

BREMSBASIERTE ASSISTENZFUNKTIONEN

-

FAHRDYNAMIKREGELSYSTEME (ABS, ASR, ESP[®] - **EINFÜHRUNG**)

ROBERT BOSCH GMBH
DIPL.-ING. ALBERT LUTZ

Bremsbasierte Assistenzfunktionen

Gliederung 1/3

► **Teil 1 – 07.12.2023** **10.00 – 13.15Uhr**

► Einführung

- ▶ BOSCH, Chassis Systems Control
- ▶ Motivation
- ▶ Grundlagen der Fahrdynamik

► Antiblockiersystem ABS / Antriebsschlupfregelsystem ASR

- ▶ Anforderungen
- ▶ Regelkonzept
- ▶ Sicherheitskonzept
- ▶ Komponenten

► Elektronisches Stabilitätsprogramm ESP®

- ▶ Anforderungen
- ▶ System u. Komponenten
- ▶ Regelkonzept 1/2



Bremsbasierte Assistenzfunktionen

Gliederung 2/3

► Teil 2a – 14.12.2023 10.00-11.30Uhr

- Elektronisches Stabilitätsprogramm ESP®
 - Regelkonzept 2/2
 - Sicherheitskonzept
 - Komponenten
 - New Braking Systems für ADAS
- Virtueller Fahrversuch ABS/R & ESP® (Simulation)
 - Einführung und Setup

► Teil 2b – 14.12.2023 11.45-13.15Uhr

- Virtueller Fahrversuch ABS/R & ESP® (Simulation)
 - **ABS** low-/high-mue, mue-split, mue-step
 - Bremsweg, Lenkfähigkeit, Stabilität*
 - **ASR** low-mue, mue-split
 - Traktion, Stabilität*
 - **ESP** low-/high-mue,
 - Dbl-Stepsteer,
 - Sine-with-Dwell
 - Braking in Turn
 - Stabilität, Lenkfähigkeit*

Bremsbasierte Assistenzfunktionen

Gliederung 3/3

► Teil 3a - 11.01.2024

09.00-10.45Uhr

- ESP®
 - Kurze Zusammenfassung
- ESP® - VDC2.0
 - Integrated VDC, ...
- ESP® - Value Added Functions
 - TSM, ROM/RMI, ...
- ESP® - Applikation
 - Zielsetzung, Prozess, Beispiele

► Teil 3b – 11.12.2023

11.00 -13.15Uhr

- Virtueller Fahrversuch ESP® (Simulator)
 - ESP low-/high-mue,
 - Dbl-Stepsteer,
 - Braking in Turn
- Stabilität, Lenkfähigkeit, Stabilität Variation*
 - *ESP An/Aus*
 - *ESP konservativ/default/sportlich*

➤ Feedback

BOSCH – CORPORATE PRESENTATION

Bosch – Corporate presentation

Technology to enhance quality of life



126 Engineering
locations worldwide, in
a single network

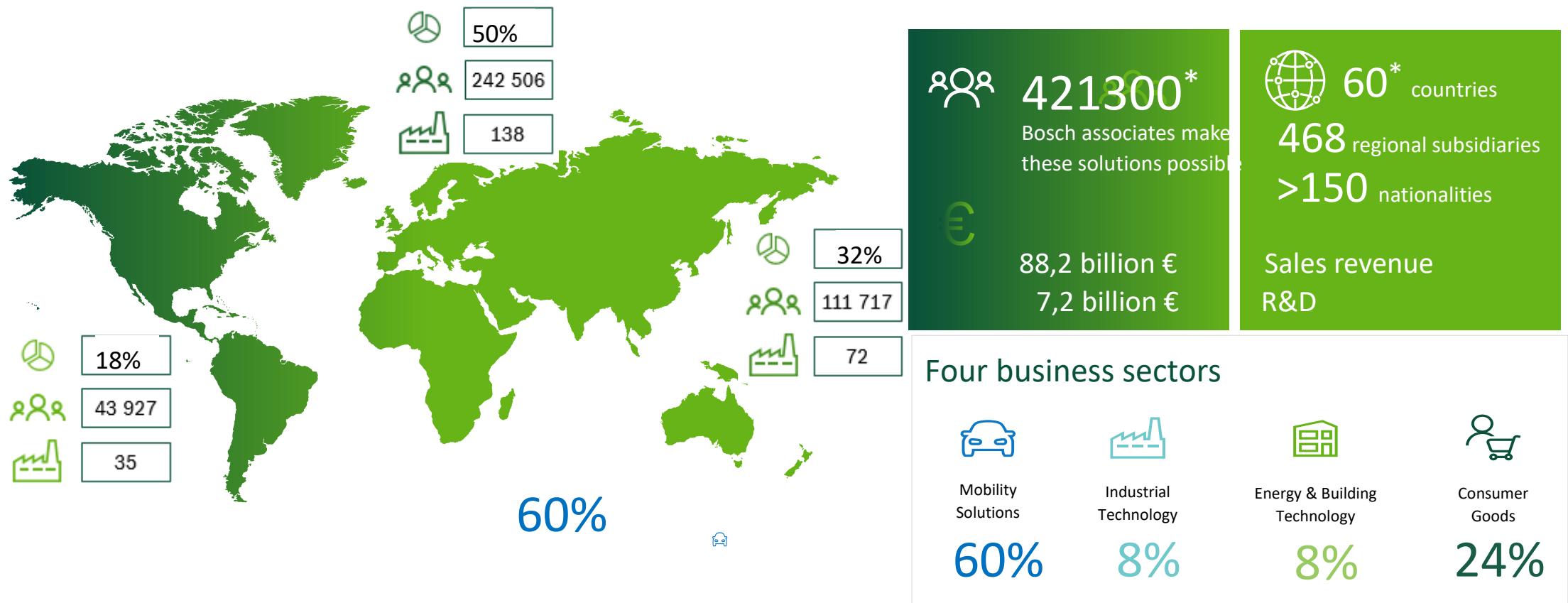
Bosch is one
of the world's leading
international providers
of technology
and services

Over the past years,
Bosch has invested
several **billion euros** in
research and
development

Our objective:
To develop
innovative, useful, and
exciting products and
solutions to enhance quality
of life – technology that is
“Invented for life”

Bosch – Corporate presentation

A global network - Market and figures 2022*

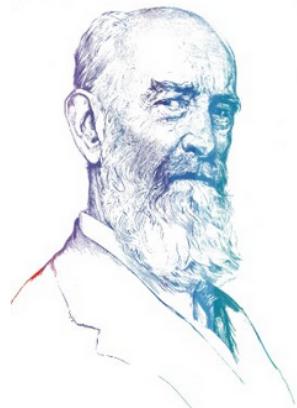


Including sales and service partners, Bosch's global manufacturing and sales network covers nearly every country in the world.

Bosch – Corporate presentation

Die Robert Bosch GmbH

Im Jahr 1886 gründete Robert Bosch die „Werkstätte für Feinmechanik und Elektrotechnik“ in Stuttgart. Sie ist die Wurzel des heute weltweit agierenden Unternehmens, das von Beginn an durch Innovationskraft und soziales Engagement geprägt war.



„Sei Mensch und ehre Menschenwürde.“

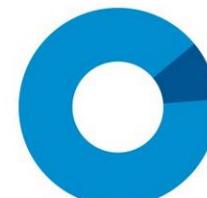
ROBERT BOSCH, 1920

Stiftung



Anteile in Prozent

Robert Bosch GmbH	1	Familie Bosch	7	Robert Bosch Stiftung GmbH	92
-------------------	---	---------------	---	----------------------------	----



Stimmrechte

Familie Bosch	7	Robert Bosch Industrietreuhand KG	93
---------------	---	-----------------------------------	----

MOBILITY SOLUTIONS

CC - CHASSIS SYSTEMS CONTROL

SOLUTIONS FOR SAFE, AGILE AND AUTOMATED DRIVING



Chassis Systems Control

Mobility Solutions und GB Chassis Systems Control - CC

Personalized mobility



Automated mobility



Connected mobility



Powertrain systems and electrified mobility



fun and
fascinating

safe and
comfortable

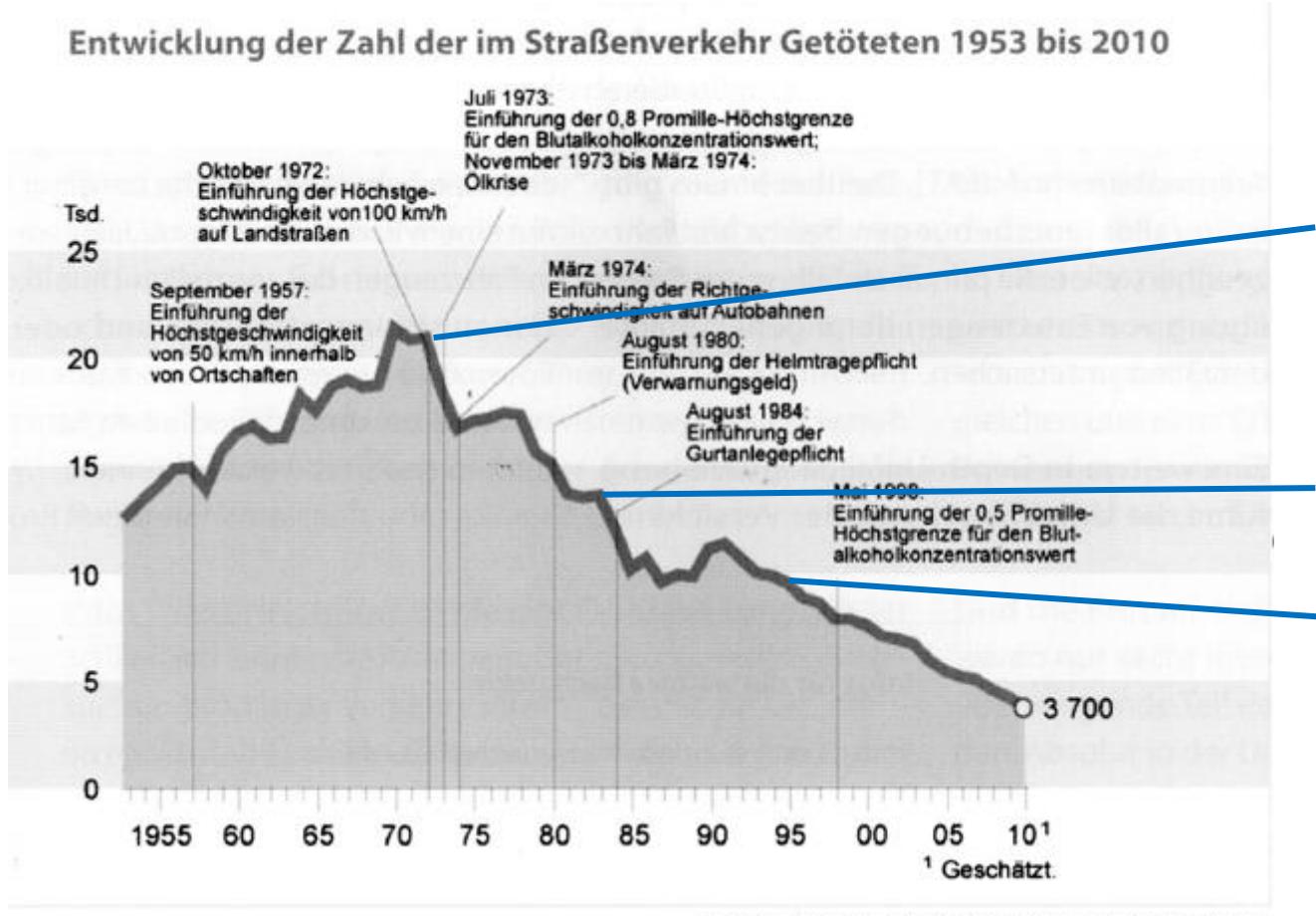
efficient and
economical

Chassis Systems Control

Bremsbasierte Assistenzfunktionen

Verkehrssicherheit

Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten 1953 bis 2010

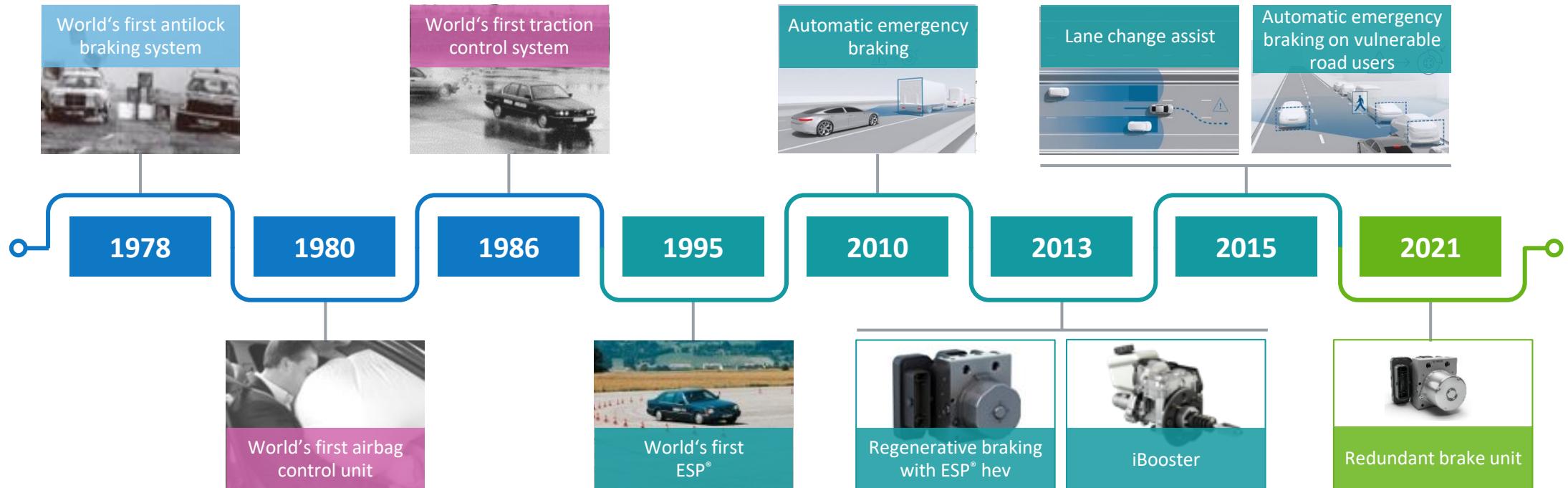


Landstraßen sind das gefährlichste Pflaster:

