

Senast uppdaterad mån dag år 07/11/2023 09:32:23

Faller AMS Club Sweden



Service av AMS Club motorer

[Till Startsidan](#)

Allmänt om AMS motorer

Den som inte bara har sina AMS-bilar i vitrinen utan faktiskt kör med dem regelbundet märker snart att trots det faktum att bilarna har likadana motorer så skiljer sig köregenskaperna betydligt.

Många bilar rör sig först när man har gett mer än halvgas på körreglaget medans andra bilar flyger av banan vid samma läge på körreglaget.

Delvis beror detta på förhållanden vid tillverkningen där det vid industriell masstillverkning inte finns tid att kontrollera alla toleranser, t.ex. lagerspel, värden på magneter, kol etc., vilket gör att likadana fabriksnya bilar får olika köregenskaper. Dock går det att få bra köregenskaper på nästan alla motorer om man rengör och justerar motorn på vissa bestämda punkter för att därmed optimera dess effekt.

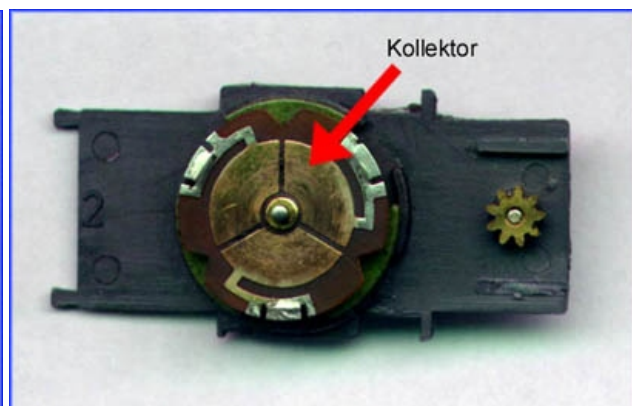
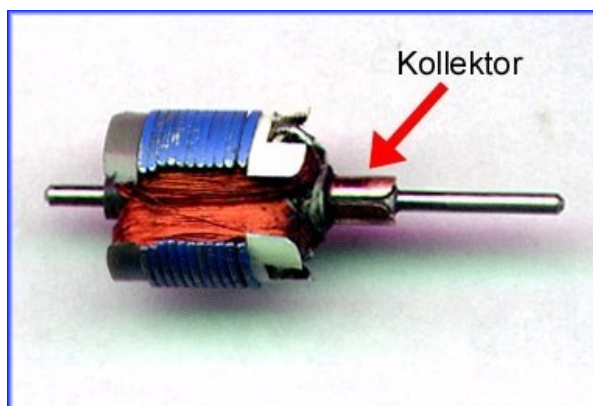
Demontering

Till att börja med så demonterar man chassit i alla dess lösa beståndsdelar. Därefter tar man bort smuts och rengör alla delarna noggrant ; Dammludd från axlar, metallspån från magneterna i pannkaksmotorn, olja från transmissionen osv.

Tändarbensen fungerar utmärkt som rengöringsvätska då den inte skadar plasten, om man har en ultraljudtvätt så kan man använda den i stället för att använda tändarbensen.

Kollektor och kol

Kollektorn på ankaret måste rengöras grundligt, en glasfiberpenna eller annat lämpligt verktyg används till detta. Spalterna mellan kollektorytorna skall rengöras från smuts. Använd en mjuk tandpetare till detta och absolut inga vassa verktyg som kan skada kollektorn. Bilden till vänster visar ett ankare till blockmotor och bilden till höger en ankarplatta till pannkaksmotor.

