

MOUNTAIN BUDGET

PROJEKTSKOTERN

TEXT&FOTO STEFAN SUND



Arbetet fortgår med att förvandla en fullblodscrossmaskin till en mountainmaskin!

Vår Arctic Cat Sno Pro 600 SX står nu naken och smal i garaget då arbetet gått från planering till handling.

ÖVERSYN

En skoter som körts hårt under fyra säsonger, och då speciellt en crossmaskin, kan behöva sig en ordentlig översyn ibland. Sagt och gjort skruvar jag loss alla kåpor samt dyna för att verkligen kunna se vad som behöver åtgärdas, allt för att slippa stå där på fjället med en tår i ögat och bogseringslinan i handen. När skotern var strippad kunde jag konstatera att ungefär varannan skruv och nit satt löst. Bara att ta fram tuben med Loctite samt popnitstången. Man bör se till att använda riktigt bra nitar till detta, det går faktiskt att beställa originalnitar även om det kan bli lite dyrt.

En annan stor fråga som dyker upp när dynan är borta är vad jag ska göra med bensintanken! Man kan tydligt se den skiljevägg som sitter i SX-tanken och som är borta i XC-tanken. Är det

verkligen omöjligt att göra ett hål i den för att komma åt de avspärrade litrarna av utrymme? Alternativet verkar vara ett kit från Bengan som gör att man går runt denna vägg eller att man helt enkelt köper en XC-tank. För det verkar inte riktigt som en standardtank från en vanlig Arctic passar bolt on, inte från en 4-taktare iallafall. Men det här skjuter vi framför oss, för jag har ju trots allt redan en tank som fungerar, trots att den är liten.

Kunde även notera att någon rensat luftburken från ljudisolering, antagligen för att hitta någon hästkraft ytterligare. Baksidan med detta är att det då blir öppna hål och glipor direkt in i luftburken! Varför man inte har tätat dessa vet jag inte, men det tänker iallafall jag göra. När man borrar ur alla nitar till damskerna, vilket är nödvändigt för att ta loss framvagnen, hamnar ett par av dem direkt i luftburken, så kom ihåg att ta bort dessa!

FRAMVAGNEN

Då jag är så otålig och vill börja bygga direkt så blev det enklast att starta med det som redan fanns hemma. Detta betyder att framvagnen från Evil Engineering AB ligger högt uppe på listan över saker att göra. Men då detta tar längre tid än 15 minuter så råkade jag först lacka

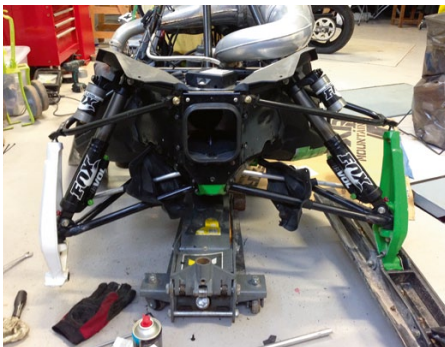
det slitna styret vitt och stoppade dit en justerbar styrhöjare från BilletX i vacker rosa färg... Åter till framvagnen! Att skruva loss denna är väldigt straight forward när man inte behöver ta loss eller montera dit spindlarna. Det spelar inte heller någon större roll i vilken ordning man gör sakerna även om det är enklast att börja nedifrån av praktiska skäl. Men när man ska skruva dit en framvagn finns det enklare och svårare sätt, och man har två sidor på sig att klura ut vad som funkar bäst, så jag beskriver bara hur jag gjorde på den andra sidan...

Vid monteringen så började jag nedifrån med den nedre A-armen och stötdämparen. Nästa steg blev att montera det kortare styrstaget innan det var dags att försöka få dit även den övre A-armen. Då den långa stötdämparen håller emot lite så kan man med fördel släppa ut lite luft ur den innan man försöker få dit A-armen, vi sätter tillbaka dämparna bara för att skotern ska kunna stå själv innan vi jobbar vidare med dom. Nu når den övre A-armen nästan fram till sina fästen och när jag släppte ner skotern på backen med hjälp av domkraften så trycktes den på plats, i med ny luft i dämparna så är det klart! Ja, eller nästan, en finjustering av skidorna återstår naturligtvis. Men det får jag avvakta

För att inte bara vara destruktiv och skruva isär allt monterade jag en justerbar styrhöjare från BilletX och lackade styret vitt. I sitt lägsta läge är denna styrhöjare en centimeter lägre än originalets 11,5 cm och sedan går den att justera till 15 centimeter.



