

# MOUNTAIN BUDGET

## PROJEKTSKOTERN

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Då var det viktigaste klart för denna säsong.

Tiden är väldigt knapp när man bygger en snöskoter mitt i vintern, den ska ju gärna vara klar långt innan.

### SLUTSPURT

Det var egentligen bara lite småsaker kvar till detta nummer för att kunna gå på snö med bygget. Själva förlängningen av boggin var klar och mattan satt på plats, så det som återstod var tunnelförlängningen. Fotstegen på en crossmaskin är både lite breda och har sparsamt med håligheter för att släppa igenom snön. I väntan på att hitta ett par bättre begagnade fotsteg från en Polaris valde vi att sätta kapen i de befintliga så länge. Fotstegen var rejält nertrampade på båda sidorna och egentligen inget att vara rädd om. Sagt och gjort kapade vi bort lite material längre bak på fotstegen, precis där man står lämnade vi dock dem orörda, iallafall så länge. Även stödet på sidan där man har foten och en plåtbit längst bak på fotbrädan kapades bort.

När det gäller tunnelförlängningen så fick vi en snyggt vikt plåtbit enligt våra specifikationer. Denna är gjord i 2mm aluminium och det var tänkt att den skulle sitta på insidan och ovasidan av tunneln. Nu var den något för bred och satt därför mycket bättre på utsidan, rent utseendemässigt blev detta faktiskt mycket bättre, återstår att se om den håller också. En original lyftbåge införskaffades hos vår lokala Arctic-handlare Micke Ljungberg. Det var en begagnad sådan från en maskin som antagligen bytt till ett eftermarknads dito. Själva tunnelförlängningen lackades i vitt så länge i väntan på att dekalas över med något lite längre fram i bygget. Äntligen kan jag lyfta skotern igen och själva lyftbågen sitter ordentligt med extremt många nitar.

### SKIDINSTÄLLNING

Det var även dags att ställa in skidornas toe out. Här gäller det att komma ihåg att ha på lite Loctite så att låsmuttrarna sitter kvar. Se till att ha styret rakt och lägg något långt och rakt jämns med mattan som når fram till skidorna så att du har något att mäta mot. Skruva nu på styrstagen tills du har någon centimeter mer fram på skidorna än bak, alltså toe out, det står exakt

hur mycket det ska vara i instruktionsboken om du vill vara noggrann.

Jag hittade inga snabbnitar i plast för att fästa gummidamaskerna i framvagnen utan körde med popnitar gjorda i plast istället, går inte att återanvända men är betydligt enklare att borra ur än de i aluminium.

Nu var det bara att montera dit alla kåpor och rycka i snöret för första gången på flera månader! Och visst startade den!

### PROVTUREN

Äntligen skulle vi få svar på om en förlängning av mattan samt en smalare framvagn skulle förvandla den forna crossmaskinen till en lössnömaskin. Våra misstankar var att den utan några justeringar av variatorn skulle vara extremt svårkörd, vilket den är redan som kort crossmaskin... Dessutom misstänkte vi att den formligen skulle älska att gå på rullen.

Efter att ha lastat av skotern där vi hittade lite mer snö skulle det visa sig att allt vi förutspådde var sant! Här måste det verkligen göras något åt variatorerna. Att lägga ner maskinen är nu busenkelt jämfört med tidigare, konstigt vore





