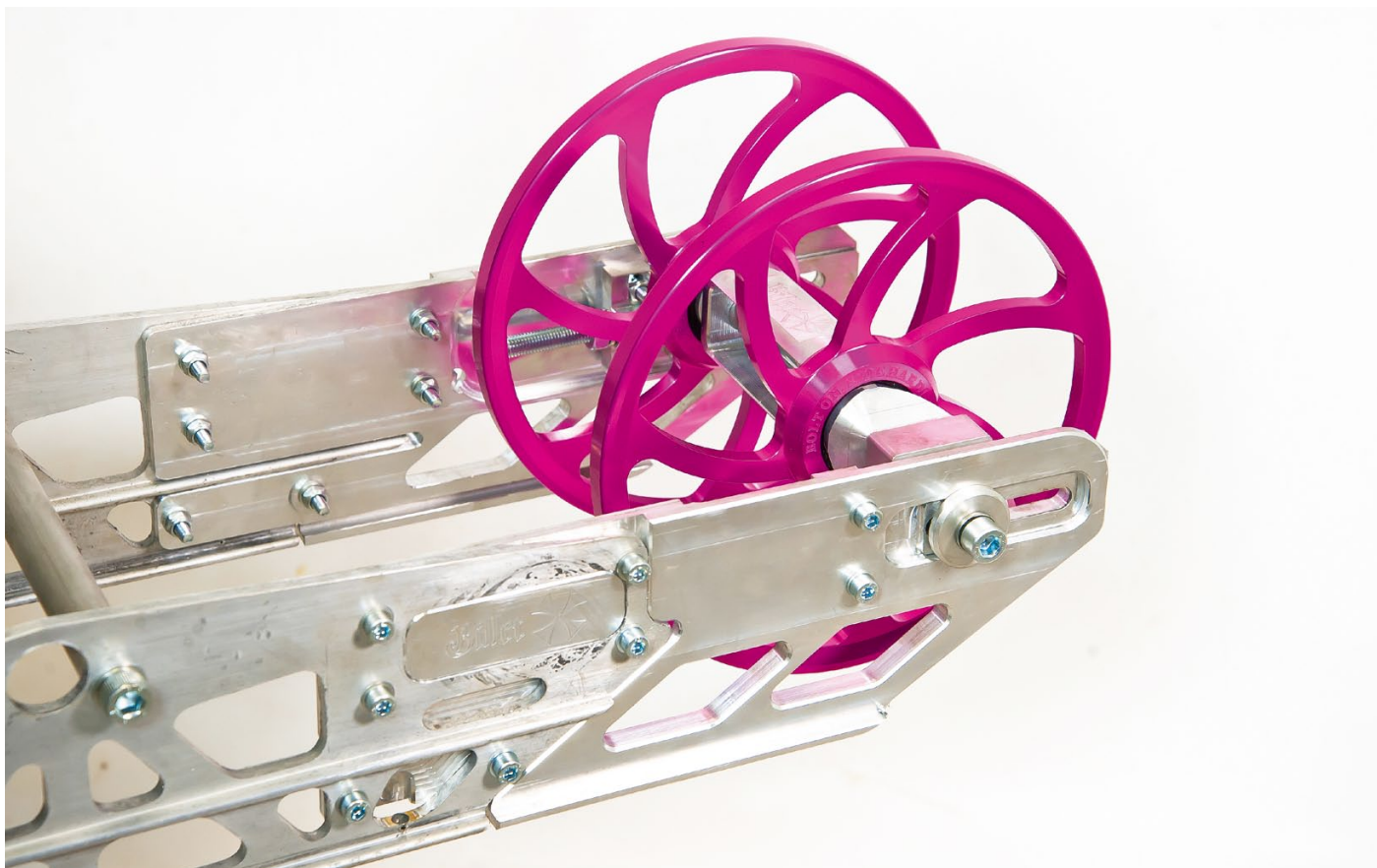


MOUNTAIN BUDGET

PROJEKTSKOTERN

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Nu är det snart bara pricken över i som fattas!

Nu är det faktiskt snart dags att åter dra i snöret på våran projektskoter för så gott som alla de primära delarna finns i garaget! Ska bara skruva ihop allt...

FÖRLÄNGNING

Senast väntade vi ivrigt på att förlängningskenorna till boggin skulle bli klara och nu är dom det! Detta stycke aluminium är en riktigt snygg bit som BilletX har tillverkat speciellt för Snowmobiles projektskoter vilket vi är enormt tacksamma för. De förlänger skenorna så att man kan montera en 146" lång matta på skotern och har en större infästning för vändhjul-saxeln så att BilletX offset-axel ska passa, vilket betyder att vi kan montera dit 9" stora vändhjul, även dom från BilletX. Efter att vi hade gradat av lite på boggiskenorna så passade dom perfekt på maskinen och det var bara att borra de hål som krävdes för att skruva dit dom. Detta blir enklast om man använder motsatt förlängning som mall på utsidan av boggiskenan så man slipper försöka borra mellan skenorna.