- Nie sank die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer deutlicher als nach Einführung des Limits von 100km/h auf Landstraßen
- Ähnlich prägnant fällt der Rückgang nach der Gurtpflicht aus
- Die Einführung von ESP® 1995 leitet nochmals eine deutliche Reduktion von Unfällen ein

Chassis Systems Control

CC - Meilensteine der Verkehrssicherheit



Chassis Systems Control

CC - Produktporfolio

Chassis Systems Control Our products



Redundant
brake unit



ESP® hev



ESP® ABS



ESP®/ABS



Wheel-
speed sensor



Brake pad
wear sensor



Steering-a-
ngle sensor



Angular
position
sensor



Low pressure
sensor



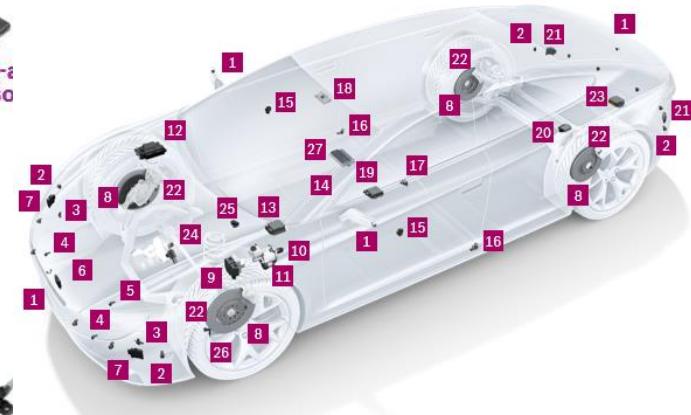
Peripheral
pressure
sensor



Pressure tube
sensor



Integrated
safety unit



Aktive Sicherheitssysteme:

- Systeme zur Verhinderung von Unfällen (ABS, ASR, ESP®, ...)



Vacuum brake
booster steel



Vacuum brake
booster alu



Hydraulic
booster

Conventional actuation



Conventional
actuation

Occupant safety systems



Occupant safety
systems

Brake components



Brake
components

Passive Sicherheitssysteme:

- Systeme zur Abmilderung der Folgen von Unfällen (Rückhaltesysteme, Airbag, ...)

Bremsbasierte Assistenzfunktionen

Einführung

- Schweren Unfälle entstehen sehr häufig durch Verlust der Fahrzeugbeherrschbarkeit: der Fahrer kann das Fahrzeug nicht mehr in die gewünschte Richtung lenken.
- ABS, ASR und ESP[®] sind Regelsysteme, die mittels Regelung der Bremse und des Motors den Verlust der Beherrschbarkeit weitgehend verhindern.
- Hierzu kann ABS das Blockieren der Räder verhindern, ASR das Durchdrehen der angetriebenen Räder verhindern und ESP[®] durch Verwendung der ABS- und ASR-Funktionen das Über- und Untersteuern des Fahrzeugs im Grenzbereich verhindern.
- Der optimale Kompromiss zwischen Längs- und Querbewegung des Fahrzeugs muss unter verschiedenen Randbedingungen wie Sicherheit bei Komponentenausfall, Komfort, Kosten der Entwicklung und der Komponenten, Entwicklungszeit, Fertigbarkeit, Robustheit, Applizierbarkeit und Erweiterbarkeit der Regelsysteme sichergestellt werden.

BREMSBASIERTE ASSISTENZFUNKTIONEN

-

FAHRDYNAMIKREGELSYSTEME

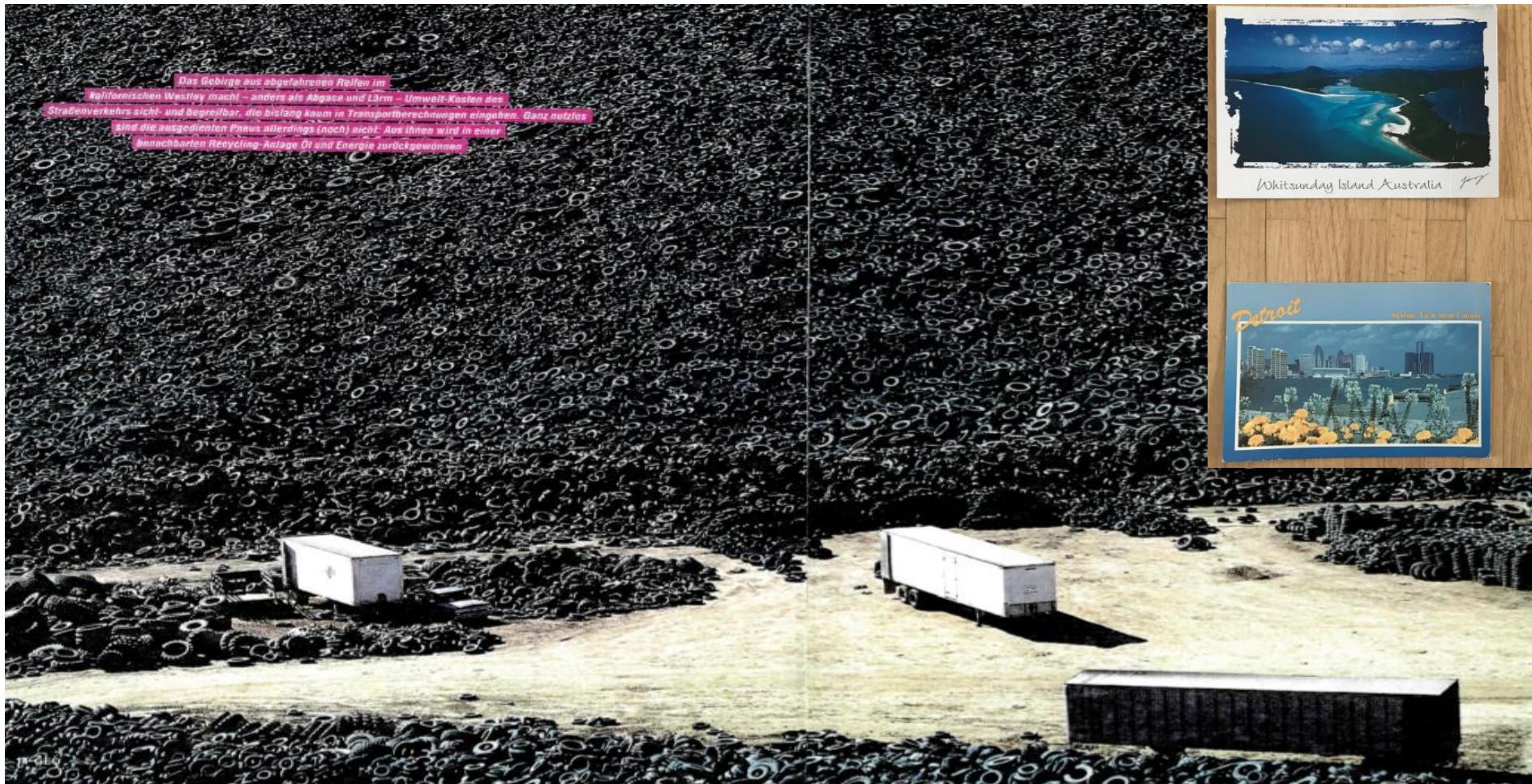
(ABS, ASR, ESP[®] - **GRUNDLAGEN**)

ROBERT BOSCH GMBH
DIPL.-ING. ALBERT LUTZ



Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Reifendynamik



Das Gebürg aus abgefahrenen Reifen im kalifornischen Westley macht – anders als Abgase und Lärm – Umwelt-Kosten des Straßenverkehrs sicht- und betreibbar, die bislang kaum in Transportberechnungen eingehen. Ganz nutzlos sind die ausgedienten Pneus allerdings (noch) nicht. Aus ihnen wird in einer neuartigen Recycling-Anlage Öl und Energie zurückgewonnen.



Whitsunday Island Australia



丽江官亿



Detroit
Skyline View from Canada



HEALING YAKEI

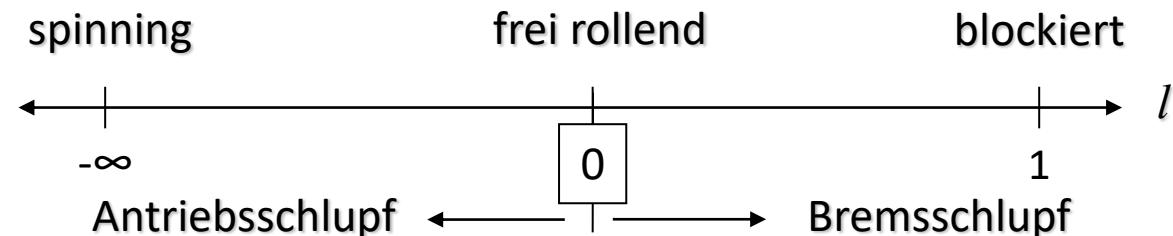
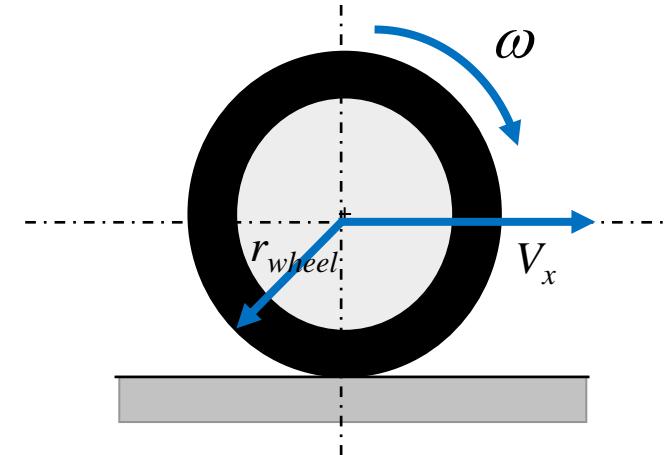
Fahrdynamikregelsysteme

Definition des Schlupfes

Der Schlupf λ am Rad ist definiert als die Differenz zwischen

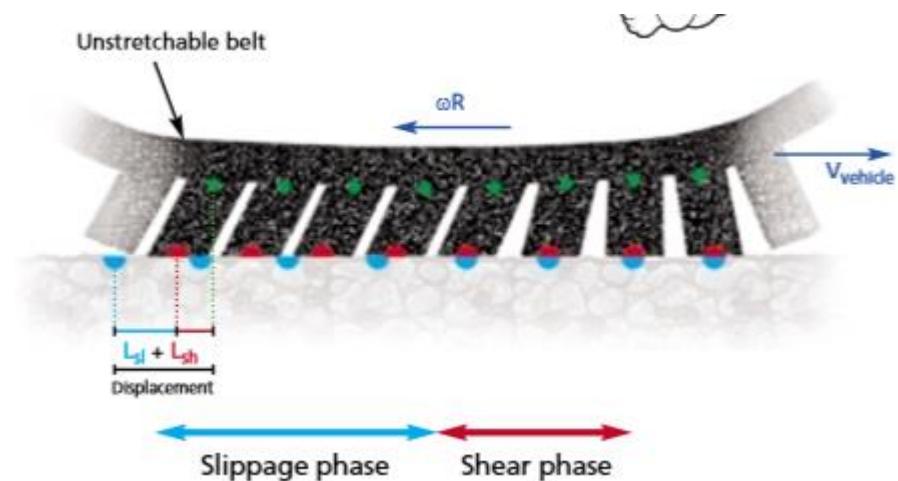
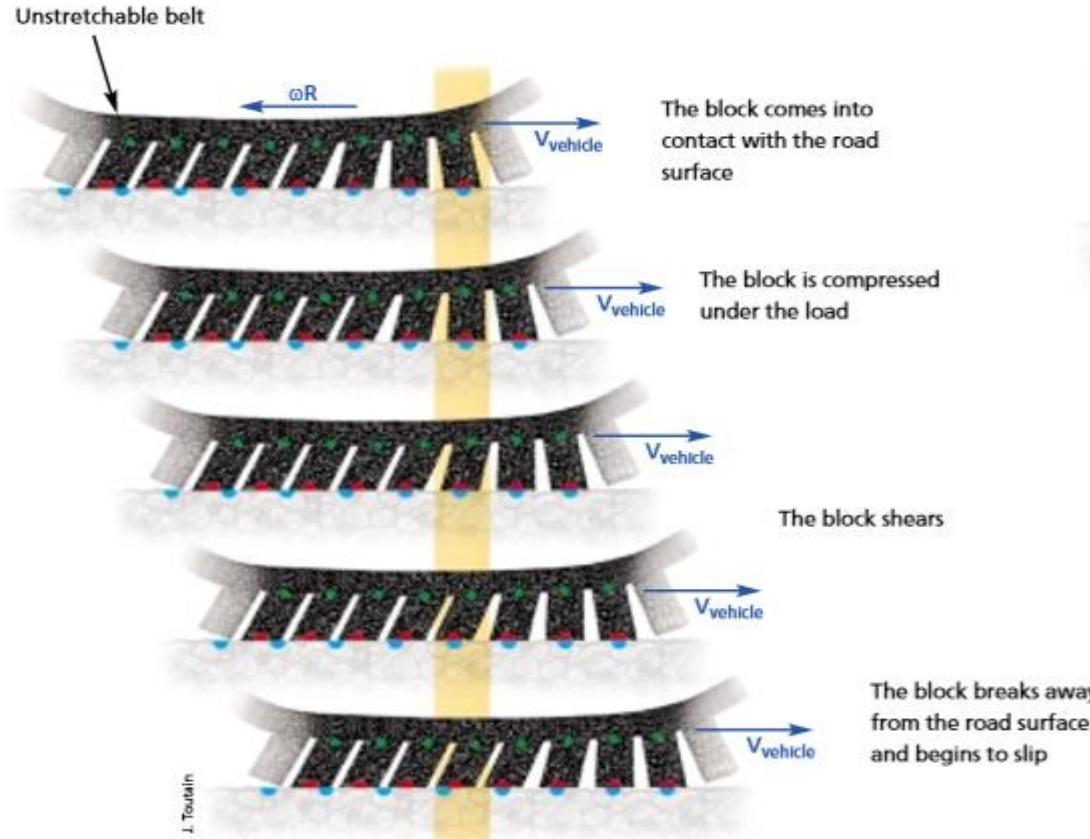
- der translatorischen Geschwindigkeit der Radnabe
- und
- der rotatorischen Umfangsgeschwindigkeit des Rades

