

BREMSBASIERTE
ASSISTENZFUNKTIONEN
-
FAHRDYNAMIKREGELSYSTEME
(ABS, ASR, ESP[®] - APPLIKATION)

ROBERT BOSCH GMBH
DIPL.-ING. ALBERT LUTZ

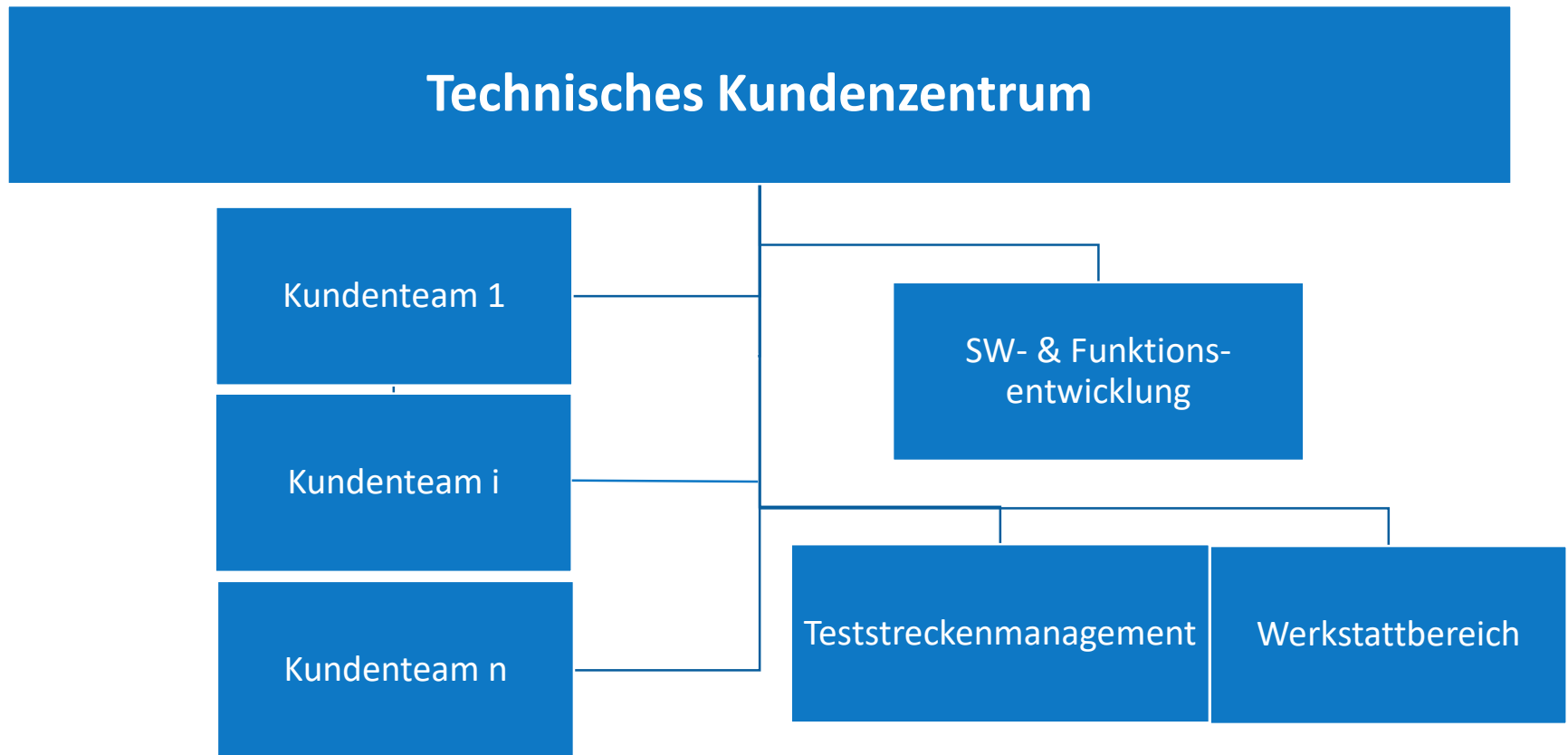
Fahrdynamikregelsysteme

Übersicht

- ▶ Aufgaben u. Organisation der Applikation
- ▶ Applikationsprozess
 - ▶ Projekt- & Systemdefinition
 - ▶ Systemauf und -einbau
 - ▶ Basisapplikation
 - ▶ Robustheits- und Performancetuning
 - ▶ Systemvalidierung u. Freigabe
 - ▶ Teststreckenmanagement
- ▶ Virtueller Fahrversuch (Simulation mit generischem Fzg- u. ESP[®]-Modell)
 - ▶ ESP[®] Funktions-Check
 - Double Step Steer
 - Bremsen in der Kurve
 - Bidirektionale Lenksprünge
 - ESP[®] aktiv/inaktiv & Parametervariationen

Fahrdynamikregelsysteme

Applikation – Struktur & Aufgaben



Fahrdynamikregelsysteme

Applikation – Struktur & Aufgaben

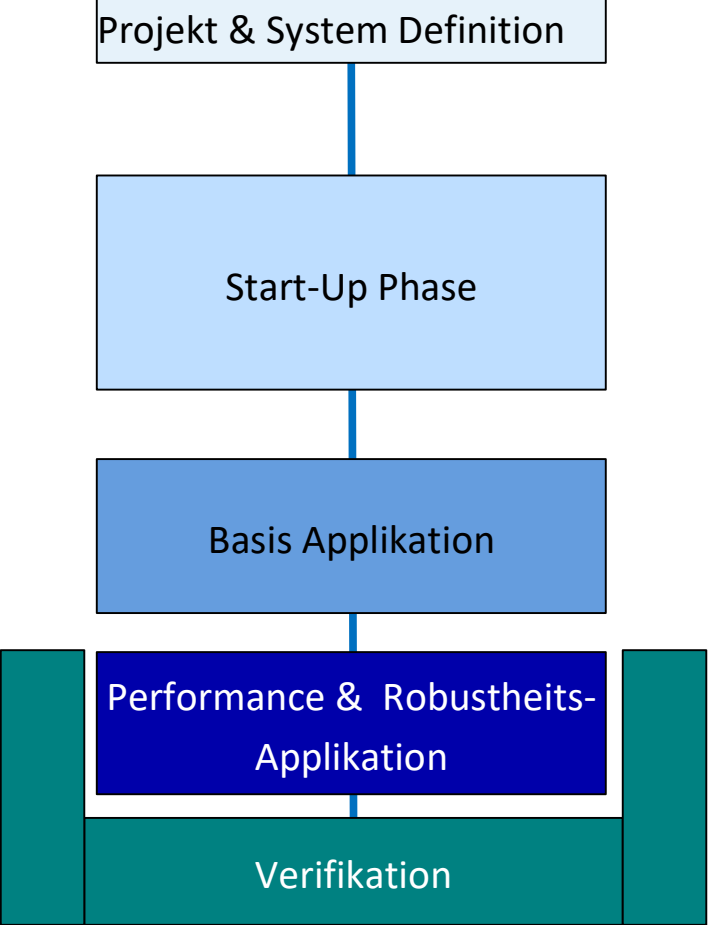
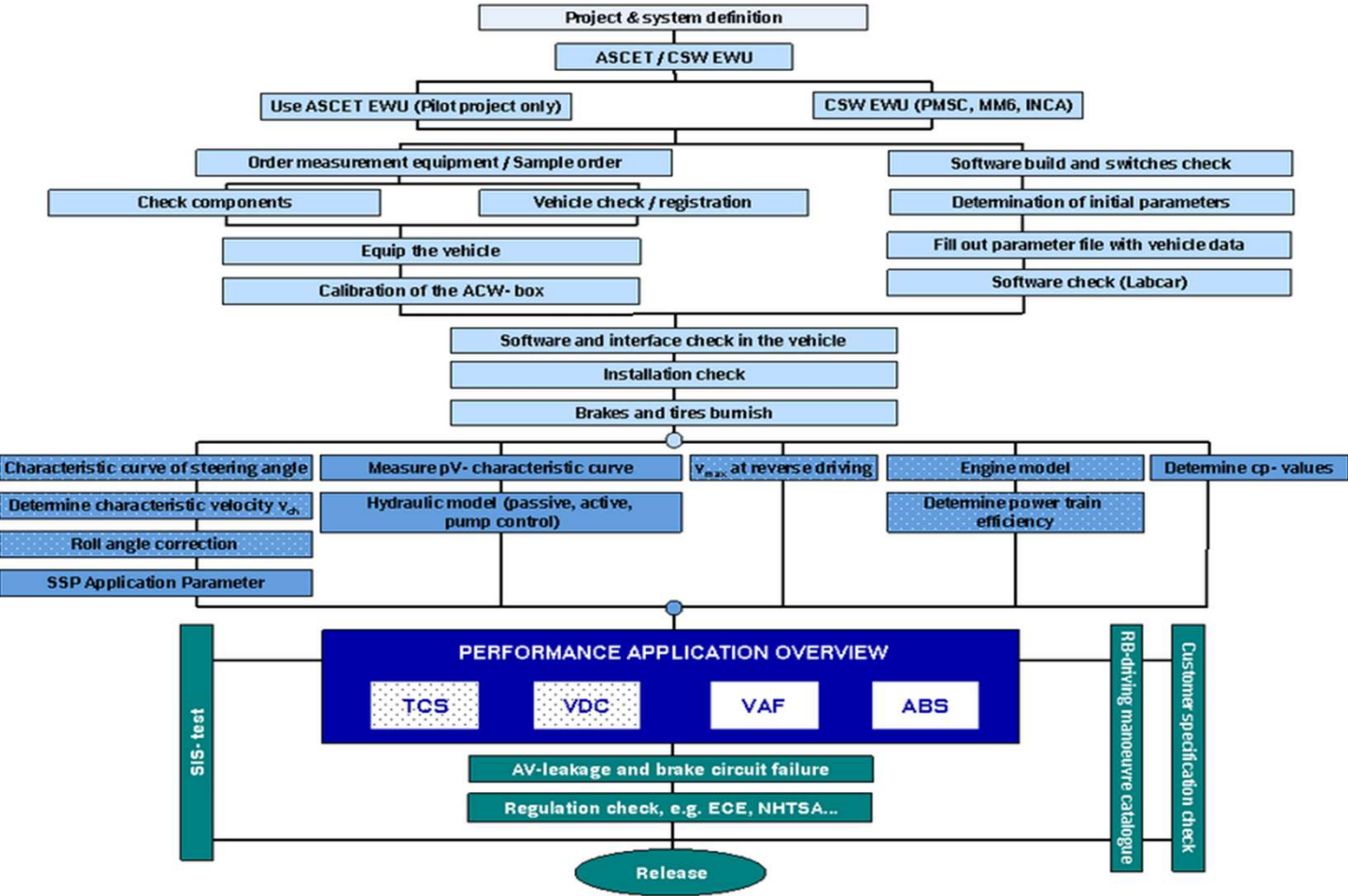


Aufgabe der Kundenteams:

- ▶ Technisches Projektmanagement
- ▶ SW Engineering in enger Kooperation mit Funktions-&SW-Entwicklern
- ▶ Koordination und Umsetzung der Systemanpassungen an die Kundenanforderungen
- ▶ Fahrzeugtest und Applikation
- ▶ Systemvalidierung auf Fahrzeugebene
- ▶ Unterstützung der Angebotserstellung und Studien