När offset-axeln skulle monteras blev det ganska tydligt att boggiskenorna inte är helt

identiska då den ena satt lite högre och alltså fått en smäll. Lösningen blev att lossa alla stag och infästningar som höll ihop skenorna och sedan tvinga dessa rakt när allt skruvades tillbaka. Nu blev det bättre och offset-axeln går nu att justera fram och tillbaka med mattspännaren utan problem.

SVETSA BOGGISKENOR

När ändå allt är ur maskinen är det lika bra att adressera alla problem som finns. Ett sådant problem var sprickan i boggiskenan vid infästningen för den främre svingen. Om dessutom skruvarna sitter lite löst så blir hålen onödigt stora. Allt detta löste vi med hjälp av våran TIG-svets. Det viktiga när man gör detta är att svetsen blir lika hållbar som resten av boggiskenan och det blir den om man slipar ordentligt så att svetsen fyller sprickan bra och om man gör rent innan man svetsar.

Vi valde att svetsa igen hålen helt så att de inte styrde borren när nya hål skulle göras. Men först behövde vi en mall för att veta vart hålen skulle sitta. Det var frestande att ändra denna infästning lite för att kanske passa i lössnö bättre, men samtidigt vet man aldrig vad man kan ställa till med så hålen fick bli på samma ställe.

När det nya hålet skulle borras såg vi till att körna ordentligt mitt i hålet på mallen och sedan

använda tre olika storlekar på borren upp till de 12,5 mm som hålet skulle vara. Lagningarna blev riktigt bra och man kunde knappt se att skenorna blivit lagade, nu hoppas vi att det håller.

BOGGIHJUL

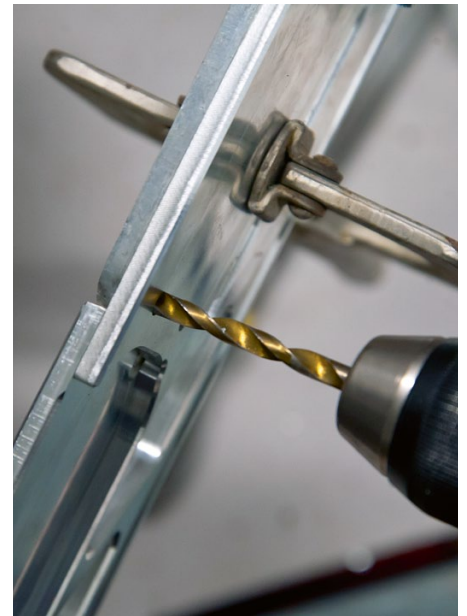
Precis som en lössnömaskin så saknar ju även crossmaskiner boggihjul. Vi ville dock ha ett par hjul placerade framme vid böjen på boggiskenorna, både för att minska slitaget av slidsen och för att det är snyggt, iallafall om hjulen är frästa i aluminium. Boggiskenorna är förborrade för detta, allt som behövdes göras var att införskaffa själva hållaren för hjulet hos Arctic Cat och ta upp hålen lite. Sedan kanske man borde montera is-rivare, men det får bli en senare fråga.

KORTA DÄMPARNA

Vi tror oss även ha fått rätsida på det här med stötdämparna. Vi åkte till närmaste stötdämparexpert som var RG3 i Orsa. Där svarade Mats till två stopp som begränsar dämparens utfjädring med c:a 2,2 cm. Dessutom passade han på att serva dämparna så att dom går så lätt som dom ska. En mindre service av FOX Float-dämparna kan man faktiskt göra själv enligt Mats, om de börja kärva. Det enda man egentligen behöver göra är att släppa ut luften



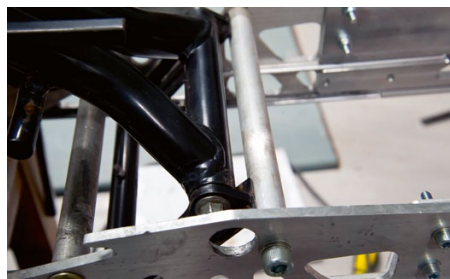
Förlängningen av boggiskenorna från BilletX förlänger nästan 20 centimeter vilket gör att vi ska kunna använda en 146 tums Challenger Extreme matta istället för originalets 128 tums S/X-matta.