$$\lambda = \frac{v_x - v_{wheel}}{v_x} = \frac{v_x - r_{wheel}\omega}{v_x}$$



Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Reifendynamik längs



Reifenabrollkinematik u. Deformationsprofil

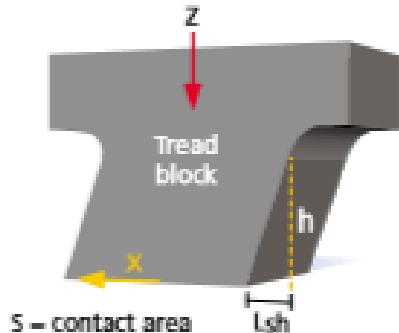


Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Reifendynamik längs

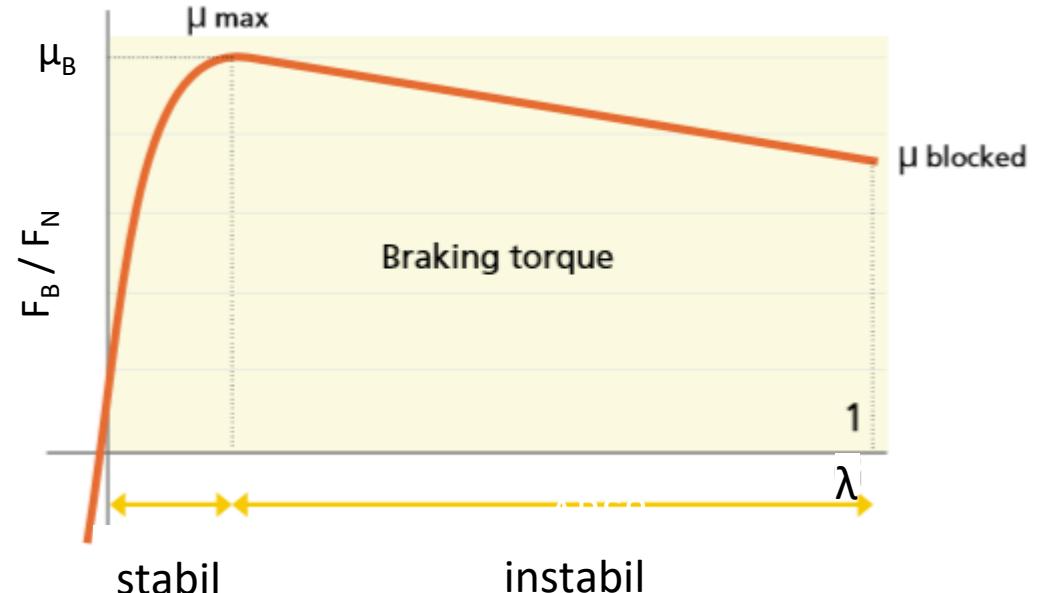
Resultierende Bremskraft:

$$F_B = c_i * \sum_{i=1}^n s_i$$



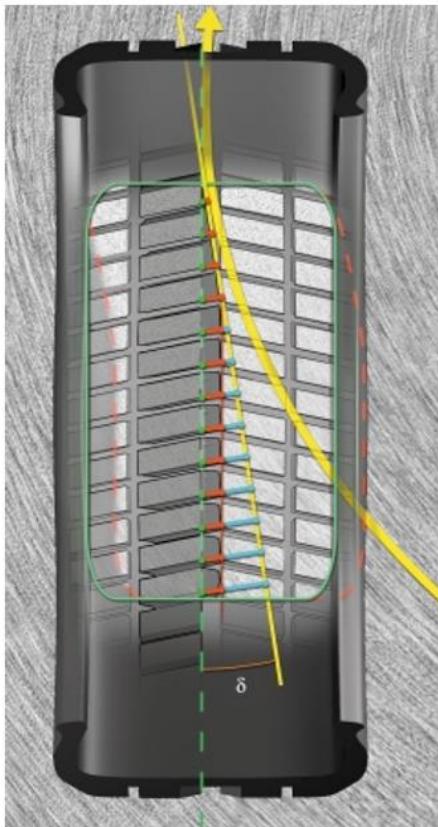
Resultierende Bremskraft als Funktion des Schlupfs λ :

Mue-Schlupfkurve: $\mu_B = f(\lambda)$

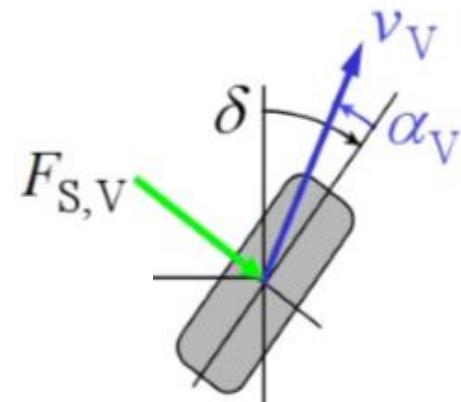


Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Reifendynamik quer



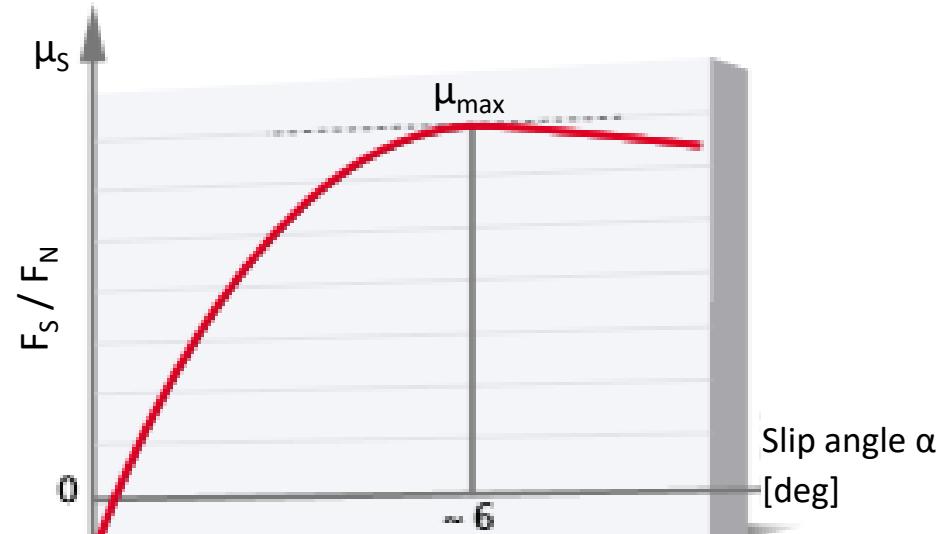
Resultierende Seitenkraft als Funktion des Schräglaufwinkels α :



- top of tread blocks
- - - bottom of tread blocks
- length of shear
- length of slippage
- projection of top of tread blocks on road surface
- point on road surface
- tangent to wheel path



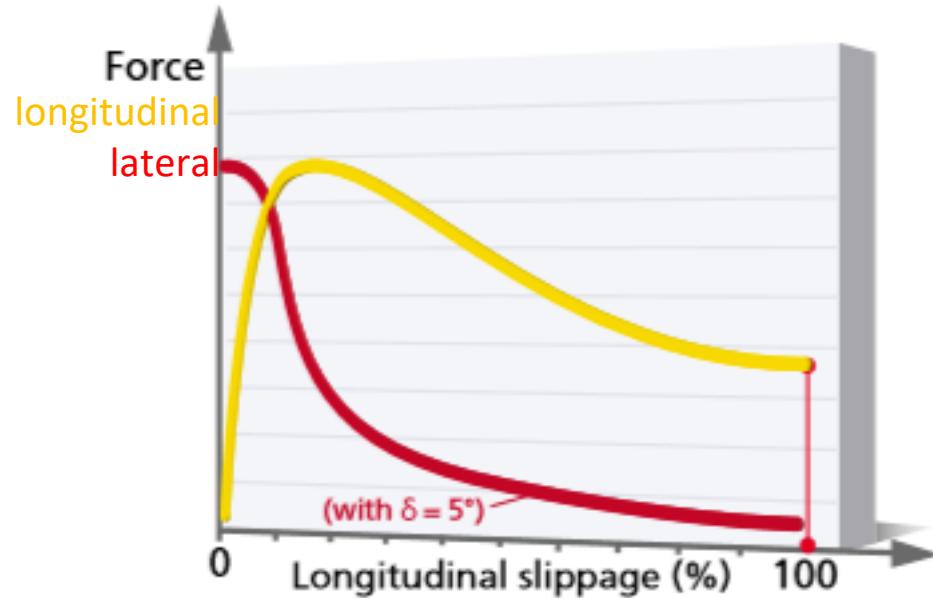
Mue-Schräglaufkurve: $\mu_s = f(\alpha)$



Reifenabrollkinematik u. Deformationsprofil

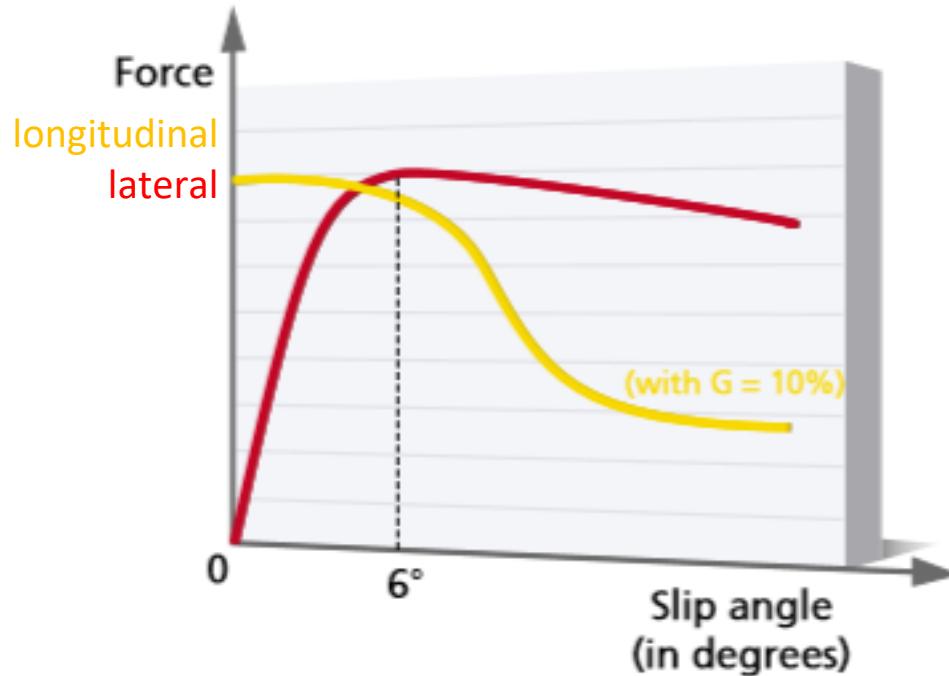
Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Reifendynamik längs & quer



- When the slippage rate exceeds 15 % (hard braking), the tyre's capacity to develop transversal forces drops sharply (see curve above).

— $X = \mu Z$ Driving and braking forces
— $Y = \tau Z$ Steering forces



- However, the tyres on a car in a tight bend at high speed, i.e. when the slip angle is about 6°, continue to generate substantial longitudinal forces (see curve opposite).

