

MOUNTAIN BUDGET

PROJEKTSKOTERN

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Nu är det nära!

På förhand kändes det här projektet ganska enkelt, men det tar alltid längre tid än man tror.

MYCKET SMÅTT

Checklistan var på förhand ganska enkel, på pappret. Gör boggin längre och stoppa dit mattan, ungefär så kändes det. Verkligheten är att man alltid hittar hundra andra saker som det är lika bra att ta tag i när man ändå har plockat isär allt. Nu äntligen är skotern så gott som redo att startas och tas ut på en första tur. Som alltid när man skruvat i sär allt kommer det lossna grejor längs vägen så det gäller att ha med sig verktygen! Nu tar vi och går igenom det som gjorts sedan vi senast sågs.

Arbetet har handlat om att skruva ihop saker vilket alltid är svårare än att ta isär dom, sedan ska man ju gärna kunna hitta de delar man skruvat loss då de har en tendens att förflytta sig under tiden man skruvar.

BOGGIN

Innan vi monterar mattan måste ju boggin vara

så gott som klar. Det som återstod var tunnelhjulerna då de är lite special på just Sno Pro 600. Lagret har nämligen ett betydligt större lagerläge än på en vanlig Pro Cross, därför behövdes BilletX-hjulen svarvas upp för att lagret skulle passa. Att ta bort det gamla lagret var riktigt jäkligt då avdragaren bara drog sönder lagret och kvar satt den inre ringen likt en person som gått upp 30 kilo sedan bröllopet. Detta löstes med en vinkelslip och de nya hjulen kunde stoppas på plats.

Vi kände även att ett till stag placerat lite längre bak mellan boggskenorna kunde behövas. Då förlängningen bygger lite mer på bredden så passade inte ett standardstag rakt av utan det behövdes svarvas ner en centimeter först.

Nu var boggin redo och så även den 146" långa mattan! Vi la skotern på sidan och la dit mattan i tunneln. Att drivhjulen passar mattan hade vi redan kollat. Shit va tigt det var i tunneln! Detta visade sig bero på att vi tagit bort plåten som håller isär tunnelsidorna längst bak, vilket gjorde att tunneln bågade inåt. Nu var det dags för drivaxeln, med bromsen borta stoppade vi först in axeln i det hålet så långt det gick för att sedan föra in den i kedjehuset. På Sno Pro-boggin är

den främre infästningen lös, antagligen för att man snabbt ska kunna plocka ur boggin. Därför monterade vi det staget först och försökte sedan stoppa dit boggin. Inte helt lätt skulle det visa sig, speciellt inte om man är själv! Boggin hamnade lite långt fram, efter att ha tagit hjälp av ett bräckjärn kunde vi dock tvinga den på plats. Upp med skotern på mattan och i med det bakre boggifästet. Även detta var lite drygt då skotern saknade lyftbåge bak, men det går ju lika bra att lyfta i fotstegen.

LUFTA BROMSEN

Dags för drev, kedja och broms! Låsringarna som Arctic använder på båda sidor om drivaxeln går bra att få bort men att sätta dit är värre då de inte har några hål att sätta tången i. Men efter några svordomar så lyckades vi tvinga dom på plats iallafall. Dags att byta bromsklossarna samt bromsoljan och lufta systemet. Med de gamla klossarna i lättade vi på locket uppe på bromshandtaget och bände sedan isär bromskolvorna så att de nya klossarna samt skivan fick plats. Kolla gärna sprängkisserna innan ni sätter dit bromsskivan så ni slipper göra om detta en extra gång, vilket vi fick göra. Den bromsvätska som rann ut såg riktigt skitig



Tunnelhjulen på 7" från BilletX svarvades upp för att vi skulle kunna stoppa dit ett större lager.

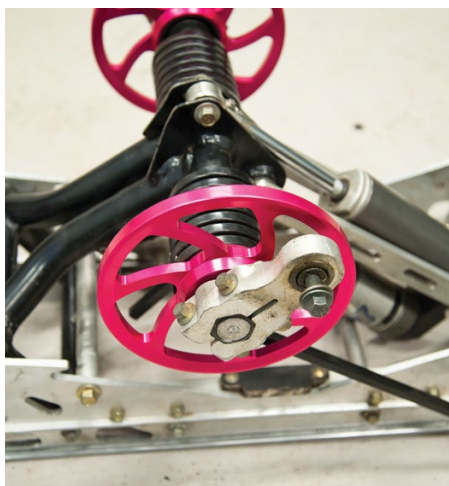


Avdragaren lyckades bra med att dra sönder lagret så att bara den inre lagerbanan blev kvar. Detta löste vi med vinkelslipen.



