

BRUSHLESS FLEXI-CAR BAUTIPPS

BPC- UND WESTCUP-REGLEMENTS UND -BEGRIFFE

E-Com = electronic commutator (umgangssprachlich „der Chip“)

	BPC	WESTCUP FLEXI	WESTCUP EUROSPORT
E-COM	BPC-SCCD-SAC V1.0	BPC-SCCD-SAC V1.0	BPC-SCCD-SAC V1.0
MOTOR	GEP-RC 1204, 3750 kV	DoSlot 1105 6000 kV	DoSlot 1105 6000 kV
RITZEL	64 Pitch 10 Zähne	64 Pitch 8 Zähne	frei, Empfehlung: 9T-64P oder 10T-72P
ZAHNRAD	frei	frei	frei, Empfehlung: 36T-64P oder 40T-72P
MOTORHALTER	frei	frei	frei

EINBAU MOTORHALTER

Achtung: Der Westcup-Motor ist Bauform 1105, er ist etwas kleiner im Durchmesser als der BPC-Motor, der ein 1204 ist. Wenn man also den Motorhalter so bearbeitet, dass der BPC-Motor bündig mit der Unterseite des Chassis abschließt, kann der Westcup-Motor problemlos eingebaut werden.

Der Motorhalter kann gerade oder schräg eingebaut werden:



Z.B. die vorhandene umgekannte „Motorhalter“-Kante als Anschlag nutzen. Dazu muss der Brushless-Motorhalter unten etwas abgeschliffen werden.

Serienmäßig ist der Motorhalter so gestaltet, dass ein 12xx-er Motor bündig mit der Oberseite des Chassis abschließt. Er kann deshalb um genau die Blechstärke des Chassis flacher geschliffen werden. Dann sitzt der BPC-Motor bündig mit der Chassis-Unterkante.



Der Halter muss dazu hinten geöffnet werden, sonst kann er nicht weit genug vorne eingebaut werden.

Vor dem Einlöten den Motor mittig an den Motorhalter schrauben und Ritzel und Zahnrad aufstecken, um die genaue Position des Motorhalters zu ermitteln. Die Langlöcher im Motorhalter kann man auch noch in beide Richtungen etwas verlängern (Dremel).



Darauf achten, dass die untere Motor-befestigungsschraube über den Anschlag passt. Kleinen Schraubenkopf verwenden oder vorher eine Aussparung in den Anschlag dremeln.

WAS SPRICHT FÜR GERADE- ODER SCHRÄGEINBAU?

	GERADER EINBAU	SCHRÄGER EINBAU
BESTAND AN ACHSZAHNRÄDERN?	Gradverzahnte Zahnräder	Schräg verzahnte Zahnräder
EINSTELLUNG FLANKENSPIEL	Nur über Position Motor möglich	Auch über Distanzen zwischen Lager und Achszahnrad möglich
BEFESTIGUNG MOTOR MITTELS DER SCHRAUBEN	<p>Erst untere Schraube festziehen;</p> <p>Dann einfaches rausziehen der Achse um die obere Schraube festzuziehen;</p> <p>Anschließend Achse inkl. Zahnrad einfach wieder einstecken.</p>	<p>Erst untere Schraube festziehen;</p> <p>Dann Achszahnrad lösen und Achse zur anderen Seite rausziehen um die obere Schraube festzuziehen;</p> <p>Anschließend Achse wieder stecken und Zahnrad wieder festziehen.</p>

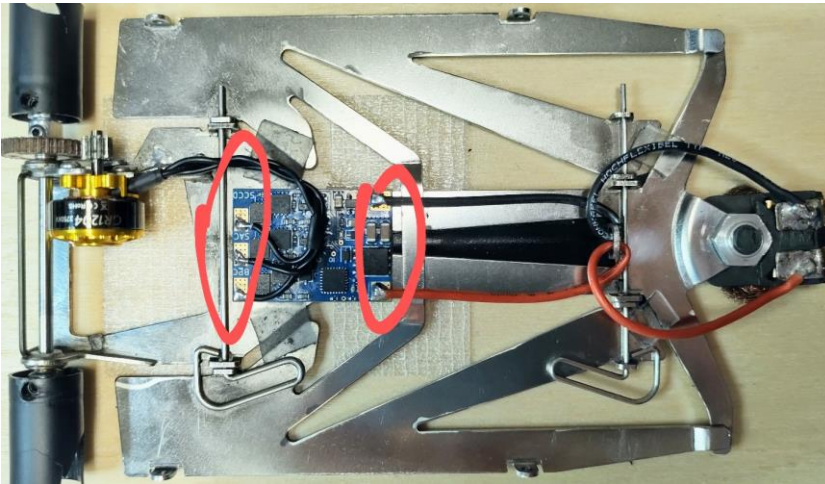


Baut man den Motor gerade ein, kann man am Spalt zwischen Achse und Motor sehr leicht kontrollieren, ob der Motor auch wirklich parallel zur Hinterachse sitzt. Am besten ist es, den Motorhalter erst einmal hinten anzuheften. Dann kann man ihn noch leicht ausrichten.

