
Konzeption und Realisierung eines Antriebssystems für ein elektrisches Longboard

“MotherBoard”

PROJEKTARBEIT

AUTOR

DENNIS HUNTER

*HOCHSCHULE RHEINMAIN
FACHBEREICH INGENIEURWISSENSCHAFTEN
STUDIENBEREICH ANGEWANDTE PHYSIK & MEDIZINTECHNIK*



Inhaltsverzeichnis

Nomenklatur	II
1 Einleitung	1
2 Konzeption	2
2.1 Funktionale Komponenten eines Longboards	2
2.2 Konstruktive Rahmenbedingungen	5
2.2.1 Bestehendes System	5
2.2.2 Einsatzumgebung und -bedingungen	6
2.3 Designziele	6
3 Theorie	8
4 Mechanik	9
4.1 Motorbefestigung	10
4.2 Transmission	11
5 Elektronik	13
6 Evaluation	14
7 Zusammenfassung	15
Abbildungsverzeichnis	16
Tabellenverzeichnis	17
Literatur	19

Nomenklatur

Abkürzungen

ABS	Acrylnitrilbutadienstyrol
BLDC	Brushless Direct Current
BS	Board Side
ePKW	Elektrische Personenkraftwagen
ESC	Elektronischer Speed Controller
HTD	High Torque Drive
PEKV	Persönliche elektrische Kleinstvehikel
PEV	Persönliche elektrische Vehikel
RS	Road Side

Griechische Zeichen

ρ	Gasdichte	$[\text{kg m}^{-3}]$
θ	Hangneigungswinkel	[rad]
ζ	Untersetzungsvorhältnis	[1]

Lateinische Zeichen

A	Fläche	$[\text{m}^2]$
c_{Luft}	Luftwiderstandkoeffizient	[1]
c_{Roll}	Rollwiderstandkoeffizient	[1]
F_{Hang}	Hangabtriebskraft	[N]
F_{Luft}	Aerodynamischer Widerstand	[N]
F_{Roll}	Rollwiderstand	[N]
g	Erdbeschleunigung	$[\text{m s}^{-2}]$
I_{Motor}	Phasenstrom	[A]
K_T	Drehmomentkonstante	$[\text{N m A}^{-1}]$
K_V	Drehzahlkonstante	$[\text{min}^{-1} \text{V}^{-1}]$
m	Masse	[kg]
N_{Motor}	Zähneanzahl des treibenden Rades	[1]
N_{Rolle}	Zähneanzahl des getriebenen Rades	[1]
r_{Rolle}	Radius der Rollen	[m]
T	Drehmoment	[N m]
U_{Bat}	Batteriespannung	[V]
v	Laterale Geschwindigkeit	$[\text{m s}^{-1}]$

1 Einleitung

Weltweit findet derzeit auf politischer wie gesellschaftlicher Ebene ein Umdenken im Transportwesen statt – sei es der Transport von Gütern, Fahrgästen oder im Individualverkehr. Angefeuert durch den unmittelbaren monetären Druck durch steigende Treibstoffpreise, die immer deutlicher werdenden Folgen fortdauernder CO₂-Emissionen aber auch Lebensqualität beeinflussende Faktoren wie Staus und abnehmende Luftqualität in urbanen Gebieten treibt eine wachsende Zahl Menschen aus Auto heraus auf alternative Transportmöglichkeiten. Neben der klassischen Möglichkeit des Fahrrades kam mit erheblichen Verbesserungen und der deutlich breiteren Verfügbarkeit der Lithiumbatterie-Technologie ein Wandel des gesellschaftlichen Lebens einher, wie es vergleichbar zuletzt geschah, als das Smartphone die Bühne der Welt betrat – die Elektrifizierung des Individualverkehrs. Nachdem einige Vorreiterstädte bereits früh mit baulichen Maßnahmen etwa durch Herabsetzen innerörtlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen, Ausbau von Fahrradwegen oder Zuwachs öffentlicher Verkehrsmittel reagierten, ziehen nun immer mehr Städte nach. Dieser wechselseitige Trend bildet sich auch in der politischen Stimmung ab mit einer der wichtigsten Novellen für das öffentliche Verkehrsbild, die die „*Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer strassenverkehrsrechtlicher Vorschriften*“ von 2019 mit sich zog [1]. Sie leutete den Advent breit verfügbarer persönlicher elektrischer Kleinstvehikel (PEKV) zur Überbrückung der “letzten Meile” ein.

Die Kategorie elektrifizierter persönlicher Fahrzeuge lässt sich grob unterteilen in elektrische Personenkraftwagen (ePKW), persönliche elektrische Vehikel (PEV) und – wie oben bereits erwähnt – die persönlichen elektrischen Kleinstvehikel in der kleinsten Variante. Zwar dominiert die erste Gruppe gegenwärtige politische Bemühungen zum Thema, gerade im städtischen Raum bieten sie jedoch kaum bis kein Potenzial, Infarkte des Straßenverkehrs zu vermeiden. Die Ladeinfrastruktur ist noch nicht einheitlich und flächendeckend geregelt und allem voran sind sie preislich für breite Teile der Bevölkerung unattraktiv. Vielversprechender sind Vertreter der beiden letztgenannten Gruppen. Dem Statistischen Bundesamt zufolge besaßen zu Jahresanfang 2020 etwa jeder neunte deutsche Haushalt oder 11,4 % zumindest ein elektrisch angetriebenes Fahrrad. Während sie Anfang 2015 mit ~ 4 % noch in etwa jedem 25. Haushalt aufzufinden waren kann hier eine Verbreitung um fast das Dreifache verzeichnet werden [2].

2 Konzeption

Um Konsistenz mit Literatur und Marktrecherchen sicherzustellen werden im Rahmen dieser Arbeit technische Begriffe aus der Skaterszene genutzt. Während *Skateboarding* einerseits keinesfalls als neuartiges Phänomen zu bezeichnen ist und andererseits in den vergangenen fünf Jahren eine Renaissance erlebt hat, kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Lesenden mit der Terminologie vertraut sind. Daher wird im Folgenden zunächst Fokus auf eine Begriffskonvention gelegt und in diesem Rahmen funktionale Kernkomponenten eines Skate- bzw. Longboards¹ erläutert.

