

## Sammanfattning av Folkraceshops kamaxlar samt inställningstips

### FS265T (Turbo)

---

Duration: 265° vid körspel  
Lyft: 11.2mm  
Nockvinkel: 114°  
TDC lyft: 2mm  
Lämpligt ventilspel: 0.35-0.40  
Reduktion av bascirkel: 2mm

Bra första val för standard eller lätt trimmade Turbobilar. Klarar originalfjädrar.

### FS265H (16V)

---

Duration: 265° vid 0.1mm lyft, vid 1mm lyft 218°

FS265H passar även utmärkt till standard Turbo. Den passar rätt i topplocket utan några Lascaps eller andra ventilfjädrar. Snäll kam som passar standardbilar utan att krångla. Mycket bra köregenskaper. Ger c:a 15-20hk

### FS268H (16V)

---

Duration: 268° vid körspel  
Lyft: 9.65mm  
Reduktion av bascirkel: 1.5-2mm

Hydralprofil lämplig för Folkrace, slår ej i kolvarna.  
WRC kam till Subaru från början, brukar ge 500-600hk vid 1,8 bar.

### FS100H (16V)

---

Duration: 300° vid 0.1mm lyft  
Lyft: 10mm

Vassaste kammen till Saab 16v. Kräver 1.5mm lashcaps

### FS122

---

Duration: 275° vid körspel, vid 1mm lyft 250°  
Lyft: 12.2mm  
Nockvinkel: 108°  
TDC lyft: 2.7mm  
Lämpligt ventilspel: 0.40-0.45

Steg 1 folkracekam. Vassare än H och K-kam.  
Bra effekt och körbarhet. Fungerar även bra till dubbla SU.

## FS280

---

Duration: 280° vid körspel  
Lyft: 11.5mm  
Nockvinkel: 110°  
TDC-lyft: 2.5-2.7mm  
Lämpligt ventilspel: 0.30-0.35  
Reduktion av bascirkel: 1.8-2mm

Steg 1 folkracekam storsäljare på både Volvo och Saab. Vassare än H och K-kam. Funkar bra på Saaben med de längre Volvo ventilerna, då man kan köra std justerbrickor. Bra effekt och körbarhet. Funkar även mycket bra i en B230F med 2mm planad topp, för gatbilen.

## FS287

---

Duration: 287° vid körspel, vid 1mm lyft 260°  
Lyft: 14.1mm  
Nockvinkel: 108°  
TDC lyft: 4mm  
Lämpligt ventilspel: 0.25  
Reduktion av bascirkel: ca 3.6 mm

Brutalkam kort duration snabba ramper och mycket lyft ger mycket hög effekt och vrid, brukar ger ca 200 hk vid 6500 på klass 4 Saabar (2150cc). En av dom bästa klass 4 kammarna på marknaden. Fodrar annan ventilfjäder, använd helst ståltryckare. Utmärkt festivalkam. Kan slipas på alla Saab ämnen, Volvo endast K eller H.

## FS288

---

Duration: 288° vid körspel  
Lyft: 13.85mm  
Nockvinkel: 110°  
TDC lyft: 4mm  
Lämpligt ventilspel: 0.25-0.30mm  
Reduktion av bascirkel: ca 3.6 mm

FS288 kammen är ganska lik FS287 med samma breda register. Den har något lägre lyft samt lite större nosradie vilket gör den lite snällare mot tryckaren, kräver dock ståltryckare. Båda dessa profiler funkar utmärkt med nockvinkel på 110-112 grader vilket gör de till ett bra val för vassa B motorer.

## FS290 (Volvo B20)

---

Duration:	292° vid körspel, vid 1mm lyft 259°
Lyft:	7.74mm (11.25mm med original ventilbrygga)
Nockvinkel:	104°
TDC lyft:	3.9mm
Lämpligt ventilspel:	0.45

Modern R-kam med bättre körbarhet och register.  
Slipas helst på gamla hederliga A ämnen vilket ger bäst resultat.  
Nyttillverkade CWC ämnen har mycket dålig kvalitet (sviktar samt dålig härdning).  
Denna profil körs med vanliga gulmärkta enkelfjädrar för bästa resultat.  
Nockvinkel på A ämnen 104 grader (kan variera på andra typer av ämnen).

## FS296

---

Duration:	296° vid körspel
Lyft:	12.2mm
Nockvinkel:	108°
TDC lyft:	4.2mm
Lämpligt ventilspel:	0.35-0.40
Reduktion av bascirkel:	2.6mm

En kam som har ungefär samma karaktär som Månen 7 kammen.  
Ger minst 200hk med 45:or , fin topp och bra avgas.

