

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

Faller AMS Club Sweden

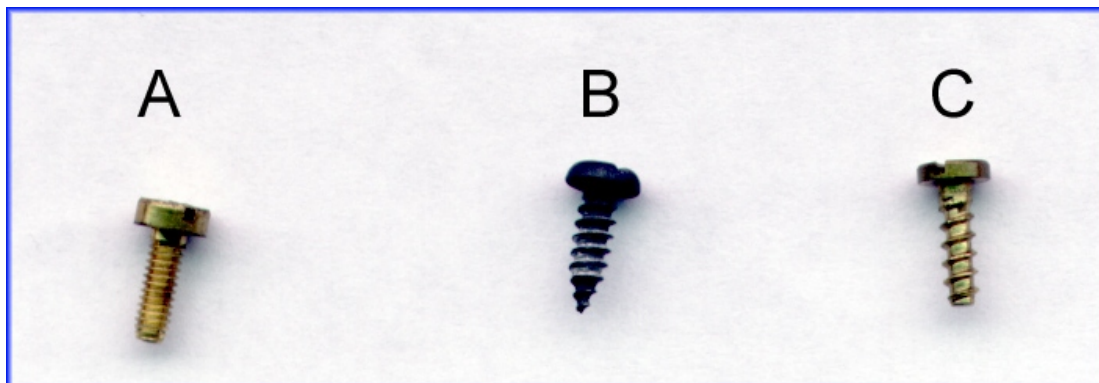


Skruvvar, styrstift, extra vikter

[Till Startsidan](#)

Under AMS-bilarnas produktionstid så förekom olika karossskruvvar, styrstift och extravikter beroende på tillverkningsdatum.

Skruvvar



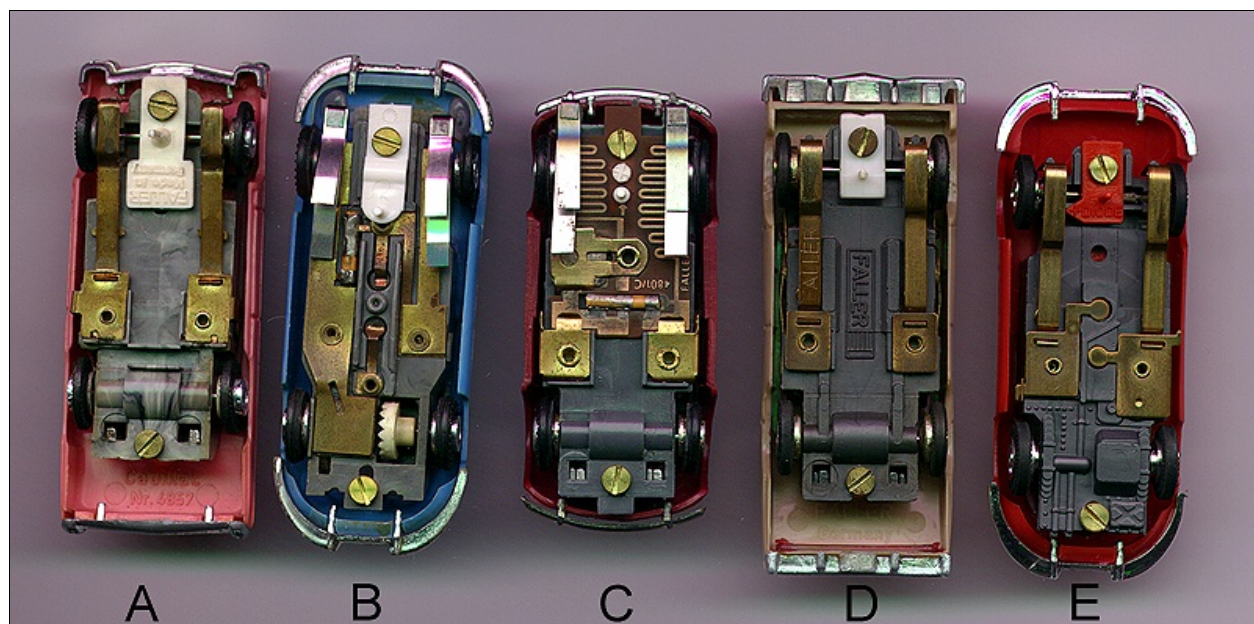
A Mässingskruv med fin gänga användes till de sex första bilarna, olika längder förekom. Skruv A är en mellanvariant mellan B och C från runt 1965/66. Gängorna var för små, därför fanns det inget grepp i karossfästet.

B Senare användes till några modeller en enkel svart plåtskruv men även förzinkade förekom. Skrub B i förnicklat utförande satt på de sex första modellerna 1963/64. Den svarta varianten fanns kvar på en del bilar senare.

C Den absolut vanligaste skruven som användes: Specialmässingsskruv med grov gänga typ plåtskruv dock utan spets, med ett mycket platt huvud. Har det bästa greppet i karossens skruvfäste, tyvärr så spricker fästet om man drar skruven för hårt.

Styrstift

På grund av de många olika chassikonstruktionerna finns det olika varianter på styrstiften.



A Långt styrstift för tidiga blockmotorchassin: Under den breda delen med texten "FALLER Made in Germany" finns en tapp som skall stickas in i ett hårtill avsett hål på chassit. Tappens uppgift är att fixera motorn så att denna inte skall flyttas framåt. Vid monteringen är det därför viktigt att se till så att både tapp och motor sitter korrekt.