Das Antriebssystem soll in ein bestehendes, übergeordnetes System bestehend aus mechanischen und elektronischen Komponenten eingebettet werden. Sowohl das übergeordnete System, als auch die Einsatzumgebung definieren konstruktive Einschränkungen, die in einem weiteren Unterkapitel herausgearbeitet werden sollen.

Zuletzt sollen vor dem Hintergrund der zuvor festgelegten Rahmenbedingungen Designziele definiert und erste Designideen konkretisiert werden. Unterstützt wird dies durch Markt- und Literaturrecherche.

2.1 Funktionale Komponenten eines Longboards

Historisch ergaben sich esoterische Namenskonventionen für Teilkomponenten von Skate- und Longboards. Während sie im einfachsten Fall unabhängig vom jeweiligen Sprachraum mit ihren jeweiligen englischen Begriffen zu finden sind, weichen Bezeichnungen Teilweise aber auch stark von in der Industrie verbreiteten Bezeichnungen ab. Um dieser Konvention zu folgen, sollen hier zunächst die Teilkomponenten kurz beschrieben werden.

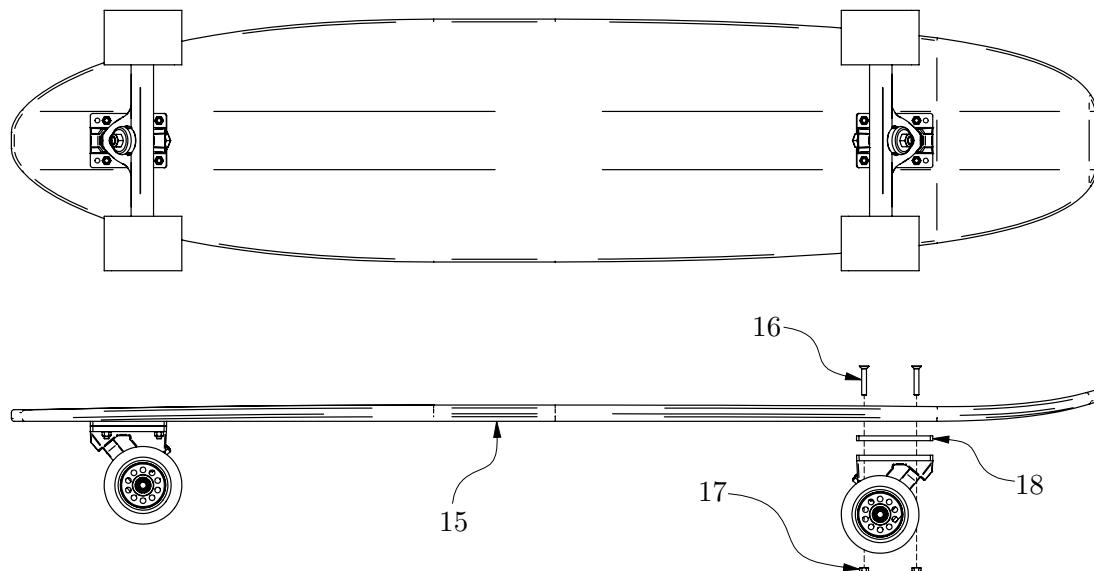


Abbildung 2.1: Grundlegender Aufbau eines Longboards. 15 Deck, 16 Truck Bolts, 17 Truck Bolt Nuts, 18 Riser Pad.

Abbildung 2.1 zeigt zunächst den grundlegenden Aufbau eines Longboards. Erkennbar sind hier vordergründig das Deck (15), welches die fahrende Person trägt und hierbei einen Großteil der wirkenden Kräfte aufnehmen muss. Je nach Fahrstil werden weichere oder härtere Materialien

¹Baulich zwar leicht zu unterscheiden, jedoch aus den gleichen Kernkomponenten und -funktionalitäten aufgebaut.

gewünscht um etwa Unebenheiten des Untergrundes auszugleichen oder die Ausführung von Tricks² positiv zu beeinflussen.

Meist kommt hier Schichtholz mit oder ohne eingearbeitetem Glas-, Aramid- oder Kohlefaser gewebe zum Einsatz, es sind bisweilen aber auch exotischere Materialien wie Aluminium, ABS³ vertreten. In Abb. 2.1 befinden sich links und rechts, zentral entlang der Längsachse des Decks angeordnet die Trucks genannten Baugruppen zusammen mit jeweils zwei Rollen. Eine mechanisch belastbare Verbindung zum Deck wird durch *Truck Bolts* (16) und *Truck Bolt Nuts* (17) hergestellt. Im Longboarding üblicher, als bei den mit deutlich kleineren Rollen ausgestatteten Skateboards werden zwischen Deck und Truck häufig *Riser Pads* (18) eingesetzt. Hier handelt es sich um aus flexilem Material verschiedener Härtegrade gefertigte Pufferplatten mit Doppelfunktion. Einerseits unterstützen sie die Entkopplung der Füße von Vibration und verhindern sogenannte *Wheel Bites* – ein Kontakt des Decks mit den Rollen während eines Lenkmanövers mit meist fataler Konsequenz.

