

MOUNTAIN BUDGET

PROJEKTSKOTERN

TEXT&FOTO STEFAN SUND



Går det med rimliga medel att förvandla en fullblodscrossmaskin till en mountainmaskin?

Det har tagit sin tid att hitta en lämplig projektskoter men nu har den äntligen landat på redaktionen, välkommen säger vi till Arctic Cat Sno Pro 600 SX!

LÄMPLIG?

För att kunna hålla nere kostnaderna fick skotern lov att vara hyggligt billig i inköp och vad är billigare än crossmaskiner? De har i vårt tycke ett orimligt lågt andrahandsvärde jämfört med en vanlig standardmaskin. Visst kräver dom sin ägare i vissa avseenden och vi skulle aldrig rekommendera en tävlingsmaskin till en förstagångsköpare. Men har man koll på det här med skotrar och inte är rädd för att skruva och justera så varför inte!

Ett av kraven på maskinen var att den skulle vara av modernaste modell och tittar man då på vad som finns begagnat av standardskotrarna så blir det genast dyrt. Detta medan en crossmaskin av senaste snitt inte är värd mer än en 14 år gammal Yamaha Venture. Då vi ändå

ska bygga om så pass mycket är chassit och motorn de två viktigast komponenterna i detta bygge. En stor kostnad med att köpa en kort skoter kommer att bli mattan och att förlänga, alternativt byta boggin, men det borde ändå inte göra att man kommer upp till priset av en maskin som redan har det vi söker. En annan fördel med en crossmaskin är att dom är stabilt byggda och har riktigt kompetenta stötdämpare redan som standard.

PLANEN

Som vi redan sagt kommer vi att förlänga skotern. Med vad och hur vi kommer göra avgörs lite beroende på hur höga kammar vi vill ha och hur lång mattan blir, dessutom måste vi bestämma oss för om det är vårt mödan att byta drivhjul eller inte, allt beroende på vilken matta det blir. Utan att veta om den kommer att passa så lutar det på förhand mot att vi kör på en Challenger Extreme-matta på 146" då den har rätt delning på 2,86, men väldigt höga kammar på 63,5 mm... Finns det plats för dessa, det är frågan. Annars finns det en Backcountry X med samma längd men som har 46 mm i kamhöjd. Ett tredje alternativ är att köpa både boggiskenor och matta från någon som byggt om en XF High Country, men då måste vi

byta drivhjul och vad passar egentligen på drivaxeln hos crossmaskinen som dessutom är begåvad med PTL (Peak Torque Limiter)? Vi får helt enkelt ta och mäta vilken kamhöjd som Arcticen kan svälja.

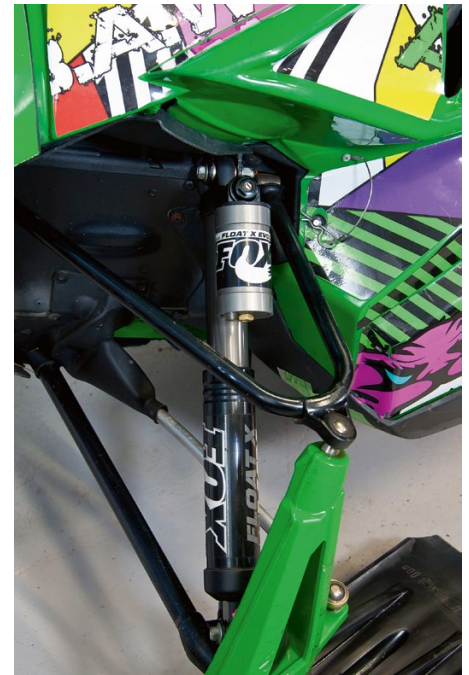
De flesta alternativen innebär att vi måste förlänga boggiskenor då de nu har en längd för att passa en 129" matta. En förlängning på c:a 40 cm av boggiskenor borde göra så att vi kan montera en 146" lång matta, det gäller bara att det finns marginal för 10" vändhjul också. Tack vare designen av offset-axeln som BilletX har så finns det en del knep att ta till om man behöver justera mer bakåt. Man kan nämligen vända offset-blocken så att hjulen hamnar längre bak än vad som är tänkt. Bra att ha lite alternativ om det skulle visa sig behövas så man inte står där med en slapp matta. Skulle det omvända inträffa kan man ju även gå till mindre hjul! Vi kommer även stoppa dit ett par BilletX-boggihjul där mattan sliter slidsen som mest då crossmaskinen är så gott som helt befriade från allt vad boggihjul heter.