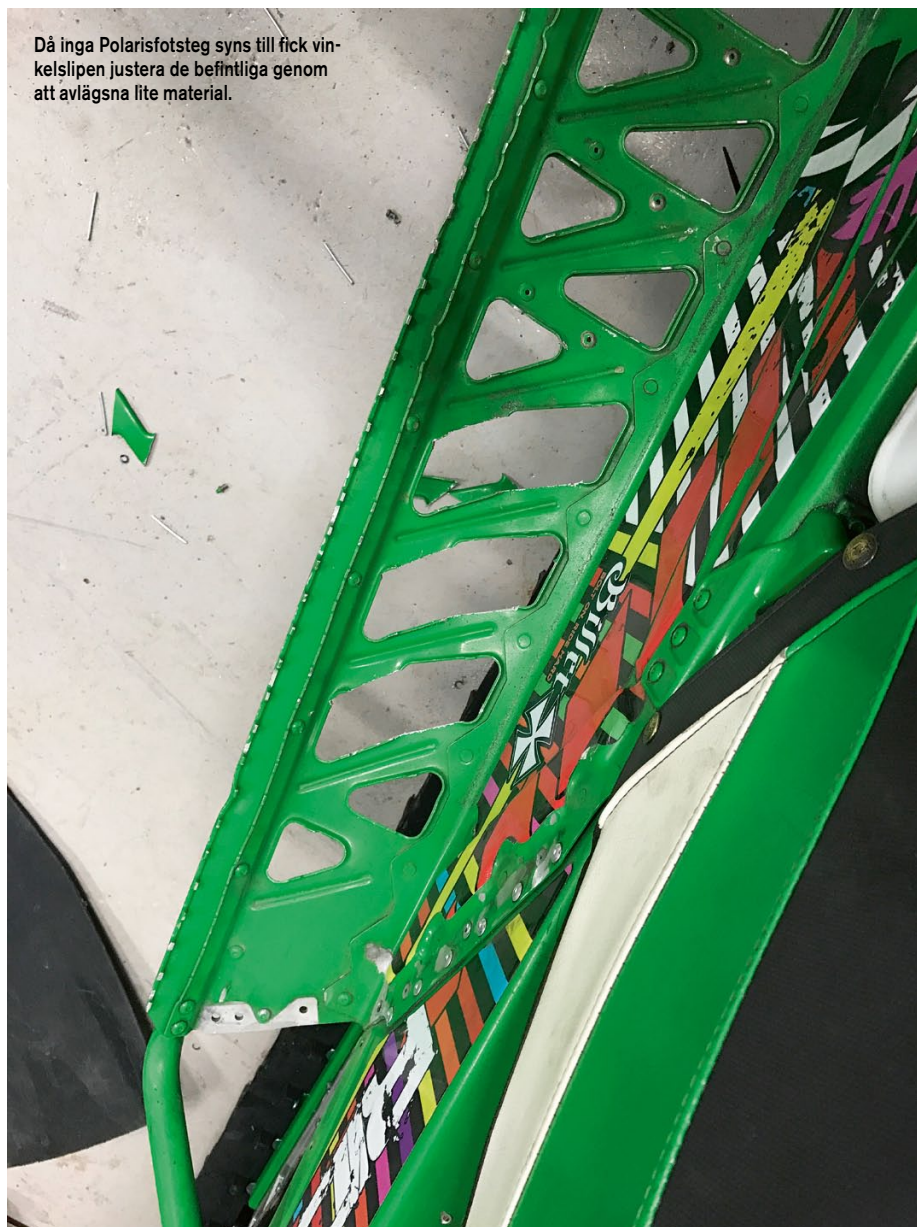
Kom ihåg Loctite på låsmuttrarna så att stagen inte gånger loss sig under färd.



Passade även på att limma lite sprickor i plast med ett hejdundrandes lim från 3M, blev riktigt starkt!



En justering av skidorna var naturligtvis nödvändig efter att man bytt framvagnen.



Då inga Polarisfotsteg syns till fick vinkelslipen justera de befintliga genom att avlägsna lite material.



Med hyggligt stadig hand slipades dessa dundernitar bort och det där plåtstödet avlägsnades.



Passade också på att placera lite knappar på bra ställen där man inte råkar komma åt dom när man brottas med skotern.



väl annat med tanke på hur mycket smalare framvagnen blivit. C&A pro-skidorna ger dock ganska mycket bärighet vilket faktiskt fungerar helt okej just tack vare att den är så smal som 36".

Det som nu står högst upp på önskelistan är vikter utan startgropar som dessutom väger några gram mer. Detta tillsammans med en mjukare gul fjäder i primären borde fungera helt okej, vilket det gör på en 600 XC och SX som ska bli lite mer körbar och snäll. Frågan är bara om det kommer att fungera med den längre och därmed tyngre mattan?

