. Målet har varit att få med sig allting utan att behöva ha släpvagn, man får ju bara köra 80 med släpvagn medan farten tydligen är fri när man kör utan släp.

samtidigt som en kompressor, två sladdvindor och en slangvinda också får plats där. Naturligtvis har vi monterat en jordfelsbrytare på den inkommande strömmen som består av en fast monterad 20-meters sladdvinda. En Ctek MXS 10 smart batteriladdare sitter monterad och ser till att så fort man har 220 volts-ström från exempelvis en dragracingdepå att bilens båda batterier laddas. Här finns en given plats för racetältet som har väggmonterade spännband samtidigt som det ihopfällbara aluminiumbordet från Pitpal också har en egen plats. Just det där att allting ska ha en förutbestämd plats är A-O för att man ska få plats med så mycket som möjligt på en relativt liten yta.

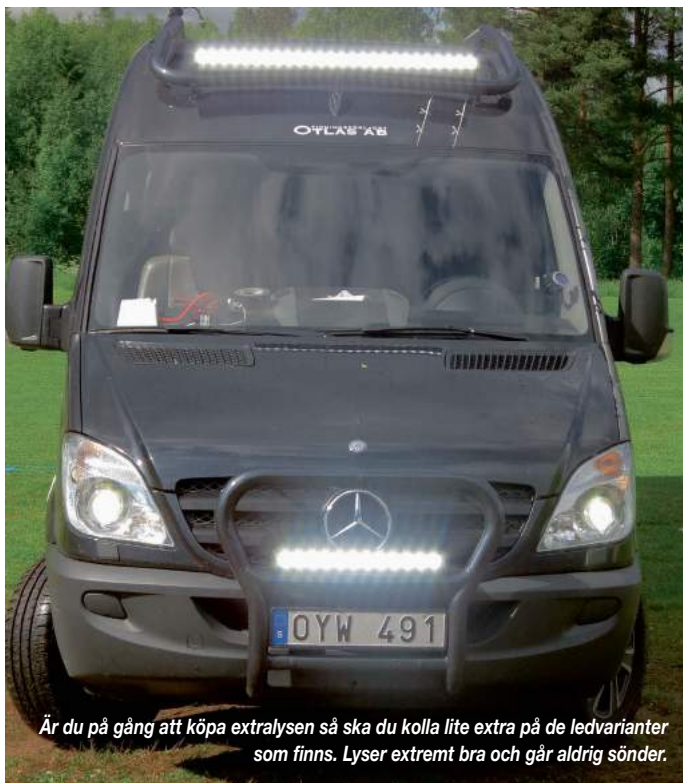
#### Insidan

Vad det gäller bilens kupé så ska den rymma fem bältade platser, TV, sovplats, förvaringsskåp och en riktigt bra ljudanläggning som i alla lägen har lite till att ge. Just det där sistnämnda är nästan viktigast eftersom man egentligen aldrig kan ha för bra ljud i en bil. Företaget Ljudia är ett utmärkt ställe att beställa grejer ifrån då de inte hade någonting emot att svara på 100 dumma frågor samtidigt som de har det mesta på hyllan och kan leverera omgående. De plockade ihop ett vettigt paket med två rejäla slutsteg, en stor kondensator, en stor baslåda och

massor av andra grejor och grunkor som gjorde att jag fick lov att hyra in en bilstereokille som visste var allt skulle sitta. Bandspelaren, eller huvudenheten som jag fått lära mig att det heter nu för tiden, är av märket Alpine och kan spela allt från cd-skivor till usb-minnen och min iPhone vilket i sin tur gör att jag kan spela all musik som Spotify erbjuder. Riktigt bra måste jag säga. Samtidigt har huvudenheten huvudrollen både då det gäller GPS-navigering och backkameran eftersom den har en stor pekbar skärm. Då Sprintern levererades helt tom, det vill säga helt utan inredning i skåpet så blev det till att både isolera och klä väggar samt tak. Stenullsisolering plastades in i väggarna och sen skruvade jag fast 4 millimeters plywood över hela härligheten bara för att sen klä det hela med så kallad bilmatta. Taket fick lov att byggas i sektioner och består också det av plywood men också ett lager liggunderlag för att få en mjukare yta innan vi klädde dessa med ribbad bilmatta i samma kulör som den snutt innertak bilen levererades med längst fram. Vi har försökt att ha ledbelysning överallt för att spara 12-voltsström och det finns massor av bra led-varianter för ändamålet i Clas Ohlsons sortiment.