Fahrdynamikregelsysteme

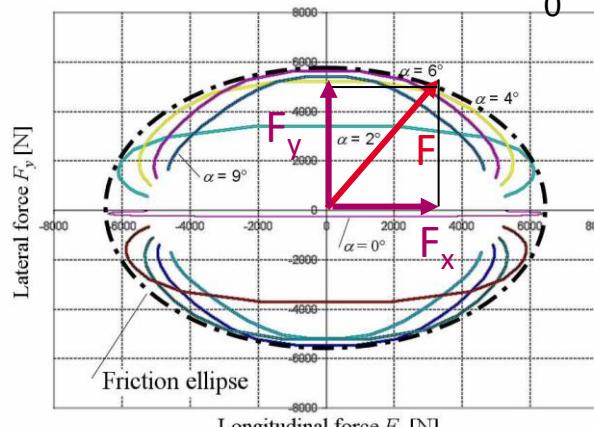
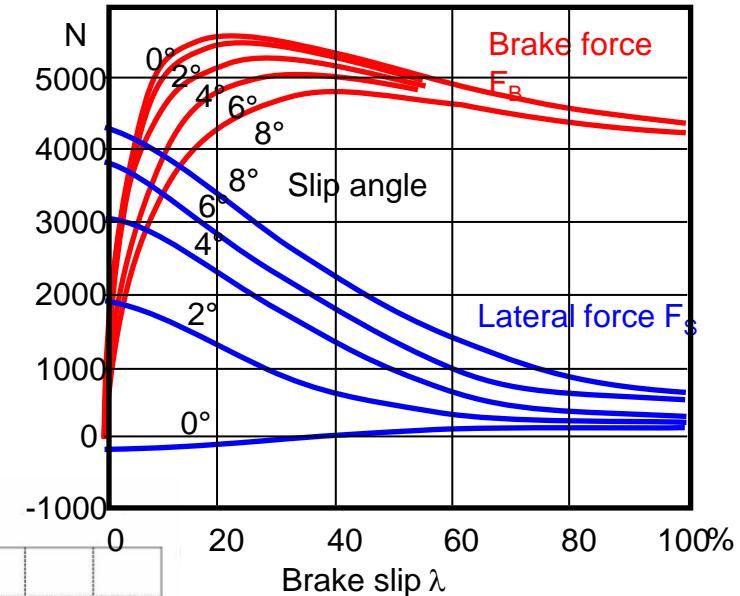
Grundlagen Fahrdynamik: Reifendynamik längs & quer

Reifencharakteristik

- Reifenkräfte sind abhängig vom Längsschlupf und Schräglauwinkel
- Durch Erhöhung oder Reduktion des Bremsmomentes kann der Längsschlupf geändert werden
- Dadurch können sowohl sowohl Längs- als auch Seitenkräfte modifiziert werden
- Fazit: der Kraftvektor am Rad kann gedreht werden

Kammscher Kreis:

- Zusammenhang zw. Reifenlängs- u. -querkräften
- Die resultierende Gesamtkraft ergibt sich wie folgt



Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: instationäre Reifendynamik

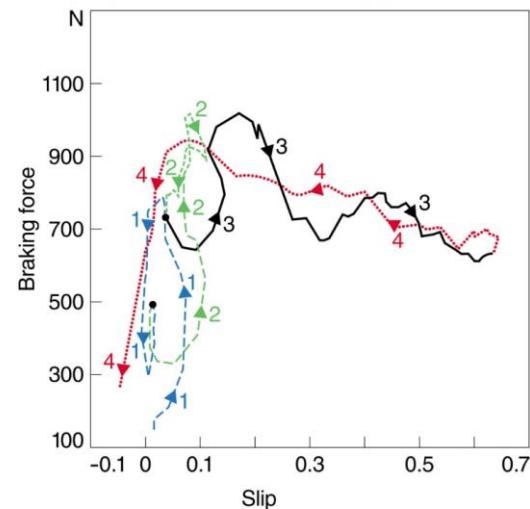
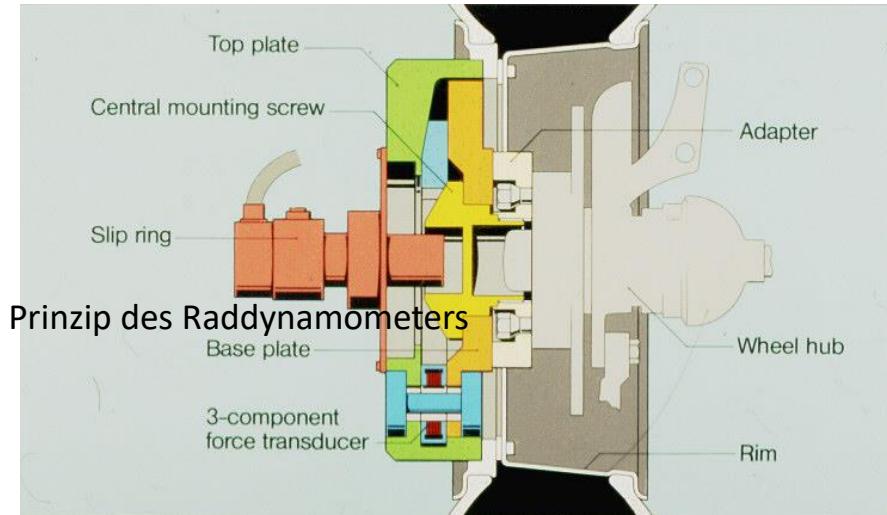
Messung der instationären
Reifenkräfte mit dem
rotierenden
Raddynamometer



23

Chassis Systems Control | Albert Lutz
HS-Kempten / WS23-24 / FA201 Kraftfahrzeudynamik

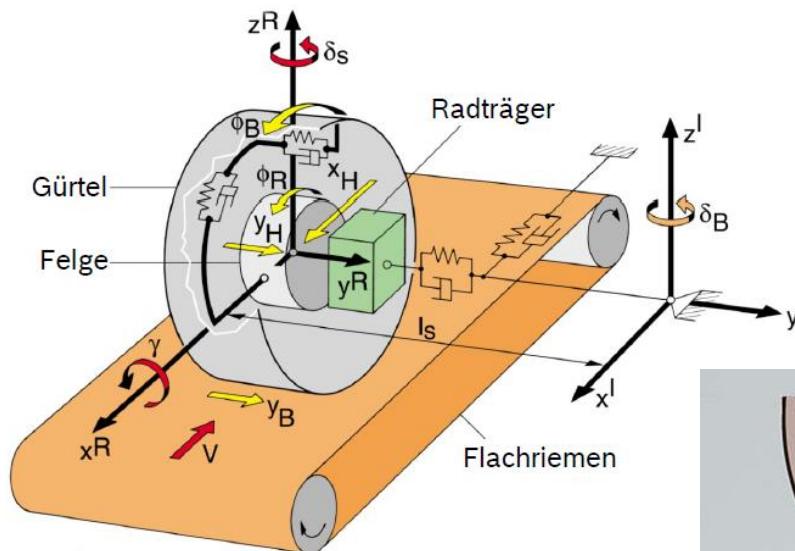
© Robert Bosch GmbH 2020. Alle Rechte vorbehalten, auch bzgl. jeder Verfügung, Verwertung, Reproduktion, Bearbeitung, Weitergabe sowie für den Fall von Schutzrechtsanmeldungen.



 **BOSCH**

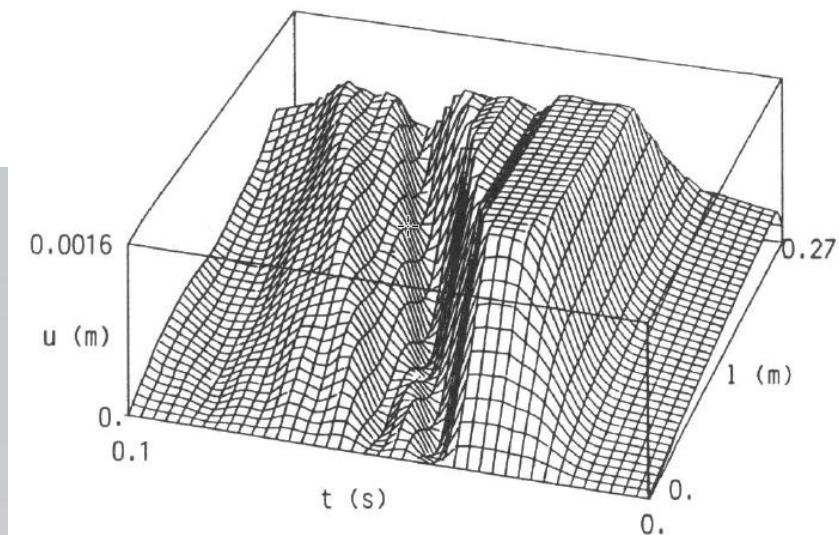
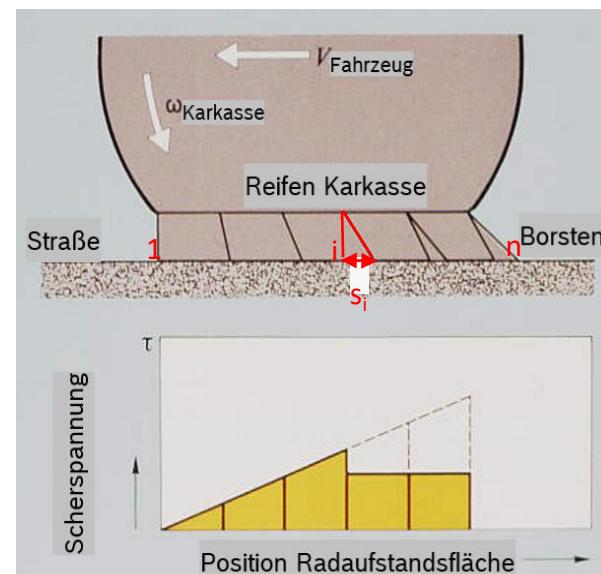
Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: instationäre Reifendynamik



MKS-Modell für Felge und Gürtel

Modellierung der Reifendynamik



Bürstenmodell des Reifenlatsches

Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Einflüsse auf Reifendynamik

- Fahrbahnoberflächen
- Radlast
- Sturzwinkel
- Reifendruck
- Temperatur
- Aufstandsfläche
- Reifenkonstruktion
- Verschleiß
- Schneeketten
- ...

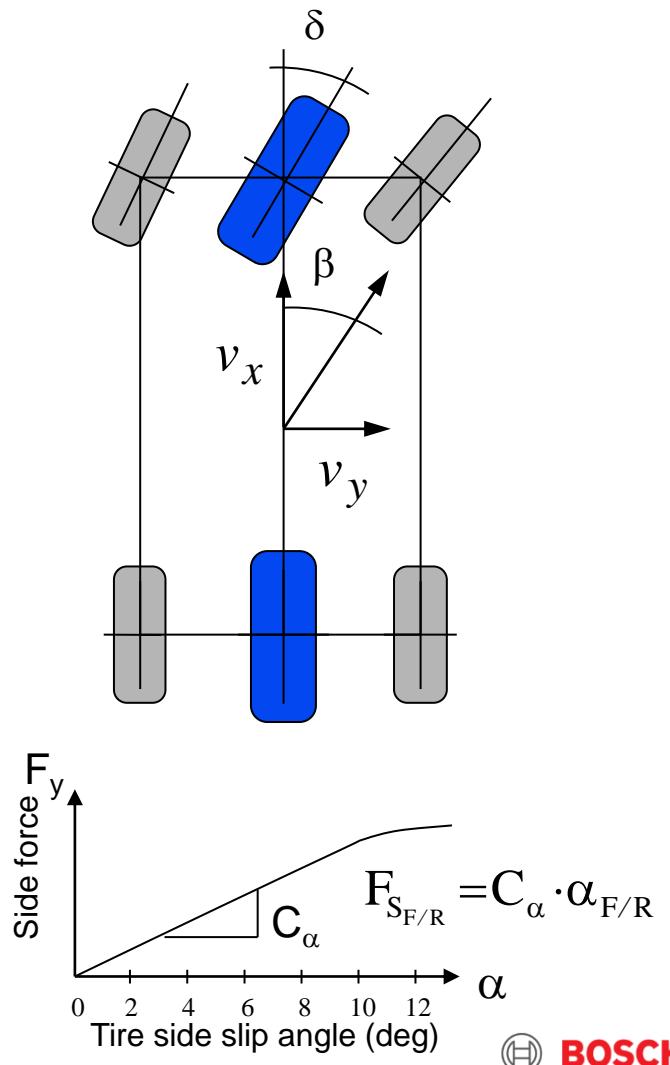


Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Querdynamik

Lineares Einspurmodell

- Basics
 - Entwickelt von Rickert&Schunk (1940)
 - Einfaches aber effektives Modell zur Analyse der Fahrdynamik
- Annahmen
 - Räder an einer Achse durch ein Rad repräsentiert
 - Ebenes Modell (CoG-Höhe = 0) u. ebene Fahrbahn
 - Winkel sind linearisierbar → gültig bis ca. 0.3g Querbeschleunigung
 - Linearer Zusammenhang zw. Reifenseitenkraft u. Schräglaufwinkel
 - Stationärer Fahrzustand $\dot{v}_x = 0$ $F_{y,FA} \cdot l_{FA} = F_{y,RA} \cdot l_{RA}$
- Anwendung
 - Dient zur Ableitung der Ackermann-Formel
 - Schätzung von fahrdynamischen Größen
 - Bestimmung kurveninneren u. äußeren Rädern



Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Querdynamik

Lineares Einspurmodell - Bewegungsgleichungen

➤ Impulsbilanz:

$$ma_y = F_{S_F} + F_{S_R}$$

➤ Drehimpulsbilanz:

$$J_z \ddot{\psi} = F_{S_F} l_F - F_{S_R} l_R$$

mit

➤ Querbeschleunigung:

$$a_y = v(\dot{\beta} + \dot{\psi})$$

➤ Schräglaufwinkel:

$$\alpha_F = \delta - \beta - \frac{l_F}{v} \dot{\psi}$$

$$\alpha_R = -\beta + \frac{l_R}{v} \dot{\psi}$$

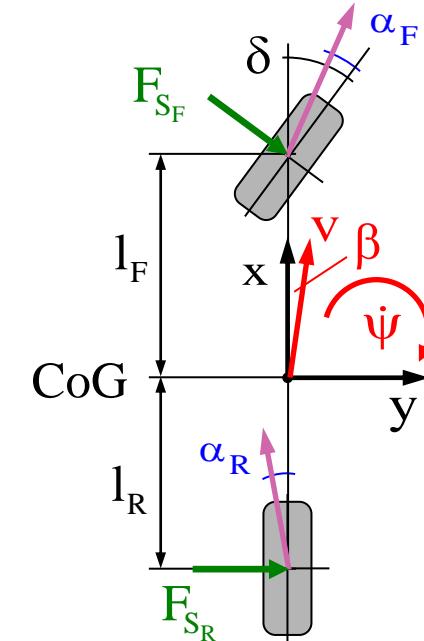
➤ Seitenkräfte

$$F_{S_{F/R}} = C_\alpha \cdot \alpha_{F/R}$$

Zustandsraummodell 2. Ordnung

Zustandsgrößen: Schwimmwinkel β , Giergeschwindigkeit $\dot{\psi}$

Eingangsgröße: Lenkwinkel δ



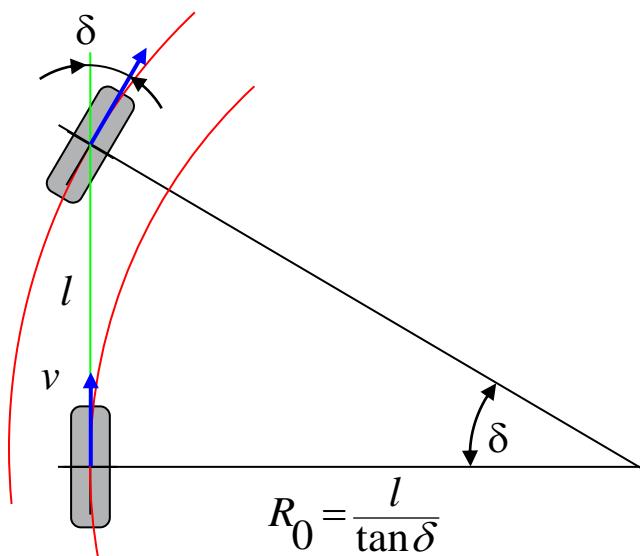
Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Querdynamik

➤ Fall 1: v, ay klein, kein Schräglaufwinkel

- Gierbewegung ist definiert durch die Fzg-Geometrie

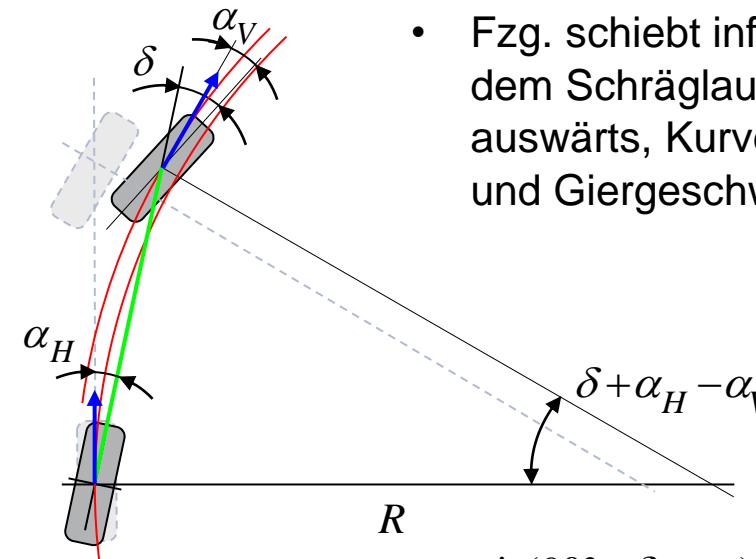
$$\dot{\psi}_0 = \frac{v}{R_0} = \frac{v}{l} \cdot \tan \delta \approx \frac{v}{l} \cdot \delta$$



➤ Fall 2: v, ay groß, Schräglaufwinkel nicht vernachlässigbar

- 2 gegenläufige Effekte:

- ψ nimmt anfangs linear zu mit V
- Fzg. schiebt infolge zunehmenden Schräglaufwinkels kurvenauswärts, Kurvenradius nimmt zu und Giergeschwindigkeit $\dot{\psi}$ ab



$$R = l \cdot \frac{\sin(90^\circ - \delta + \alpha_v)}{\sin(\delta + \alpha_H - \alpha_v)} \approx \frac{l}{\delta + \alpha_H - \alpha_v}$$

Fahrdynamikregelsysteme

Grundlagen Fahrdynamik: Querdynamik

Stationäres Lenkverhalten (V, δ konstant)

- Stationärer Wert der Gierrate
(Ackermanngleichung):

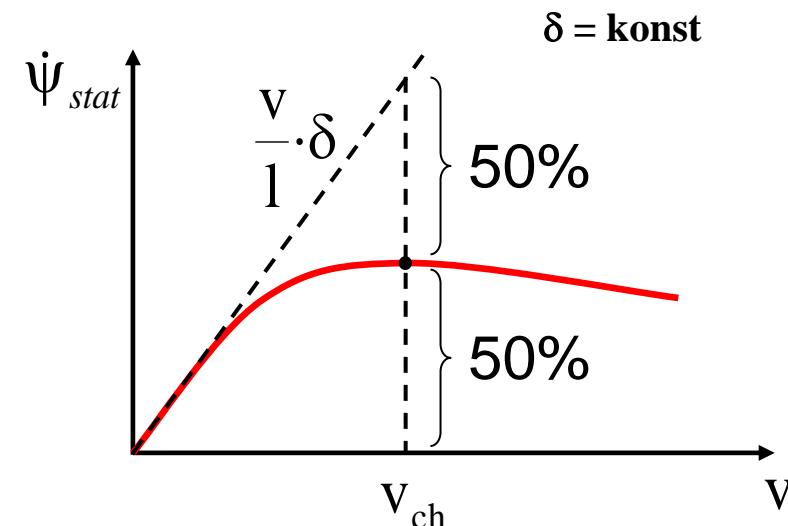
$$\dot{\psi}_{\text{stat}} = \frac{V}{(l_F + l_R)} \cdot \delta \cdot \frac{1}{1 + (v/v_{\text{ch}})^2}$$

- Charakteristische Geschwindigkeit:

$$v_{\text{ch}}^2 = \frac{C_F C_R (l_F + l_R)^2}{m(C_R l_R - C_F l_F)}$$

- Für $V = V_{\text{ch}}$:

- die Gierrate ist maximal
- die Gierrate ist halb so groß wie der Wert $V/1 \cdot \delta$ ohne V_{ch} -
Korrektur gleichbedeutend: der Kurvenradius hat sich verdoppelt



Fahrdynamikregelsysteme

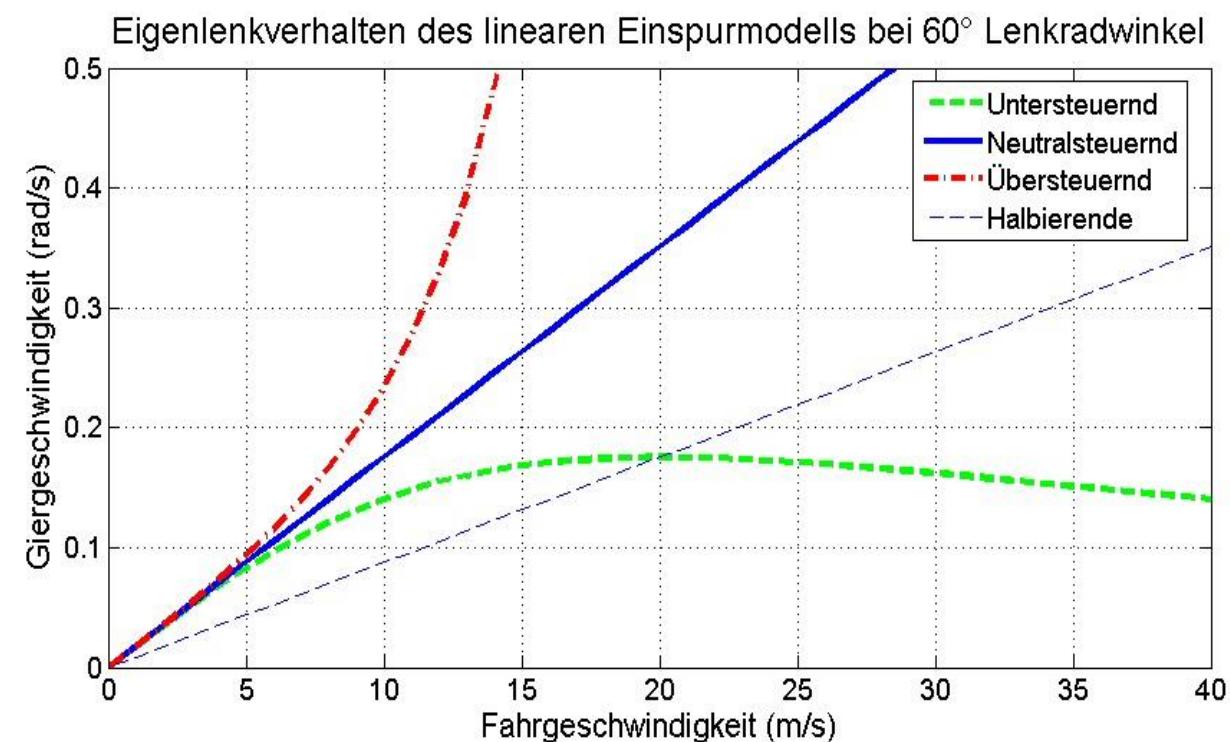
Grundlagen Fahrdynamik: Querdynamik

Eigenlenkverhalten

- Definiert durch die charakteristische Geschwindigkeit:

$$v_{ch} = l \cdot \sqrt{\frac{1}{m} \cdot \left(\frac{c'_{\alpha,V} \cdot c'_{\alpha,H}}{c'_{\alpha,H} \cdot l_H - c'_{\alpha,V} \cdot l_V} \right)}$$

- Beim neutralsteuernden Fahrzeug ist:
 $c'_{\alpha,H} \cdot l_H - c'_{\alpha,V} \cdot l_V = 0$
- Beim untersteuernden Fahrzeug ist:
 $c'_{\alpha,H} \cdot l_H - c'_{\alpha,V} \cdot l_V = \text{positiv}$
- Beim übersteuernden Fahrzeug ist:
 $c'_{\alpha,H} \cdot l_H - c'_{\alpha,V} \cdot l_V = \text{negativ}$



BREMSBASIERTE ASSISTENZFUNKTIONEN

-

FAHRDYNAMIKREGELSYSTEME (ABS, ASR, ESP)

ROBERT BOSCH GMBH
DIPL.-ING. ALBERT LUTZ



Fahrdynamikregelsysteme

Meilensteine

1908 Erstes Patent „Gleitschutzregler“ für Schienenfahrzeuge

1928 Erster Blockierverhinderer für Kraftfahrzeuge auf Basis Patent von Karl Wessel; mechanisch-hydraulisches ABS auf Basis Radverzögerung

1936/39 Anmeldung BOSCH-Patent: ABS für Pkw

1948 Das erste ABS wurde in Flugzeugen angewendet mit dem Ziel, das Platzen von Reifen während der Bremsung bei der Landung zu verhindern (Dunlop-Maxaret)



1958 Manfred Burckhardt bei Daimler Benz formuliert ein erstes Lastenheft für ABS:

- Kombination Hydraulik mit Elektrik und Elektronik
- Zuverlässigkeit schnellschaltender Hydraulikventile die im Bereich von Millisekunden schalten müssen
- Herstellung von Sensoren angebracht an jedem Rad angebracht zur Messung der Radbeschleunigung Wesentlich verstärkte Fahrwerksbelastung durch ABS-Bremse-„Stottern“ (Vorderachsbruch)



Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Verhüten des Festbremsens der Räder von Fahrzeugen. Es ist bekannt, in diesem Zweck ein elektromagnetisch gesteuertes Ventil zu verwenden, dessen Elektromagnetstromlos wird, sobald die Drehzahl der Räder unter einen bestimmten Wert absinkt. Bei dieser bekannten Vorrichtung ist es erforderlich, dass das Ventil mit einem Hilfventil zusammen, dessen die Verbindung zwischen dem Bremszylinder und dem Hauptsteuerventil überwachende Absperrgeblide mit einer auf der einen Seite umströmten Druck in die Verbindung stellenden Vergussleitung (Kolben, Blechplatte) verbunden ist. Um die bekannte Vorrichtung zu vereinfachen und auch für Bremsanlagen mit nur einer durchgehenden Bremsdruckleitung geeignet zu machen, nach der Erfindung des Hilfventils auf der vom Absperrgeblide abgedekten Seite des Ventilliegendes mit einer von dem unmittelbar anliegenden elektromagnetisch gesteuerten Ventil überwachten Entlüftungsöffnung versehen und durch eine Leitung von ge-

Abb. 1 eine Vorrichtung für durch Druckluft anzuziehende Bremsen mit einem durch eine Batterie gespeisten Elektromagnetenventil,
Abb. 2 dieselbe Vorrichtung mit einem besonderen Stromerzeuger für das Elektromagnetenventil und
Abb. 3 eine Vorrichtung für durch Auslassen von Druckluft anzuziehende Bremsen mit einem Stromerzeuger für das Elektromagnetenventil.