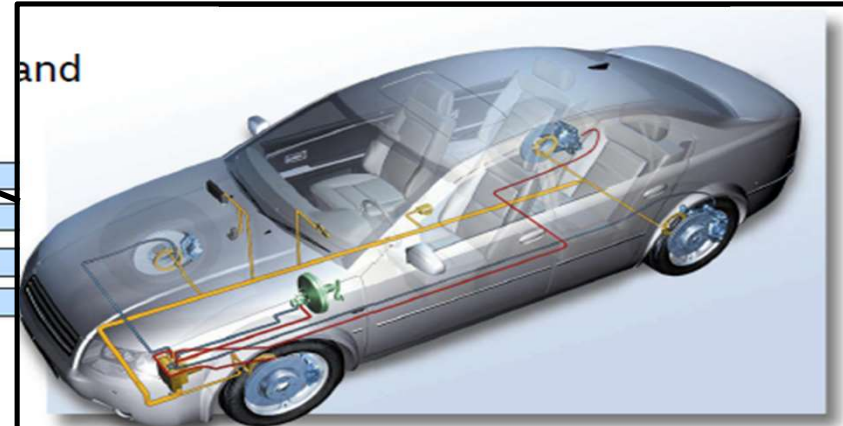
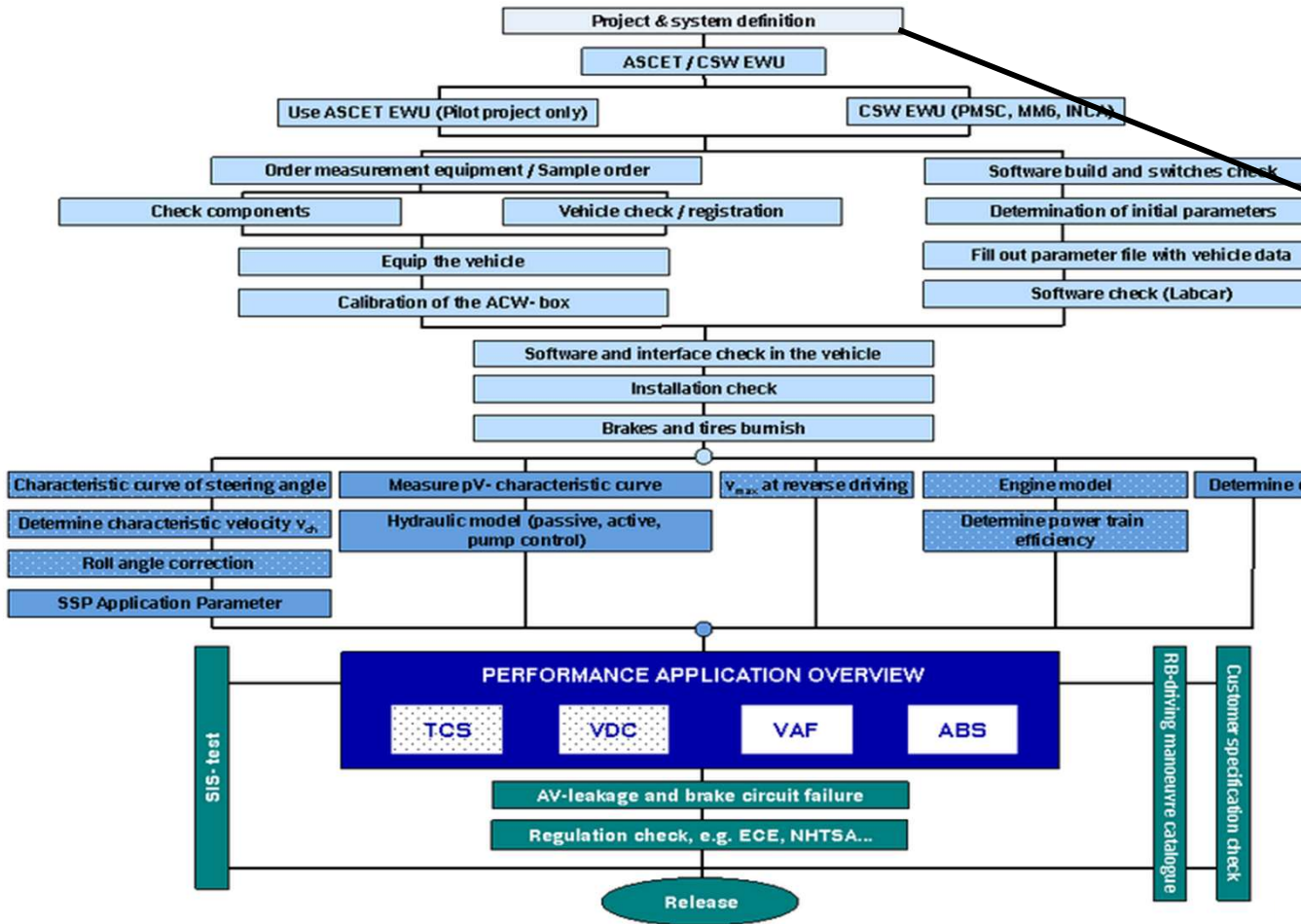
Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsprozess



Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsprozess – Projekt&Systemdefinition



Technisches Projektmanagement sowie Regelsystem- und Komponentendefinition

- ▶ Technische Schnittstelle zu Kunden und internen Abteilungen (System-, Komponenten-entwicklung, ...)
- ▶ Projektplanung (Spezifikationen, Arbeitspakete, Zeitpläne, ...)
- ▶ Projektverantwortlichkeit – vom Start bis SOP
- ▶ Definition der Bremssystemkomponenten und deren Bestellung

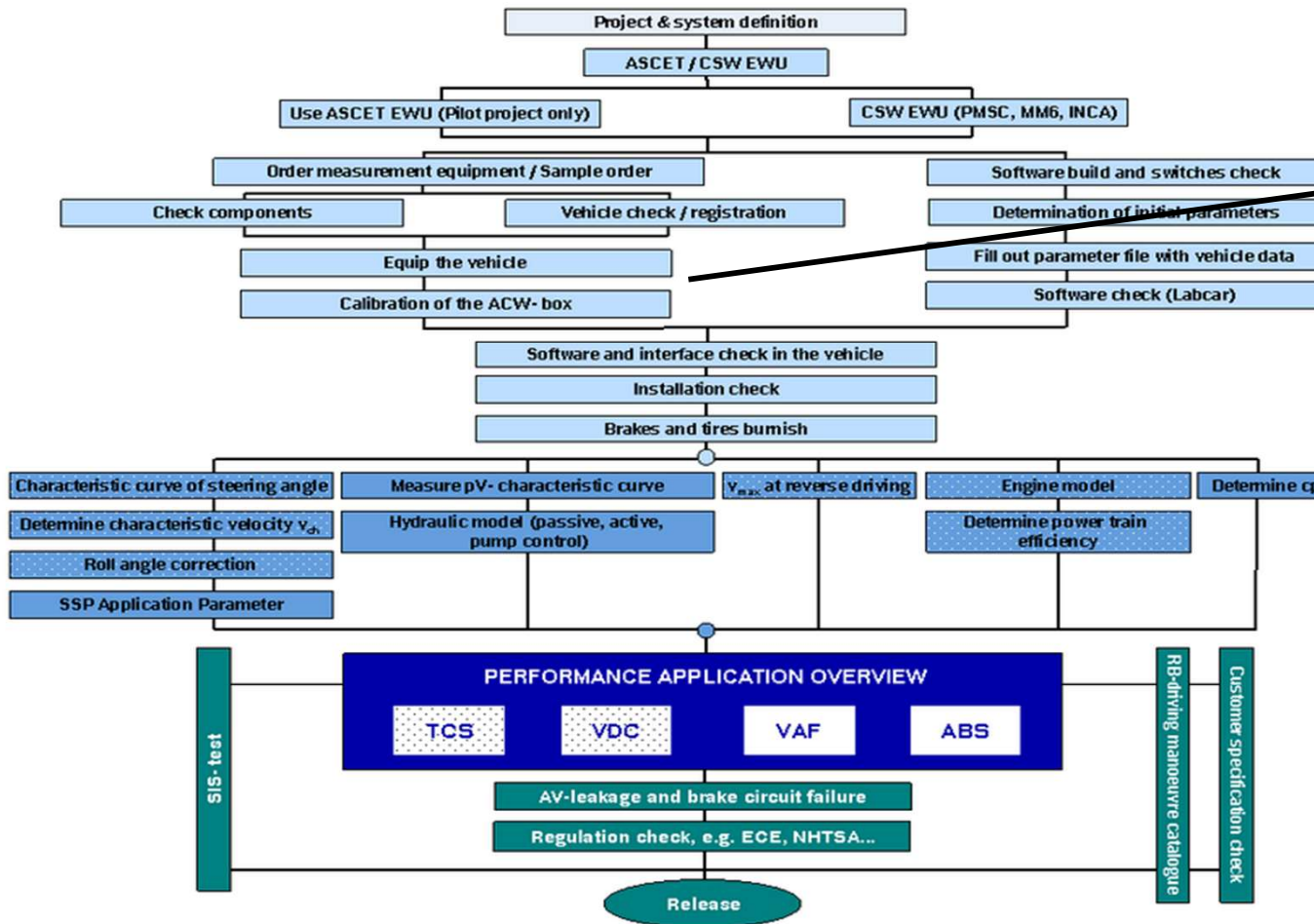
Fahrdynamikregelsysteme

Applikation – Struktur & Aufgaben

- ▶ Die Reglerkonfiguration (d.h. Regler- und Zusatzfunktionen) wird über SW-Schalter ausgewählt
- ▶ Anpassung des ESP[®] an das Fahrzeug
 - ▶ zunächst nur über Parametereinstellung
 - ▶ wenn nicht ausreichend, auch über SW-Anpassungen.
- ▶ Für jedes Fahrzeug wird eine Anzahl von Fahrmanöver aus einem Fahrmanöverkatalog (<500) gewählt
 - ▶ zur Bestimmung der Streuung der Ergebnisse, mehrmals absolviert werden.
 - ▶ open loop Manöver zur Beurteilung der Reglerleistung
 - ▶ closed loop Manöver zur Beurteilung des Systems im täglichen Gebrauch unter realen Bedingungen
- ▶ Großen Einfluss auf den Applikationsaufwand haben Änderungen in
 - ▶ Fahrwerk (Elastokinematik)
 - ▶ Bremshydraulik,
 - ▶ Räder/Reifen
 - ▶ Motor
- ▶ Das System muss auf Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen (ECE) geprüft werden

Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsprozess – Fahrzeugausrüstung



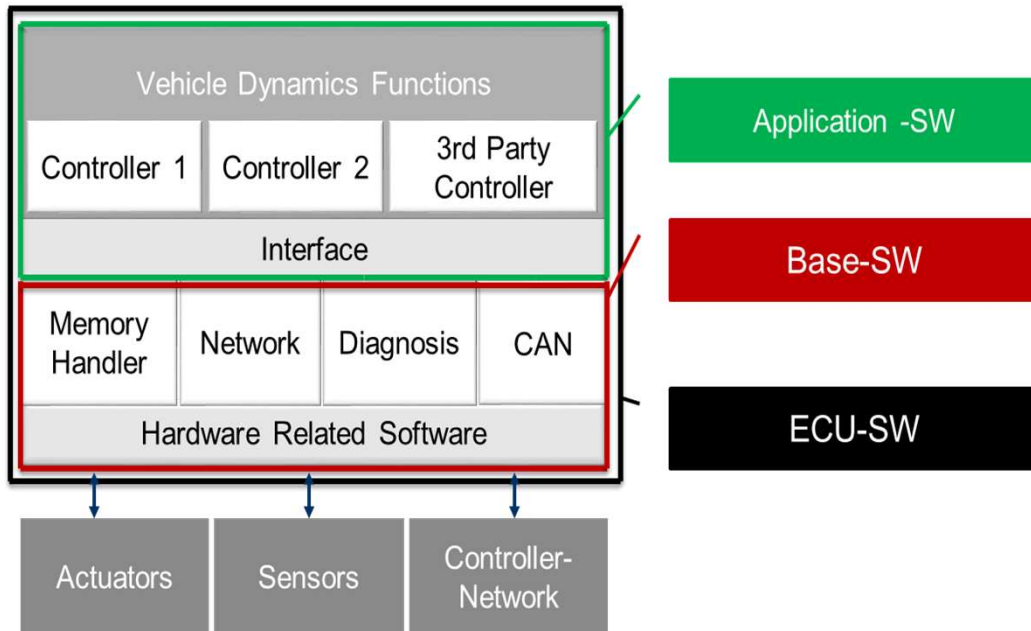
Systemeinbau und Fuhrparkmanagement

- ▶ Koordination der Verfügbarkeit und des Einsatzes von Prototypen
- ▶ Wartung und Update der Prototypen
- ▶ Einbau von Systemkomponenten und Messtechnik in Versuchsfahrzeuge

