

Edelstahl-Scharnierhebel für Einziehfahrwerksklappen

Stabiler Scharnierhebel aus Edelstahl zur Verwendung bei Einziehfahrwerken, Treibwerksklappen, etc.

Durch die Auskrägung am Hebel kann der Klappenausschnitt kleiner gewählt werden als bei klassischen Lösungen mit Bowdenzugrohr, etc.

Der Durchmesser der Bohrung beträgt 2,1mm.

Die Hebel sind in zwei Größen erhältlich:

Klein: 32mm Länge für kleinere Fahrwerksklappen

Groß: 37mm Länge für größere Fahrwerksklappen

Ein Set besteht aus 4 Scharnierhebeln.

Beschreibung, Einbauanleitung

1. Position des Fahrwerks oder des Antriebs festlegen (Impeller, Turbine, Klapptriebwerk).
2. Klappenschächte anzeichnen und heraustrennen.
3. Position der Spanten festlegen, Bowdenzugrohr so ablängen, dass dies vom hinteren Spant gesehen zum vorderen Spant 5mm herausragt, hierfür müssen am vorderen Spant zwei Kerben eingeschliffen werden. So dass das Bowdenzugrohr unter dem Spant liegt. Wichtig ist, dass die Rohre der Rumpfkontur anliegen. Am vorderen und hinteren Bereich des Klappenausschnitt mittig zwei GFK oder CFK Plättchen anbringen, (als Anschlag für die Klappen) danach alles mit Sekundenkleber fixieren und wenn alles in Position ist festharzen.
4. Nachdem das Harz ausgehärtet ist, werden jeweils ca.15-20mm vom Klappenausschnitt hinten und vorne die Bowdenzugrohre durchtrennt (max. 2,5mm breiter Schnitt). Zu beachten gilt hierbei, dass die Rumpfwand nicht beschädigt wird.
5. Danach werden zwei Federstahlstifte (Achsen für die Scharniere) in die Rohre geschoben, parallel hierzu die Klappenscharniere einhängen. Danach die herausgetrennten Klappenteile mit Klebeband am Rumpf so fixieren, wie diese später sitzen sollen (Spaltmaße beachten). Dann die eingehängten Scharniere winklig ausrichten und auf den Klappenteilen fixieren. Die Gangbarkeit kontrollieren und danach die Scharniere endgültig auf die Klappenhälften festharzen.
6. Ein anschrägen der Längskanten an den Klappenteilen ist nicht notwendig. Als „Rückhohlfeder“ dient eine aus 1,2mm Federstahldraht selbst gebogene Torsionsfeder, diese hat den Vorteil, dass die Zugkraft durch biegen des Drahts eingestellt werden kann, hinzukommt, dass nichts im Weg ist und keine Gummiringe reißen können.
7. Anbei ein Beispielbild. Hierbei wird unter anderem dargestellt, dass die Bowdenzugrohre auf Grund der Größe des Fahrwerks nicht durchgängig eingebaut wurden. Diese können entweder so, oder wie in der Anleitung beschrieben angebracht werden.