FÖRÄDLA MER

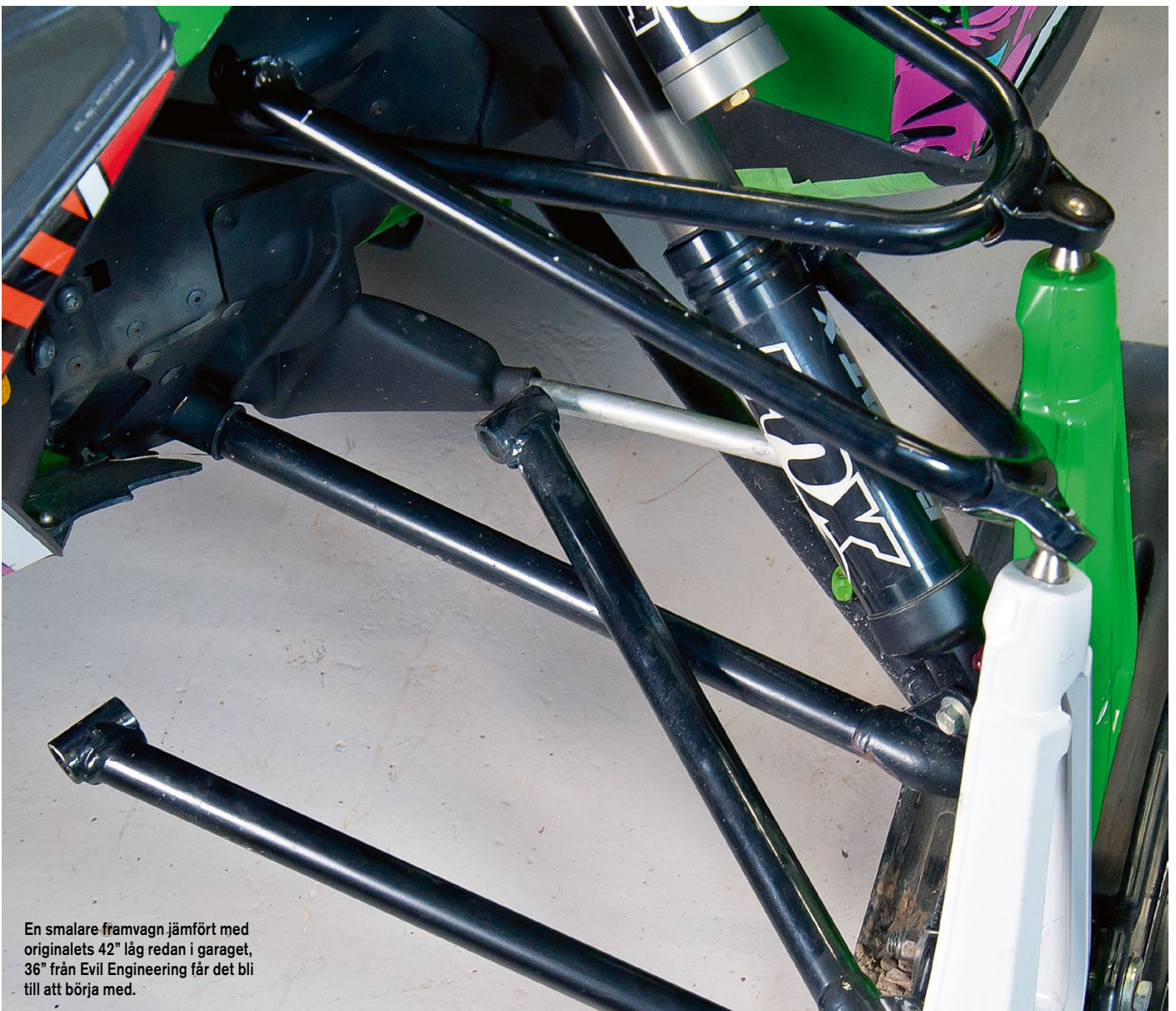
Med en längre matta behövs även en längre tunnel. Det fina med denna maskin är att tun-



