

MOUNTAIN BUDGET

PROJEKTSKOTERN

TEXT&FOTO STEFAN SUND



Sakta men förhållandevis säkert börjar vår budget-mountainmaskin ta form!

Trots allt arbete har vi inte lyckats pricka av en enda punkt på checklisten! Det måste helt enkelt vara något fel på min checklista för visst har vi jobbat i garaget, men med vad?

DÄMPARNA

Då vi tar det för otroligt att man ska kunna gå från 42 tums framvagn till 36 tum utan att behöva göra något ingrepp på dämparna måste vi undersöka saken noga. Till att börja med behöver man stoppa i en distans som begränsar dämparens utfjädring så att geometrin i framvagnen är okej i grundläget när skotern bara står på backen. Vid en jämförelse med en Arctic-maskin som har 36" original verkar den ändå stå ganska okej helt utan ingrepp, om det betyder att vi inte behöver någon distans får vi kolla närmare på. Däremot känns den tungstyrd när den är helt utfjädrad så antagligen behövs det distanser som sänker maskinen lite så den inte påfrestar styrstagen så mycket. Det som verkar begränsa hur mycket framvagnen kan fjädra ut om man tar bort dämparna är när den undre A-armen tar i styrstaget, så det är ju bra

om det tar stopp innan det inträffar. Men sedan har vi ihopfjädringen också. Här sa någon att framvagnen ska bottna före dämparen, vilket faktiskt låter lite konstigt. Jag menar vad ska man med genomslagsgummit till om den aldrig bottnar? Detta gäller i och för sig dämpare med fjäder och vi har ju en med luftfjäder. För att få reda på när framvagnen bottnar tar vi ur dämparen och mäter det helt ihopfjädrade CC-måttet mellan fästöglorna för dämparen, det visar sig vara 24 centimeter. Nu vill vi veta hur kort dämparen kan bli, då tar vi och mäter två saker. Dels längden på själva huvudkammaren från öglan sett och sedan måttet på den övre öglan, alltså totalmåttet minus det inre "röret". Det visade sig att bara huvudkammaren var hela 25 centimeter och sedan tillkommer det 5,2 centimeter på det övre örat, vilket totalt ger 30,2 centimeter. Resultatet blir alltså att dämparen bottnar 6,2 cm före själva framvagnen! Åtgärden borde alltså vara att vi måste byta dämparna då de inte kan bli tillräckligt korta? Det som begränsar framvagnens ihopfjädring är att övre A-armen tar i spindelns överkant, vilket inte känns som det någonsin inträffar!? Efter att ha undersökt saken ytterligare kan vi konstatera att dämparen visst ska vara längre än det ihopfjädrade måttet hos framvagnen. Hur skulle annars en framgaffel på en motorcykel fungera. På

originalmaskinen med 36"-framvagn visade sig dämparen iofs. vara kortare än vårans men ändå längre än detta mått. Man kan kanske stoppa i ett litet genomslagsstopp inuti dämparen bara för att vara på den säkra sidan?

VARIATOR

Trots startgroparna i vikterna så var maskinen väldigt mjuk och snäll i variatorn, vilket nu fått sin förklaring då den blå originalfjädern var av. Jag ersatte den med en svart fjäder som jag hade liggandes, vilket för övrigt satt original i Sno Pro 600 XC från -09. Skillnaden mellan blå och svart i start- och sluttryck är 165-310 lb för blå och 158-285 lb för svart, båda ungefär lika okörbara överallt utom på crossbanan. Det betyder att jag stoppat dit snäppet mjukare fjäder, från hårdaste till näst hårdaste, vilket inte alls borde vara negativt för körbarheten. Det är däremot mycket möjligt att jag måste ha en ännu mjukare fjäder i framtiden tillsammans med andra tyngre vikter. Kombinationen av en hård fjäder och startgropar i vikterna brukar också betyda att remmarna går som smör i solsken, en bonus är dock att SX-modellen är lågt drevd.