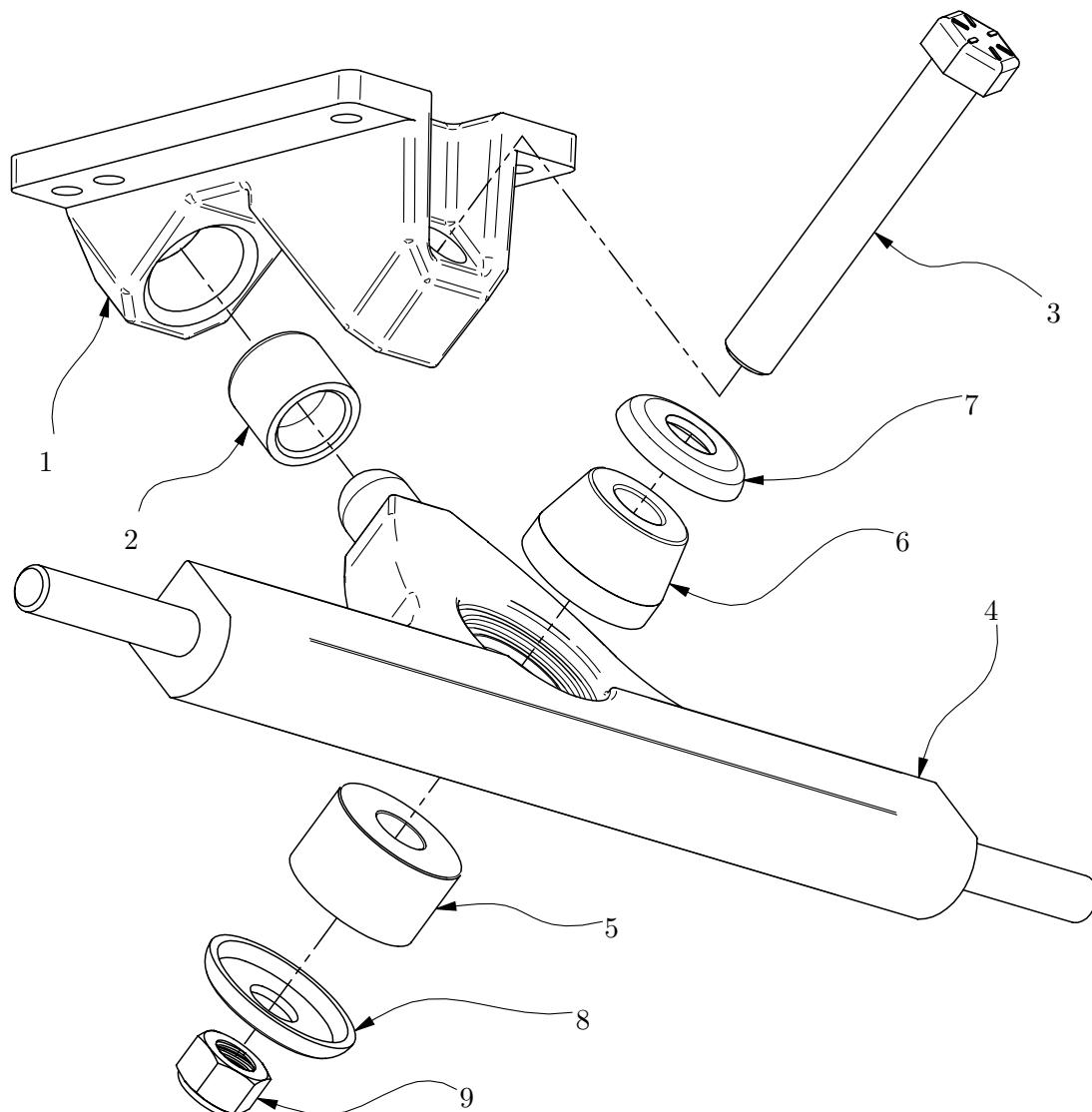


Abbildung 2.2: Aufbau eines der Trucks als Explosionsansicht exemplarisch an einem CALIPER II. Sichtbar sind hier: 1 Baseplate, 2 Pivot Cup, 3 Kingpin, 4 Hanger, 5 RS Bushing, 6 BS Bushing, 7 BS Washer, 8 RS Washer, 9 Kingpin Nut.

²Über die rein laterale Fortbewegung hinausgehende, meist kunstvoll ausgeführte Bewegungen des Boards mit und unter den Füßen.

³Acrylnitrilbutadienstyrol.

Der Aufbau der Trucks selbst wird in Abb. 2.2 exemplarisch am Typ CALIBER II gezeigt. Der *Hanger* (4) bildet hier das zentrale Bauteil und muss den Großteil der wirkenden Kräfte aufnehmen. Er wird drehbar in der *Baseplate* (1) gleitend gelagert. Würden der *Hanger* und die *Baseplate* in direkten Kontakt kommen, so käme es zu erhöhtem Abrieb und reduziertem Gleitverhalten. Hier wird ein meist aus POM⁴ gefertigter *Pivot Cup* (2) eingesetzt. In Position gehalten wird der *Hanger* mittels des *King Pins* (3) und der *Kingpin Nut* (9). Das Rückstellmoment nach Ende eines Lenkmanövers wird durch zwei vergleichsweise dicke Gummiringe – *Bushings* genannt – erzeugt, die mit der *Kingpin-Achse* koaxial beidseitig mit dem *Hanger* in mechanischem Kontakt stehen. Deckseitig befindet sich der *BS Bushing* (6), straßenseitig angeordnet der *RS Bushing*. Die Präfixe stehen für Boardside bzw. Roadside und spiegeln ihre Positionen wider. Unterschieden wird hier, da sich verschiedene Geometrien und Härtegrade der *Bushings* nicht unabhängig ihrer Position merklich auf das Fahrgefühl und Lenkvermögen auswirken können⁵. Um die Lasten besser auf die Oberfläche der *Bushings* zu verteilen werden üblicherweise tellerförmige Scheiben, die *RS* und *BS Washer* (5,6) auf den *Hanger* abgewandten Seite platziert.