Förlängningen skruvas på plats så flertalet hål behövs borrar i boggiskenorna.



Vi lägger motsatt sidas förlängning på utsidan som bormall och håller fast den med en svetstång innan vi borrar.

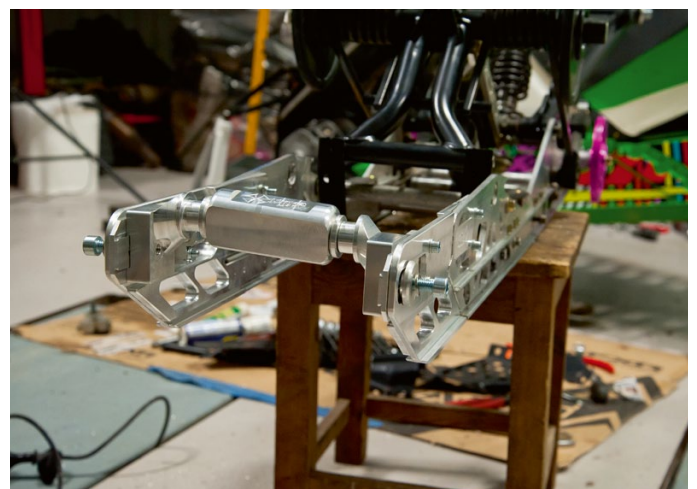


Det följer med en förstärkningsaxel som ska se till att boggiskenorna inte flexar så mycket i förhållande till varandra.

Nu sitter allt på plats och det är dags för en offset-axel så att vi kan få dit större vändhjul. Lär behöva ytterligare en förstärkningsaxel placerad närmare hjulen, då den första mest agerar som stopp för den bakre saxen.



Det fick bli 9" stora Turbin-vändhjul i vackert rosa. När offset-axeln monterades insåg vi att boggiskenorna var lite krokiga.



Genom att lossa på alla stag mellan boggiskenorna och sedan spänna skenorna rakt samtidigt som stagen skruvades fast igen blev det rakt.



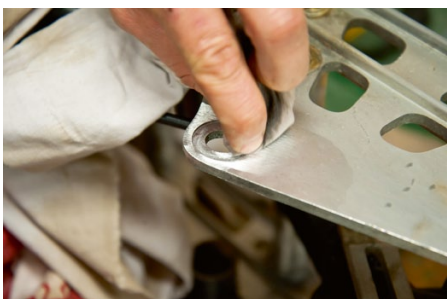
Den här läskiga sprickan måste åtgärdas så vi blir av med den hemmagjorda förstärkningsplattan.



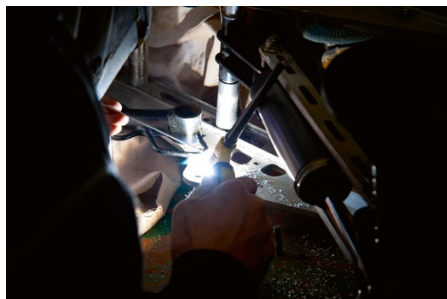
Vi slipade även ganska djupt där sprickan var för att svetsen skulle komma åt att fylla den ordentligt.



Då det även var lika bra att lägga igen de för stora hålen helt gjorde vi en mall för att veta vart hålen ska vara.



Som vanligt, speciellt vid TIG-svetsning, är det extremt viktigt att göra rent ordentligt innan man börjar.



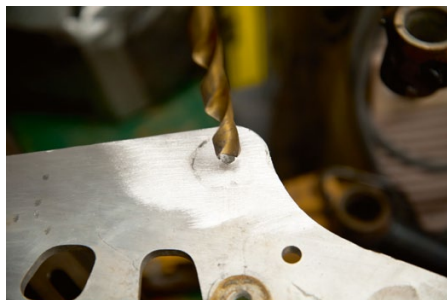
Med stadig hand TIG-svetsades både sprickan och hålen igen ordentligt.



Lite skit verkar dock ha varit kvar i hålen, hoppas svetsen är stark nog.



Efter att ha slipat lite på svetsarna kan man knappt se att boggisenorna är lagade.



Med mallen på plats borrade vi med tre olika stora borrar, allt för att inte borren skulle vandra omkring.



Hålen verkar ha hamnat på rätt ställen för det var inga problem att montera den främre svingen.

och skruva isär huvudkammaren så att man kommer åt att lägga på lite olja vid kontaktpunkterna mot stång och rör.

Efter montering av dämparna har skotern blivit något lägre och skotern har en bra stance. Det där med att skotern var lite trögstyrd försvann också när skotern blev lite lägre vilket känns bra. Några andra justeringar än detta kommer vi inte att göra när det gäller dämpare eller framvagn om inte provkörningarna säger något annat.