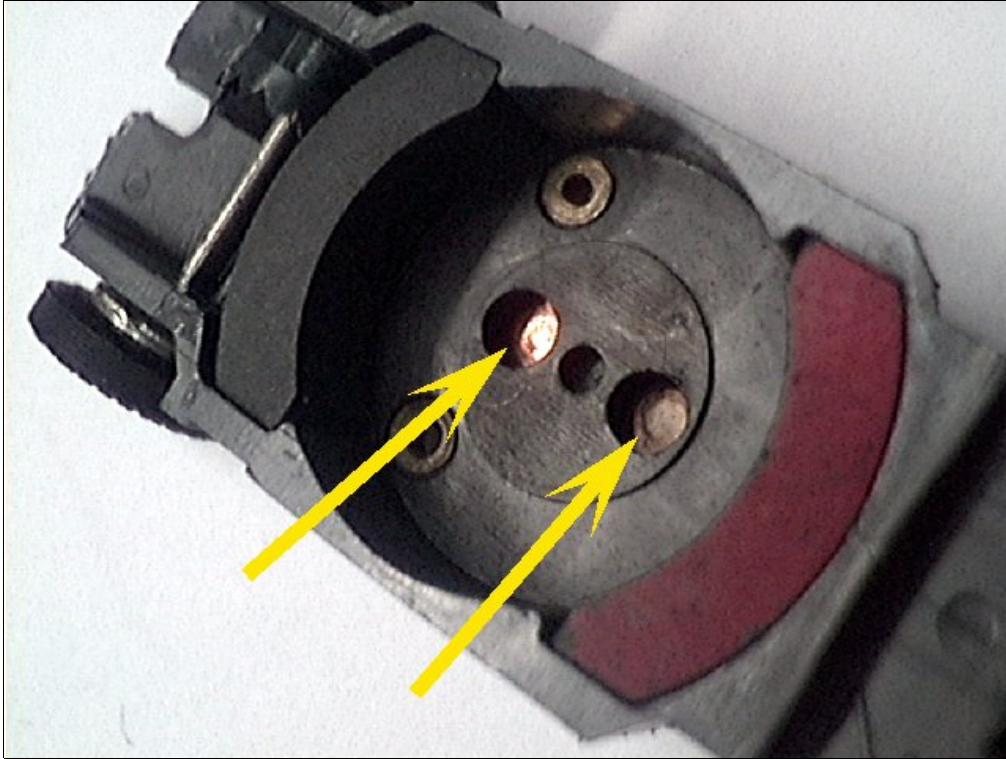


Om kollektorn är ren och blank är strömöverföringen från kolen bättre och motorns effekt ökar därmed. Problemet är att kollektorytorna snabbt blir smutsiga eftersom kolen allteftersom rivs av mot kollektorn. Detta problem går inte att undvika. Det man kan göra för att minska problemet är att runda av kanterna på kopparytorna så att övergångarna från en yta till en annan blir mjukare. Med hjälp av en miniborrmaskin och ett polerstift kan man göra detta. Märk väl att det skall vara ett lämpligt polerstift och inte ett slipstift!

Kol som är utslitna måste bytas. Nya kol kan ibland ge en förbluffande effekttökning även om de gamla kolen absolut inte såg ut att vara slitna. Även kolfjädrar som är oxiderade eller av olika längd skall bytas. (Oxiderade

kolfjädrar blir som nya efter ett bad i citronsyra)

På pannkaksmotorerna är det också särskilt viktigt att kontrollera kolkontakterna. Se bild nedan:



På dessa kontaktbleck ligger kolfjädrarna. Om det på dessa bleck finns olja, koldamm eller oxidation så störs den känsliga strömöverföringen, då måste man försiktigt rengöra blecken. För att undvika att man böjer blecken så skall chassiet ligga på ett hårt underlag. Med ett raderstift för tusch eller med ett lämpligt verktyg för miniborrmaskinen rengör man kontaktblecken så att dessa blir riktigt blanka.

Vid oxidation på kontaktblecken så kan man lägga det tomma och väl rengjorda chassiet i citronsyra. Efter en stund så är blecken som nya! Fungerar också med släpskor och fjädrar.