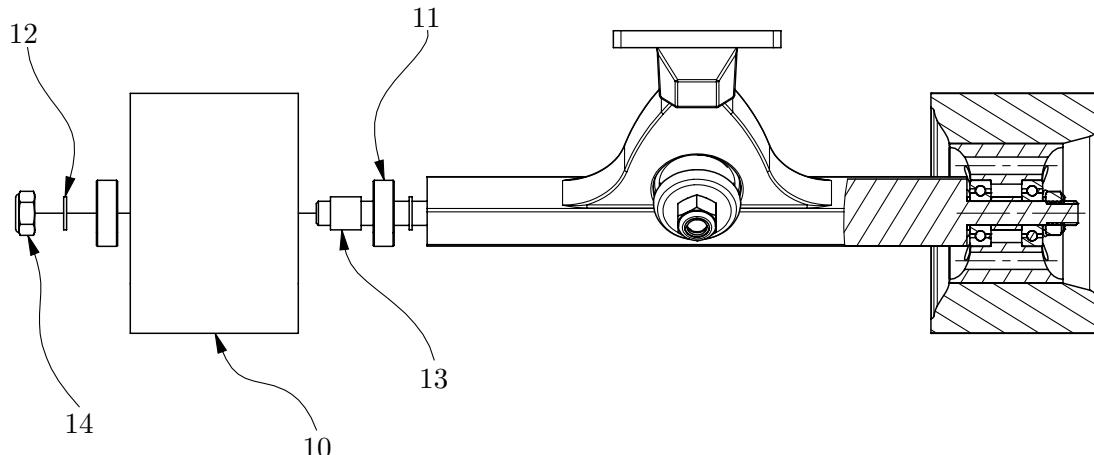


Abbildung 2.3: Montage der Rollen an der Achse des Hangers. Links in explodierter und rechts in Schnittansicht. Zu sehen sind: 10 Rolle, 11 Kugellager, 12 Speedring, 13 Spacer, 14 Achsmutter.

Je nach gewünschter Laufruhe und in Abwägung zwischen Traktion und Rollwiderstand werden Rollen verschiedener Größen und Materialien drehbar auf den *Hanger-Achsen* gelagert. Mit Blick auf Abb. 2.3 wird Konzentrisch in den Kern der Rolle (10) – vergleichbar mit einer Felge, die das weichere Mantelmaterial trägt – beidseitig jeweils ein 608 Kugellager (11) platziert. Diese Kugellager sind Radialrillenkugellager und gebaut, um besonders gut radiale Kräfte aufzunehmen und ableiten zu können. Um potenziell destruktive axiale Kräfte in Kurven oder durch das Anzugsmoment der Achsmutter (14) zu minimieren, wird, ebenfalls in den Kern der Rolle und zwischen die beiden Lager, der *Spacer* (13) angeordnet. Er besteht aus hartem Metall, hat einen Innendurchmesser gleich des nominellen Durchmessers der *Hanger-Achse*, eine Wandstärke von ~ 1 mm und eine Länge, die gerade so gewählt ist, dass er an beiden Flanken mit den Innenringen der Lager in Kontakt steht, wenn sie beide vollständig im Kern eingelassen sind. Ein schleiffreies Laufen der Lager wird durch *Speedrings* (12) sichergestellt. Ihre Dimensionen entsprechen denen des *Spacers*, allerdings mit nur 1 mm eine deutlich geringere Länge. Letztlich wird alles mit einer *Achsmutter* auf der *Hanger-Achse* fixiert.

⁴Polyoxymethylen.

⁵Durch Drehen der *Kingpin Nut* und damit einer Änderung der Vorspannung der *Bushings* kann hier auch im Feld relativ unkompliziert nachjustiert werden

2.2 Konstruktive Rahmenbedingungen

Das Antriebssystem soll in ein bestehendes System aus Batterie, Batteriemanagement, Motorcontrollern und Deck integriert und die Einsatzbedingungen müssen berücksichtigt werden. Hieraus ergeben sich konstruktive Rahmenbedingungen, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen.

2.2.1 Bestehendes System

Die Batterie besteht aus 40 Lithium-Ionen Zellen in 10S4P-Konfiguration vom Typ SAMSUNG INR18650-30Q mit einer nominellen Zellspannung von 3,6 V, einer Mindestzellentladekapazität von 2950 mAh und einem maximalen Entladestrom von 15 A (vgl. Tabelle 2.1 und [3]). 10S4P meint

Tabelle 2.1: Zellspezifikationen SAMSUNG INR18650-30Q [3].

Charakteristik	Spezifikationen
Minimale Entladekapazität	2950 mAh
Nominelle Zellspannung	3,6 V
Standard Ladebedingungen	CC/CV, 1,5 A, $(4,20 \pm 0,05)$ V
Maximale Ladebedingungen	CC/CV, 4 A, $(4,20 \pm 0,05)$ V
Maximaler Dauerentladestrom	15 A bei 25 °C
Minimale Zellspannung	2,5 V
Gewicht	48 g
Betriebstemperatur	Laden: 0 °C bis 50 °C, Entladen: -20 °C bis 75 °C

hier jeweils vier Zellen parallel geschaltet mit 10 jener Sub-Zellen in Reihe (vgl. hierzu Abb. 2.4). So ergibt sich eine nominelle Spannung der Batterie von 36 V, eine Kapazität von 11,8 Ah und eine abrufbare Leistung von ~ 425 Wh bei einem maximalen Dauerentladestrom von 60 A.

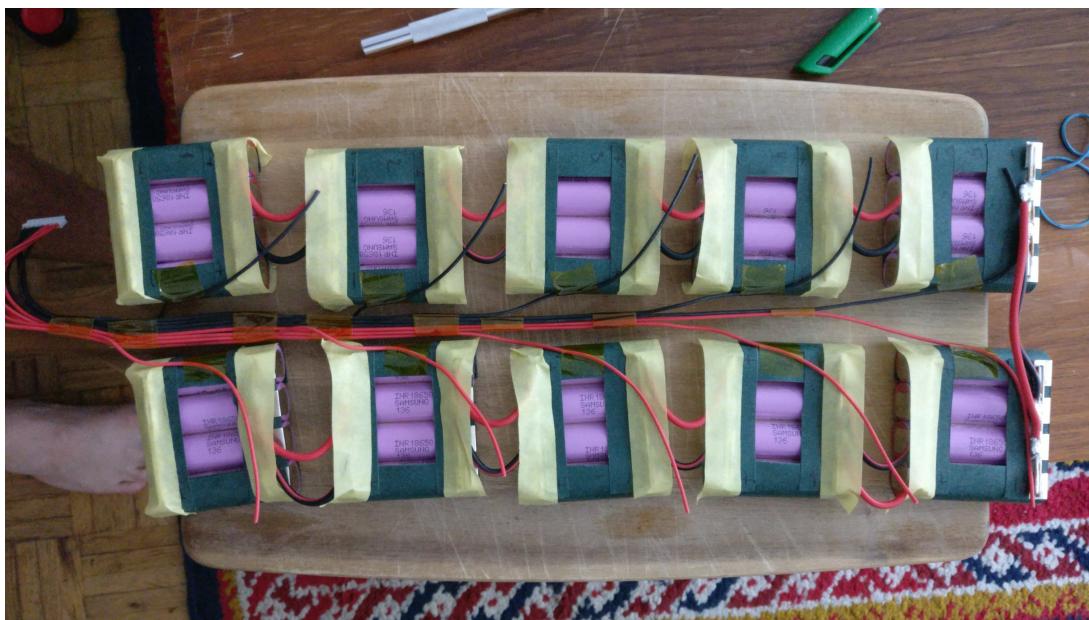


Abbildung 2.4: Der verbaute Lithium-Ionen Zellverband. Zu erkennen sind die 10 Sub-Zellen bestehend aus jeweils vier Einzelzellen.