### PULVER

Vi upplever att motorn inte har några som helst problem att driva runt 146"-mattan och maskinen känns precis lika pigg som den gör med en kort matta. Att ta ur lite extra hål i fotstegen visade sig även det fungera helt okej, men visst har man försvagat konstruktionen, tur att man är så pass lätt!

Billet X styrhöjare blir ju faktiskt en styrsänkare om man trycker ihop den så mycket som går vilket faktiskt var riktigt bekvämt att köra med. Visst känner man även att kåporna blir lite väl breda när man ligger på skrå. Den bästa och även dyraste lösningen på detta är ju att montera ett Skinz Helium-kit vilket vi hoppas kunna göra längre fram. När vi väl fått dit Polaris fotsteg kanske vi kan pressa in de befintliga kåporna något då stagen till de som sitter där kanske kan tas bort eller göras om, ungefär som på en Hard Core, vilket vi kommer prova först.

Ett annat önskemål hade varit en smidigare dyna, för man har onekligen blivit van vid de minimala dynorna som idag sitter på alla mountainskotrar. Den dynan som sitter där idag är formad som bensintanken så att bara byta dynan är så gott som omöjligt. Även detta blir något att sätta tänderna i under sommarmånaderna, precis som att byta kolvarna då vi inte har en aning om när de byttes senast. Även chokekittet återstår att montera.

### KOSTNADERNA

Tar vi en titt på hur många kronor som spenderats så hänger det mesta på mattan. Kan man alltså hitta en bättre begagnad matta som lilar med drivhjulen så kan man göra detta riktigt billigt. Men samtidigt är den mattan vi valde riktigt grym, faktiskt både på och vid sidan av leden. Skulle man jämföra vårt bygge med något som går att köpa rakt över disk så skulle det naturliga valet bli en Arctic Cat M6000 141. En skoter som faktiskt är riktigt prisvärd även som ny. Vår Sno Pro har dock värre dämpare, inget snack om saken, men samtidigt är den också lite väl hård i fjädrarna bak i boggin. Detta bidrar till att skotern gärna sågar sig fram i snön istället för att hoppa upp på snön som en M6000, alltså ytterligare en sak att jobba vidare på.

Med andra ord är det inte bara att förlänga en kort maskin och vips så har man en mountain-skoter, det ligger mycket mer finjustering och arbete bakom än så för att nå hela vägen. Men som sagt vi känner oss inte besegrade, det är ändå en riktigt underhållande skoter som den står nu och arbetet kommer att fortsätta, var så säkert!



Ungefär här borde bli bra att kapa bågen.



Vinkelslipen fick jobba lite till.



En lyftbåge från en 153" är betydligt längre än originalet, dock lite för lång och måste kapas.



Vår lokala plåtslagare Färnäs PlåtTech AB snickrade till denna tunnelförlängning efter vår mall.



Tunnelförlängningen hålls på plats av en svetstång och nya hål borrades från insidan.





Tunnelförlängningen avslutades med att vi nitade fast originalplåten bak och alla 20-25 nitar till lyftbågen.



**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

- Checklista:
- Smalare framvagn ✓
  - Förkorta dämparna ✓
  - Förlängning boggi ✓
  - Matta ✓
  - Tunnelförlängning ✓
  - Choke-kit
  - Fotsteg ✓
  - Boggihjul ✓
  - Styrhöjare ✓
  - Dekala / lacka skotern



**KALKYL**

Arctic Cat Sno Pro 600 SX: Ca 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-Styrhöjare: (799:-)  
 BilletX-förlängning: Ca 2.500:-  
 BilletX-Handtagsskydd: (1.495:-)  
 Slides: 570:-  
 Dödmansgrepp: 595:-  
 Tunnelförlängning: 500:-  
 Övrigt: 300:-  
 Summa: 48.745:- (Allt: 66.193:-)