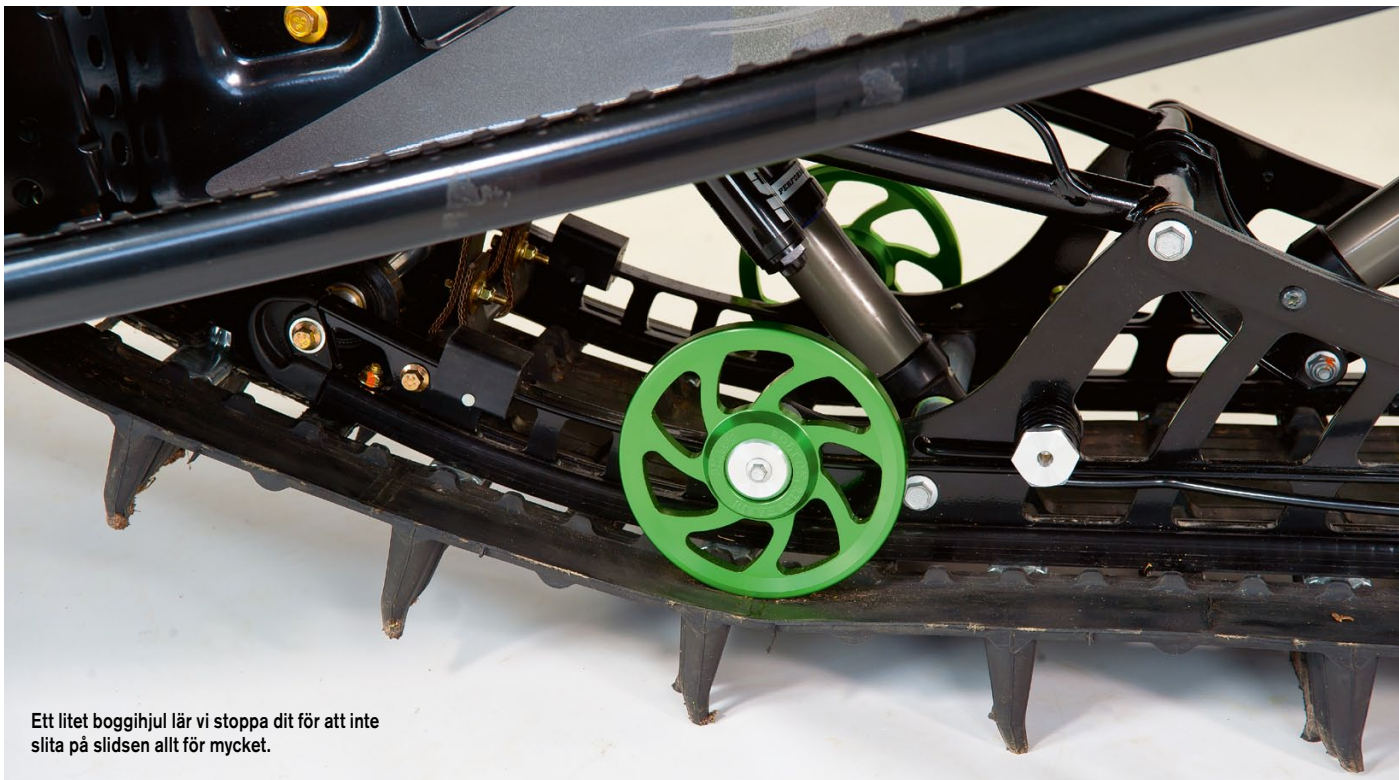
Lite nertrampade fotsteg får man kanske räkna med på en crossmaskin, inga problem då dessa ändå ska kapas bort.