Das Drehmoment soll durch Elektromotoren erzeugt werden, die von zwei *Elektronischen Speed Controllern* (ESC) des Typs FSESC 4.12⁶ angesteuert werden. ESC sind elektronische Kom-

⁶Die wiederum industriell gefertigte 1:1 Nachbauten des populären VESC von Benjamin Vedder sind.

ponenten vornehmlich zur elektronischen Kommutation von bürstenlosen Gleichstrommotoren (*Brushless Direct Current*, BLDC). Als solche schränken sie die Auswahl der Motortypen zwar

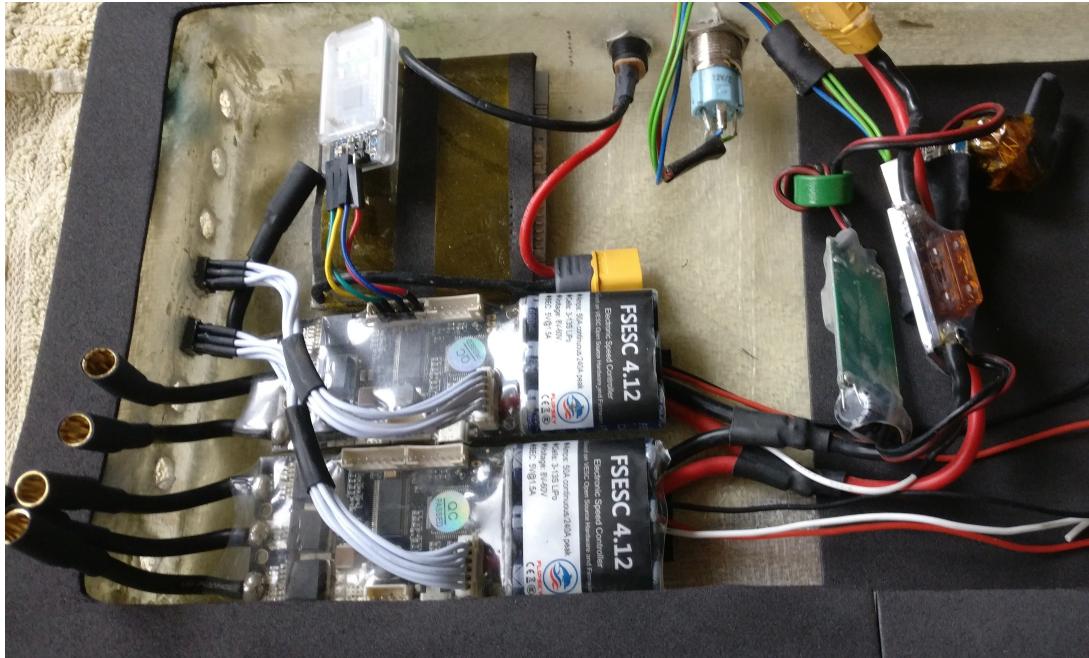


Abbildung 2.5: Unten im Bild die beiden eingesetzten ESC vom Typ FSESC 4.12. Weiterhin im Bild zu sehen oben links ein HC-06 Bluetooth Modul, darunter das Batteriemanagementsystem. Auf der rechten Seite im Bild von links nach rechts: Spannungsregler, elektronischer Schalter und der Funkempfänger für die Steuersignale.

nicht exklusiv auf BLDCs ein – Gleichstrommotoren mit Schleifkontakt sind auch denkbar – allerdings bieten sie in Kombination mit BLDCs einen deutlich höheren Funktionsumfang. Darüber hinaus sind BLDC gegenüber Gleichstrommotoren mit Schleifkontakteffizienter, bieten eine höhere Leistungsdichte und sind bauartbedingt unempfindlich gegenüber Nässe⁷.

2.2.2 Einsatzumgebung und -bedingungen

Das Gewicht des Fahrers wird inklusive Kleidung und transportiertem Gepäck mit 90 kg angenommen. Hinzu zu addieren sind ~ 5 kg durch Deck, Batterie und Elektronik und pessimistisch geschätzte weitere 5 kg durch die beiden Trucks zusammen mit dem Antriebssystem. So ergibt sich ein geschätztes, vom Antriebssystem zu beschleunigendes Gesamtgewicht von ~ 100 kg. Weiter soll die fertige Maschine auf in urbanen Gebieten üblichen Untergründen betrieben werden können. Es wird also mit leichten bis moderaten Steigungen und Asphalt in Form des Bodenbelages gerechnet.

Die Maschine soll vorrangig als Sportgerät für milde bis sonnige Wetterlagen gedacht werden. Extrembedingungen wie Starkregen, Schnee oder Eisglätte finden hier also keine weitere Beachtung.

2.3 Designziele

Mit in den obigen Kapiteln genannten Einschränkungen können einige Soll-Forderungen formuliert werden. So muss das System...

⁷Je nach Art der Lagerung. Dies betrifft jedoch ausschließlich die mechanischen Komponenten der Motoren.

- ... in der Lage sein mindestens das angenommene Gesamtgewicht von 100 kg moderate Steigungen hinauf befördern zu können. Als Designrichtlinie wird hier eine Steigung von 5 % festgelegt.
- ... auf ebenem Asphalt auf mindestens 25 km h^{-1} beschleunigen können. In Kombination mit obiger Forderung wird hier auf das Festlegen eines Zeitintervalls, innerhalb dessen die Endgeschwindigkeit erreicht werden soll, verzichtet.
- ... einfach zu Warten sein.