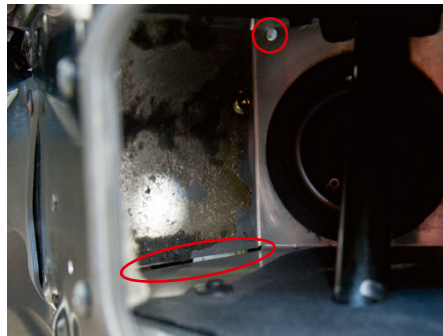
Här ser man tydligt hur mycket smalare maskinen blir!



Att skruva bort en framvagn är inga som helst problem, men det finns enklare och svårare sätt att skruva tillbaks en. Vi började med att skruva dit den nedre A-armen och sedan dämparen.



Så här långt har det inte ens hjälpt med rent våld för att få ur bulten till skidan!



Om man rensar en luftburk kan det vara på sin plats att täta de hål och glipor som uppkommer...

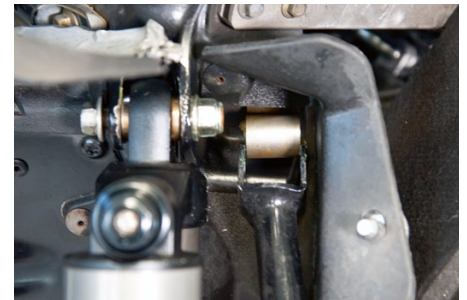
Här var det tigt! Men så länge jag inte kör in i något ska den inte kunna komma närmare.



Det är alltid bra att täcka för så att inga främmande föremål letar sig in i motorn.



Nästa steg blev att skruva dit det kortare styrstaget som behövs på den smala framvagnen.



När den övre A-armen ska på plats saknas det en liten bit. Ut med lite luft ur dämparna och ner med maskinen på golvet så gick det bättre.

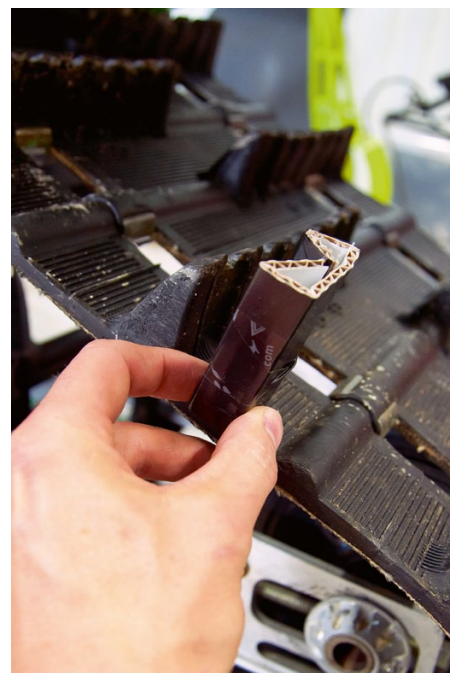


Tack vare den modifierade framvagnen från Evil Engineering är denna crossmaskin nu snusktigt smal, nästan så man skulle vilja testa den kort och smal!



Måste begränsa rörelsen hos dämparna något, får slå Evil Engineering en pling. Undra om det blir någon fjädringsväg kvar?

Det är framme vid kylaren som det skulle kunna bli problem med de högre kammarna.



För att veta om jag får plats med 64 mm höga kammar så klippte jag till en liten mall som var totalt ungefär 70 mm.



In med armen så långt det bara var möjligt för att testa om mallen fick plats och det gjorde den med marginal.

med lite då jag nämligen inte får loss skidorna från originalspindeln! Kan dom ha svetsat fast skidan?

FÖRLÄNGNING

Nu var det dags att ta tag i det här med förlängningen av boggiskenorna och spika vilken matta som behövs beställas. Siktet är inställt på en Camso Challenger Extreme Saw-tooth med måtten:

Modell	Längd	Bredd	Kammar	Vikt	Delning
9145M	146"	15"	2.5"	23kg	2.86"

BilletX har en förlängning klar till den här maskinen för att gå från 128" till 137", men det är ju fortfarande sportmaskinskort med Arctic-ögon sett och jag vill ha mer. Den ger 10,7 cm i

förlängning av boggiskenorna. Detta borde rent logiskt betyda att jag ska förlänga lika mycket till för att få ytterligare 9" i längd på mattan till 146", men inte riktigt då vinkeln på mattans överdel ändras ju längre den blir. Alltså en förlängning av denna typ fast som förlänger ungefär 21,5 cm, mot BilletX-verkstaden för att övertyga dom om att tillverka detta till mig, och eventuellt andra som vill göra samma sak! De kan säkert hjälpa mig att kontrollräkna lite mått också, jag vill ju gärna ha någon att skylla på om det blir fel...

