

### **Kisatuunauksiani uuteen ralli Ski-doo:seen. (Lihavoidut ovat uusimpia)**

#### **Alusta:**

- Etupukin remmi 2 reikää auki. Maksimipituus saatava irti varsinkin SLP PP suksilla.
- Keulimispalikka 1 tai kokonaan pois. Muovinen osa lähtee ja jäljelle jää alumiini rengas. Alustaan tulee lisää vapaaliikettä. Voi kokeilla jos on intoa.
- Slp powder pro suksi + totaltek 4 palan pyöreärunkoinen 60 asteen rauta. Etupukin jousta niin kauan kireälle, että alkaa puskemaan ja sitten puoli - yksi kierros taakse niin hyvä. Powder Pro suksen reunat on pyöristettävä, ja pohjasta viistettävä pois kaksi muovista evää.
- 38 mm ripshaw matto, camoplast. Saattaisin suosittelä jopa 32mm sillä tässä pelissä ei teho lopu.
- Iso tankki. Brp Oy.
- Pieni vesipumpun öljysäiliö kuluu aluksi nopeasti loppuun. Sitä pitää seurata jo ennen ensimmäisiä tankkauksia. Öljy täyttyy lohkon ennen kuin kulutus tasaantuu. Tasaantuu 3:lla tankilla.
- Hakaneulat kannattaa pitää 2-3 riippuen kuskin painosta. Mahdollisimman löysänä.
- Jos toivot lynx:mäistä pehmeyttä niin vapauta paluun nopeutta. Nyt paluuta paljon, että keula saadaan ylös ja takapyörä pysymään vedossa maassa.
- Poistin vakaintangon testatakseni miltä tuntuu ajaa ilman sitä. Tykästyin niin paljon, että en laita sitä enää takaisin. Se antaa niin paljon enemmän löysiä pahoissa ristipateissa ja ojissa. Kurveissa puuttuva tuki korjaantuu kun vetää hitaan vaimennuksen klikkeriä kierros tiukemmalle ja roikkuu hivenen enemmän. Vaihtelevassa endurossa varsinkin etelässä on vakain perusteltua. Giant patissa pärjää ilmankin.
- Suksen kierrejouset ovat 125 paunaiset. Aikaisemmin 105. Siksi tähän säätöön olisi hyvä laittaa 105:et. Jos mahdollista, niin lyhennä keulan vaimentimia 5 mm. SLP Powdereilla tulee suksipainetta liikaa. Se on eliminoitava alustan pehmetessä ja painuessa alemmaksi. Näin ohjaus kevenee.
- Ylätukivarren palloniveliä kiinnityksessä on nyt yksi priikka. Laittamalla kaksi lisää saadaan camper kulma pystysuoremmaksi ja ohjaus kevenee. Tämä vaikuttaa eniten kurviajossa.

