



Tord Sundström

# Håll koll på boggihjulen - de kan förstöra mattan!

**Under snöskoterns första 15-20 år var det hjulboggin som gällde. Massor av hjul att hålla reda på och smörja. Men även dagens slideboggi har en del hjul - och det är lika viktigt att hålla koll på dem, även om de är av s.k. helkaplad typ.**

Samtliga dagens snöskotrar har ett boggisystem som består av två slideskenor av aluminium, som på undersidan är försedda med glidskenor av kompositmaterial. Slideskenorna är sammanbundna med de främre och bakre svingarmarna. Dessa är avfjädrande och försedda med stötdämpare.

I snöskoterns barndom såg det ut på ett helt annat sätt. Boggisystemet bestod av ett stort antal hjul, monterade i regel fyra och fyra i en V-formad rörkonstruktion med korta fjädrar och utan stötdämpare.

En kortbandare av 60-talsmodell gled fram på, eller rättare sagt, rullade fram på 12-16 boggihjul. Ski-doo's dubbelbandare Alpine hade t.ex. 32 hjul. Lagren krävde smörjning med jämna mellanrum via smörjnipplar på lagersköldarna.

Dagens maskiner kräver ingen smörjning. Lagren är av s.k. helkaplad typ. Frågan är dock om fett i lagret räcker till. På hårt ut-satta ställen, efter i regel bara några hundra mil, smyger fukt in via de tunna tätningsringarna i ett torr-kört lager. Då har man snart ett lagerbyte på gång. Ett fullpackat lager tar inte upp fukt, även om det står under vatten.

En annan förändring/förbättring började vi se på 70-talet. Den s.k. internaldriften d.v.s. drivhjulen var inte längre kuggande utvändigt och drev mattan genom metallskodda håll i gummimattan.

Drivhjulen blev nu runda utvändigt med gjutna pinnar i sidled som drev mattan med gjutna klackar på

mattans insida. Den rullade betydligt lättare runt drivaxeln och mattans drivklackar hjälpte till att riva sönder och kasta ut snö ur boggin. Ytterligare en fördel vann man, mattklamren som ofta böjdes och lossnade fick nu ett stöd i sidled med betydligt längre livslängd som bonus.

Internaldrivhjulen är ofta monterade i par på motorsvagare maskiner. I takt med högre fart och mer effekt utökas dessa till fyra hjul. Framst för att erhålla flera drivpunkter, men också för att mattan har en tendens att böja sig mellan två driv-

glidskenorna och mattclippen. Detta möjliggör att snö kan komma in mellan och smörja och kyla skenorna.

Avståndet mellan matta och skenor på en ny maskin är 3-4 m.m. Skulle det vara större tappar man toppfart eftersom mattan måste böja sig där hjulen är placerade. Diametern på stödhjulen har en viss betydelse. Med större hjul går det lättare, men boggin har ett begränsat utrymme.

Även fjädringsvägen begränsar storlek och antal. Bakhjulen, de s.k. vändhjulen har bättre funktion vid större diameter. Även här är



hjul. Det gäller speciellt de nya, tunna mat-torna

med mindre styva glasfiberstavar i kuggluckorna.

Slidsystem utan stödhjul förekommer inte i normalbruk, utan endast i dragracing och speedrun där friktionstemperaturen inte hinner uppstå i någon nämnvärd grad.

Däremot sitter ett antal stödhjul monterade på standardmaskiner mest för att skapa ett spel mellan

det som med drivaxeln, fyra hjul är bättre än två, av samma anledning;

mattan böjer sig. När mattan sträcks vid hög fart försöker den att bilda en cirkel varvid pressen på driv- och bakaxel ökar.

Boggihjulen är numera av plast med slitytan vulkad vid själva hjulet. Det existerar fortfarande boggihjul av aluminium, vilka av naturliga skäl är något starkare. Dessa klarar framförallt slag i sidled betydligt

bättre. Den spärring som håller lagret på plats sitter betydligt bättre förankrad i sitt spår i aluminiumhjulet.

Om fukt kommer in i lagren börjar dessa gå tungt eller t.o.m. stan-nar på grund av frysning eller rost. Då uppstår friktion mellan matta och gummiytan på hjulen med skador som följd, oftast platt eller sprucket gummiskikt eller det betydligt tråkigare; blåsor på mattans insida.

Det blir billigare på lång sikt att med jämna mellanrum kontrollera och byta lager med missljud än att vänta till de skär ihop! Man kan naturligtvis fetta in helkaplade lager också. Peta bort tätningsringen med en smal mejsel, lägg in lite fett för hand och tryck tillbaka tätningsringen. Det tar lite tid, men kan vara värt besväret.

Om man tycker det är svårt att snurra på de främre stödhjulen p.g.a. mattans tryck, sätt ett koben eller liknande mellan slideskenorna och mattan vid hjulen, bänd ner mattan så att hjulen friläggs. Snurra nu hjulen för att avslöja lagerskador. Det har ett karaktäristiskt sjungande ljud som inte går att misstolka. Ett friskt lager är helt tyst!

För att kontrollera bakhjuls-lagren så släpper man spänningen på bakaxelns ena sida, bänd tillbaka axeln så att mattan blir slak på ena sida och snurra hjulet. Spänn därefter tillbaka axeln till utgångsläget och upprepa på andra sidan.

De yttre hjulen kan bytas på en sida i taget vid slakad matta. Men vid byte av de mittre hjulen bör boggin plockas ut, om du inte är trollkarl eller har stor erfarenhet.

Det kan vara en god investering att kontrollera hjullagren med jämna mellanrum. Det tar inte lång tid och ett lager kostar bara drygt 50-lappen. En skadad matta som har blåsor och gropar ger upphov till vibrationer som kan vara väldigt irriterande - och som dessutom drar ner priset vid nästa hvre!