#### Ljudisolerad

När vi ändå hade dörrsidorna monterade för högtalarmontering



Är du på gång att köpa extralyset så ska du kolla lite extra på de ledvarianter som finns. Lyser extremt bra och går aldrig sönder.



En Alpine huvudenhet med många egenheter. Denna manick spelar de flesta format samtidigt som den agerar skärm åt backkameran och visar vägen då den har inbyggd GPS.



Det är egentligen bara diskanterna fram som avslöjar att det inte sitter en originalstereo i vår Sprinter.



Ett schysst och robust arbetsbord i aluminium, tillverkat av PitPal och inköpt på Jeppes Tools & Stuff (jeppes.net).



Här trängs kompressor, slang och sladdvindor med kylskåp och micro.



Smidiga väggmonterade spännband ser till att racetältet sitter där det ska.

har dörrarna fått en typ av asfaltmatta på insidan, vilket tillsammans med övrig isolering gjort att Sprintern numera känns solid och tyst som ett kassaskåp.

När insidan började kännas okej så var det dags att se över utsidan. Sprintern är känd för att vara en osannolikt pålitlig och vettig slitvarg, om man bortser från att Mercedes valt att grundmåla den här biltypen med rost. Jag kan faktiskt inte se någon annan anledning till att dessa bilar redan efter ett år börjar rosta lite här och var. Helt idiotiskt och faktiskt inte alls någonting som motsvarar min övriga bild av Mercedes produkter.

Jag fick rådet att wrappa in hela bilen så fort det bara gick och så fick det bli. Hela bilen är numera inklädd i ett stort klistermärke som inte bara skyddar lackeringen utan också öppnar upp för möjligheten att göra reklam för våra tidningar i form av stora logotyper på alla bilens sidor. Vi kommer att gå igenom just denna procedur hos företaget Monster Tint i Mora lite noggrannare i ett senare nummer.

## Ekonomibomb

Det drog iväg ekonomiskt och man kan kanske tänka att jag hade otur när jag tänkte, nu igen. Men se det istället så här. Nu har vi en bil vi kan använda året om, till allt möjligt. Vi har en bil som drar straxt över litern,

som vi kan lasta, sova, åka, transportera saker och folk i. Vi har en fantastiskt stark dragbil som med lätthet orkar dra vår trailer eller en mindre vagn om så önskas. Skulle man vilja så finns det möjlighet att kryssa genom landskapet i 160 blås, inte för att jag skulle göra det, men det går om man vågar. Visst finns dessa bilar att få tag i begagnade och visst kan detta vara ett bra alternativ för en privatperson som inte har möjlighet att dra av momsbidraget. Ta en titt på blocket så ska du se att en begagnad Sprinter är förvånansvärt dyr vilket gör det värt att kolla in en ny bil. Jag kan så här i efterhand kippa efter andan då jag ser vad det hela slutade på men inser också att bilen har ett värde efter att vi är klara med den. Vi resonerade som så att det var bättre att bygga på en ny bil med 0 kilometer på mätaren för att behålla denna laståna tills den rostar bort. För att dra ut på den tiden så långt som möjligt avslutade vi det hela med en rejäl rostskyddsbehandling.