Fahrdynamikregelsysteme

Fzg-Ausrüstung – SW-Erstellung

Erstellen und Testen einer ersten ECU-SW gemäß Spezifikation



- ▶ SW-Build u. Check der SW-Schalter
- ▶ ASW – Fahrdynamische Funktionen
 - ▶ ABS, ASR, VDC, VAFs
 - ▶ 3.Party-SW (APB, ...) von OEMs, Zulieferern
- ▶ PSW – Hardware nahe SW
 - ▶ EEPROM (Offsets, identifizierte Parameter, ...)
 - ▶ Diagnose
 - ▶ CAN/FlexRay
 - ▶ Treiber, Signalaufbereitung
- ▶ Initiale Parameter aus Vorgängerprojekt
- ▶ Projektspezifische Grundbedatung
- ▶ Freigabetests der ECU-SW per HiL-Simulation

Fahrdynamikregelsysteme

Fzg-Ausrüstung – SW-Erstellung

Projektspezifische Bedatung

Parameter Name	Unit	Description	Origin
Anhaengelast_ungebremst	kg	towing capacity for non-braked trailer	OEM
Fahrzeugmasse_EBD	kg	vehicle weight for EBD braking	OEM for startup, later application parameter
Jz_Vehicle	Nms ² or kg*m ²	inertia torque vehicle	OEM
Ix_CenterOfGravity2FrontAxle	m	distance between front axle and center of gravity, x-direction	OEM
Ix_CenterOfGravity2RearAxle	m	distance between rear axle and center of gravity, x-direction	OEM
Ix_WheelBase	m	distance between front and rear axle	OEM
Iy_WheelTrack_FA	m	distance between left and right wheel at front axle	OEM
Iy_WheelTrack_RA	m	distance between left and right wheel at rear axle	OEM
Iz_CenterOfGravity	m	center of gravity, z-direction	OEM
m_Vehicle	kg	vehicle mass	OEM or measure
v_VehicleCharacteristicLower	m/s	characteristic vehicle speed (vch), lower limit	measure or take over from previous model
v_VehicleCharacteristicUpper	m/s	characteristic vehicle speed (vch), upper limit	measure or take over from previous model
vGiInMax	1/s	maximum yaw rate	measure or take over from previous model
WendeRadius?	m	turn radius	OEM
Wind	N/(m*s ²)	aerodynamic resistance (cw*A)	OEM
Zul_Achslast_HA	kg	maximum load of rear axle	OEM
Zul_Achslast_VA	kg	maximum load of rear axle	OEM

- ▶ Fahrzeug
- ▶ Bremsanlage
- ▶ Antriebsstrang
- ▶ Lenkung
- ▶ Räder
- ▶ Sensorposition

Fahrdynamikregelsysteme

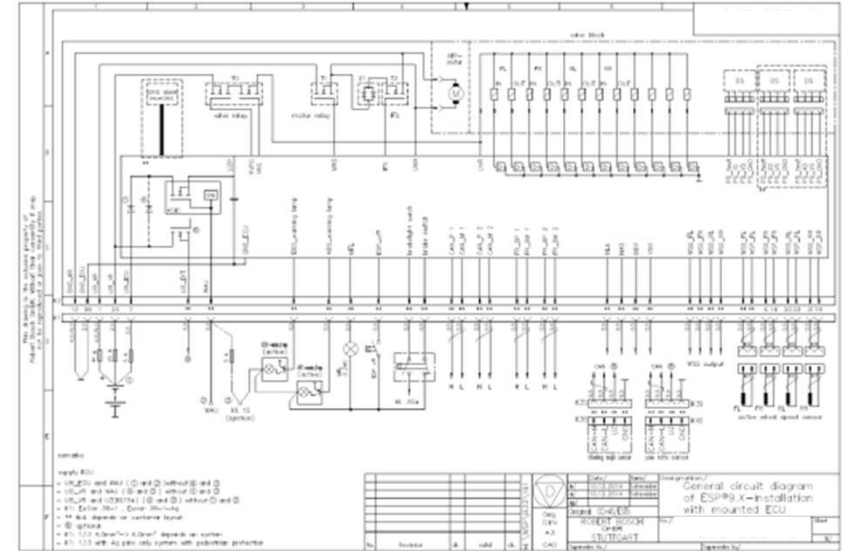
Fzg-Ausrüstung Komponenteneinbau

Komponenteneinbau gemäß Spezifikation

- ▶ hydraulische Einheit / elektronische Steuereinheit (HU/ECU)
- ▶ Sensoren (DF, LWS, DRS,...)*
 - HU/ECU, o.
 - Airbag-ECU
 - Fahrgastzelle
- ▶ Impulsräder
- ▶ Stecker (2-48 polig)
- ▶ Kabelbaum
- ▶ Sondermesstechnik →

Einbaubereiche:

- ▶ Motorraum
- ▶ Fahrgastzelle
- ▶ Radhaus
- ▶ Achsschenkel / Achse



Wire / Conn. No	Wire		Designation	Current		ITEMA permissible wire resistance R _w (mΩ)	min. leakage Resistance R _v (kΩ)
	from	to		max	min		
13	ground	K1/13	ground for pump motor	20...39A *	10A *	10	---
38	ground	K1/38	ground for solenoid valves and ECU	5...16A *	2.8A *	10	---
1	battery	K1/1	voltage supply for pump motor	20...39A *	10A *	10	200
25	battery	K1/25	voltage supply for solenoid valves	5...15A *	2A *	10	200
7	battery	K1/7	voltage supply for ECU	1A	800mA	60	200
35	WAU	K1/35	wake up function	100mA	50mA	150	200
32	K1/32	K35,K36**	voltage supply for SAS and YRS (by use of separate YRS)	300mA	150mA	100	200
** ,6,20, 31	wheel sp. connector	K1/** ,6,20,31	signal wheel speed sensor FL,FR,RL,RR	16mA	6mA	250	200 to ground 1.5MΩ to battery
** ,18,33, 19	wheel sp. connector	K1/** ,18,33,19	voltage supply for active wheel speed sensor FL,FR,RL,RR	16mA	6mA	250	200 to ground 1.5MΩ to battery
**	other ECU	K1/**	wheel speed sensor output	20mA	10mA	250	200
**	other ECU	K1/**	vehicle speed output	50mA	30mA	250	200
**	EBD-warning lamp	K1/**	EBD warning lamp	30mA	5mA	250	200

Fahrdynamikregelsysteme

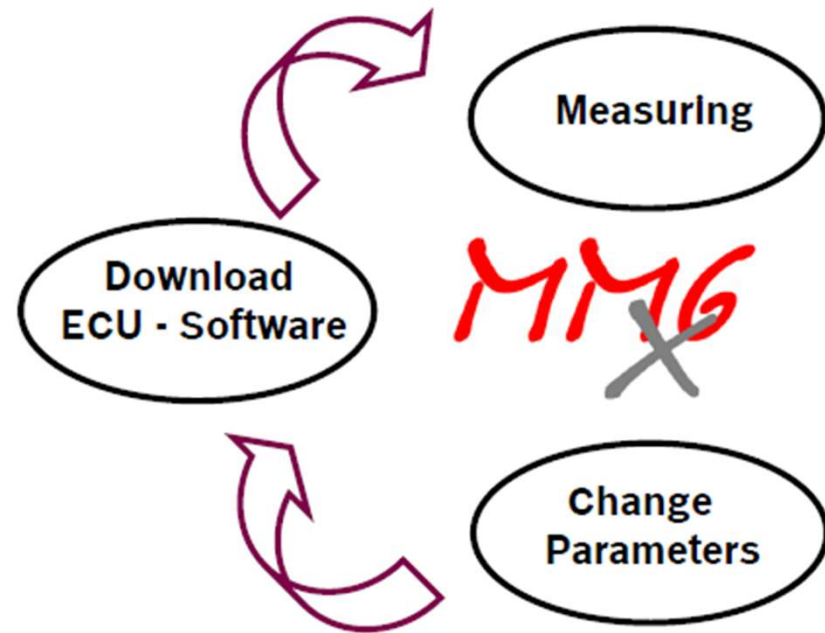
Fzg-Ausrüstung - Mess-&Kalibrierungstools



Fahrdynamikregelsysteme

Fzg-Ausrüstung – Mess-&Kalibrierungstools

Basic idea: “read + write access to ECU internal data by different physical layers”



- ▶ XCP = “Universal Measurement & Calibration Protocol”
 - ▶ “X” stands for variable transport layer

- ▶ physical transport layers:

- ▶ Ethernet (TCP/IP) >> “XCPonEthernet”
- ▶ CAN >> “XCPonCAN”
- ▶ Flexray >> “XCPonFlexray”
- ▶ USB >> „XCPonUSB“

- ▶ Protocol definition by international ASAM working group (2003)
- ▶ standardized A2L files for ECU signal description (*common A2L file for all physical layers*)
- ▶ XCP-Tools: Vector (Canape), ETAS (INCA), ...

Fahrdynamikregelsysteme

Fzg-Ausrüstung - Mess-&Kalibrierungstools

Kurze Historie:

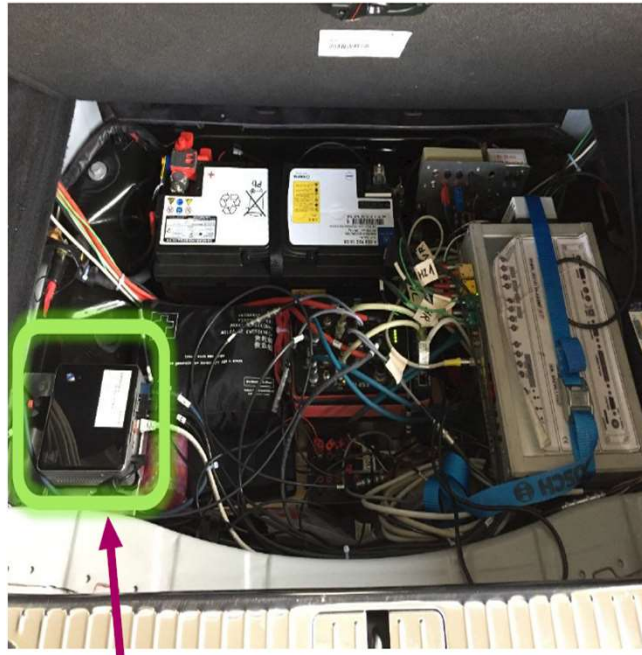
- ▶ **1982:** Honeywell analog recorder (ABS / ASR) >> **16 analog channels**
- ▶ **1986:** Kayser-Threde & HP1000 >> **48 analog channels & 16 digital channels**
- ▶ **1990:** MIIF/MIIF/IDA (KR card - intel 8096 ABS/ASR) >> **16 digital channels**
- ▶ **1997:** DASDA2 card (gen05 intel 8096 ESP®) >> **2 kB / 20 msec (100 kB/sec datarate)**
- ▶ **2003:** **XCP** on Ethernet (EKtronic XCP modules - TI ECU's) >> **500 kB/sec datarate (~ 3.000 sign.)**
- ▶ **2007:** **XCP** on Ethernet (Vector VX1121 Box – TI ECU's) >> **5 MB/sec specified datarate (~ 40.000 signals)**
- ▶ **2017ff:** **XCP** on Ethernet (Vector VX1135 Box – Renesas ECU's) >> **100 MB/sec specified datarate (> 100.000 signals)**