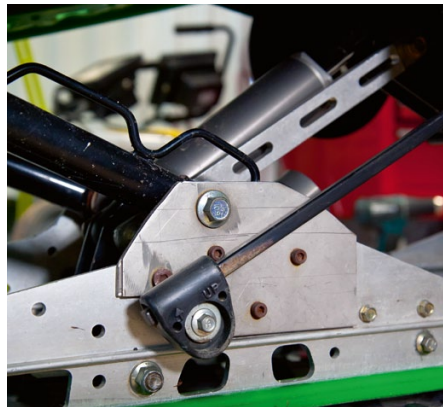
PLATS?

Så var det det här med kamhöjden också, får den här mattan plats i tunneln på Catten? Ja bredden är iallafall densamma som originalmattan, 38 cm lite drygt. Original har den 44 mm i

kamhöjd och känner man med handen så finns det god marginal även framme vid kylaren. Den tänkta mattan har 2,5" i kamhöjd vilket motsvarar c:a 64 mm. Då det är stort omöjligt att mäta inne i tunneln med drivaxel och matta kvar så klippte jag till en liten mall som var 64 mm hög plus lite marginal, totalt ungefär 70 mm. Nu var det bara att sträcka in armen så långt man kunde i tunneln för att känna om denna mall fick plats överallt runt drivhjulen. Visst gjorde den det, med ungefär en centimeter i ytterligare marginal dessutom! Men nu tar vi det lugnt, inga högre kammar än så här, det är ju trots allt bara en 600:a.

Jag kontrollmätte även om delningen (Pitch) verkade stämma mellan drivhjulen och den jag

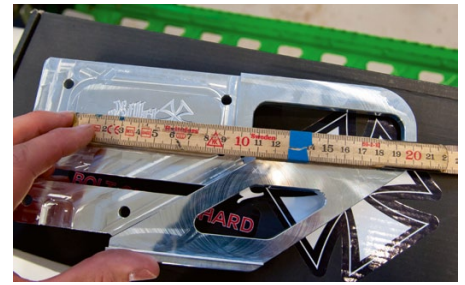
Här ser man tydligt den vägg inne i tanken som nästan halverar volymen.



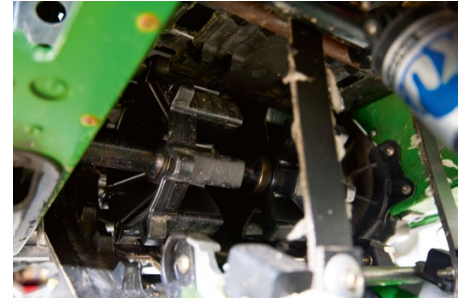
Ska göra ett försök att göra om denna lagning, antagligen ett hål som blivit lite väl stort.



En 38 cm bred matta som originalet blir fint i den 40 cm breda tunnellen.



Det är denna typen av förlängning jag kommer använda mig av, frågan är bara hur lång den ska vara?



Någon verkar ha bytt till en normal drivaxel då det här inte ser ut som en med PTL (Peak Torque Limiter), eller så kom det på någon senare årsmodell.

vill stoppa dit. Då är det lättast att mäta på mattan då den är lite rakare än drivhjulen och måttet vi vill veta är det mellan hålen i mattan, jag mäter alltså mellan ena kanten på ett hål till samma kant på nästa hål, det visade sig vara 7,3 cm vilket är väldigt nära 2,86" som det ska vara. Man kan ju aldrig mäta för mycket då någon kan ha bytt både det ena och det andra på en begagnad skoter och då mattan är en stor investering, typ en fjärdedel av hela bygget, så får det inte bli fel. Då var det spikat, det får bli en 146" Challenger Extreme Saw-tooth med 64 mm kammar för 9.780 kronor till Catten. Mattan hittade jag hos DBC där den har produktkod 841-9145, men mattan finns även i många andra längder och kamhöjder. Just Saw-tooth-mönstret och kammarnas hårdhet kommer passa min åkning perfekt då vi har långt ifrån metervis med puder varje gång vi kör, det blir en utmärkt kompromiss som borde fungera bra till det mesta. Noterade även att det verkar vara en helt normal drivaxel och inte den med PTL (Peak Torque Limiter). Men det känns som det kvittar, den ska ju inte gå som crossmaskin en enda gång till i sitt liv.



Dags att plocka ur boggin då det är hög tid att förlänga boggisenorna och stoppa dit en längre matta.

CHECKLISTA:

- Skoter ✓
- Smalare framvagn ✓
- Förkorta 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