Det finns massor av sätt att bygga den ultimata allroundbilen som fungerar till det mesta, och så här gjorde vi i alla fall. ✨

Bra sidor att surfa på när du bygger buss  
[www.ctek.se](http://www.ctek.se)  
[www.Jeppes.net](http://www.Jeppes.net)  
[www.ljudia.se](http://www.ljudia.se)  
[www.rindab.se](http://www.rindab.se)  
[www.clasohlson.com](http://www.clasohlson.com)  
[www.ikea.se](http://www.ikea.se)

## Lite cirkapriser exklusive moms

Inköp av Sprinter 2012	416.000:-
Sprutning av lastutrymme	16.000:-
Div isolering, stålprofil, matta,	20.000:-
Fräsiga fälgar + sommardäck	17.000:-
Fräsiga fälgar + vinterdäck	20.000:-
Fräsiga bågar	22.000:-
Led extraljus stor + liten	22.000:-
Arbetsbelysning led	4.500:-
Dekalning / Wrapping	45.000:-
Ctek MXS 10 laddare	1.500:-
Stereoanläggning + kamera	40.000:-
Rostskyddsbehandling	20.000:-
Kylskåp, micro, kompressor	5.000:-
Sladd- & Slangvindor	5.000:-
Handikappramp special	17.000:-



# ÅRETS SKYDD

Det absolut viktigaste när det kommer till skyddsutrustning och skoteråkning är att man har den på sig! Det spelar ingen roll hur många fina och dyra skydd man införskaffat om man inte orkar ta dem på sig, och det även om man bara ska ta en kort tur.

I år hittar vi många skyddströjor i typ underställsmaterial vilket ser riktigt smidigt ut att ha på sig, vilket säkert kan vara ett bra alternativ för många. Annars är det skyddsvästarna som dominerar,

tillsammans med dom mer traditionella cross-skydden.

Många av dessa skydd ökar inte bara chansen att klara sig helskinnad vid en olycka, de värmer dessutom riktigt bra. Det är också väldigt bra om man har möjlighet att testa skydden innan man slår till då vissa kombinationer av skydd, kläder och hjälmar kanske inte fungerar så bra tillsammans. Dessutom kan storlekarna vara missvisande för oss smärta svenskar.

Kom nu ihåg att alltid köra skyddat.

## FOX



**FOX**  
Titan Sport Jacket  
Färger: Svart  
Storlekar: S-XXL  
Titan skyddsjacka med skydd för rygg, axlar och armar. CE Certifierad.  
Pris: 1.599,-

[www.pseparts.com](http://www.pseparts.com)

## KLIM



**Tek Vest**  
Färger: Svart  
Storlekar: XS-XXXL  
En väldigt lätt, flexibel och ventilerad skyddsväst från KLIM. Passar bra under jackan och är väldigt följsam, rörlig samt ger ett bra skydd.  
Pris: 2.999,-

## SCOTT



**Pursuit 450 Protector Jacket**  
Färger: svart/röd  
Storlekar: S/M, L/XL, XXL  
Skyddsjacka med SCOTTs Vertabrae teknik som ger ett avancerat och följsamt skydd. Avtagbar ryggplatta och armar.  
Pris: 1.999,-

[www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)

## EVS



**SV1R Race Snow Vest**  
Färger: Orange  
Storlekar: XS/S, M/L, XL/XXL  
Kompakt och lätt design som uppfyller alla ISR riktlinjer för tävlingskydd. Utrustad med RECCO lavinräddningssystem och är kompatibel med dom flesta nackskydden.  
Pris: Ca 3.199,-



**SV1T Trail Snow Vest**  
Färger: Svart/Röd  
Storlekar: XS/S, M/L, XL/XXL  
Kompakt lättviktsdesign som passar perfekt till all skoterkörning. Utrustad med RECCO lavinräddningssystem, Avtagbar fleecekrage och blytlåsknappning framtill för enkel på och avtagning.  
Pris: 2.699,-

[www.gmssports.se](http://www.gmssports.se)

## HALVARSSONS



**Proton**  
Färger: Svart  
Storlekar: S-2XL  
Skyddsjacka som kan kompletteras med samtliga ryggskydd ur Halvarssons sortimentet. Löstagbart elastiskt bälte med karborre.  
Pris: 1.695,-



