

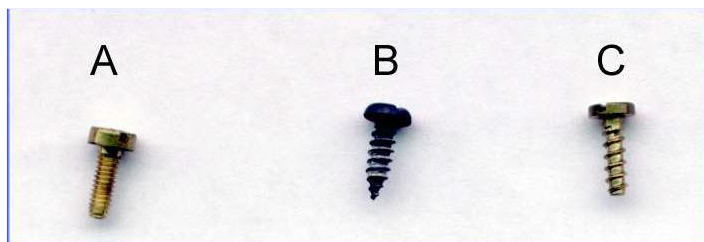
Faller AMS Club Sverige



Skruer, styrestifter, ekstra vægte

Under Produktionstiden for AMS•biler var der forskellige karrosserskruer, styrestifter og ekstra vægte afhængigt af fremstillingsdatoen.

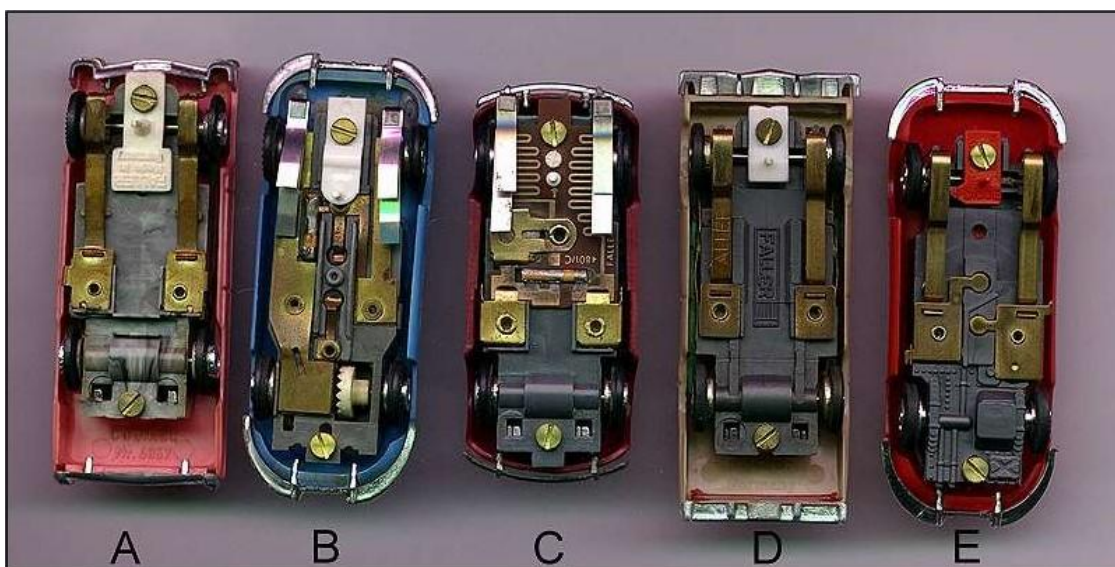
SKRUER



- A. De første seks biler brugte en messingskrue med fint gevind i forskellige længder. Skrue A, fra omkring 1965/66, var en mellemvariant mellem B og C. Gevindene var for små til at give greb i karrosserimonteringen.
- B. Senere blev en simpel sort metalpladeskrue brugt til nogle modeller, og galvaniserede skruer blev også anvendt. Skrue B i et forniklet design var monteret på de første seksermodeller i 1963/64. Den sorte variant blev fortsat brugt på nogle biler senere.
- C. Den mest almindelige skrue, der bruges, er en speciel messingskrue med grov gevindtype, en fladhovedet skrue uden spids. Den har det bedste greb i chassissets skruebeslag, men desværre revner beslaget nemt, hvis man skruer for hårdt i.

Styrestift

Der findes forskellige varianter af styrestifter til de forskellige chassisdesigns.



A: En lang styrestift til tidligt blokmotorchassis: Under den brede del med teksten "FALLER Made in Germany" er der en nål, der skal indsættes i et hul i chassiset. Stiftens funktion er at fastgøre motoren, så den ikke bevæger sig fremad. Under installationen skal det sikres, at både stift og motor er korrekt monteret.

B: Lang buet styrestift: Denne styrestift er velegnet til nogle tidlige pandekagechassiser. På grund af dens placering relativt langt bag forakslen er køreegenskaberne ringe. Disse styrestifter er relativt sjældne og kan erstattes med kontroltype "D".