Fahrdynamikregelsysteme

Fzg-Ausrüstung - Mess-&Kalibrierungstools



Variables Messtechnikrack
Messtechnik für
Applikationsfahrzeug



Fahrzeugrechner

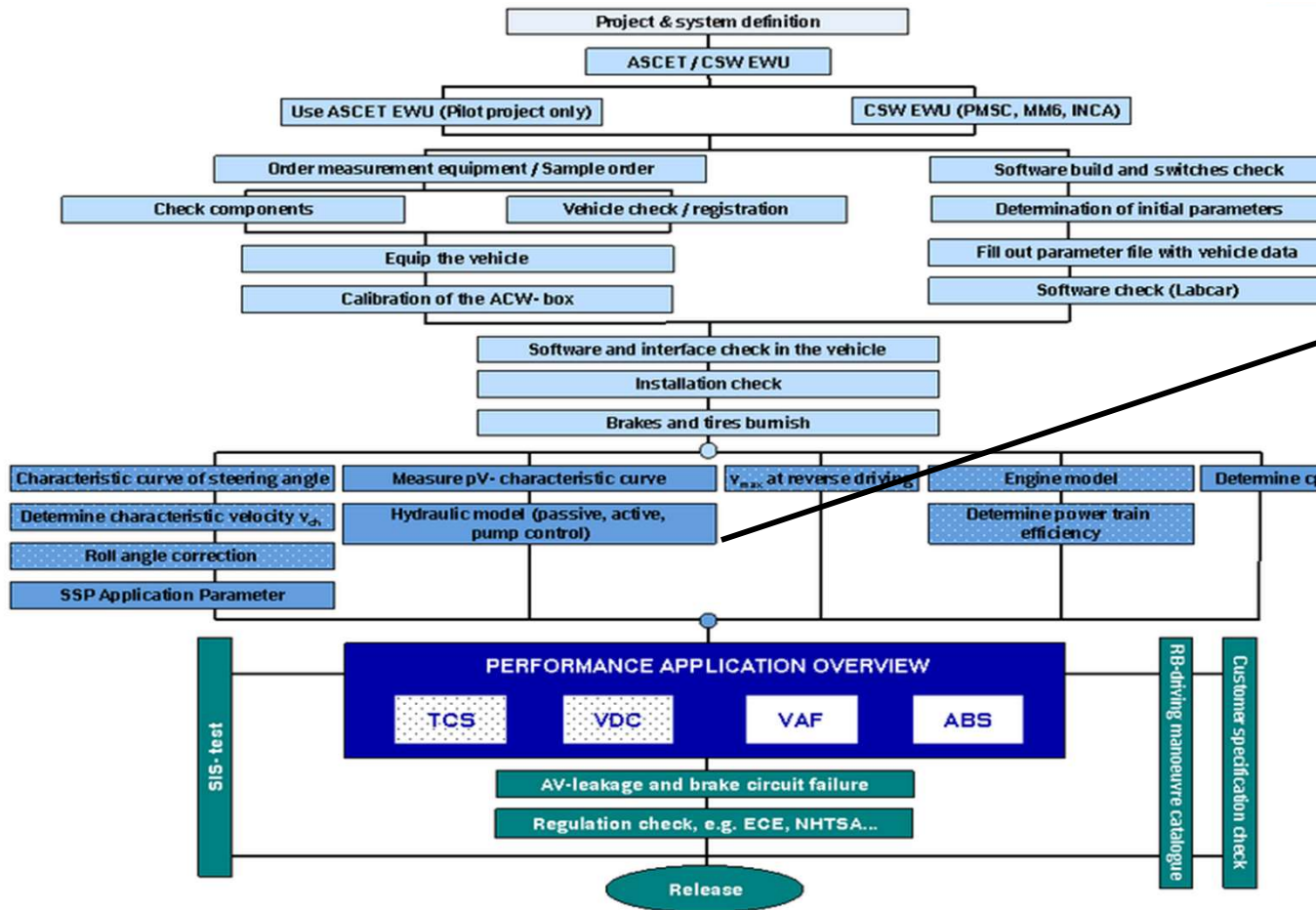
Messtechnik für Entwicklungsfahrzeug



Bedieneinheit

Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsprozess – Parameter-Tuning u. Optimierung

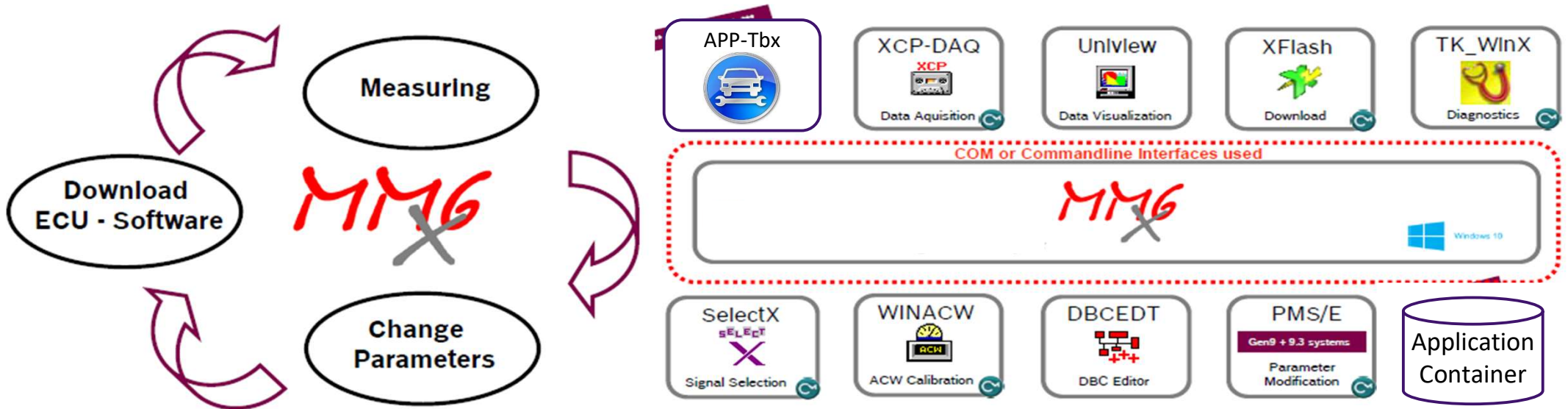


Parameter-Tuning und -Optimierung

- ▶ Durchführung von Fahrversuchen und Analyse der Ergebnisse
- ▶ Sicherstellung der Systemleistung u. SW-Reife
- ▶ Parametertuning
 - ▶ **Basis Applikation**
 - ▶ Robustheits- und Performance Tuning
- ▶ Optimierung der Systemleistung gemäss BOSCH/Kunden-Spezifikation

Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsschritte u. -Tools



APP-TBx

Application
Toolbox

- ▶ ww einheitlicher Applikationsstandard
 - ▶ Manöver, Auswertung, Reporting, ...
- ▶ Sicherstellung, der erforderlichen Randbedingungen (linear, Signale, ...)
- ▶ Effizienzsteigerung
 - ▶ Automatisierung, Einheitliche Weiterentwicklung & Wartung & Dokumentation
 - ▶ Schnittstelle zum virtuellen Fahrversuch (aVTD)

Fahrdynamikregelsysteme

Basis-Applikation

- ▶ Ein erster Applikationsstand wird erreicht durch Eingabe von physikalischen Daten:
 - ▶ Gefederte/ungefederte Massen, Fahrwerk, Lenkung, Räder, Reifen, Bremsen, Motor, Antriebsstrang, Hydraulik, Sensoreinbauten.
- ▶ Ermittlung der Lenkwinkelkennlinie
- ▶ Ermittlung der charakteristischen Geschwindigkeit
 - ▶ V_{ch_U} u. davon abgeleitet V_{ch_O}
- ▶ Wankkompensation:
 - ▶ bei Quereschleunigungen ist der Wankwinkel nicht vernachlässigbar, dieser ist zu kompensieren
- ▶ Charakteristik der Brems hydraulik
- ▶ Charakteristik von Motor und Antriebsstrang

Fahrdynamikregelsysteme

Basis-Applikation: S_{ch} – Steering Characteristic

Purpose

The steering angle characteristic curve provides both quantities for the steering angle at the wheels and for steering angle at the steering wheel. Thereby, differences between the curves-inner and the curves- exterior wheel are to be considered. While the characteristic curve for the curves-exterior wheel (LwKIA) behaves rather linear, the characteristic curve for the curves-inner wheel (LwKII) runs progressively for steering kinematics that are common today

Maneuvers

- Increasing the steering angle to maximum
- Free rolling with low speed / lat-acc
- Turn steering wheel slowly back to 0
- Do this for clock and counterclock wise turning

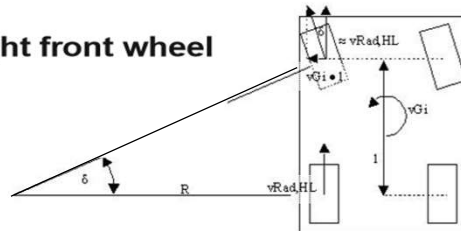
Determination

Calculation of steering angle at left front wheel

$$\delta_{VL} = \arctan\left(\frac{v_{Gi} \cdot l}{v_{Rad_{HL}}}\right)$$

Calculation of steering angle at right front wheel

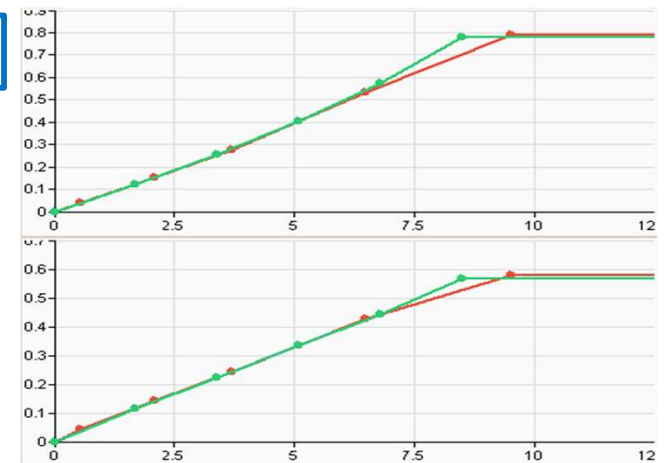
$$\delta_{VR} = \arctan\left(\frac{v_{Gi} \cdot l}{v_{Rad_{HR}}}\right)$$



Reporting

Inner wheel

Outer wheel



Fahrdynamikregelsysteme

Basis-Applikation: V_{ch} – Characteristic Speed

Purpose

The characteristic velocity (V_{ch}) is needed for the yaw-rate controller (MBP) for applying the Ackermann equation.