**Torso**  
Färger: Svart  
Storlekar: S-3XL  
Skyddsjacka i softshellmaterial samt stretchpaneler. Kan kompletteras med ryggskydden Converter L2 och Buckler ur Halvarssons sortimentet. I butik fr.o.m. december.  
Pris: 1.295,-

[www.jofama.se](http://www.jofama.se)

## BIKETEK



**ProMX 12**  
Färger: Svart/Röd  
Storlekar: S/M & L/XL, även i juniorstorlekar.  
Skyddsjacka i mesh-tyg, CE skyddsklass 2. Stora justeringsmöjligheter för bästa passform.  
Pris: 1.395,-



**ProMX 18**  
Färger: Svart/Vit  
Storlekar: S/M, L/XL & XXL  
Skyddsjacka i mesh-tyg, CE skyddsklass 2. Justerbara i storleken.  
Pris: 1.395,-

[www.tq1.se](http://www.tq1.se)

## TEKVEST



**Pro Lite Max**  
Färger: Svart/krom/fluorescerande orange  
Storlekar: XS -XL  
Tekvest's värstingmodell är en utveckling av föregångaren Pro Lite SX, anpassad för att användas med den nya typen av nackskydd, t ex från Leatt. Snabbspänne på sidan gör den lätt att ta av och på och den är utrustad med Coolmax-material för suverän komfort.  
Pris: 4.295,-



**Supersport**  
Färger: Svart  
Storlekar: XS -XXL  
Tekvest's "touringmodell" har dragkedja i fronten, fickor och en löstagbar halskrage av finaste fleece och bäres med fördel under jackan men fungerar även utmärkt ovanpå en vindtröja på väskanten när solen tittar fram. Västens konstruktion ger ett mycket bra skydd för bröst, njure och rygg och den har stora justeringsmöjligheter för bästa komfort.  
Pris: 3.395,-

[www.duells.se](http://www.duells.se)

## LEATT



**Skyddsjacka 3D**  
Färger: Grå  
Storlekar: Jr S/M - Jr L/XL, Vuxen S/M - XXL  
Skyddsjacka med tredimensionell design (3DF) för bästa passform, lägsta vikt och säkraste utförande, där 3DF-tekniken ger en hög komfort som dessutom förstärks av Leatt's Moistur-Cool-teknik som håller dig svalare. Jackan är lätt att ta av och på, tack vare design, kompressionsmaterial samt blixtlåsets utformning och bärs med fördel närmast kroppen för att materialet ska kunna föra bort svett så effektivt som möjligt.  
Pris: 1.795,- (Jr) och 1.995,- (Vuxen)



**Nackskydd SNX Pilot**  
Färger: Svart/vit  
Storlekar: S eller M  
CE-godkänt nackskydd för snöskoter tillverkat av lågtemperaturmaterialet AFC, som garanterar skyddets funktion ned till -30 grader, och Biofoam och Lycra med specialtyta som inte binder snö. Har en rad olika justeringsmöjligheter för perfekt passform och levereras med en vattentät "socka" med andasfunktion som effektivt stänger ute väderleken.  
Pris: 4.295,-

[www.leatt-brace.com](http://www.leatt-brace.com)

## KORI RYGGSKYDD-RYGGSÄCK



**Kori**  
Färger: Svart  
Storlekar: S-L  
KORI är ryggskyddet som även går att veckla ut och använda som en ryggsäck, med skyddsmaterialet D3O är KORI dessutom marknads mest mjukaste, mest följsamma och bekväma ryggskydd. KORI är en ny svensk innovation, produkterna tillverkas i Sverige och är av högsta kvalitet.  
Pris: 4.000,-

[www.kori.se](http://www.kori.se)