FÖRLÄNGNING

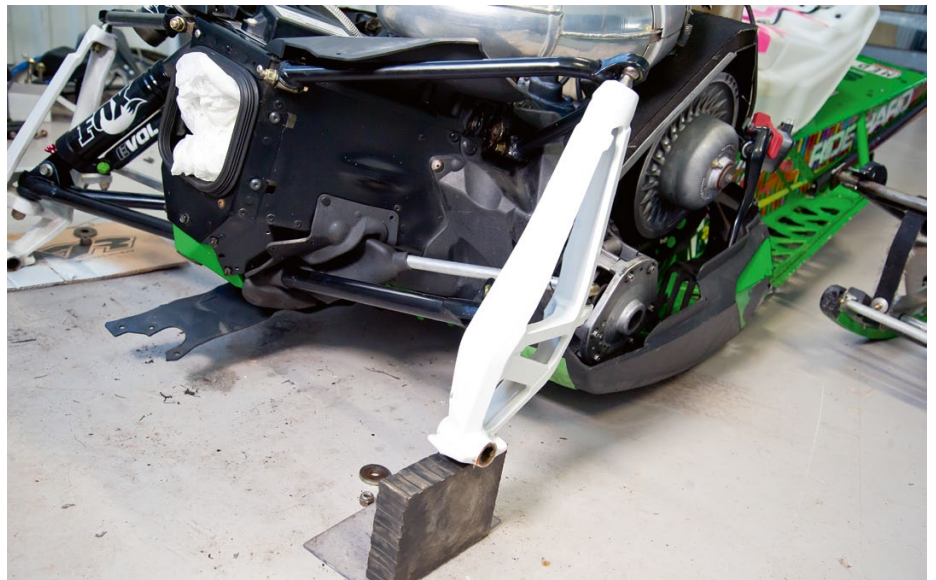
Då boggin är ur maskinen var det lämpligt att kolla så att BilletX-förlängningsskenor passar



Man kan sätta stötdämparna åt fyra olika håll och som de satt original med den breda framvagnen innebar det problem när det gäller styrutslaget. Detta då styrstaget tog i Evol-kammaren långt innan fullt styrutslag nåddes. Att bara byta sida på dämparna gjorde att vi fick mer utrymme och nu tar de bara i lite lite vid fullt styrutslag, vilket borde funka.



När man mäter hur kort dämparna kan bli helt ihopfjädrade så tar man och mäter från centrum på hålet och hela det yttre rörets längd plus örat på bilden nedan.



Med dämparen ur så trycker vi ihop framvagnen tills det tar stopp, allt för att vi ska kunna mäta hur kort dämparen som ska sitta där bör vara. Men det här ser ju även lite sjukt ut då jag i min vildaste fantasi inte kan se framför mig när framvagnen skulle fjädra ihop så här mycket, skidan skulle ju nästan vara uppe i buken!?



Även här mäter vi från centrum på hålet. Läger vi ihop mätten kan dämparen som kortast bli 30,2 centimeter.



Det helt ihopfjädrade CC-måttet mellan fästöglorna för dämparen visade sig vara 24 centimeter, vilket är kortare än själva dämparen...

Det som begränsar framvagnens ihopfjädring är när den övre A-armen tar i spindeln. Om den når detta läge när man kör borde även färgen vara bortnött, vilket den inte är...

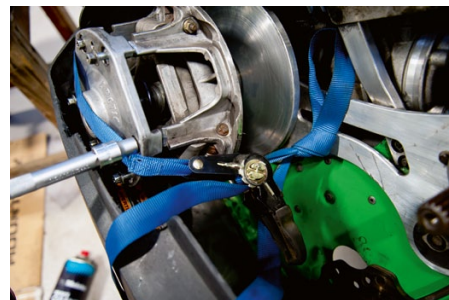




Här är förklaringen till att denna skoter, trots startpropor, var väldigt snäll i variatorerna.



Då fjädern var av behövdes det inget tryck på locket när detta skruvades bort.



För att enkelt själv få dit locket med en ny stark fjäder av full längd tog jag hjälp av ett spännband.



Den blåa originalfjädern som var av ersattes med en svart något mjukare fjäder.



För att plocka ur drivaxeln behöver man ta loss bromsskivan som sitter med en låsring.



Av med locket på kedjehuset för att komma åt att ta loss dreven och kedjan.

på denna årsmodell. Efter att ha lättat på vissa stag i boggin fick jag ur vändhjul och kunde testa och de passade som handen i handsken. Problemet är som sagt att de bara förlänger till 137" och jag behöver ju 146" till den nya mattan som för övrigt också har kommit från DBC. På tomteverkstaden hos BilletX har man redan en ritning klar enligt mina specifikationer där man räknat ut hur långa de ska vara om man tänkt använda 10 tums vändhjul som jag har tänkt. Nu väntar dessa delar bara på att få en plats i en av alla CNC-fräsar hos BilletX där man nu bland annat gör vändhjul för fulla muggar.