Maneuvers

Measurement (no.)	Speed (km/h)	Direction
1	90	Right-hand curve
2	90	Left-hand curve
3	100	Right-hand curve
4	100	Left-hand curve
5	110	Right-hand curve
6	110	Left-hand curve

- vFzRef_20
- ayToF_20
- axToF_20
- LwFine_20 (only for FZR)
- LwKorr_40 (only for SMO)
- LwInOfsFine_40 (Unit: [Grad_am_LR])
- vGiF_20
- GueltModb_40

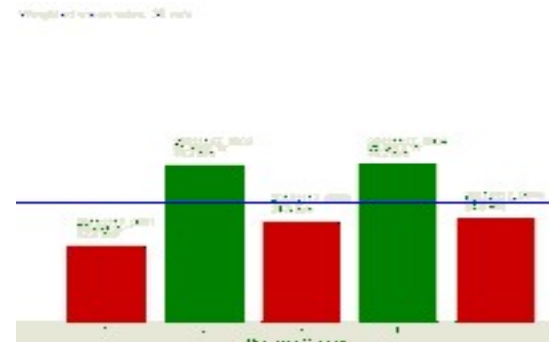
Determination

Ackermann equation

$$\dot{\psi} = \frac{v}{l \cdot \left(1 + \frac{v^2}{v_{ch}^2}\right)} \cdot \delta$$

- $\dot{\psi}$ (DOT!) is the yaw rate of the vehicle
- v the velocity of the vehicle
- v_{ch} the characteristic velocity
- δ the steering angle
- l the wheelbase

Reporting



Simulation Result

<Vch_Results>

<Vehicle Information from Simulation>

```

Vehicle: VTDK_LMG_LMP_A2000
Pire #1: [Tire] Continental_SportContact5_Dev_2_215_35_R19_MFL_G200P_v1
Pire #2: [Tire] Continental_SportContact5_Dev_2_215_35_R19_MFL_G200P_v1
Pire #3: [Tire] Continental_SportContact5_Dev_2_215_35_R19_MFL_G200P_v1
Pire #4: [Tire] Continental_SportContact5_Dev_2_215_35_R19_MFL_G200P_v1
Pire #5: [Tire] Continental_SportContact5_Dev_2_215_35_R19_MFL_G200P_v1
Pire #6: [Tire] Continental_SportContact5_Dev_2_215_35_R19_MFL_G200P_v1
    
```

<Execution Information >

Status: OK
30-Jan-2016 9:29:19

Averaged Vch : 39.3551

Wheelbase : 2.874
Steering Ratio : 15
Resolution : 0.1
sign Steering Angle : 1
Gradient : 1
Valid dataset : 2 of 2
Valid points (in Percentage) : 70

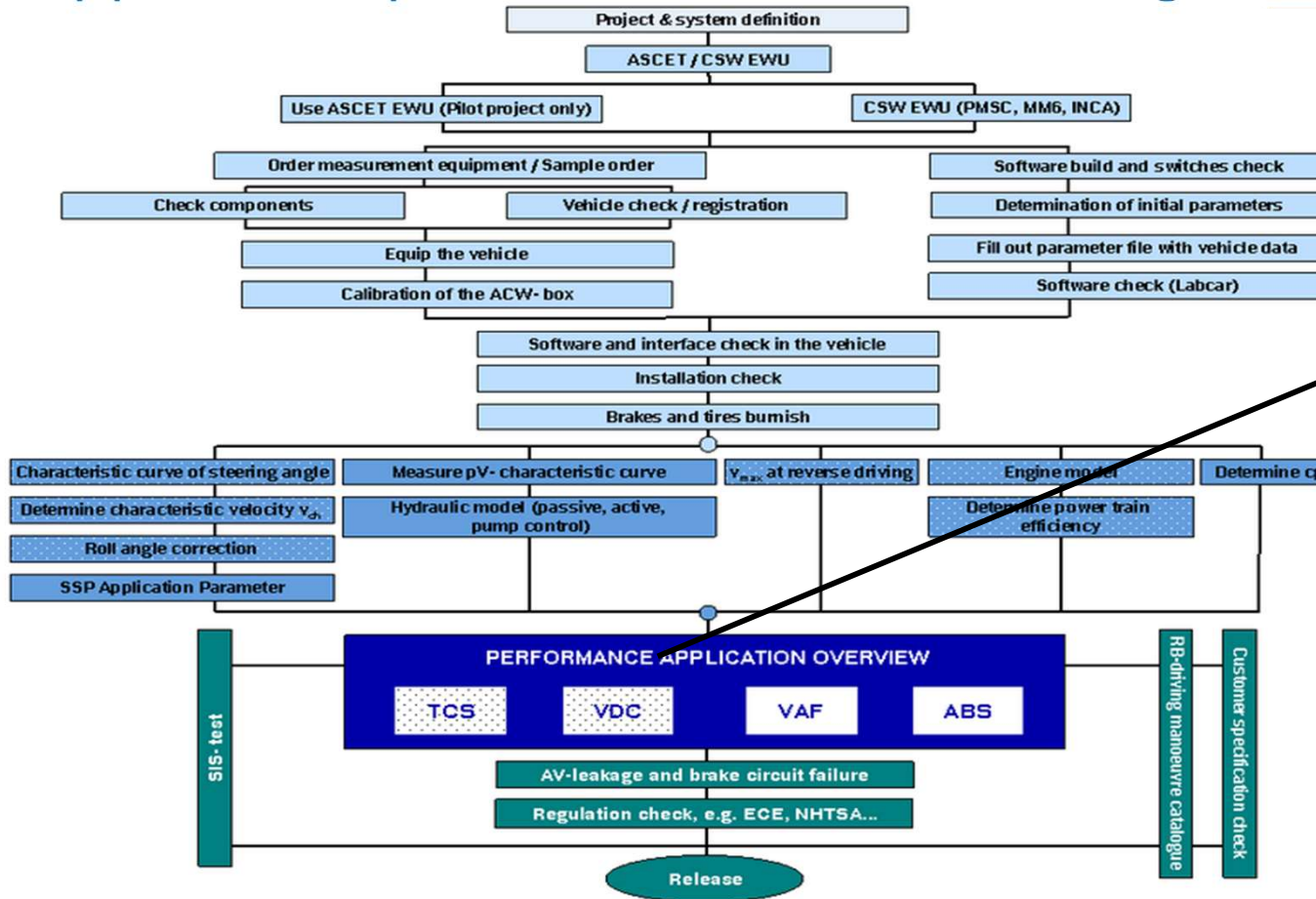
Vch values for input measurements

```

1: [M0_0001_Vch_left_90.zip(Vch Value)]:
PercentValid : 70.217
2: [M0_0004_Vch_right_90.zip(Vch Value)]:
PercentValid : 69.433
    
```


Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsprozess – Parameter-Tuning u. Optimierung

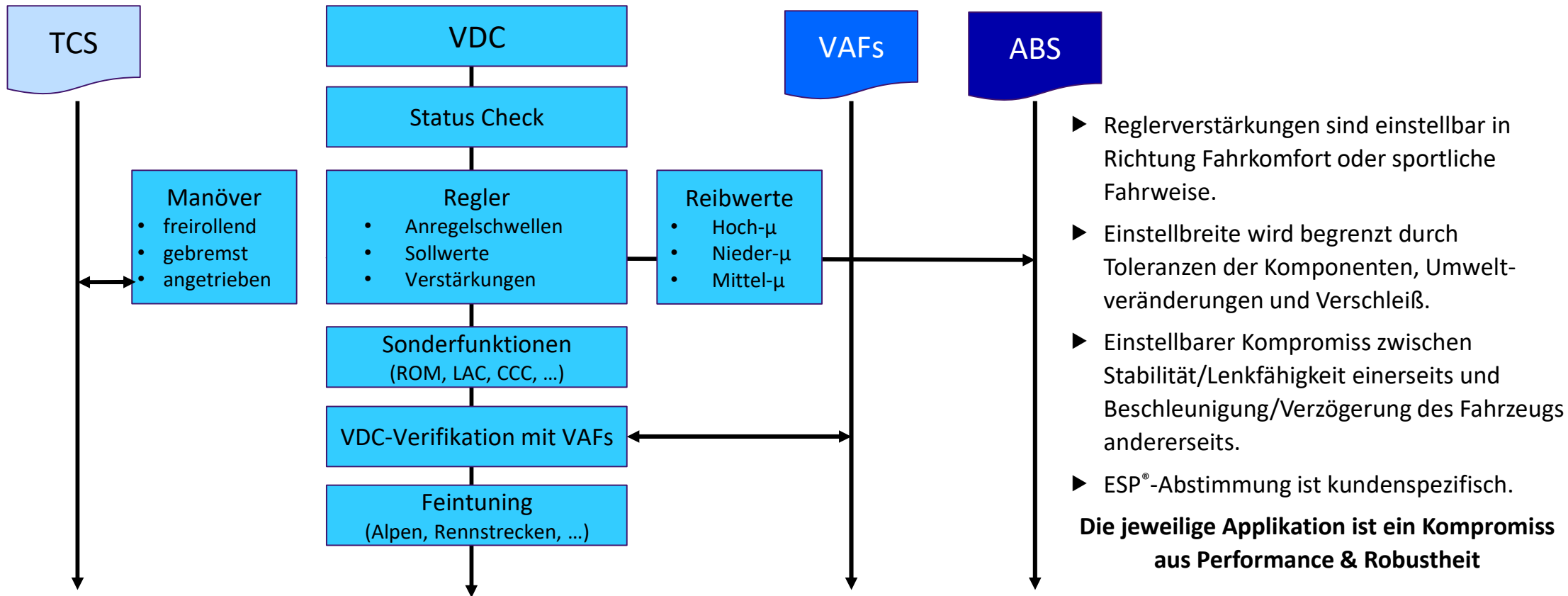


Parameter-Tuning und -Optimierung

- ▶ Durchführung von Fahrversuchen und Analyse der Ergebnisse
- ▶ Sicherstellung der Systemleistung u. SW-Reife
- ▶ Parametertuning
 - ▶ Basis Applikation
 - ▶ **Robustheits- und Performance Tuning**
- ▶ Optimierung der Systemleistung gemäss BOSCH/Kunden-Spezifikation

Fahrdynamikregelsysteme

Performance&Robustheits Applikation



- ▶ Reglerverstärkungen sind einstellbar in Richtung Fahrkomfort oder sportliche Fahrweise.
 - ▶ Einstellbreite wird begrenzt durch Toleranzen der Komponenten, Umweltveränderungen und Verschleiß.
 - ▶ Einstellbarer Kompromiss zwischen Stabilität/Lenkfähigkeit einerseits und Beschleunigung/Verzögerung des Fahrzeugs andererseits.
 - ▶ ESP®-Abstimmung ist kundenspezifisch.
- Die jeweilige Applikation ist ein Kompromiss aus Performance & Robustheit**

Fahrdynamikregelsysteme

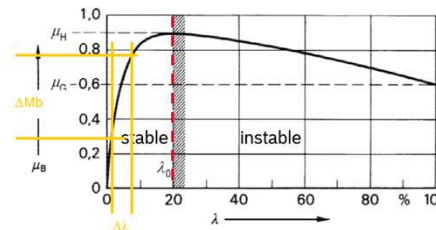
Performance & Robustheits Applikation

Initial:

- ▶ Applikation der unterlagerten Regler Teile (Hydraulikmodell, ABS, ASR, ...)
- ▶ Beim ABS der Kompromiss für den Optimiser zwischen high- vs. low- μ und μ -split vs. Kurve
- ▶ Beim ASR der Zielschlupf für die Motorregelung als guter Kompromiss zwischen Traktion und Stabilität (Geradeaus/Kurven, high-/low- μ)
- ▶ VDC Überprüfung der Sollwertbildung der Giergeschwindigkeit

Einstellen der Reglerverstärkungen

- ▶ Beim VDC kann die Stärke der Eingriffe über die Reglerverstärkungen beeinflusst werden (Kompromiss zwischen Stabilisierungsgüte und Komfort).
- ▶ Harte Eingriffe geschehen mittels Schlupfvorgabe
- ▶ weichere Eingriffe mittels Momentvorgabe
- ▶ Reglerverstärkungen:
 - ▶ Falls zu große, werden Schwingungen im Reglersystem erzeugt (z.B. ständiger Wechsel zwischen Über- und Untersteuern).
 - ▶ situationsspezifische Reglerverstärkungen und Sollwertbildungen erforderlich (z.B. bei Spurwechsel)