## KNOX



**VENTURE**  
Färger: Svart  
Storlekar: S-XXL  
Mycket smidig lätt skyddströja i mjukt stretch-material av Meryl Lycra med CE-godkända KNOX Lite+ skydd vid armbågar, axlar och rygg samt möjlighet att komplettera med tvådelat bröstskydd. Tillverkad i Storbritannien.  
Pris: 1.495,-



**TRACK VEST**  
Färger: Flerfärgad  
Storlekar: S-XXL  
Smidig väst i mjukt stretch-material av Meryl Lycra som försetts med med KNOX populära ryggskydd AEGIS som är känt för sin komfort och kroppsnära passform. Skyddet är CE-godkänt enligt LEVEL 2 och västen har njurbälten samt kan dessutom kompletteras med tvådelat bröstskydd.  
Pris: 1.995,-

[www.vartex.se](http://www.vartex.se)

## ALPINESTARS

**Bröstskydd Alpinestars A8**  
Färger: Svart/Vit, Vit/Röd  
Storlekar: XS/S, M, L/XL  
Avancerad design i kombination med avancerade material har gjort detta skydd exceptionellt. Det kombinerar hög säkerhet (CE, EN 1621-2 level 2 och EN 14021) med stor rörlighet. Många justeringspunkter borgar för att skyddet sitter bekvämt.  
Pris: 1.595,-



## UFO

**Knäskydd UFO Morpho**  
Färger: Vit  
Storlekar: S/M, L/XL  
UFO har utvecklat ett nytt knäskydd för motocross. Skyddet är helt handtillverkat i Italien i en av deras egna fabriker med material från Italien.  
Pris: 5.795,-



[www.garage24.se](http://www.garage24.se)

# MERA LÄSVÄRT FRÅN OTLAS FÖRLAG

Amfibiefordonet X-Tracker 8x8

Nummer 5 2012 Pris: 49,- inkl moms, EUR 5,90, NOK 59,-

## ATV & TERRÄNGMAGAZINET

Optimerad Sprinter

Begagnat Honda TRX680FA

Kommunicera med intercom

240 hästars Gas Gas

Provkörd Arctic Cat T3

### ATV & TERRÄNGMAGAZINET

Prenumeration 6 nummer 1 år inom Sverige **265:-**

## Stockholm Open 2012

Nr 5 2012, Pris: 54,- inkl moms, EUR 5,90, NOK 61,-

# Street & strip magazine

ONSDAGSRACE i Malmö

Viper Super-Stocker  
• CCW Veterandragrace

Onsdagsbus på Mittsverigebanan



# EM Alastaro

EM Alastaro

### STREET & STRIP MAGAZINE

Prenumeration 6 nummer 1 år inom Sverige **299:-**

## Årets Hybrider

Nummer 2 12/13 Pris: 64,- 7,30 EURO 74 NOK

# SNOWRIDER

Håll dig skyddad

SNOWRIDER, täckligt bra tidning, esast

DEN NYA "skoterturismen"

KJ's säsong

VILDE-SUNE

Lär dig av Chris Brown!

NORGES STARKASTE "GRILLSKOTER"

### SNOWRIDER

Prenumeration 6 nummer 1 år inom Sverige **335:-**

## SNOWMOBILE

Nr 2 2012/2013 | PRIS 62,- | 72 NOK | 7,20 EUR | WWW.SNOWMOBILE.SE

PROVKÖRNING

YAMAHA M-RIDE  
SKI-DOO RENEGADE BC X  
LYNX BOONDOCKER 3700 800 E-TEC  
ARCTIC CAT XF 800 SP HC

PRENUMERANT-TÄVLING  
VINN USA-RESA TILL CHRIS BURANDT



DUELL  
POLARIS INDY VS PHAZER  
NYA INDYN MÖTER ÅRETS PHAZER

KÖRTEKNIK  
BLI EN BÄTTRE FÖRARE DEL2  
CHRIS BURANDT HJÄLPER DIG!