Placerade skotern på sidan och la i mattan så snyggt vi kunde.

Våra beräkningar när det gällde kamhöjden verkar stämma!



Glöm inte att stoppa dit torsionsfjäders innan ni skjuter på de nya hjulen...

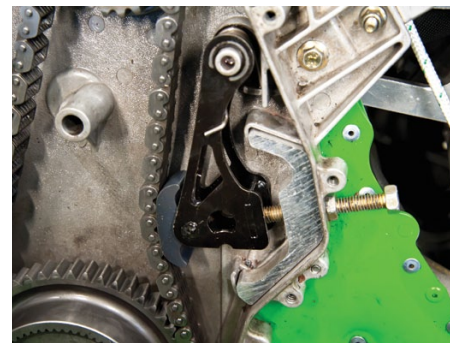


På med drev och kedja för att till slut säkra med låsringen.

Vi monterade först den främre infästningen för boggin och lyfte sedan i boggin. Lite krångligt om man är solo, men det går.



Dra en slang från luftnippeln till en liten burk och pumpa ur lite av den gamla bromsvätskan med bromshandtaget, men töm inte huvudcyklindern helt, för då kommer det i mer luft!



Lätta på locket på huvudcyklindern uppe vid handtaget och bänd sedan isär bromskolvorna så att de nya belägg-
gen samt skivan får plats.



Vi fick lov att bända tillbaks boggin tills den hoppade på mot det främre staget som redan satt i tunneln.



Av med locket och toppa upp bromsvätskan igen. Här ser ni hur gummit följer med vätskan då mängden minskar under luftningen.



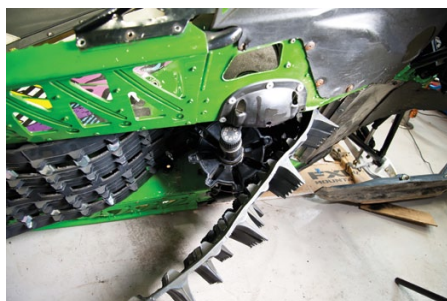
Vår fina mall i papp är nu hos plåt-
slagaren för att tillverkas i lite hårdare
material än kartong.



Smörj med lite olja eller vatten för att slidsen ska glida på lättare, fönstret i mattan är nämligen lite mindre än slidsen.



Vi använde de gamla slidsen som mall när de nya hålen borrades.



Drivaxeln stoppades på plats med början på bromssidan.



Spänn mattan efter specifikationerna. Här ser ni att förlängningen kunde ha varit c:a 2 cm längre för att ge lite mer marginal. En annan lösning är annars att vända offset-axeln så att vändhjulerna kommer längre bak.



På med bromsskivan samt oket med de nya bromsklossarna, se till att skivan sitter åt rätt håll! Det missade vi...



Dra ett streck där slidsen ska kapas och dra loss dem igen, gör bara en och ha som mall för den andra.

ut och det var lika bra att byta allt. Av med locket helt, på med en slang på luftningsnippeln och ner till en burk. Öppna nippeln och pumpa med bromshandtaget samtidigt som ny bromsvätska tillförs. Pumpa på tills vätskan som kommer i burken ser fin ut. Nu gäller det bara att få ur den eventuella luften ur systemet. Ibland kan det vara nödvändigt att pressa in bromsvätskan från oket och upp till mastercyliendern vid handtaget. Men vi körde den normala vägen. Vi toppade huvudcyliendern med bromsvätska och skruvade dit locket. Sedan öppnade vi luftningen vid oket, pumpade med handtaget, stängde luftningen och upprepade tills bromsen fungerade. Vi avslutade med att toppa upp bromsvätskan.