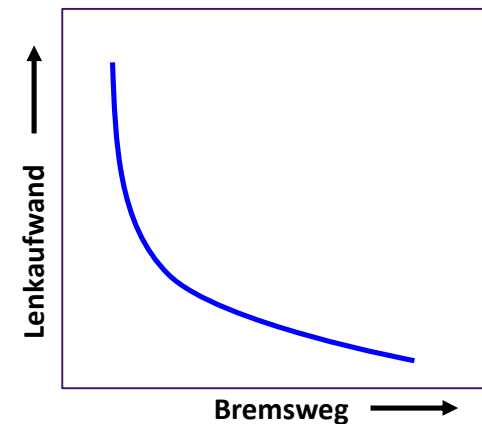


Fahrdynamikregelsysteme

Performance&Robustheits Applikation

Weitere Applikationsschritte

- ▶ Anregelschwellen zur Freigabe des Reglers. Grundwerte und Minimalwerte sind vorgegeben.
 - ▶ Überprüfung der Robustheit gegen Fehlanregelungen; System darf nicht zu sensibel sein;
- ▶ Tote Zonen für das Giermoment und das Bremsdifferentialspermmoment
 - ▶ keine unnötigen Eingriffe
- ▶ Sollschlupfanhebung bei TCS in Tiefschnee bergauf und in der Kurve. Gegenprüfen mit Bergfahrt auf glatter Fahrbahn.
- ▶ Druckvorsteuerung bei Spurwechsel zur Kompensation des zu langsamen aktiven Druckaufbaus. Begrenzung des Drucks um bei fehlerhaftem Ansprechen die Auswirkung zu begrenzen.
- Einstellung des Reglers bei μ -Split-Bremmung: Festlegung der maximalen Bremsdruckdifferenz (Bremsweg) und des Druckdifferenzanstiegs (Beherrschbarkeit).
 - Kompromiss aus Lenkaufwand und Bremsweg



Fahrdynamikregelsysteme

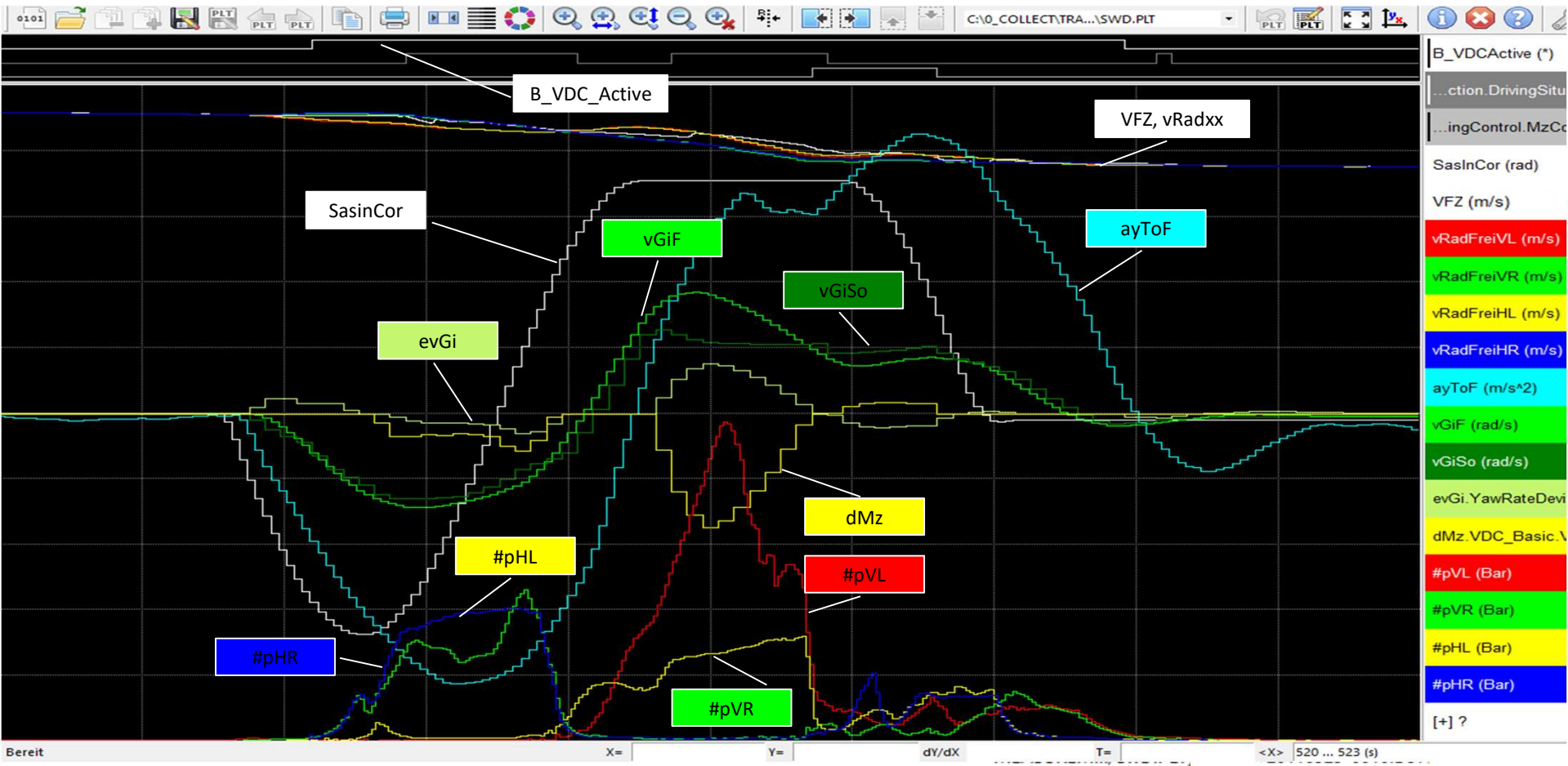
Performance&Robustheits Applikation

Überprüfung von

- ▶ Sonderfällen wie
Bremskreisausfall, ausgefallene Radsensoren, Reifenpannen, Dachlast, zul. Gesamtgewicht, Systemübergänge, Ausfall CAN, Anhängerbetrieb, einseitig erhitze Bremsen, etc.
- ▶ Sonderfahrbahnen wie
Schotter, Steilwand, Schlechtweg, Sprunghügel, Kanaldeckel, Querfugen, Aquaplaning, Spitzkehren, Spanische Schwellen, Bordsteinkante, Garageneinfahrt, etc.
- ▶ Fahrzeug- und Sensor- und Einbautoleranzen wie
Bremsbelagreibwert, Fahrwerkverschleiß, geringe Fahrwerkänderungen durch Unfall, Reifentypen, Reifentoleranzen, Reifenluftdruck, Notrad, Mischbereifung, Bremsengeräusche, Sensorfehler, Fehler in der Sensorausrichtung, ...

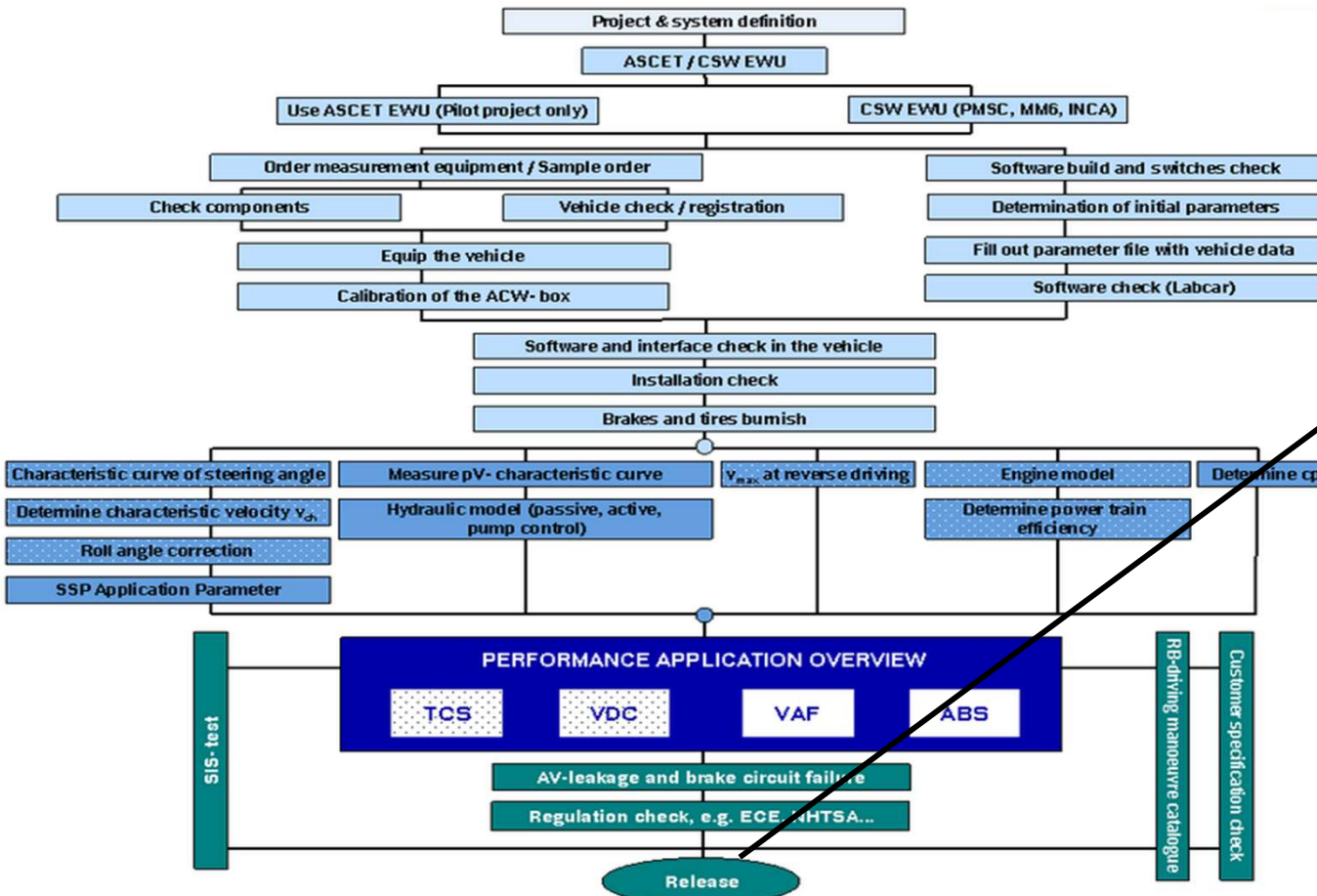
Fahrdynamikregelsysteme

Performance & Robustheits Applikation - Messung



Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsprozess – Validierung & Freigabe



System-Performance und -Validierung

- ▶ Systemintegrationstests
- ▶ Performancetests (z.B. Bremsweg)
- ▶ Validierungstests
- ▶ Kundenspezifische Tests
- ▶ Finale System Freigabe
- ▶ Sicherstellung der BOSCH Qualitätsziele
- ▶ Vermeidung von Beschwerden aus dem Feld

Fahrdynamikregelsysteme

Freigabe: Kategorien

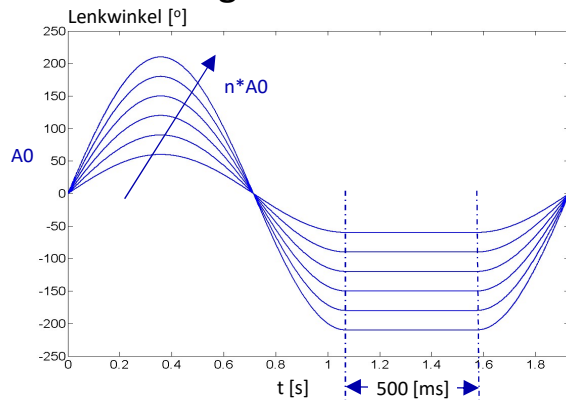
Kategorie	Kat 1 Lokal	Kat 2 Intern	Kat 3 Entwick- lungsstand	Kat 4 Funktionsfr eigabe	Kat 5 Projektfrei- gabe
Verifikation	Lokaler Entwickler- stand	Basisfunktionen verifiziert	Funktionen qualitativ validiert	Funktionen validiert – Performance u. Komfort noch eingeschränkt	SW-Freigabe für Serienproduktion
Verfügbar für Kunde	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja
Nutzung außerhalb ESP®-Projektteam	Nein	Nein	Trainierte Fahrer	Ja	Ja
Straßenfreigabe	Nein	Nein	Trainierte Fahrer	Ja	Ja
Freigabe Serienproduktion	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja

Fahrdynamikregelsysteme

Freigabe: ESP®-Performance Check

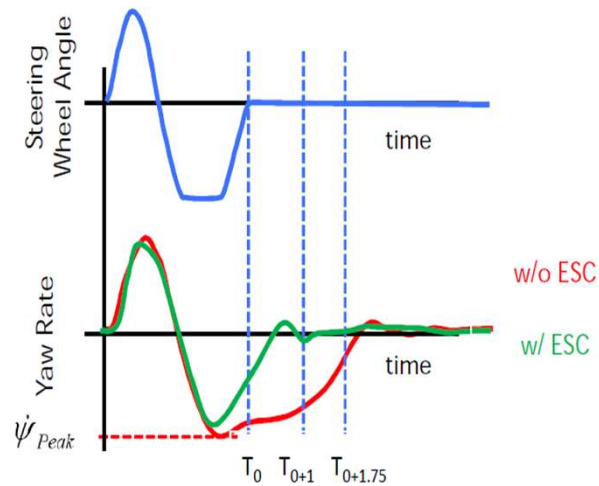
Manöver – Sine with Dwell:

- ▶ Fahrbahn: hoch-mue
- ▶ 80±2km/h, hoher Gang
- ▶ Sinuslenken mit 0.7Hz
- ▶ Haltezeit: 500ms
- ▶ A_0 -Amplitude für $a_y=0.3g$
- ▶ $n \cdot A_0 @ 0.3g$ ($n = 1.5(0.5)6.5$); max. $\sim 270^\circ$
- ▶ Ausführung mittels Lenkrobotor

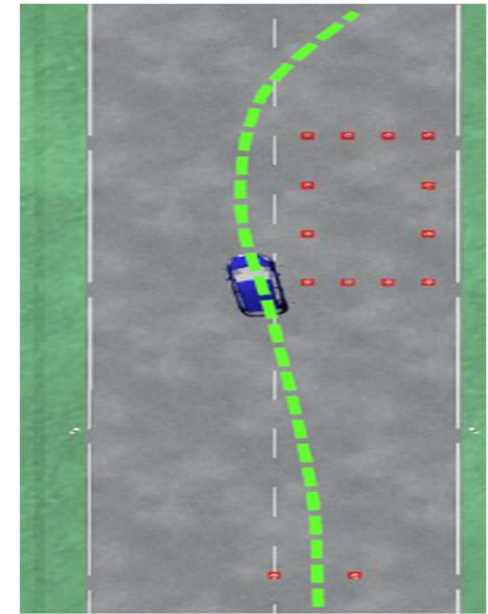


Kriterien:

- ▶ Abklingen der Drehrate (Stabilität)
- ▶ Lateraler Versatz (Lenkfähigkeit)



$$YRR = 100 * \left(\frac{\dot{\psi}(\text{at time } t)}{\dot{\psi}_{Peak}} \right) \begin{cases} \text{at } T_{0+1} \leq 35\% \\ \text{at } T_{0+1.75} \leq 20\% \end{cases}$$



$$\text{Lateral Displacement} = \int_{t_0}^{t_0+1.07} \int_{t_0}^{t_0+1.07} A_{y_{C.G.}}(t) dt \geq 1.83 \text{ m}$$

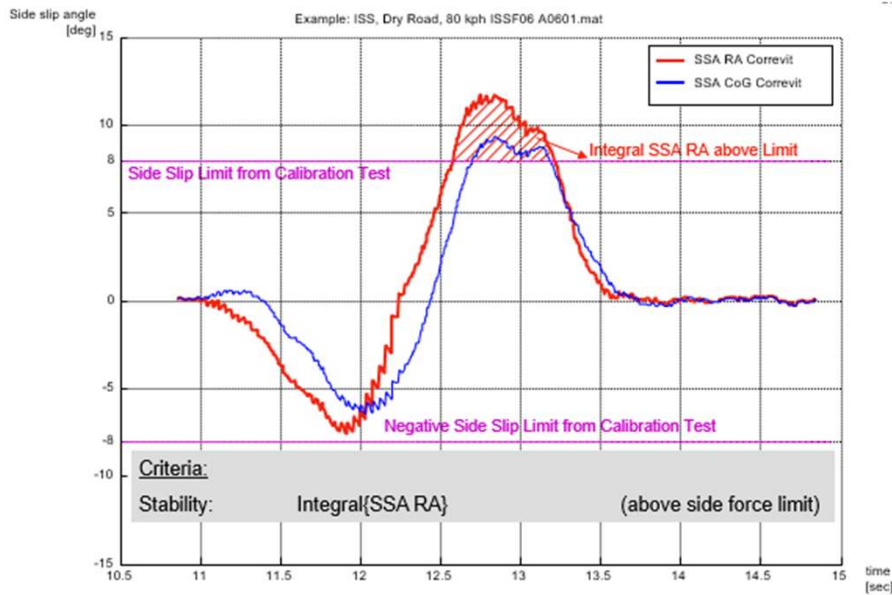
Fahrdynamikregelsysteme

Freigabe: SwD – Sine with Dwell (BOSCH Performance-KPI)

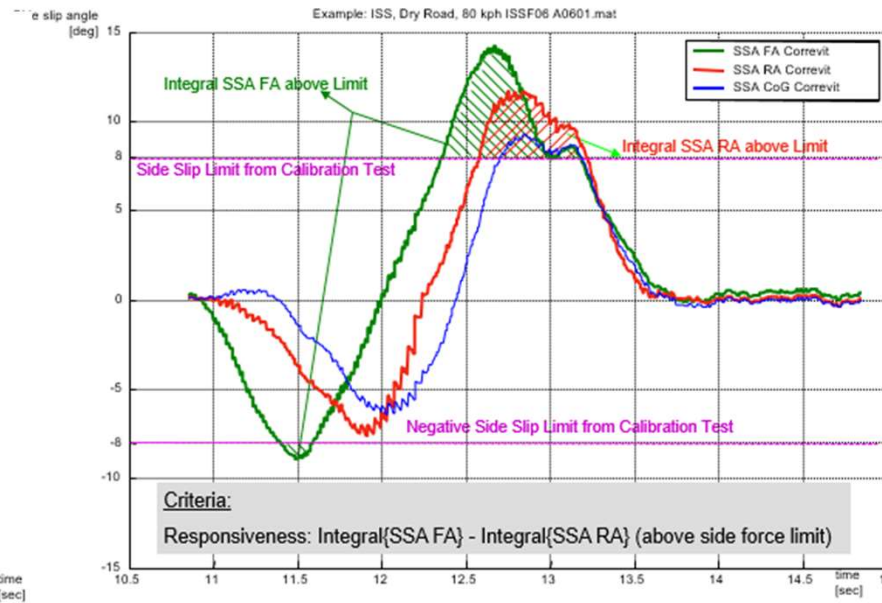
Maneuver: Sine with Dwell

Criteria: Evaluation based on side-slip integral & β_{max}

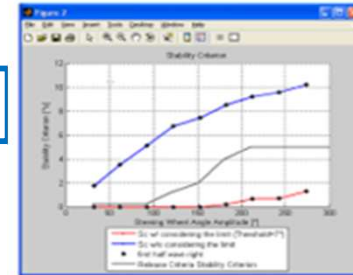
Reporting



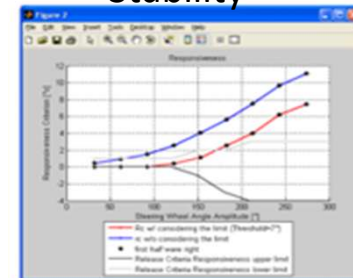
Stability



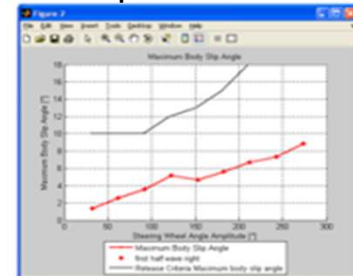
Responsiveness



Stability



Responsiveness



β_{max} BOSCH

Fahrdynamikregelsysteme

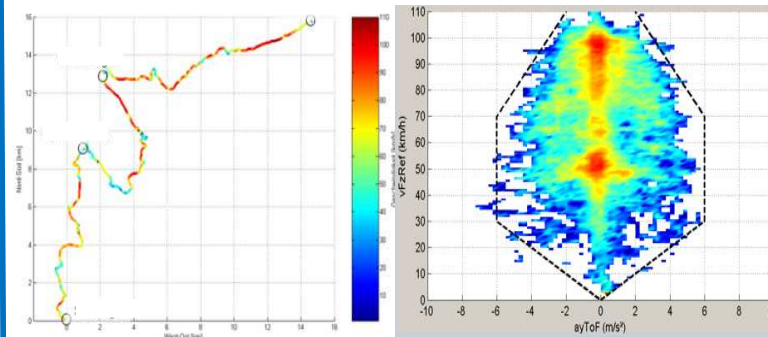
Freigabe: TC – Threshold Consumption (BOSCH Robustheits-KPI)

Purpose

Monitoring the behaviour of the ESP® and vehicle under „normal“ conditions in over- and under steering situation on standardized roads by:

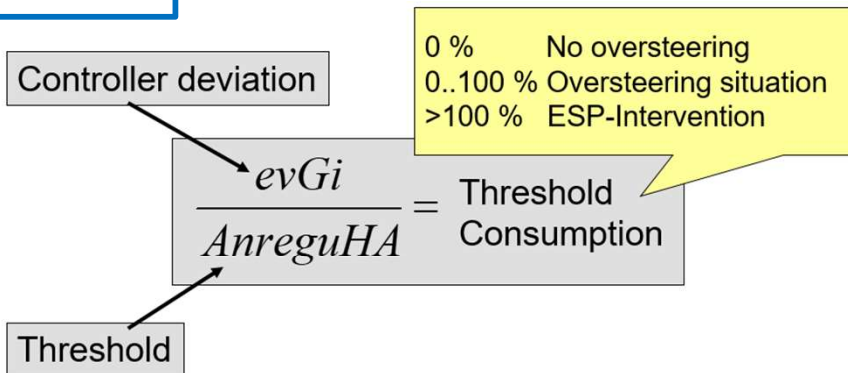
- ▶ a sportive driving style according to StVO
- ▶ on a crosscountry road with varying road conditions
- ▶ with no ESP®-interventions to be expected

Maneuvers



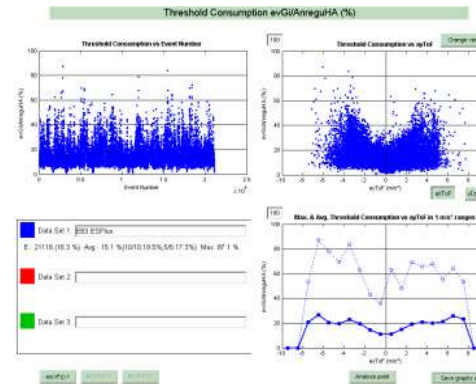
- V_{max} : 100km/h
- Lat-ACC: $< \pm 6m/s^2$
- StVO to be considered
- Round trip