PROFILER  
ANDY DAUIS

### SNOWMOBILE

Prenumeration 6 nummer 1 år inom Sverige **325:-**

Beställ på [otlas.jetshop.se](http://otlas.jetshop.se)





**Dax att boka din 2013-maskin!**



**ARCTIC CAT®**

*Team*  
**Granath's**

[www.granaths.com](http://www.granaths.com)

0250-592210 verkstad: 0250-592213, Brudtallsvägen 10 Mora



GILLA oss på  
FaceBook  
"SnowRider V.I.P."



Snöskoter - ATV  
**ARCTIC CAT**  
Speedshop  
Reservdelar  
Service • Kläder  
Tillbehör • Hjälm  
Krokomb 0640-618 00  
www.speedshopkrokomb.se

**PRENUMERERA!**  
Starta din Prenumeration idag så du inte missar något nummer



**I BUTIKEN** [otlas.jetshop.se](http://otlas.jetshop.se)



**PRENUMERERA PÅ snowrider**

Skicka in talongen nedan eller ring in  
din beställning till:

**Tel: 0250-22885**

Telefontid: Vardagar 8-16

Eller maila på:

**pren@snowrider.se**

Eller så går du in på vårans hemsida  
och beställer din prenumeration.

**WWW.SNOWRIDER.SE**

**WWW.OTLAS.JETSHOP.SE**

**Svarskort**  
-Posta Posten idag!

**snow  
rider**

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

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

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postnr&Ort: \_\_\_\_\_

Tel: \_\_\_\_\_

**B**

SVERIGE  
Porto Betalt

TIDNINGSFÖRLAGET  
**OTLAS AB**

SVARSPOST  
788 066 000  
792 20 MORA

**OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.**

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidare prenumeration.

Beställningen går även att göra på [otlas.jetshop.se](http://otlas.jetshop.se) fax: 0250-22883 eller telefon: 0250-22885

Kontakta oss för priser utanför Sverige.



We feel the way you ride.

**SNOGEAR**<sup>®</sup>

More action > [www.snogear.se](http://www.snogear.se)

Clothing  
Collection 2013



SX



ATC



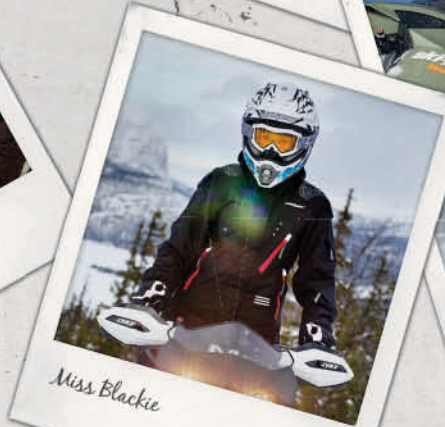
Hardgear



Explorer



Softgear



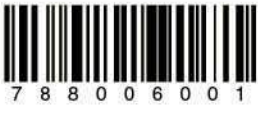
Miss Blackie



Drop



Blackie



motocross mc fiddy snöskoter streetwear

24mx.se

Handsakar  
Castle Switch

**199 kr**

±499 kr

**LÄTTA SKOTERHANDSKAR!**

Lätt, sportig skoterhandske tillverkad av vattenavvisande Spandura® med vattentåliga kilar i Spandex® för oöverträffad rörlighet och passform. Förstärkt handflata med mikrofiber som ger bra grepp om reglage samtidigt som det gör handsken mycket följsam.

Handsken har 40g 3M Thinsulate®-stopppning över handryggen och stoppad neoprenmudd runt handleden.

**-60%**



Jacka  
Castle  
Platform

**799 kr**

±499 kr

**-45%**



**-45%**

Handsakar  
Castle  
Rizer

**799 kr**

±499 kr



**-50%**

Kängor  
Castle  
Platform

**499 kr**

±999 kr



**SJUKA PRISER**  
på skoterkläder från  
Castle Racewear!



**24MX**

MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER

You ride it, we provide it. Europas största motorsportbutik

[www.24mx.se](http://www.24mx.se)