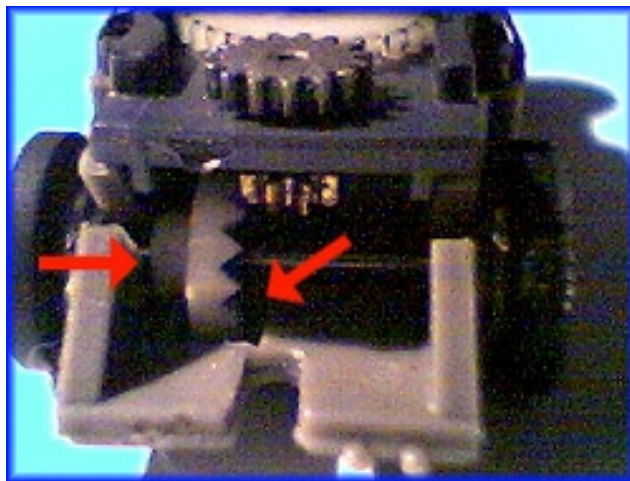
Innan monteringen av motorn så skall ankarets lagringsställen oljas lätt. För blockmotorn båda, för pannkaksmotorn endast det övre (där det lilla kugghjulet sitter påpressat). Använd modelljärnvägsolja, Faller har en bra förpackning med nålspetsrör. Tänk på att vara väldigt sparsam med oljan.

På pannkaksmotorer som efter en kort tid börjar gnissla och tappar effekt brukar det oftast vara en droppe olja som fattas på den övre ankarlagringen.

Ytterligare lagringsställen

Vid monteringen skall man se till så att det vid samtliga lagringsställen går lätt. På pannkaksmotorn är det särskilt viktigt att kontrollera transmissionen till bakaxeln. Prova när ankarplattan är monterad och utan kugghjul mellan ankare och bakaxel. Om det går tungt eller hackigt skall centreringen av kronhjulet på bakaxeln justeras genom att trycka in eller dra ut fälgarna.

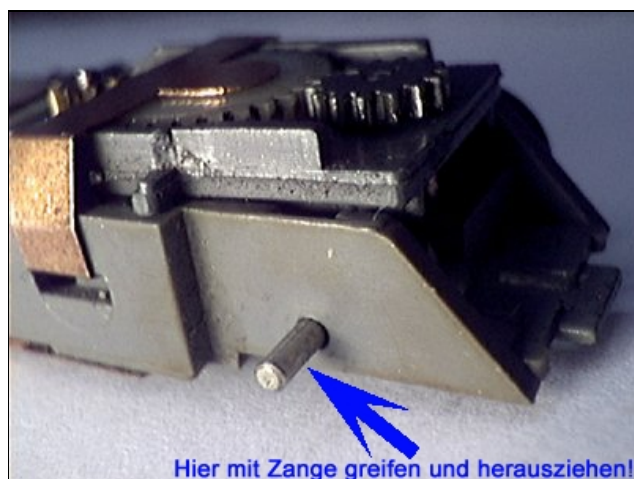
Med rätt inställda fälgar går kronhjulet lätt utan att hacka med ett mindre sidospel i sin urgröpning. Se bild:



Även kugghjulsparet (stålhjul uppe och mässingshjul nere) på bilden ovan kan vid behöva ett mindre spel om dessa inte går lätt. Då lyfter man försiktigt upp stålhjulet med en tunn och flack skruvmejsel. Lägg också på en droppe olja eftersom kugghjulsparet är lagrat i en mässingsbussning.

Om bakaxeln måste tas ur chassit för att kunna justeras är det enkelt med den nyare typen av chassi som bilden ovan visar. Efter demontering av ankarplattan så är det bara att dra bakaxeln snett bakåt/uppåt.

Något svårare är det med de äldre chassin. Där är det bara två vanliga borrhåll för bakaxeln vilket gör att man inte kan ta ut hela bakaxeln med kronhjul och fälgar i ett stycke.



Axeln måste dras ut från sidan. Mycket viktigt är det att axeln dras ut på vänster sida sett i färdriktningen med hjälp av en kombitång eller en flackstång. Anledningen till att axeln skall dras ut till vänster är att kronhjulets kuggar inte skall bli skadade. Av samma anledning så trycks bakaxeln in från höger sida vid monteringen.