En fördel med att bygga på en crossmaskin är att dom alltid har kompetenta dämpare redan original. Dessa måste antagligen kortas på något sätt.



En smalare framvagn jämfört med originalets 42" låg redan i garaget, 36" från Evil Engineering får det bli till att börja med.

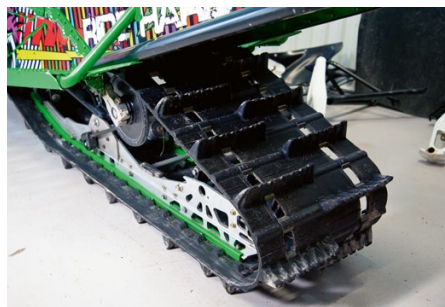


Ett litet boggihjul lär vi stoppa dit för att inte slita på slidsen allt för mycket.

C&A Pro XT är en riktigt vass led-/tävlings-skida, återstår att se om den fungerar även i djupsnön. Någon har dock redan kapat bakdelen lite för just detta ändamålet.

Helt okej matta och boggi på Sno Pro 600 SX om man håller sig på leden, men vi har tänkt förlänga den från 129" till över 140".

Ett aber med en crossmaskin är deras små bensintankar, den rymmer under 20 liter på katten. 45 liters finns som tillbehör.



neln är delad bakom dynan så att man bara behöver stoppa dit en mindre bit och dessutom blir det snyggt, ingen bristfällig förlängning längst bak alltså. Då just crossmaskinerna från Arctic har ett väldigt tunt lager med färg på tunneln kommer vi passa på att lacka om hela denna när ändå den bakre delen ska lackas. Här är ju en hållbar pulverlack att föredra, men även kanske lite dyrare. Tanken är även att snygga till framänden med BilletX-prylar, så som justerbar styrhöjare och deras nya extremt hållbara handtagsskydd med mera.

OBJEKTET

Vår Arctic är väl använd men går bra i motorn och chassit ser rakt och fint ut. Skulle vi valt att bara snygga till den som den står hade vi fått lov att nita om en hel del och skaffa lite nya fästen till kåpor och huv. Fotbrädorna är något nedsjunkna och ska naturligtvis kapas bort till förmån för smalare diton med betydligt bättre snögenomsläpp. Här finns det en hel del alternativ både från Arctic Cat och på eftermarknaden, dessutom kan man ju smida till egna. Vilket alternativ det blir återstår att se. Men vi har en tanke om att höja dessa ungefär

en tum jämfört med original. Allt för att komma lite högre på maskinen och på så sätt enklare kunna lägga ner den.

En annan sak som är ett måste för att man ska få en lätthanterlig maskin i pudret är att stoppa dit en smalare framvagn. Drömmen vore förstås en Skinz-framvagn, men nu var det ju lite budget som gällde och dessutom råkar det ligga en framvagn i garaget som Evil Engineering har smalnat av till 36", pris runt 4.000 kronor. Den har dessutom 2" framflyttad spindel som också är tillbakalutad 25 grader, perfekt! Med väldigt stor säkerhet kommer denna framvagn kräva viss ombyggnad av de grymma originaldämparna som sitter på, FOX Float Evol X. Det finns en risk att det inte räcker med att stoppa in en distans i dämparen för att lösa detta, vi får se helt enkelt. Förutom dämparna har just crossversionen riktigt bra skidor i form av C&A Pro XT till skillnad från XC-versionens originalskidor.