Neben den harten Zielen ist wünschenswert, dass das System...

- ... möglichst aus selbst herstellbaren Komponenten besteht.
- ... kostengünstig ist. Als Richtwert soll hier 300 EUR angelegt werden.
- ... die von der Batterie zur Verfügung gestellte Leistung von 425 Wh bezogen auf die erreichbare Reichweite möglichst effizient nutzt.

3 Theorie

Die mechanische Gesamtleistung, die vom System auf den Boden übertragen werden muss ist die Summe unterschiedlicher Einzelfaktoren. Neben der erforderlichen Leistung, um die träge Masse von Maschine und Pilot aus dem Stand auf eine gewünschte Geschwindigkeit zu beschleunigen müssen zusätzliche Reserven zur Verfügung stehen, um mechanische Verluste wie Rollwiderstand zum Untergrund, bei höheren Geschwindigkeiten zunehmend aerodynamische Effekte oder Hangabtriebskräfte während des Befahrens von Steigungen überwinden zu können. Der Rollwiderstand wird beschrieben durch:

$$F_{Roll} = m \cdot g \cdot c_{Roll} \quad (3.1)$$

mit dem dimensionslosen Rollwiderstandscoefficienten c_{Roll} der wiederum das Verhältnis aus Rollreibungskoeffizienten μ_{Roll} und dem Radius der Rollen nach $\frac{\mu_{Roll}}{r}$ beschreibt.

Die Hangabtriebskraft mit dem Neigungswinkel θ ist gegeben durch:

$$F_{Hang} = m \cdot g \cdot \sin(\theta) \quad (3.2)$$

Die durch Reibung in Luft verursachte Kraft errechnet sich aus:

$$F_{Ström} = \frac{1}{2} \cdot c_{Ström} \cdot \rho \cdot A \cdot v^2 \quad (3.3)$$

Darüber hinaus sind elektrische Verluste etwa im Serienwiderstand der Batterie, bei der Kommutation und bei der Ummagnetisierung der Phasenwicklungen zu berücksichtigen. Da diese im Einzelnen jedoch nur schwer quantifiziert werden können, sollen sie sich im Wirkungsgrad η , der das Verhältnis aus abgerufener elektrischer Leistung zu umgesetzter mechanischer Leistung bildet, widerspiegeln.

Die Drehmomentkonstante K_T eines BLDC berechnet sich aus der reziproken Drehzahlkonstante K_V korrigiert um den Umrechnungsfaktor $\frac{60}{2\pi}$ und trägt die Einheit Nm A^{-1} . Der Umrechnungsfaktor trägt der Tatsache Rechnung, dass die Drehzahlkonstante üblicherweise in min^{-1} und nicht in rad s^{-1} angegeben wird[4].

$$K_T = \frac{60}{2\pi} \cdot \frac{3}{2} \cdot \frac{1}{\sqrt{3}} \cdot \frac{1}{K_V} \quad (3.4)$$

Die mechanische Untersetzung sei:

$$\zeta = \frac{N_{Rolle}}{N_{Motor}} \quad (3.5)$$

Das vom System erzeugte, verlustfreie Drehmoment errechnet sich mit:

$$T = K_T \cdot I_{Motor} \cdot \zeta \quad (3.6)$$

Die theoretische Maximalgeschwindigkeit unter Vernachlässigung von elektrischen und thermischen Verlusten ergibt sich zu:

$$v = K_V \cdot U_{Bat} \cdot \frac{2\pi}{\zeta 60} \cdot r_{Rolle} \quad (3.7)$$

4 Mechanik

Wie in Abschnitt 2.2 besprochen beschränkt sich die Auswahl möglicher Antriebselemente praktischerweise auf BLDC-Motoren die wiederum auf dem Markt als *Inrunner* und *Outrunner* erhältlich sind. In ersteren sind die Statorwicklungen an der Außenseite angeordnet, zweitere ordnen sie an der Innenseite an. Das Funktionsprinzip bleibt so zwar unverändert, durch den

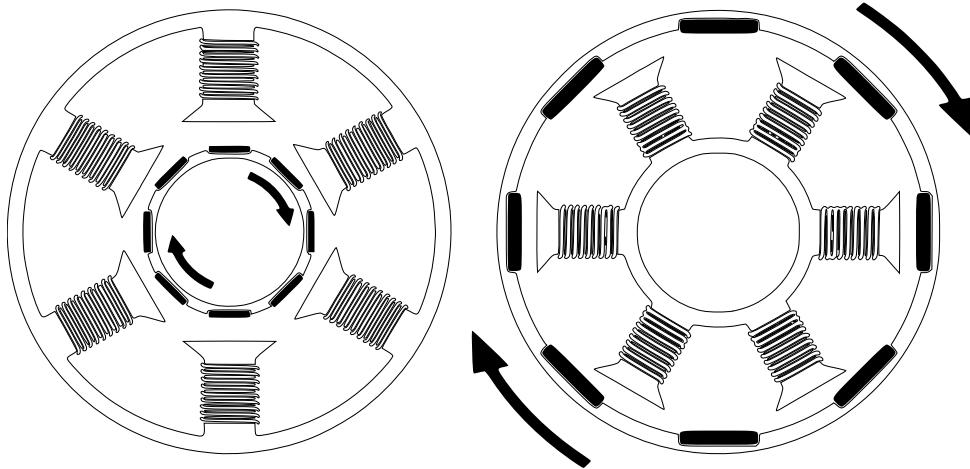


Abbildung 4.1: Schematische Gegenüberstellung von BLDC-Motoren als Inrunner (links) bzw. Outrunner (rechts) ausgeführt [7].

vergrößerten Radius des Angriffspunktes der magnetischen Kopplung kann bei gleicher Baugröße und gleichem Phasenstrom allerdings ein höheres Drehmoment erzeugt werden. Sind größere Drehzahlen gefordert, so ist die Bauweise des Inrunners durch den reduzierten Durchmesser des Rotors vorteilhaft. Da hohe Drehzahlen gegenüber einem zu erzeugenden Drehmoment für das zu konstruierende Antriebssystem von untergeordneter Priorität sind und sich oberhalb eines Schwellwertes sogar kontraproduktiv auswirken können fällt hier die Wahl auf das Outrunnerprinzip.