Även om boggin var på plats saknade den slides, vilket naturligtvis skulle varit enklare att stoppa dit innan boggin monterades. Men nu har jag ju chansen att berätta hur man byter bara slides! De nya längre slidsen förbereddes med håll för fästskruven. Här använde vi de gamla slidsen som mall. Hög upp bakkdelen på skotern och se till att mattan är så slak som möjligt. Spruta på lite vatten eller olja på fönstret i mattan samt slidsen för att de ska glida lätt. Nu är det bara att trycka dit en slide och mäta vart man ska kapa dom på längden. Av med den igen och kapa, går bra med en kniv och hammare. Använd denna slides som mall för den andra. Montera tillbaks dom och skruva fast dom.

Spänn mattan efter specifikationerna och se till att den går rakt både jämfört med boggisen och tunneln. Märkte dock att jag inte har allt för mycket marginal att kunna spänna mattan ytterligare, vilket jag meddelade till BilletX innan de tillverkar fler förlängningar. En lösning är annars att man vänder på deras offset-axel så att hjulen hamnar längre bak i boggin. Med allt på plats ser det helt klart ut som att våra mätningar stämmer och det finns gott om plats för mattan att snurra fritt. Skönt!

TUNNEL OCH BÅGE

Nu måste tunneln bli längre och en lyftbåge måste på plats annars kommer ingen vilja hjälpa mig loss när jag kör fast. Vi tittade på vart tunneln slutade original jämfört med boggisen och gjorde en mall för en förlängning med ungefär samma mått. Jag säger ungefär då vi faktiskt kortade den något, att ha ett för långt överhäng är nämligen ingen fördel, det viktiga är bara att stänklappen inte sugns in i tunneln. I skrivande stund håller plåtslagaren i byn på att tillverka en aluminiumplåt efter den fina mallen som vi gjort, sedan bär det av ut i snön! Med verktygssatsen i ryggen...

KOSTNADER!

Vi måste ju ha lite koll på ekonomin! De kostnader som inte är livsviktiga för att maskinen ska fungera sätter vi inom parentes.

Arctic Cat Sno Pro 600 SX:	C:a 30.000:-
Camso Challenger Extreme Saw-tooth 146":	9.780:-
Framvagn 36":	2.500:-
Dämpare:	1500:-
Oljor:	100:-
Bromsklossar:	350:-
Handtag:	(170:-)
Startsnöre:	50:-

BilletX-hjul: (2.895:- / 595:- / 995:-).....
BilletX-starthandtag: (499:-).....
BilletX-Styrhøjare: (799:-).....
BilletX-förlängning: Ca 2.500:-.....
BilletX-Handtagskydd: (1.495:-).....
Slides: 570:-.....
Dödmansgrepp: 595:-.....
Tunnelförlängning: ?.....
Summa: 47.945:- (Allt: 65.393:-).....

Checklista:

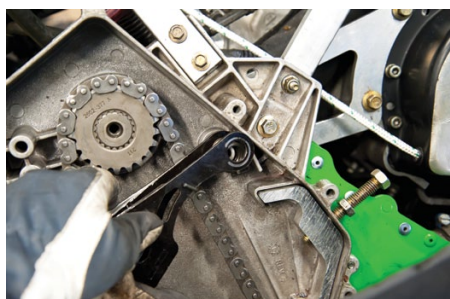
- Skoter ✓
- Smalare framvagn ✓
- Förkorta dämparna ✓
- Förlängning boggi ✓
- Matta ✓
- Tunnelförlängning ✓
- Choke-kit
- Fotsteg
- Boggihjul ✓
- Styrhøjare ✓
- Dekala / lacka skotern

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, Float X Evol. Fjädringsväg 254mm.
Skidor: C&A Pro XT
Spårvidd: 107-109 cm.
Boggi: Slide-action, ZERO X PB. Fjädringsväg 343mm.
Matta (BxL): Camoplast S/X, 381x3251 mm.
Kamhöjd: 43 mm.
Bränsletank: 19 liter.
Dyna: 1 up, SX
Generalagent: KGK Motor AB, www.arcticcat.se



I med ny bromsvätska och på med locket!



Kedjespännaren är fjäderbelastad och viks lätt på plats, sedan spänner man med handkraft och låser fast bulten.



Nu ska det luftas, öppna luftnippeln på oket, tryck in bromshandtaget och lås luftnippeln. Upprepa tills bromsen verkar fungera och gärna tills det är fräsch bromsvätska som kommer ut till burken.



Vi valde att förlänga tunneln lite mindre än vad som är original om man jämför med boggens längd.