ÖVRIGT

Allt annat man stöter på när skotern ligger i delar ska även det tas hand om. Så här långt har jag bytt lager på tunnelhjulen, lagt plast, bytt startsnöre, lagt baklyset, borrar ur nitar och nitat om diverse saker. Det är även dags att ta bort fotskydden på sidorna och fotstegen för att lämna plats åt bättre begagnade diton från en Polaris Pro RMK. Det blir alltså marknadens bästa originalfotsteg, PowderTrac. Alternativet var att behålla ytterbågen på fotstegen och ersätta mittendelen med pinnar som nitas på plats, men då jag kom över dessa Polaris-fotsteg var valet enkelt, mindre med jobb och bättre.

Även lite vätskor har fått lov att bytas då dom runnit ur skotern av olika anledningar, som bromsoljan och oljan i kedjehuset. Tyckte även att glappet i styrstången blivit lite för stort med åren så jag slipade ner ett av överfallen något för att få en tightare passform.

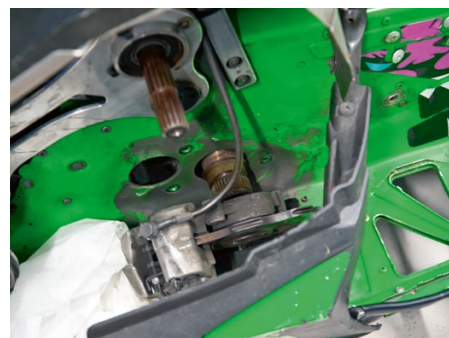
Nu börjar det bli lite brottom då det snöar ute!



Finns det något som luktar värre än gammal kedjehusolja? Smakar illa gör det också...



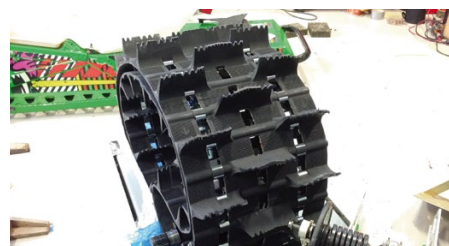
Även denna hållare för lagret som sitter lite tigt till måste skruvas loss, sitter fast i bromsoket.



Efter att ha skruvat loss lagerhållaren på insidan av tunneln så "trillar" bromsoket loss bara man tar bort låsringen.



Drivaxeln ska nu gå att trycka mot bromssidan så att den ploppar ur kedjehuset och kan plockas ur.



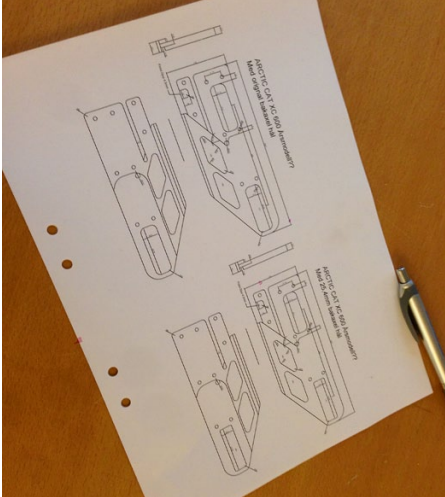
Den 146 tum långa Camso Challenger Extreme-mattan med 64 mm kammar kom bokstavligen som ett paket på posten.

För att få ur vändhjulerna och axelns skruvar man loss så många stag och axlar som behövs på ena sidan för att få isär boggiskenorna tillräckligt.



Gjorde en dubbelkontroll för att försäkra mig om att förlängningarna från BilletX passar dessa boggiskenor då Arctic Cat har olika artikelnummer på alla sina boggiskenor när det gäller denna skotermodell.

Hos BilletX har man gjort klart ritningen för att förlänga boggiskenorna till 146 tum, även hålet för axeln har anpassats för deras offset-axel.



Då jag tyckte att spelet i styrstängan var för stort filade jag helt enkelt ner det ena överfallet i plast tills det satt perfekt. Det gäller bara att inte slipa för mycket så att man får lov att schimsa ut det igen.

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