Das Gehäuse des Hilfventils besteht aus zwei Teilen, wobei die eine Blechplatte eingespannt ist. Diese Blechplatte unterteilt das Innere des Gehäuses in zwei Kammer a und b. Die Kammer a ist durch eine Leitung h mit dem nicht dargestellten Bremszylinder und durch einen von einem Ventilelement d mit dem Blechplatte verbunden. Das Blechplatte ist durch einen engen Kanal i mit dem vor dem Ventilelement d liegenden Teil der Bremsdruckleitung verbunden. Die Kammer b besitzt außerdem eine Entlüftungsöffnung, die durch ein Elektromagnetenventil g geschlossen wird,

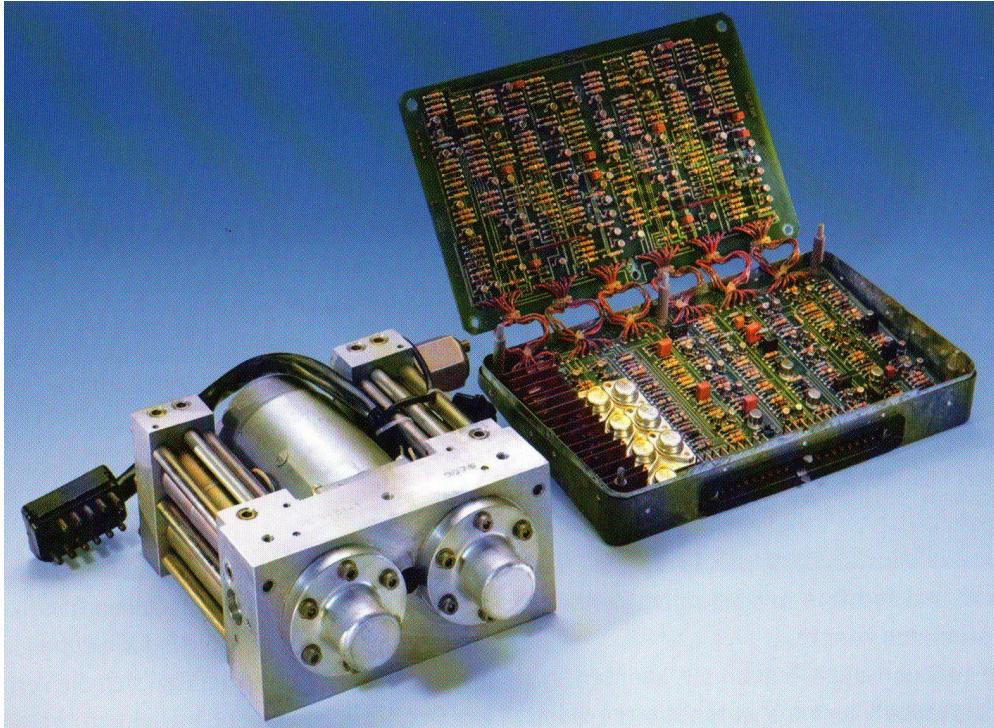
Fahrdynamikregelsysteme

Meilensteine

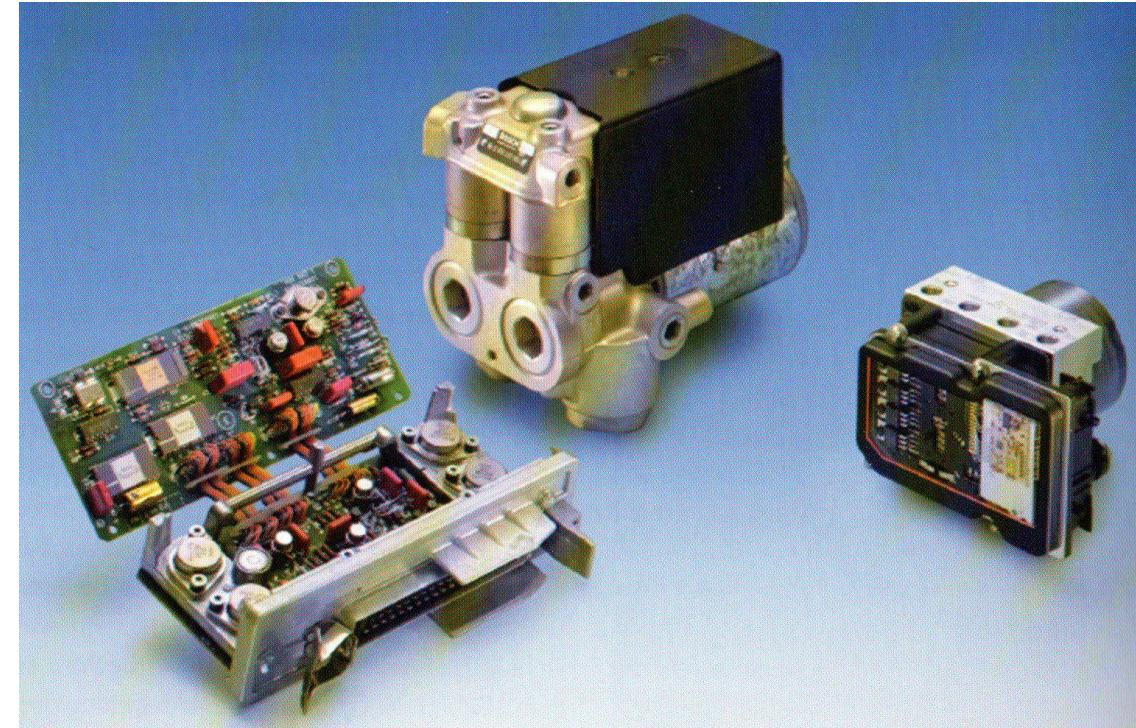
- 1964 Heinz Leiber bei Teldix wird mit der Konstruktion eines ABS beauftragt (hieraus geht schließlich ABS2S hervor)
- 1978 Erstes serienmäßige ABS (ABS2S) für PKW (Mercedes/Bosch)
- 1985 Analyse verschiedener alternativer ABS-Konzepte (1K-, 2K-Regler, Schlupfregler)
- 1987 Erstes serienmäßige ASR für PKW (Mercedes/Bosch)
- 1990 Entscheid zur ESP-Entwicklung
- 1995 Erstes serienmäßiges FDR/ESP für PKW (Mercedes/Bosch)
- 2001 EHB/SBC – erstes serienmäßiges Brake by Wire System (Mercedes/Bosch)

Fahrdynamikregelsysteme

Meilensteine



ABS1
(Teldix 1970)

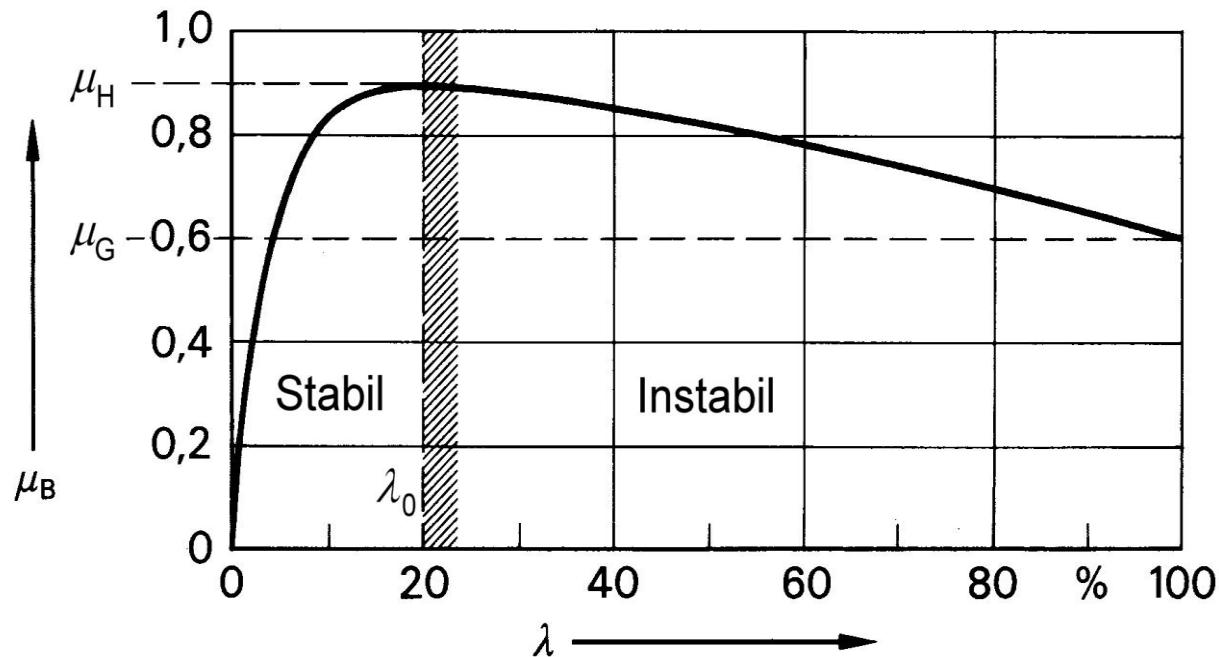


ABS2S
(BOSCH 1978)

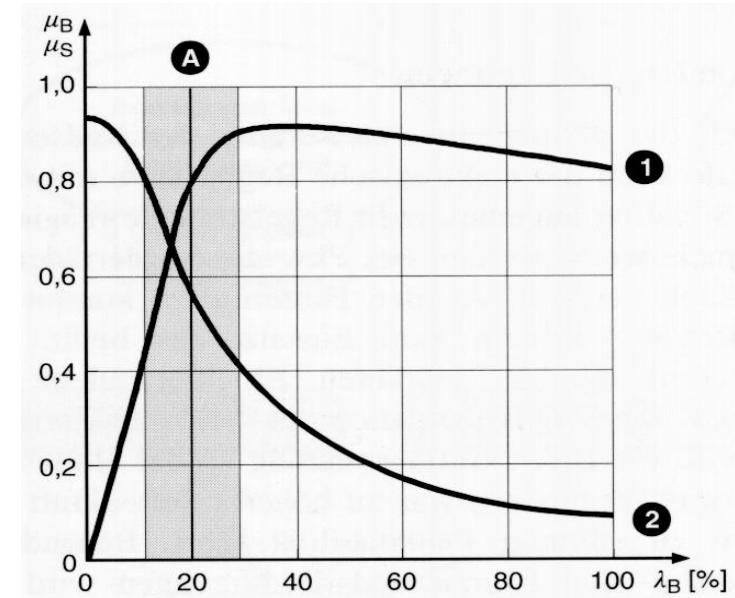
ABS8
(BOSCH 2001)

Fahrdynamikregelsysteme

ABS: Optimierung der Bremskraft (Optimiser-Prinzip)



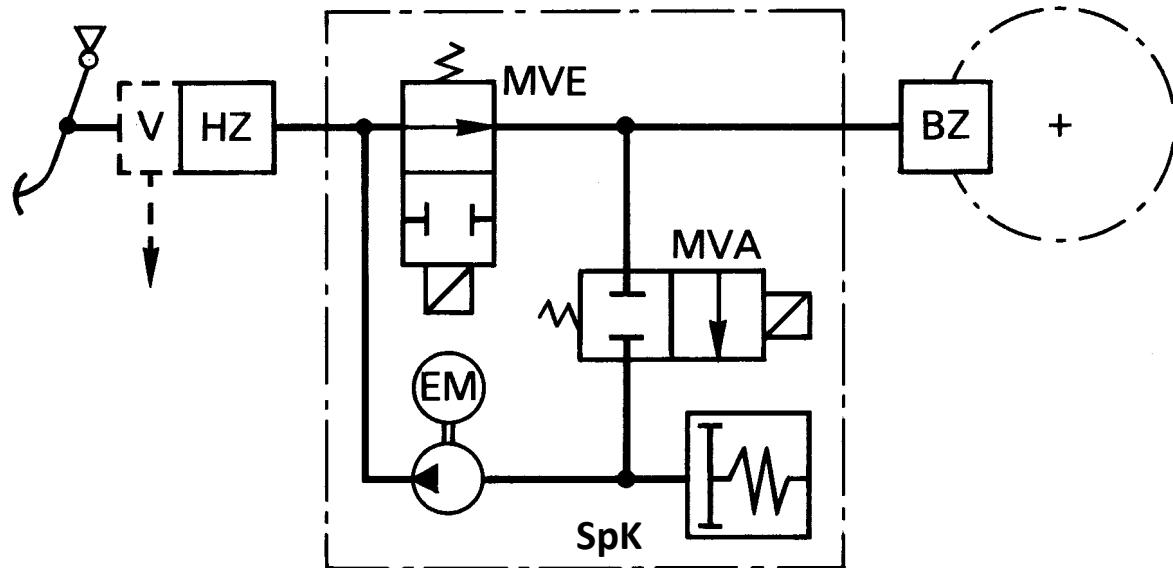
In erster Näherung optimiert ABS den Reibwert zwischen Reifen und Fahrbahn durch ständiges Pendeln zwischen dem stabilen und instabilen Bereich der Schlupfkurve. Damit liegt bei ABS der Schlupfmittelwert immer in der Nähe von λ_0 .