Determination



Reporting

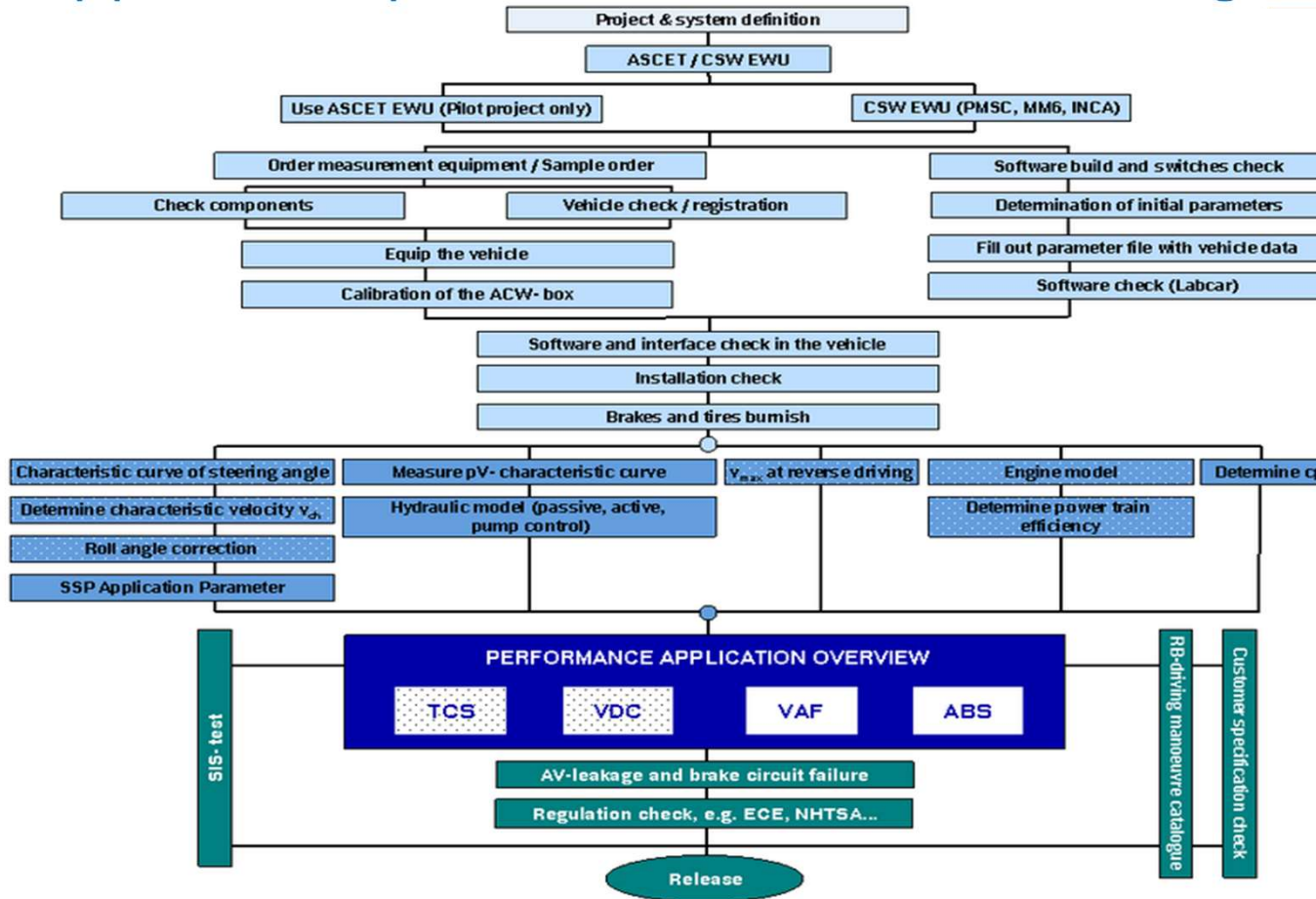
E.: 6011 (4.3%) Avg.: 14.9% (-6/0: 15.7%;0/6: 11.3%) Max: 73.4%



- Avg. < x%: Calibration ok
- x% < Avg. < y% : Calibration to be checked
- Avg. > y%: Re-Calibration needed

Fahrdynamikregelsysteme

Applikationsprozess – Teststrecken Management



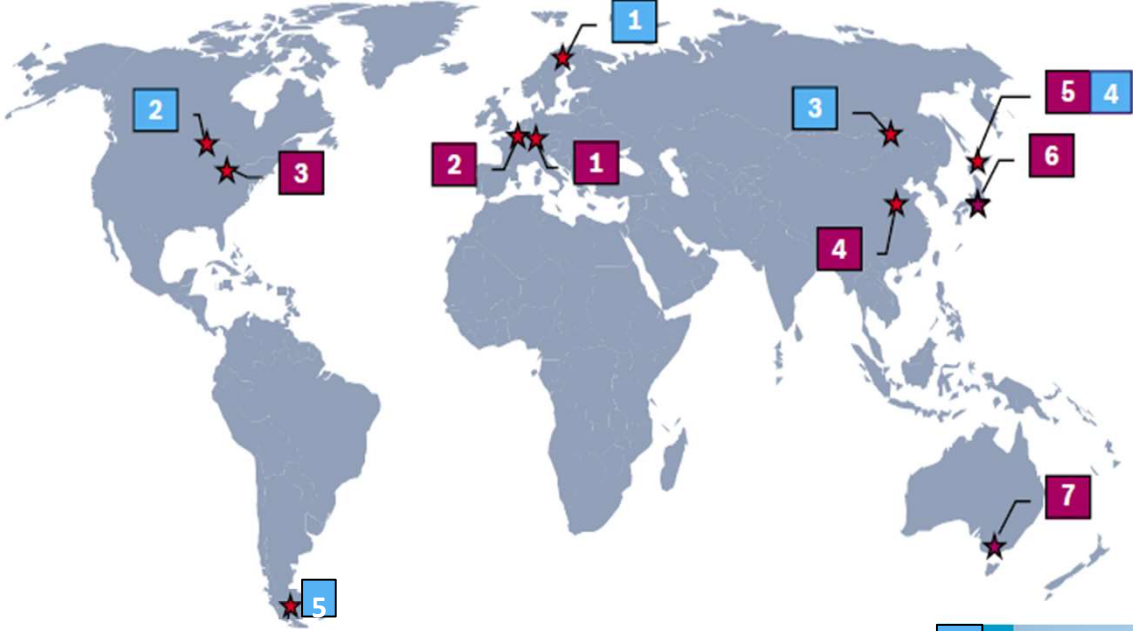
Teststrecken-Management

- ▶ Planung und Durchführung von Erprobungen auf eigenen, sowie mit Kunden auf deren Testgeländen
- ▶ Projektspezifische Erprobungen (z.B. Offroadtests, ...)
- ▶ Organisation der Wintererprobung

Fahrdynamikregelsysteme

CC – Testgelände ww

Summer	
1 	5
2 	6
3 	7
4 	



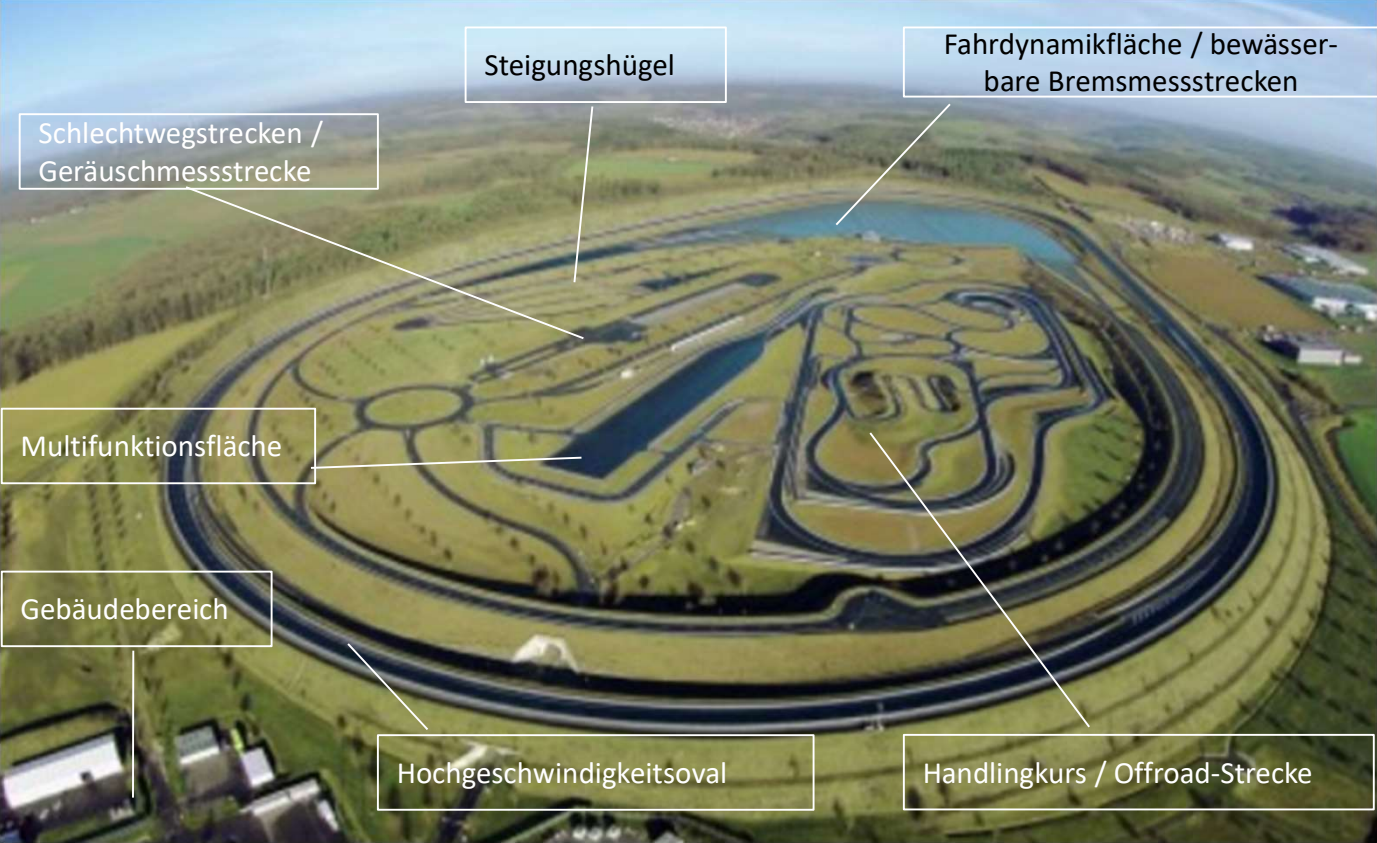
Verification Roads
Abstatt, Germany
Suzhou, China
Campinas, Brazil
Tolhuin, Argentina (Winter)

5 	4
--------------	--------------

Winter
1
2
3

Fahrdynamikregelsysteme

Prüfzentrum Boxberg - PBx



über
15 km

Teststrecken stehen für Testfahrten und Systemerprobungen zur Verfügung.

effiziente
Erprobungen

dank umfangreicher Teststrecken, kompetenter Ansprechpartner und kurzer Wege zwischen Teststrecke und Hauptgebäude. Das spart Zeit im Ablauf.

mehr als
80

Entwicklungseinrichtungen aus dem Automobilbereich liegen im Umkreis von 120 km.

Anzahl Streckenteile
20

Die Vielfalt der Teststrecken bietet ideale Voraussetzungen für alle Kunden und jeden Fahrzeugtyp.

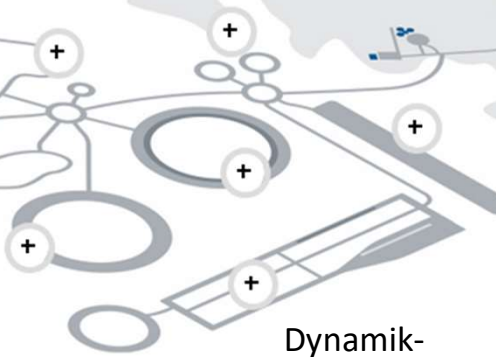
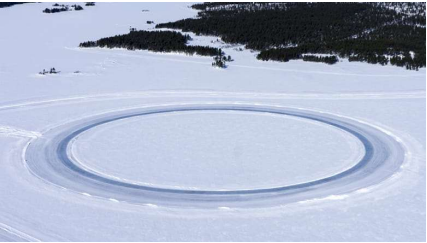
Fahrdynamikregelsysteme

Highlights des CC-Wintertestzentrums Vaitoudden

Handlingkurse
Land / See



Kreise versch.
Radien



Dynamik-
fläche



Fahrdynamikregelsysteme ww Sonderstrecken

Straßenfreigabe: low-mue



Robustheit: Alpen, NNR



Offroad



Wüste/Sand

ROM/RMI



Seitenwind



Schlamm



Fels



Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit!

Fragen, Anregungen?