## FS298

---

Duration:	298° vid körspel, vid 1mm lyft 271°
Lyft:	13mm
Nockvinkel:	106° (Volvo) 108° (Saab)
TDC lyft:	5.1mm
Lämpligt ventilspel:	0.25

Flatnosdesignad profil för Rallycross eller Festivalmotor. Fodrar ståltryckare.  
Något snällare än FS303.  
OBS! Slipas endast på V/H/K ämne (Volvo).

## FSV30

---

Duration:	298° vid körspel
Lyft:	11.5mm
TDC lyft:	3.5-3.7mm
Lämpligt ventilspel:	0.35
Reduktion av bascirkel:	2.6mm

Kamaxel som ligger mellan FS320 och FS296.

## FS300

---

Duration: 300° vid körspel, vid 1mm lyft 273°  
Lyft: 11.93mm  
Nockvinkel: 106°  
TDC lyft: 4.2-4.5mm  
Lämpligt ventilspel: 0.30 in 0.35 ut  
Reduktion av bascirkel: 2.6mm

Passar till välbyggda motorer med dubbelförgasare och bra topplock.  
Varvar obehindrat.

## FS300-13

---

Duration: 300° vid körspel  
Lyft: 13mm  
Nockvinkel: 106°  
TDC lyft: 4.2-4.5mm  
Lämpligt ventilspel: 0.40  
Reduktion av bascirkel: 2.6mm

En lite vassare variant av FS300 med lyft på 13mm. Passar till välbyggda motorer med dubbelförgasare och bra topplock. Varvar obehindrat. Vartalsregister 3500-8000 rpm och går på standard tryckare men behöver hårdare enkelfjäder.

## FS303

---

Duration: 303° vid körspel, vid 1mm lyft 275°  
Lyft: 13.3mm  
Nockvinkel: 108°  
TDC lyft: 5.8mm  
Lämpligt ventilspel: 0.25

Flatnosdesignad profil för Rallycross eller Festivalmotor. Fodrar ståltryckare. Denna profil är absolut maximalt vad som går att slipa om på ett Volvo ämne. OBS! Slipas endast på V/H/K ämne (Volvo).

## FS306

---

Duration: 306° vid körspel, vid 1mm lyft 260°  
Lyft: 10.3mm  
Nockvinkel: 110°  
TDC-lyft: 3.3mm  
Lämpligt ventilspel: 0.25

Låglyftande kam något vassare än FS324, den är nästan identisk med Ford BDA L1 profilen. Går bra med standard tryckare och fjäder. Bra kamaxel till den som vill köra mer än att skruva på bilen. Behöver som alla andra kammar höger komp för att funka bra. Går även att slipa på Volvo 16V.

## FS311

---

Duration:	311° vid körspel, vid 1mm lyft 274°
Lyft:	14.7mm
Nockvinkel:	108°
TDC-lyft:	5.35mm
Lämpligt ventilspel:	0.25-0.30

FS 311 kammen ger mycket hög topp effekt med bästa tänkbara mellanregister. Funkar bäst slipad på 108 i nockvinkel men går att köra med 110 grader. Fodrar 37mm ståltryckare. Troligtvis den bästa Klass 4 kammen vi har kört. Slipas endast på D/V/K/H ämne (Volvo). Vassaste kammen i sortimentet.

## FS320

---

Duration:	320° vid körspel
Lyft:	10.8mm
Nockvinkel:	106°-109° beroende på ämne
TDC-lyft:	3.5mm
Lämpligt ventilspel:	0.25
Reduktion av bascirkel:	2.4mm

Varv kam - kör med så högt komp som de går utan att det spikar. Betydligt vassare än FS324 .

## FS324

---

Duration:	324° vid körspel, vid 1mm lyft 237°
Lyft:	10.8mm
Nockvinkel:	106°
TDC lyft:	3-3.3mm
Lämpligt ventilspel:	0.20-0.25
Reduktion av bascirkel:	2,5mm

Mycket bra Folkracekam, bra körbarhet smäller inga standartryckare går även att köra på insprutmotorer. Storsäljare ger alltid nöjda kunder. Går även att slipa på Volvo 16V.

FS 324 är en av de bästa Turbo kammar som finns, ger ca 700 hk på en Volvo 234 vid 2 bar. Funkar mycket bra även på 8v motorer, ger ca 400 vid 1,5 bar med rätt grejor. Kördes mycket på RallyCross bilar innan restriktion dök upp.

### FS717 (Volvo B20)

---

Duration:	275° vid körspel
Lyft:	7.17mm (10.4mm med original ventilbrygga)
Nockvinkel:	111°
Lämpligt ventilspel:	0.40

Volvo B20 V717 ny profil liknar Timo717, en av marknadens bästa gat kammar. Funkar mycket bra som Folkracekam, går betydligt bättre än K kammen.