Für erhöhte Fahrstabilität in Kurven soll der Schlupfmittelwert (A) kurz unterhalb von λ_0 liegen. Dadurch wird der Bremsweg etwas länger. Bei minimalem Bremsweg ist die Kurvenstabilität nicht ausreichend.

Fahrdynamikregelsysteme

ABS-Regelkonzept: Hydraulische Prinzip des ABS-Hydroaggregats



HZ: Hauptbremszylinder

BZ: Radbremszylinder

MVE: 2/2 Magneteinlassventil

MVA: 2/2 Magnetauslassventil

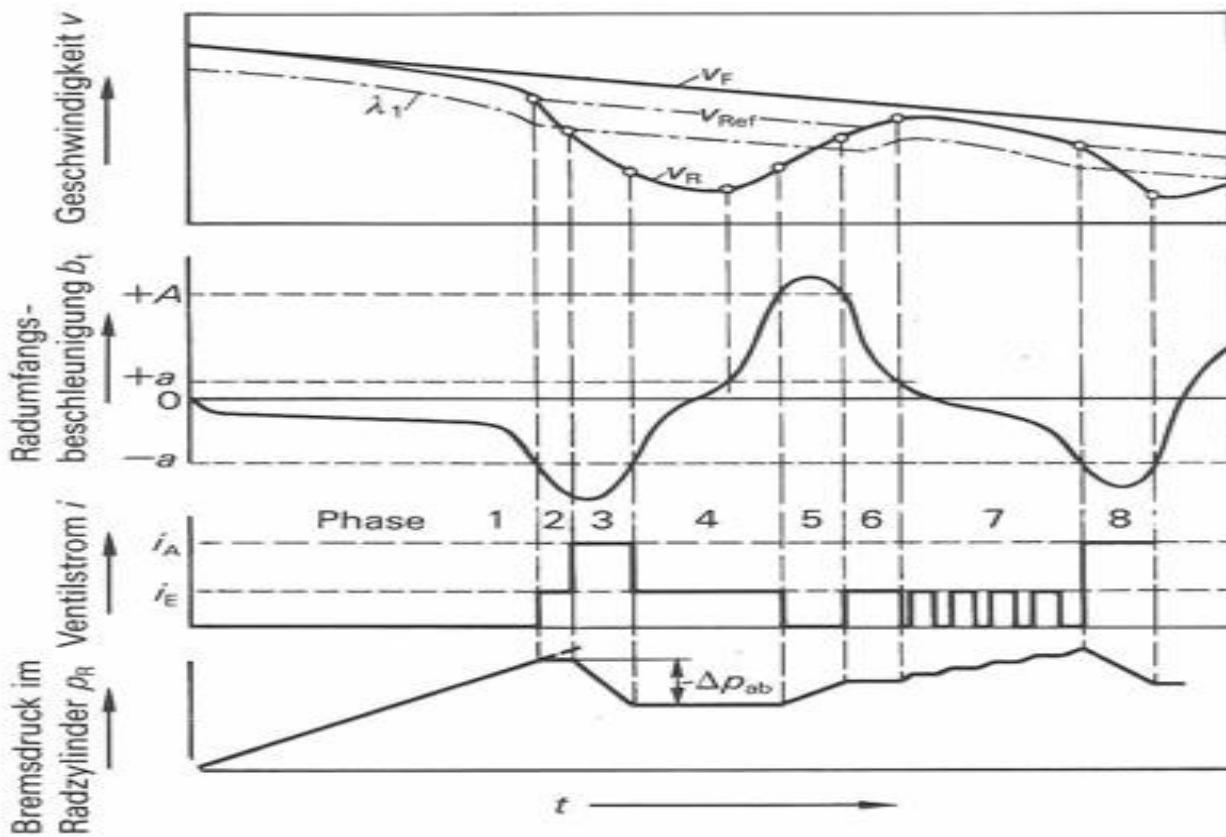
EM: Rückförderpumpe

SpK: Speicherkammer

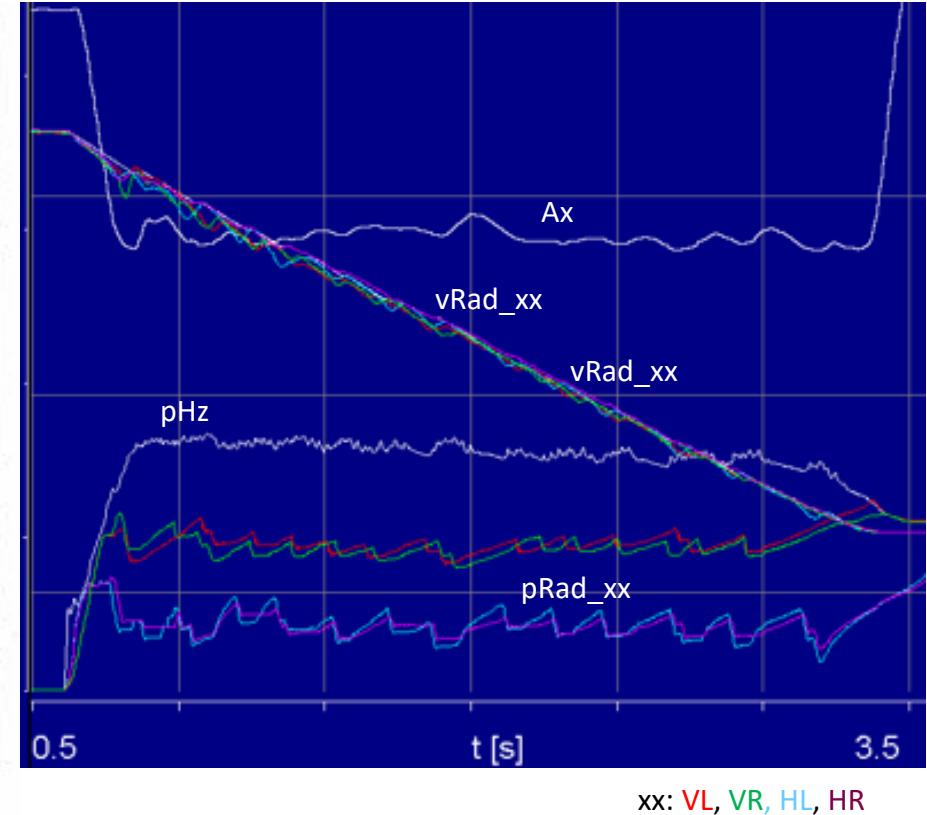
Anm.: Hydraulischschaltbilder werden immer
im stromlosen Zustand gezeichnet.

Fahrdynamikregelsysteme

ABS-Regelkonzept: Regelprinzip



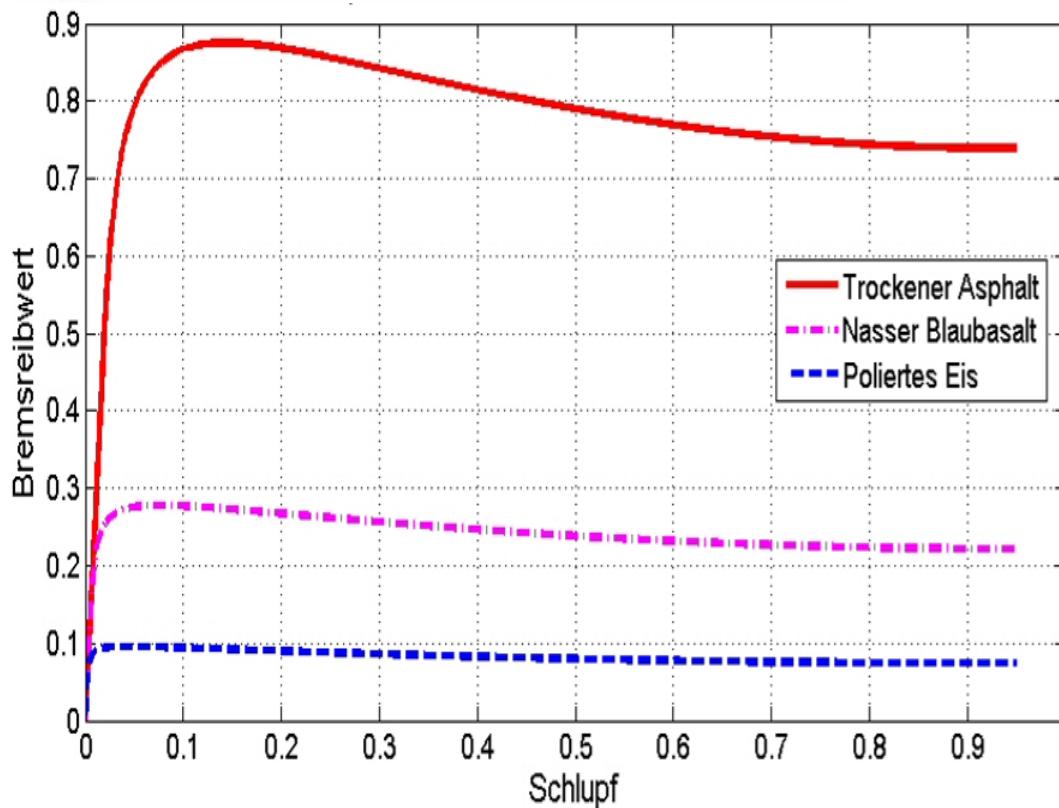
Instabilitätsregler (-logik) mit Beschleunigungsschwellen



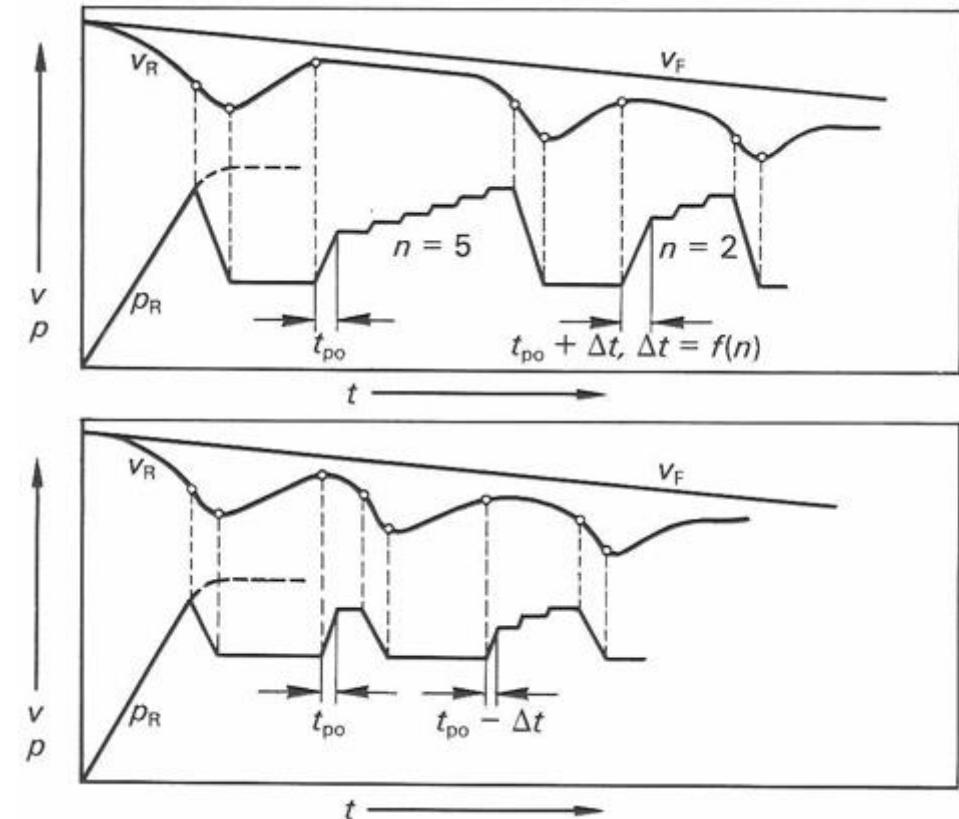
ABS-Bremsung: Asphalt trocken,
 $V_0 = 80\text{km/h}$, $p_{Hz_{max}} = \sim 200\text{bar}$