Auch während Lenkmanövern muss eine Übertragung des Drehmomentes auf die Rollen der Trucks sichergestellt sein. Praktikabel und mit einfachen Mitteln denkbar sind hier eine koaxiale Positionierung des Motors zur angetriebenen Rolle. Der Motor kann hier unter eines Offsets weiter im Zentrum des Hangers platziert werden, setzt in dem Fall jedoch eine Hohlwelle zwingend voraus.

Eine weitere Option bildet die Positionierung des Motors in der Rolle selbst. Beschichtet mit einem geeigneten Material kann der Rotor so unmittelbar den Kontakt zum Boden herstellen. Vorteile dieser Variante sind sowohl eine gute Marktverfügbarkeit, als auch eine deutliche Reduktion mechanischer Komplexität des Antriebssystems. Nachteilig sind hier im Vergleich deutlich höhere Preise, weniger Auswahl und schlechte Wartungsmöglichkeiten.

Letztlich kann die Motorachse parallel zur Rollenachse positioniert werden. So ist zwar die Kraftübertragung von Welle zu Rolle aufwändiger herzustellen, es werden aber die geringsten Anforderungen an die Motoren bezüglich ihrer Bauform gestellt wodurch sie besonders günstig und in großer Vielfalt am Markt verfügbar sind.

Gegenüber BLDC-Motoren, die etwa für den Bau von Drohnen für besonders hohe Drehzahlen optimiert sind, steht in der vorliegenden Anwendung das erreichbare Drehmoment im Vordergrund. Als praktikabel hat sich der Motor mit Handelsnamen *TorqueBoards* und der Typenbezeichnung *6355 190KV* gezeigt.

4.1 Motorbefestigung

Mit obigen Überlegungen fällt die Lösungswahl auf parallel zur Rollachse angeordnete Outrunnermotoren.

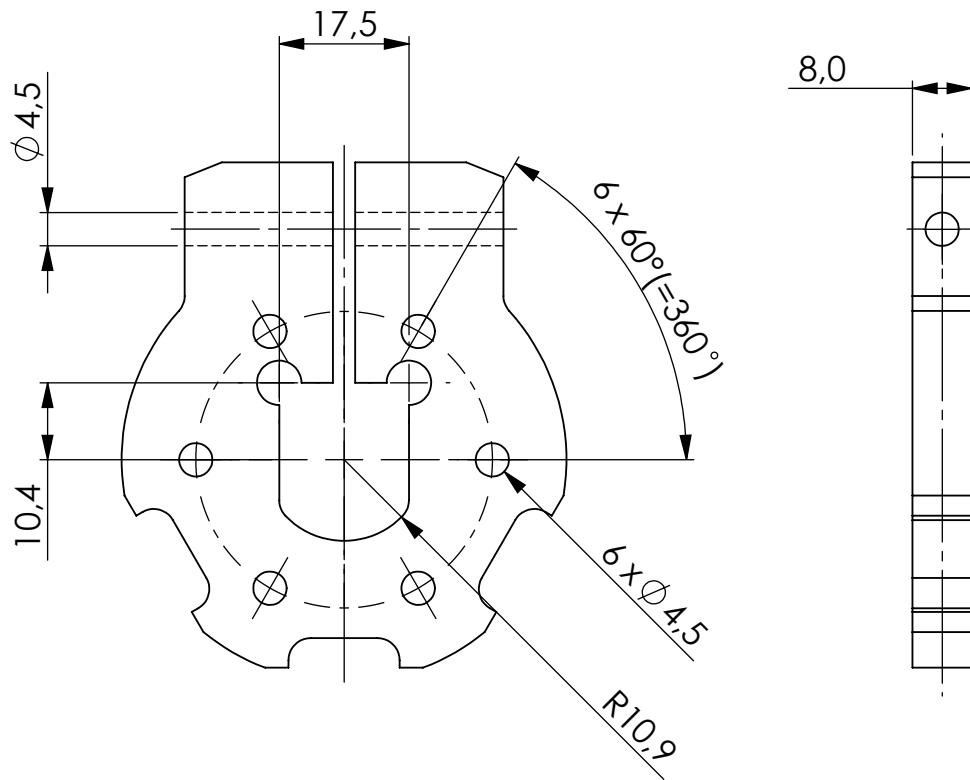
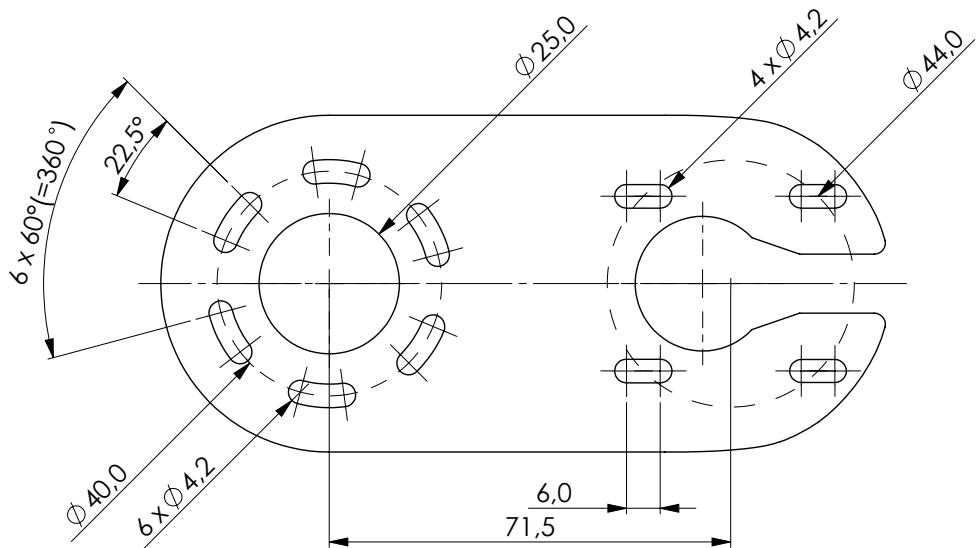
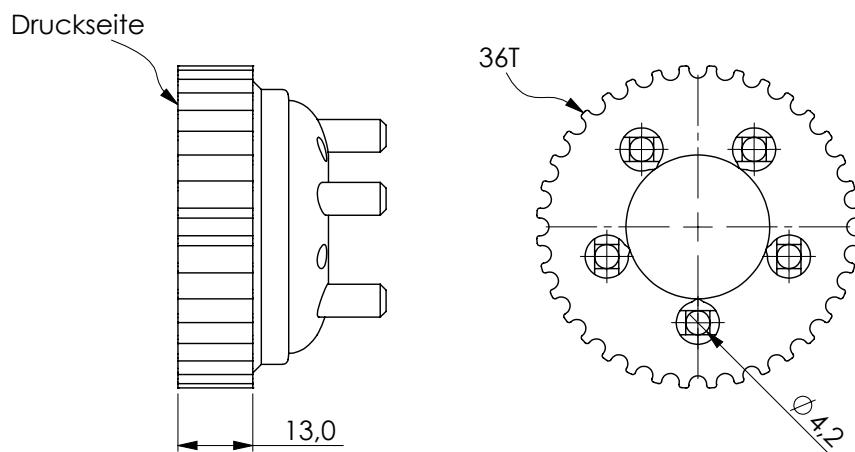