### FS740 (Volvo B20)

---

Duration:	285° vid körspel, vid 1mm lyft 248°
Lyft:	7.4mm (10.8mm med original ventilbrygga)
Lämpligt ventilspel:	0.45 in 0.50 ut

FS740 gatkam. Ger toppeffekten runt 5800-5900 rpm har en flack bra vridmomentkurva. Vassare än 717 och lite snällare än FS290. Bra alternativ till K och R kammen.

### FS830 (Volvo B20)

---

Duration:	312° vid körspel
Lyft:	8.3mm (12mm med original ventilbrygga)
Nockvinkel:	104°
TDC-lyft:	4.3mm
Lämpligt ventilspel:	0.40

Samma data som ENEM H3. Det finns risk att ventilfjädrarna bottnad vid höga lyft. Mät spelet på fjädern vid montering. Ev. får man sänka fjädersätena.

### FS860 (Volvo B20)

---

Duration:	310° vid körspel
Lyft:	8.6mm (12.5mm med original ventilbrygga)
TDC-lyft:	4.3mm
Lämpligt ventilspel:	0.60

Det värsta som går att slipa på ett originalämne. Slipas bara på 074-ämne.

## Inställning av kamaxel

---

Alla omslipade kamaxlar kräver lashcaps eller liknande för att kompensera för en slipade bascirkeln på kamaxeln. Dessa monteras ovanpå ventilen (Volvo, Ford). Därefter ställs ventilspelet som vanligt.

Grundregeln är att kamaxeln monteras symmetriskt. Alltså att avgas- och insugningsventilerna är lika mycket öppna vid TDC (övre dödläge). Om inte annat anges, montera den så. Har kamaxeln olika avgas- och insugningsnockar blir det givetvis annorlunda.

Vrids kamaxeln framåt i rotationsriktningen blir vanligen motorns effekt bättre på lägre varvtal. Omvänt blir således motorn oftast bättre på högre varv, och sämre på låga. Det rör sig om endast små avvikelser. En kugg är alltid för mycket, därför fordras att kamaxeldrevet borras om eller att ett justerbart drev monteras. Först o främst skall du se till att du har ett märke som stämmer exakt för "TopDeadCenter" = Övre Dödpunkt. Har du ett inställningsmått på exempelvis 4,50 mm, så skall 4:ans insugsventil ha öppnat så mycket när motorn står i TDC. Ventilspelet inräknat. Grundinställningsmått brukar levereras med kamaxeln. Om du inte vet inställning eller säg att kammen saknar noll märke, justera så att 4:ans insug ha öppnat 0.5-0.8 mm mera än avgasventilen när ettans kolv står i topp. Detta stämmer i stort sätt på samtliga kamaxlar. Om du minskar ventilens öppningsmått (senare öppning) så får du bättre bottendrag, ökar du (tidigare öppning) så varvar motorn mer men med sämre vrid som följd. Prova dig fram.

Viktig info om alla Fulleffektsprofiler Till Saab och Volvo.  
(Flatnosprofiler, FS287-FS288-FS311)

---

För att undvika ventilsläpp med onödiga haverier som följd bör vikten på alla ingående komponenter i ventilmekanismen inte överstiga 190 gram (räkna 1/3 av vikten på ventilmotorn). Se också till att har bra koll på värme/bränsle och tändning för att undvika haverier.

## Härdning av omslipade Volvo kamaxlar

---

Alla Volvos original kam ämnen till B23-230-B234 är av chillcast typ. Detta är idag i stort sett standard på alla gjutna kamämnen som de flesta bilfabrikanter använder sig av idag. Chillcast processen innebär att kamnocken får nära nog en idealisk materialstruktur och hårdhet som ytterst sällan ger några som helst slitageproblem. Nocken håller i stort sett samma hårdhet rätt igenom. Någon ytterligare värmebehandling av Volvos original kamämnen skall inte utföras.

CWC eftermarknadsämnen är av proferal typ och skapar ofta problem med nedslitna nockar. Härdning av dessa är nödvändigt om man vill slippa problem. Ofta sker endast manganfosfatering för att få kunden att tro den är härdad vilket är fel, manganfosfatering är en ytbehandlingsmetod. Härdning av CWC ämnen ger ändå inte samma slitagetålighet som chillcast ämnen vilka är helt överlägsna slitage mot tryckaren, speciellt vid höga fjädertryck. När det kommer till gamla B20 motorn gäller i stort sett samma sak, gamla 1000074 ämnen är bäst att slipa på .

Härdning och riktning av kamaxlar ordnas mot pristillägg.