ORIGINAL

Det finns några små aber med att bygga på en crossmaskin. Även om motorn är riktigt piggt original så är det bara en 600:a. Den borde leverera runt 130 hästar när den är bestyckad

korrekt och frisk i övrigt. Det återstår att se om vår motor lever upp till detta. Enligt instruktionsboken ska man byta kolvarna till varje tävling men då jag senast hade en sådan här maskin bytte jag vid 100 mil och då såg kolvarna ut som nya. Det gäller bara att bestycka med förstånd och vara på den säkra sidan. Dessa kolvar har bara en kolring för att gå så lätt som möjligt vilket även förkortar livslängden något, men som sagt borde det inte vara någon större panik. Har inte lyckats hitta några eftermarknadskolvar med två ringar som passar till denna motor, om någon vet om det finns så maila mig på stefan@snowmobile.se.

Då det är en SX (Sno Cross) och ingen XC (Cross Country) så har den bara en 20 liter stor tank i stället för en på 40 liter. Skulle man känna att det är i minsta laget får man väl leta reda på en större tank eller ha med sig en dunk på tunneln! Man borde ju iallafall i den bästa av världar ta sig runt 6-7 mil på en tank...

En grej som bara måste åtgärdas är choken som sitter direkt på förgasarna och är ett hel..te att komma åt ibland, speciellt med varma pipor. Lösningen är ett choke-kit som flyttar upp reglagen till konsolen. Andra nackdelar med en



Vi verkar behöva stoppa dit ett par nya handtag på styret.



En justerbar styrhöjare från BilletX står på önskelistan, eller om man kanske ska ha en styrsänkare...



En lösning på det här med en liten tank är ju ett tunnelrack med extradunk.

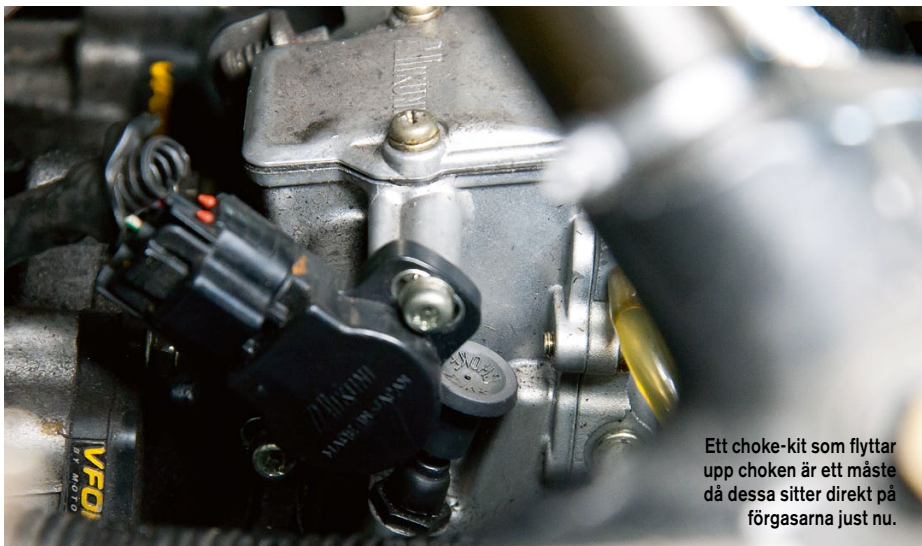
tävlingsmaskin är att man måste blanda oljan direkt i tanken och så får man lov att klara sig utan back.

DRÖMMEN

En sak som vi verkligen vill göra men som kommer spränga allt vad budget heter är att montera Skinz nya Helium-kit på katten! Priset på detta är dock runt 25 lakan, alltså nästan lika dyrt som skotern! Men snyggt och grymt skulle det allt bli, vi får se vad som händer angående detta, men drömma går ju...

CHECKLISTA:

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



Ett choke-kit som flyttar upp choken är ett måste då dessa sitter direkt på förgasarna just nu.



Större vändhjul känns som en självklarhet, dessutom ger det utrymme för lite laborerande när den längre mattan sitter på plats.

FAKTA Arctic Cat Sno Pro 600 SX -2012

Motor: 2-cyl, vätskeyld, 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