SKIDORNA

Efter ganska mycket våld fick vi äntligen loss C&A Pro-skidorna från den breda originalframvagnen. Vid montering av skidorna på den smalare framvagnen från en Yamaha M-TX upptäckte vi att man måste ha gjort om spindeln

längst ner mot skidan för den passade inte i skidgummihållaren. Men ytterligare lite våld fixade vi även den saken.

Vi kommer låta skidorna se ut som dom gör för tillfället i väntan på en provkörning. Just XT-skidorna är nämligen extremt stabila och vassa, vi kommer alltså att utvärdera detta innan vi sätter kapen i skidorna för att göra dom smidigare i lössnö.

Alla crossmaskiner ska ha ett dödmansgrepp vilket saknades på våran SX 600. Detta finns att köpa på många ställen, men för att göra det enkelt för oss köpte vi en original som passade direkt i kontakten som satt på skotern. Startsnöret var ungefär en meter långt vilket gjorde att man fick ett ordentligt ryck i axeln när man drog igång maskinen. För att slippa

att plocka isär startapparaten och riskera att få en fjäder i ögat bytte vi snöret på plats så att säga. Detta gjordes genom att dra ut allt snöre och låsa startapparaten i det läget med hjälp av en svetsstång. Ur med det korta snöret och pilla dit det nya sedan släppa tången så att snöret åkte in igen. Har även några smarta tips på hur man enklast och säkrast får tillbaka den där fjädern i startapparaten, men det tar vi en annan gång. Passade även på att byta till ett BilletX-starthandtag som matchade mina manliga hjul i boggin och styrhöjaren.

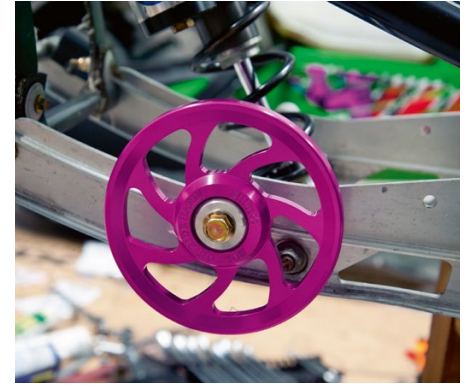
I detta nummer lyckades vi bocka av en hel del på "att göra-listan". I nästa nummer ska vi förutom att gå på snö även räkna ihop om detta bygge verkligen blev budget? Nu ska som sagt var bara allt skruvas tillbaks på skotern igen innan den är redo att erövra närmaste brant...



RG3 kortade inte bara dämparna utan man gjorde även en full service.



FOX -dämparna är nu redo att monteras på skotern och förhoppningsvis räcker det med detta ingrepp.



Vi passade även på att montera ett boggihjul framme vid böjen så att det inte slits så mycket slides.



Dämparna blev kortade 2,2 cm vilket gav en total längd på c:a 45 cm, vi får se om det räcker.



Denna kortning av dämparna gjorde det betydligt lättare att styra och det var även lättare att montera dom.



Istället för att plocka isär hela startapparaten bytte vi startsnöre på plats genom att låsa den i utdraget läge.



Sedan var det bara att smälta det nya snöret lite i toppen och pilla in det på plats.



Ett nytt starthandtag som följde färgtemat införskaffades hos BilletX. Även ett dödmansgrepp monterades.

CHECKLISTA:

- Skoter ✓
- Smalare framvagn ✓
- Korta dämparna ✓
- Förlängning boggi ✓
- Matta ✓
- Tunnelförlängning
- Choke-kit
- Fotsteg
- Boggihjul ✓
- Styrhjäjare ✓
- Dekala / lacka skotern

FAKTA Arctic Cat Sno Pro 600 SX -2012

- Motor: 2-cyl, vätskekyld, 599cc, 2-takt, ca 130 hk.
- Bränslesystem: Mikuni TM40, TPS.
- Chassi: ProCross
- Broms: Hayes, radial hydraulisk skivbroms.
- Framfjädring: ARS, FOX Float X Evol. Fjädringsväg 254 mm.
- Skidor: C&A Pro XT
- Spårvidd: 107-109 cm.
- Boggi: Slide-action, FOX ZERO X Piggyback. Fjädringsväg 343 mm.
- Matta (BxL): Camoplast S/X, 381x3251 mm.
- Kamhöjd: 43 mm.
- Torrsvikt: - kg.
- Bränsletank: 19 liter.
- Oljetank: -
- Dyna: 1 up, SX
- Elstart: Nej.
- Backvxl: Nej.
- Pris: - Kronor.
- Generalagent: KGK Motor AB, www.arcticcat.se