Abbildung 4.2: The Hanger Clamp

**Abbildung 4.3:** The Motor Piece

4.2 Transmission

Um das Drehmoment von der Motorwelle auf die Rolle zu übertragen wurde ein Riemensystem mit *High Torque Drive*-Profil (HTD) in Zahnteilung 5M gewählt. Seine breite Zahnung bietet einen guten Kompromiss aus Flexibilität, Kraftübertrag [8]

**Abbildung 4.4:** HTD-5M Zahnscheibe

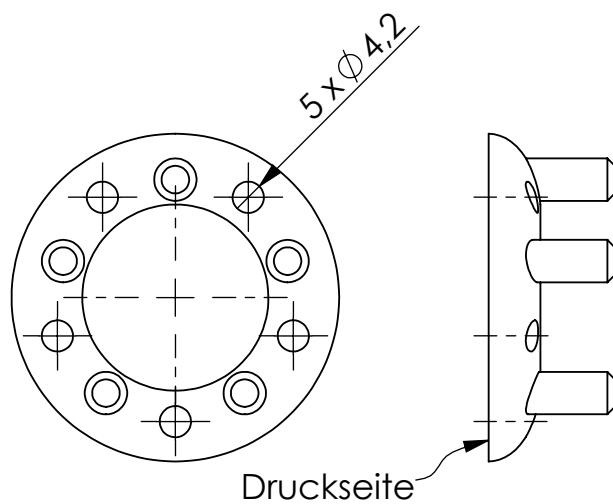


Abbildung 4.5: Konterscheibe.

5 Elektronik

6 Evaluation

7 Zusammenfassung

Abbildungsverzeichnis

2.1	Grundlegender Aufbau eines Longboards	2
2.2	Explosionsansicht eines der Trucks	3
2.3	Montage der Rollen an der Achse des Hanger	4
2.4	Der verbaute Lithium-Ionen Zellverband	5
2.5	Eingesetzte ESC	6
4.1	Gegenüberstellung von Inrunner und Outrunner	9
4.2	The Hanger Clamp	10
4.3	The Motor Piece	11
4.4	HTD-5M Zahnscheibe	11
4.5	Konterscheibe.	12

Tabellenverzeichnis

2.1 Zellspezifikationen SAMSUNG INR18650-30Q	5
--	---

Anhang

Literatur

- [1] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Bundesgesetzblatt*, Verlag, B., Hrsg., 14. 06. 2019. Adresse: https://www.bgb1.de/xaver/bgb1/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGB1&jumpTo=bgb1119s0753.pdf (besucht am 17.07.2022).
- [2] Statistisches Bundesamt. "Zahl der Haushalte mit E-Bikes hat sich seit 2015 fast verdreifacht, Pressemitteilung Nr. 375 vom 28. September 2020." (2020-09-28), Adresse: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20_375_639.html (besucht am 23.07.2022).
- [3] Wan-Mook, L., *SPECIFICATION OF PRODUCT, Lithium-ion rechargeable cell for power tools Model name : INR18650-30Q*, Samsung SDI Co., Ltd., Energy Business Division, Hrsg., Version v1.0, 2022-02-02. Adresse: <https://eu.nkon.nl/sk/k/30q-specs.pdf> (besucht am 26.07.2022).
- [4] Ohm, D. Y. "Dynamic model of PM synchronous motors." Drivetech, Inc., Blacksburg, Virginia. www. drivetech. com, Hrsg. (2000).
- [5] Meschede, D., Hrsg., *Gerthsen Physik*, ger, 25. Auflage, Springer-Lehrbuch, Meschede, Dieter (HerausgeberIn) Gerthsen, Christian (Sonstige Person, Familie und Körperschaft) Vogel, Helmut (Sonstige Person, Familie und Körperschaft), Berlin und Heidelberg: Springer Spektrum, 2015, 1047 S., ISBN: 978-3-662-45977-5.
- [6] Demtröder, W., *Experimentalphysik 1, Mechanik und Wärme* (Springer-Lehrbuch), ger, 8. Aufl. 2018. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2018, 468 S., Demtröder, Wolfgang (VerfasserIn), ISBN: 978-3-662-54847-9. Adresse: <http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-epflicht-1576335>.
- [7] Joner, E. "How Brushless Motors Work and How to Test Them." Tyto Robotics Inc., Hrsg. (2021-08-19), Adresse: <https://www.tytorobotics.com/blogs/articles/how-brushless-motors-work> (besucht am 28.07.2022).
- [8] Gates Corporation. "GATES INDUSTRIAL POWER TRANSMISSION, Produktkatalog." Version 2021. (), Adresse: <https://www.gates.com/content/dam/gates/home/knowledge-center/resource-library/catalogs/industrial-power-transmission-catalogue-de-de.pdf> (besucht am 11.08.2022).