C: Lille styrestift til chassis med pertinax-skive: Denne lille stift indsættes ovenfra i pertinax-kortet, før dette skubbes ind under kontaktpladen på chassiset. Da stiften er symmetrisk, kan den monteres på to måder, enten med stiften foran og blindstiften bagpå eller omvendt. Forakslen kan således monteres i to forskellige positioner afhængig af akselafstanden. Styrestiften bør helst sidde direkte under forakslen. Derfor er stiften forkert placeret på billedet ovenfor.

D: Let styrestift: På de fleste chassiser er der normalt en stift som denne. Den kan også bruges som erstatning for styrestift "B".

Styrestifter A-D fås i sort eller hvid og er lavet af plast. Farverne indikerer bilens polaritet, + eller -. Selvfølgelig ændrer du ikke polariteten blot ved at skifte styrestiften. Både selenskiven og blokmotoren skal drejes en halv omgang. På fladankermotoren skifter du placering med magneterne i stedet for at dreje motoren en halv omgang.

E: Styrestift med diodepil: Den sidste styrestift, som Faller fremstillede, sad på det sene pandekagechassis. Den er omtrent samme størrelse som Type D, men fås i farverne rød eller grøn. Der er også en lille pil, der peger på, hvilken side diodelæben skal placeres. Lige under styrestiften er der et kighul i chassiset, hvor man kan se magnetens farve. Stiften skal have samme farve som magneten for at bilen kører fremad, når diodetraileren er monteret.

Vægte

For at forbedre køreegenskaberne, specielt på stigninger eller kurver, indsatte man blyvægte.

Biler som Opel Kapitän, Mercedes 190 SL og Ford 17M brugte blyvægte under karosseriet for bedre køreegenskaber i bakker. Nyere modeller med bagakselvægte behøvede ikke disse ekstra vægte. Vægte kan fastgøres på to måder (se billeder).



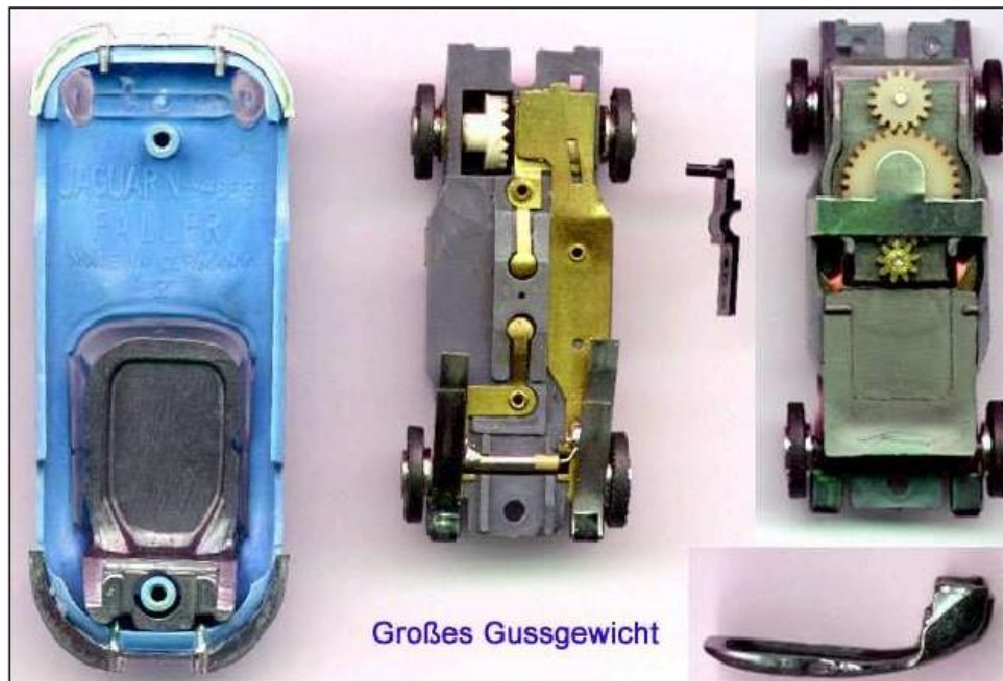
Vægten blev oprindeligt fastgjort med en fjederklemme, som havde en løkke rundt om skruebeslaget. Klemmens arme holdt vægten på plads.



Man fastgjorde blyvægten med en plastvinkelprofil.

Vægte i taget

Kun de tidlige Jaguar E-type-modeller havde tagvægte. Disse blev fjernet, da Continental-dækkene kom, som var tilstrækkeligt bløde og grebsvenlige for lette køretøjer. Der er mindst to kendte varianter af tagvægt (se billeder).



Den store støbte vægt blev normalt placeret løst oven på chassisset skruefastgørelse. Billedet viser også det meget sjældne fladankerchassis med dobbelte slæbesko.



Plade fastgjort i loftet.