#### **Moottori:**

- 4 % seos tankkiin vain XP-S öljyä.
- Jokaiseen tankkiin n 4-5 dl tenuta (1-2%) tai enemmän aina litraan saakka / tankki. Tenulla ei ole ollut käyntiongelmia edes lähellä +asteita.
- Voidaan todeta, että lämpötiloilla +5 - -15 voidaan käyttää 300:sta suutinta tenun kanssa (puoli litraa tankkiin) -15 - 30 voi käyttää 310 suutinta + tenuta. Tämä on toiminut nyt useammassa eri kelkassa moiteetta ja ns. "rökellystä" ei ole havaittu. **Jos 300 suuttimella vielä ilmaantuu yskimistä niin voi tiputtaa myös neuloja yhdellä pykälällä.**
- Pitää ajaa sisään tarkasti johtuen normaalia tiukemmasta sylinterin/ männän välyksestä. 100-200 rauhallisempaa ajoa.
- Startti nappi vasemmassa kahvassa on kaksi toiminen. Paikallaan sitä käytetään crossien lähdoissä ja poistettuna (johdot poikki) se muuttaa sytytysohjelman ns. Enduro asentoon. Se laskee myös lämpöjä hivenen. Tämä kannattaa katkaista jos ajat sillä reittiajtoa tai enduro kisoja.
- **Tankissa on imuletkussa heti alkupäässä tankin sisällä "mötikkä" . Tämä tulee poistaa ja laittaa imu toteutumaan ainoastaan letkun päästä tankin perältä.**
- **Lämmöistä on keskusteltu paljon. Mikä on oikea lämpötila ?? Monien keskustelujen jälkeen eri ihmisten kanssa voin todeta, että laittakaa teippi sen lämpömittarin päälle. Oikea suutin sisään ja ei koskaan viittä sekuntia pidempään kaasua pohjassa. Tämä laite ei vain ole tehty kaasupohjassa ajoa varten järven jäällä. Kaasua pumppaamalla varmistetaan, että se ei käy liian kuumana. Sama käytäntö kuin aikanaan 440:illä. Jos lämmöt menee järven jäällä 15 sekunnin kaasun pohjassa pidon jälkeen 620 asteeseen niin eipä ole mikään ihme. Ei 440:en kestänyt moista millään suuttimella missään olosuhteissa. Miksi RS:n pitäisi ?? Sdi on tehty sitä varten. RS on rossi raaseri ja tehty pumppaavaan ajoon crossiradalla. Jos se olisi tehty endurokelkaksi niin sen puristukset ja monet muuta ohjaukset olisivat aivan toisenlaiset.**

### **Hallintalaitteet:**

- Jalkakoukut, joissa yläpuolen levy ja jopa pohjalevy. Parempi jalan tuki ajettaessa kurviin ja pattiin. Mahdollista viedä kiinnityspistettä yläpuolen koukulle 5 cm taaksepäin. Silloin seisomaan nouseminen on pitkäjalkaiselle ehkä asteen helpompaa.
- Tankopalikka minun pituiselle 186 cm, n 150 mm korkea. 130 mm testattu ja sekin toimii hyvin.
- Sarven päistä kannattaa leikata kumiset reunat pois. Ne painavat käteen kaarteissa.
- Sarvi kannattaa kääntää tankopalikassa siten, että sen pieni kulma kääntyy loivasti taakse ja alapäin. Tällöin roikkuminen on helpompaa. Sarvi on ikään kuin käden kaaren suunnassa kurviajossa.
- Kahvat voisi vaihtaa XR-S ja 440:n kumituppeihin. Niissä on ohuempi ympäryys ja parempi ote.
- Penkkiä kannattaa ehostaa parilla kerroksella telttapatjaa. Tulee korkeutta ja jämäkkyyttä. Ajoasentokin parantuu. Telttapatjaa siten, että päällä on yksi kerros ja vain istuttavalla osalla perässä toinen. Penkin alle tulee laittaa yksi kokonainen kerros, jotta penkki nousee ja alusta ei anna periksi. Kerrokset siten, että ne suipponevat ylöspäin mentäessä.

### **Voimansiirto:**

- Toistaiseksi välityksiin ei ole tehty mitään. Kulkuja saa lisää välittämällä yläratasta suuremmaksi. Koneessa on vielä reserviä.
- Kytkimelle ei ole tehty toistaiseksi mitään. Sen tarvetta tuskin tulee. Jos haluaa lähdöt miedommiksi, kannattaa laittaa vanha kunnon 44 helix. Ns. muuttuvakulmainen crossihelix antaa rajun kiihtyvyyden, mutta se saattaa enskassa olla liiankin raju. Asia on kuljettaja ja rannekohtainen. (440 ja XR-S vakio.)

### **Suorituskyky:**

- **Kulkuja voit piristää laittamalla 24-25 hampaisen yläratiaan.**

### **Ajaminen:**

- Kaarreajossa RS:llä on kallistettava normaaliin tapaan, se onnistuu melkoisen paljon helpommin jos menee niin eteen, että kallistettaessa reisi on penkin etuosan etupuolella olevan keltaisen muovin päällä. Painopiste siirtyy eteen ja ohjaus voimistuu sekä roikkuminen on helpompaa. Tämä on ajotekninen asia, mutta myös tämän kelkan ominaisuus.