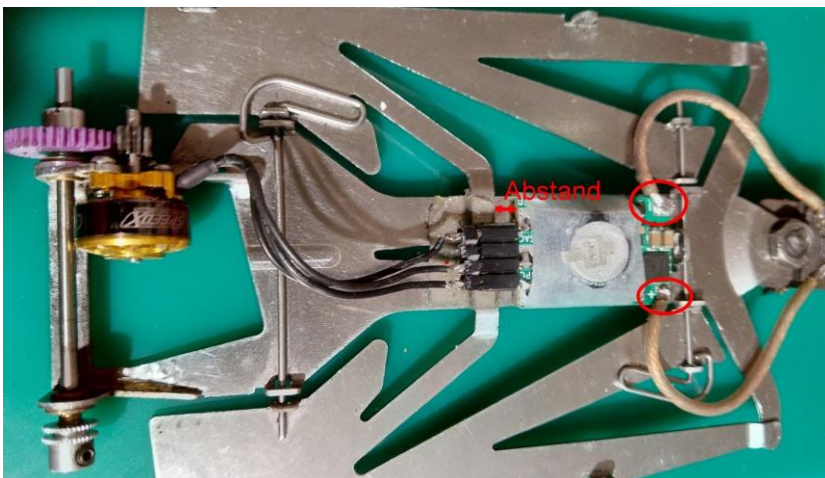
Im gezeigten Beispiel wurde der Motorhalter mit seiner Bohrung für das Achslager exakt zentrisch zum Achslager eingebaut. Sieht gut aus, hat aber dazu geführt, dass die Langlöcher verlängert werden mussten. Sonst lässt sich der Motor nicht weit genug vorne positionieren.

EINBAU E-COM

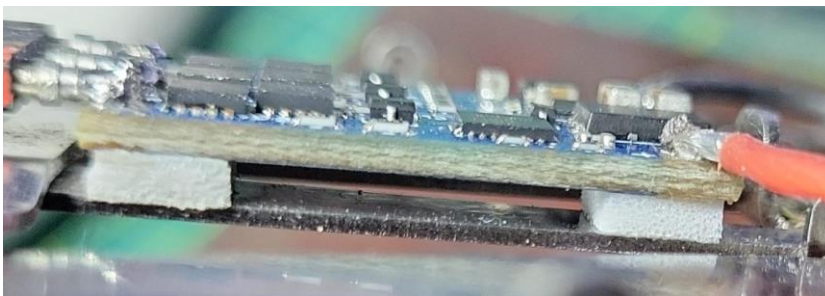
Der E-Com ist so designed, dass er beim JK Aelos C43 Chassis genau zwischen die Querstreben passt, und zwar sowohl vorne als auch hinten. Es ist nur darauf zu achten, dass die Querstreben niemals den E-Com berühren. Kann zu Kurzschluss führen.



Dazu beim Einbau das Seitenteil nach ganz vorne und hinten schieben, dann den E-Com mit Doppeltape festkleben. Das Tape auf jeden Fall über alle Kontakte kleben (zur Isolation).

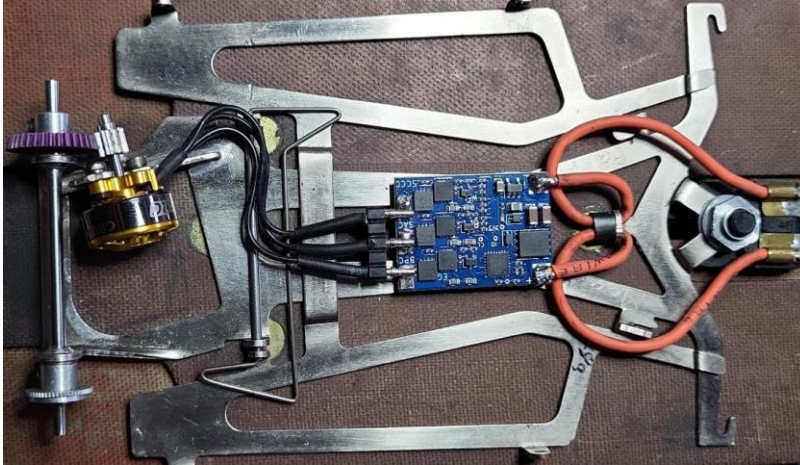


Wenn man den E-Com vorne montiert, kann man die Kabel von den Schleifern auch direkt anlöten, ohne sie durch die Öse zu ziehen. Aber auch hier auf die Abstände zu den Chassis-Querstreben achten.



Oder den E-Com mit Klebepads etwas hoch legen.

Wenn man seine Motoren mit Steckersystem ausrüsten möchte, um schnell zwischen BPC- und Westcup-Motor wechseln zu können, ist es wahrscheinlich besser den E-Com vorne zu montieren. Sonst ist zu wenig Platz den Stecker zu ziehen. Außerdem könnten die Kabel am Motor schleifen. Wenn man den Chip aber vorne platziert, müssen für den Westcup-Motor die Kabel verlängert werden.



Beispiel Einbau im Mossetti-Chassis

CHASSIS UNTERSEITE ISOLIEREN



Das Chassis muss an der Unterseite mit z.B. Isolierband isoliert werden.

Wenn das Chassis auf der Litze einen Kurzschluss verursacht, geht der E-Com kurz aus und das Auto bremsst mit voller Wirkung bis der E-Com wieder Spannung bekommt und anläuft.

Zusätzlich kann der Handregler im schlimmsten Fall durchbrennen.

KABEL VERLEGUNG UND ANLÖTEN

Die Kabel, die von den Schleifern kommen, können intuitiv angelötet werden, rechter Schleifer rechts auf den Chip, linker Schleifer links auf den Chip. Der Chip ist aber auch gekennzeichnet.

Bei den Motorkabeln ist das etwas anders. Erst mal ruhig alle drei Kabel in beliebiger Position anlöten (aber immer nur ein Kabel pro Löt-pad). Wenn der Motor dann falschherum läuft, müssen zwei beliebige Kabel getauscht werden.