B Långt styrstift med vällning: Detta styrstift passar till några tidiga pannkakschassin. Genom stiftets placering relativt långt bakom framaxeln blir köregenskaperna dåliga. Dessa styrstift är relativt sällsynta och kan ersättas med styrstift typ "D".

C Litet styrstift för chassin med Pertinaxskiva: Detta lilla stift sätts in från ovan i pertinaxskivan innan denna skjuts in under kontaktblecken på chassit. Då stiftet är symmetriskt kan det monteras på två sätt. Antingen med stiftet fram och blindtappen bak eller vice versa. Anledningen till denna möjlighet är att framaxeln kan monteras i två olika lägen, för kort eller långt axelavstånd. Styrstiftet skall helst sitta rakt under framaxeln. Därför sitter stiftet fel på bilden ovan!

D Enkelt styrstift: På de flesta chassin sitter oftast ett sådant här stift. Går också att använda som ersättning till styrstift "B".

Styrstiften A - D finns som svarta eller vita och är gjorda av plast. Färgerna markerar vilken polaritet bilen har, + eller -. Naturligtvis ändrar man inte polaritet genom att bara byta styrstift. Både selenskiva och blockmotorn behöver vändas ett halvt varv. På pannkaxsmotorn byter man plats med magneterna i stället för att vända motorn ett halvt varv.

E Styrstift med diodpil: Det sista styrstiftet som Faller tillverkade, satt på sena pannkakschassin. Ungefär samma storlek som typ "D" dock i färgerna rött eller grönt. Det finns även en liten pilspets som pekar på vilken sida som diodsläpskon skall sättas. Alldeles under styrstiftet finns ett titthål i chassit där man kan se vilken färg magneten har. Stiftet skall ha samma färg som magneten för att bilen skall gå framåt när diodsläpskon monteras.

Vikter

För att förbättra köregenskaperna, speciellt vid vägstigningar, satte man in blyvikter.

Vikter på chassit

På bilarna med tidiga blockmotorchassin (plattenchassi) satte man in en extra blyvikt bak på undersidan av karossen. Det kan gälla Opel Kapitän, Mercedes 190 SL och 220 SE samt Ford 17M.

Med introduktionen av nästa generation blockmotorchassin, som var utrustade med bakaxelvikter, tog man bort blyvikten från karossen. Därför förekommer det bilar både med och utan blyvikt beroende på vilket chassi bilen har.

Det finns två olika infästningar av dessa blyvikter (se bilder).



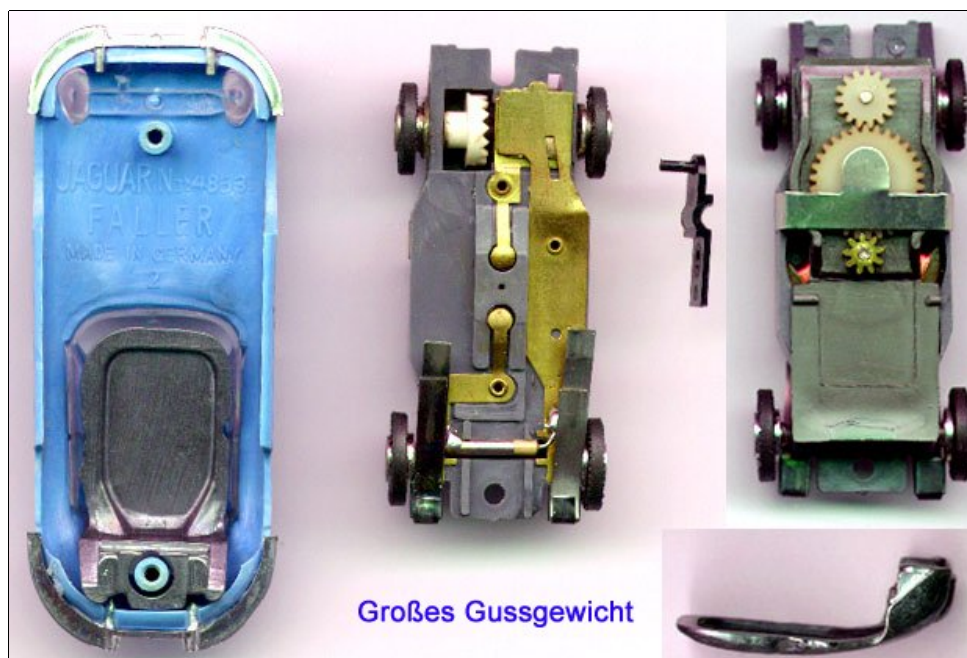
I början fäste man vikten med en fjäderklämma.
Denna klämma har en ögla som går runt skruvfästet, klämmans armar trycker fast vikten.



Senare fixerade man blyvikten med hjälp av en vinkelprofil i plast.

Vikter i taket

Det var endast de tidiga Jaguar E-type modellerna som utrustades med takvikt. Den slopades när de nyutvecklade Continentaldäcken kom. De var mjuka och hade ett tillräckligt bra grepp även för lätta fordon. Minst två olika varianter av denna takvikt är kända (se bilder).



Den stora formgjutna vikten som oftast bara sattes löst över skruvfästet på karossen.
 Bilden visar även det väldigt sällsynta pannkakschassit med dubbelsläpskor.



Enkel platta som klistrats i innertaket

[Till Startsidan](#)

[Till toppen på sidan](#)