När centreringen av kronhjulet är klart så monterar man fälgarna försiktigt. Skulle en fälg p.g.a. av- och påmonteringar inte sitta fast ordentligt och man inte har nya till hands, kan man med en sidavbitare göra några lätta märken på bakaxeln så att fälgerna fastnar. Alternativt ta en droppe sekundlim.

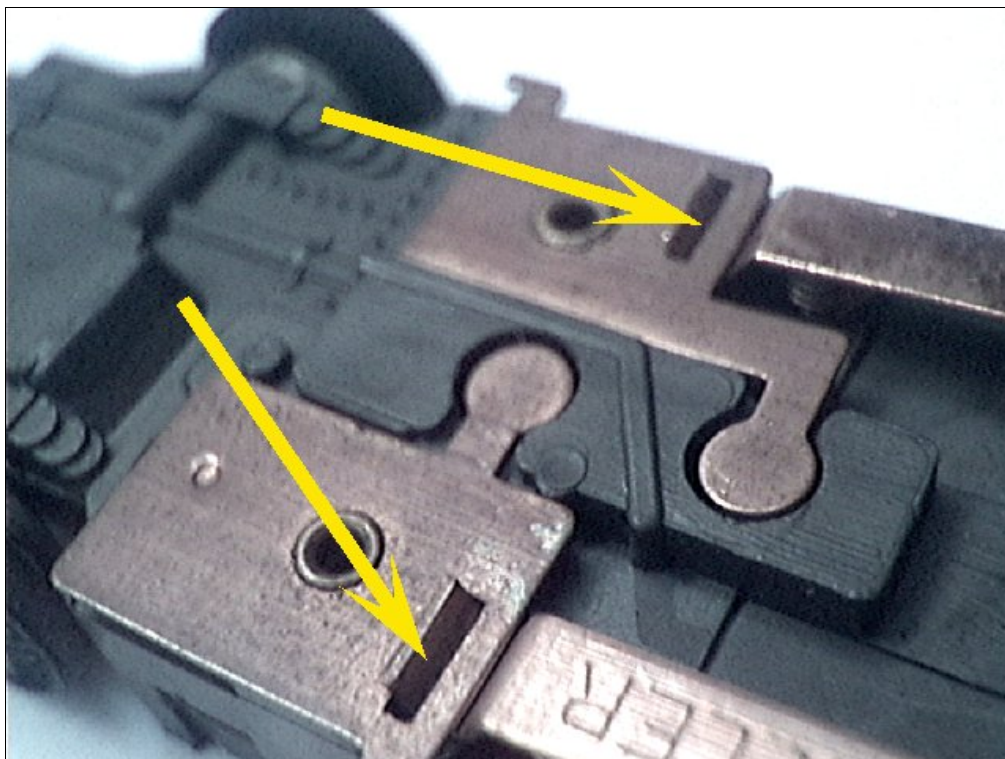
Selenskivor

Selenskivorna som fungerar som likriktare är ganska ofta skyldiga till att en motor inte startar mjukt utan skjuter i väg vid ett visst läge på körreglaget. Genom överbelastning, åldrande etc. kan dessa selenskivor ofta vara dåliga och låter först vid en viss spänning strömmen flyta igenom varvid denna effekt uppstår. Om man bara kör racing med bilarna kan man ta bort selenskivorna, se bara till att mata banan med likström!

Släpskor

Att man bara skall använda fina släpskor d.v.s. blanka och utan djupa spår är ju självklart. Eventuell oxidation tas lätt bort med glasfiberpenna eller citronsyra. Fjädertrycket är optimalt på fjädrar som inte har blivit manipulerade. Fjädrar som är sneda, utdragna osv. måste bytas.

Gamla chassin är ofta oxiderade vid urtagen för släpskorna, se bild:



Här är det väldigt svårt att mekaniskt göra rent kontaktytorna då dessa ligger på undersidan. Ibland räcker det med att ta av släpskorna och kratsa runt lite i urtaget för att få effekt. Bäst blir det dock med att doppa chassit i citronsyra.

[Till Startsidan](#)

[Till toppen på sidan](#)