Fahrdynamikregelsysteme

ABS-Regelkonzept: lernendes System



Schlupfkurven für verschiedene Fahrbahnen

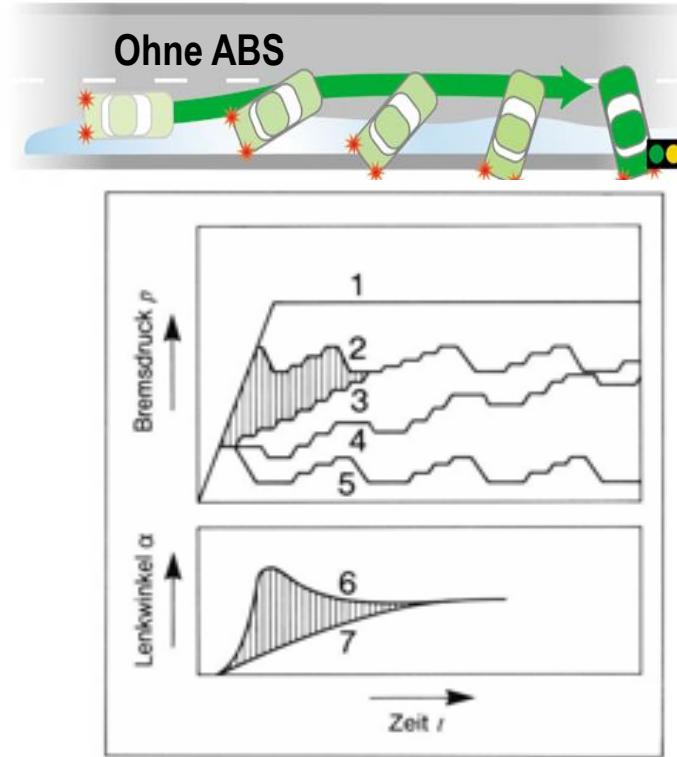
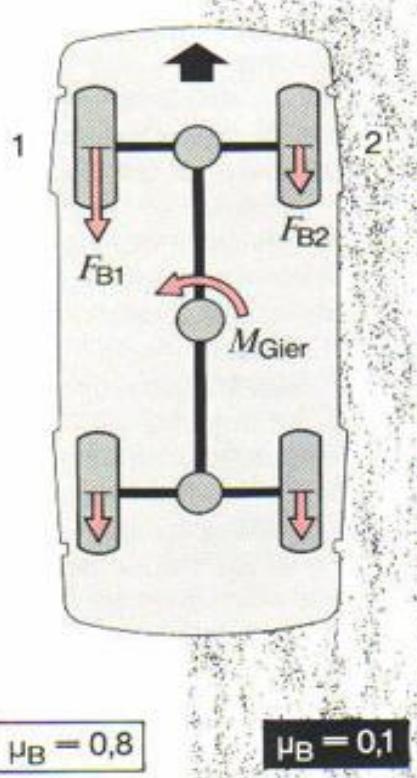


Prinzip der Pulsstufenregelung

Fahrdynamikregelsysteme

GMA - Giermomenten-Aufbauverzögerung

μ -Split Bremsung



GMA: Bremsdruck-/Lenkwinkelverlauf

1 Hauptbremszylinderdruck p_{HZ} , 2 Bremsdruck p_{high} ohne GMA, 3 p_{high} mit GMA 1, 4 p_{high} mit GMA 2, 5 p_{low} , 6 Lenkwinkel α ohne GMA, 7 Lenkwinkel α mit GMA.

- asymmetrischen Bremskräfte erzeugen ein Giermoment
- Dieses muß der Fahrer über die Lenkung ausgleichen
- Zur Verbesserung der Fahrzeugbeherrschbarkeit wird der Bremsdruck an dem High-Vorderrad gesteuert erhöht, sobald das Low-Vorderrad mit der Regelung anfängt.
- Durch den Bremsdruckunterschied am linken und rechten Vorderrad entsteht ein Giermoment.
- Der Gradient mit dem das Giermoment zunimmt, hängt von dem Gradient ab, mit dem am High-Rad die gesteuerte Druckerhöhung stattfindet.
- Bei einem niedrigen Gradient bekommt der Fahrer mehr Zeit, sich auf das Giermoment einzustellen und gegenzulenken.
- An der Hinterachse erfolgt eine Select-Low-Regelung
- Diese Funktion wird „Giermoment-Aufbauverzögerung“ genannt (**GMA**).



BOSCH

Fahrdynamikregelsysteme

MSR - Motorschleppmomentenregelung

Situation:

- Fahrt auf niedrigerem Reibwert
- Fahrer geht, eingekuppelt, abrupt vom Gas

Ziel:

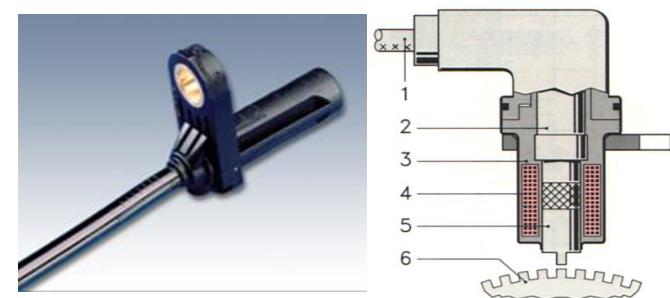
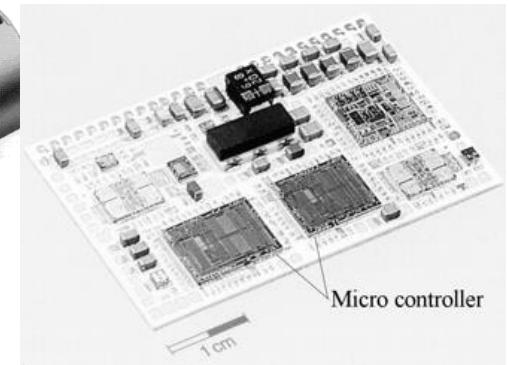
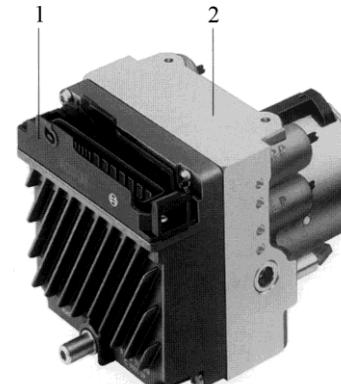
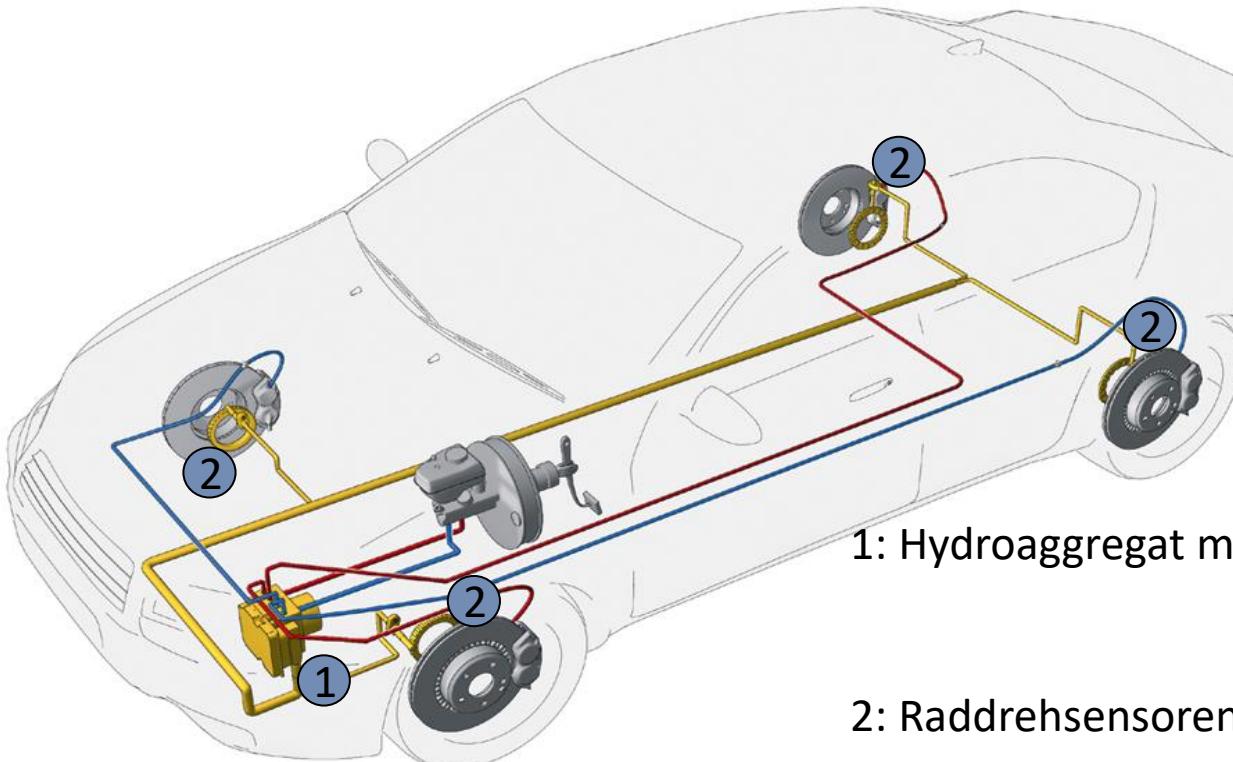
- Fahrer behält die die Kontrolle über sein Fahrzeug beim Lastwechsel, obwohl die angetriebenen Räder fast blockieren.

Aufgabe MSR:

- Die Motordrehzahl muss erhöht werden um Schlupf abzubauen (erst mit ASR 1987)
- Anforderung zur Erhöhung des Motormoments an das Motorsteuergerät. Realisierung über die elektronische Drosselklappe (E-Gas).
- Sollschlupf wird soweit reduziert, dass genügend Seitenkraft an der angetriebenen Achse zur Verfügung steht mit der das Fahrzeug noch gut zu beherrschen ist.

Fahrdynamikregelsysteme

ABS-System mit Komponenten



Fahrdynamikregelsysteme

ABS-Sicherheitsschaltung & Diagnose

- Absicherung der gesamten elektronischen Signalaufbereitung und –logik u. Überwachungs-software durch elektronische Steuergerät mit zwei redundant arbeitende Microcontroller (parallel arbeitend mit gegenseitiger Überwachung)
- Alle Leitungen zu den Komponenten an der Peripherie (Sensoren, Magnetventile, Bremslichtschalter) werden kontinuierlich überwacht
- Das Steuergerät überwacht außerdem den/die HW-Komponenten
- Nach jedem Fahrtantritt ($V>6\text{km/h}$) werden Magnetventile und Pumpenmotor kurzzeitig elektrisch erregt und die Rückmeldung der Endstufen abgefragt.
- Sobald bei den zuvor beschriebenen Überwachungsmaßnahmen ein Fehler auftritt, wird das ABS abgeschaltet und die ABS-Kontrollleuchte angesteuert.

- Spricht die Fehlererkennung an, kann nach einer Fehlerbewertung das ABS unmittelbar oder nach Ende der Bremsregelung abgeschaltet werden.
- Zuvor wird der Fehler im Fehlerspeicher gespeichert.
- Über die Diagnoseschnittstelle (ISO/DIS-Standard 9141) können Fehlerinformationen vom Kundendienst aus-gelesen werden.

Fahrdynamikregelsysteme

Anforderungen an ABS

Ein Fahrzeug bei dem die Räder blockieren ist nicht beherrschbar. ABS soll das Blockieren verhindern. (ABS-Anforderungen von Burckhardt, 1958):

- Die Bremsregelung soll Stabilität und Lenkbarkeit bei allen Fahrbahnbeschaffenheiten sicherstellen bei kleinen (5 – 20 bar/s) als auch großen (700 – 1500 bar/s) Druckgradient im Hauptbremszylinder
- Die Reaktion in der Lenkung auf die Regelvorgänge soll so gering wie möglich sein
- Auf homogener, ebener Fahrbahn muss das Fahrzeug während der Regelung und losgelassenem Lenkrad mit nur geringen Abweichungen geradeaus fahren
- Oberhalb von 15 km/h darf auf homogener Fahrbahn mit $\mu > 0.1$ bei beliebig hoher Pedalkraft und – betätigungs geschwindigkeit kein Rad blockieren
- Unterhalb 15 km/h ist ein kurzes Blockieren (< 200 ms) zulässig. Unterhalb der Messbarkeitsgrenze der Radgeschwindigkeit darf das Rad blockieren
- Die Bremsregelung muss im gesamten Fahrgeschwindigkeitsbereich bis zum Stillstand funktionieren.
- Die Bremsregelung muss sich Änderungen in der Fahrbahngriffigkeit sehr schnell anpassen.

Fahrdynamikregelsysteme

Anforderungen an ABV gemäß ECE-Regelung 13

- Der Wirkungsgrad ε muss mindestens 75% sein auf homogenen Fahrbahnen bei $\mu = 0,8; 0,3$; leer; beladen
- Stabiles Verhalten bei
 - μ -Sprung $0,8 \rightarrow 0,3$
 - μ -Split-Test ($0,8 / 0,3$)
Lenken ist erlaubt mit $\delta \leq 120^\circ$ bei $t \leq 2$ s, $\delta \leq 240^\circ$ bei $t > 2$ s Anfangsgeschwindigkeit 50 km/h beim Aufbringen der vollen Bremskraft
Fahrzeugverzögerung $z \geq 0,15 \cdot (\mu_H + 4 \cdot \mu_L)$ und $z \geq \mu_L$
- Blockierreihenfolge der Achsen beliebig
- Bei μ -Sprung:
 - Negativ: Nur kurzzeitige Blockierphasen an den direkt geregelten Rädern
 - Positiv: Fahrzeugverzögerung entsprechend dem großen Reibbeiwert muss in annehmbarer Zeit erreicht werden
 - Kursabweichung sind nicht erlaubt

BREMSBASIERTE ASSISTENZFUNKTIONEN

-

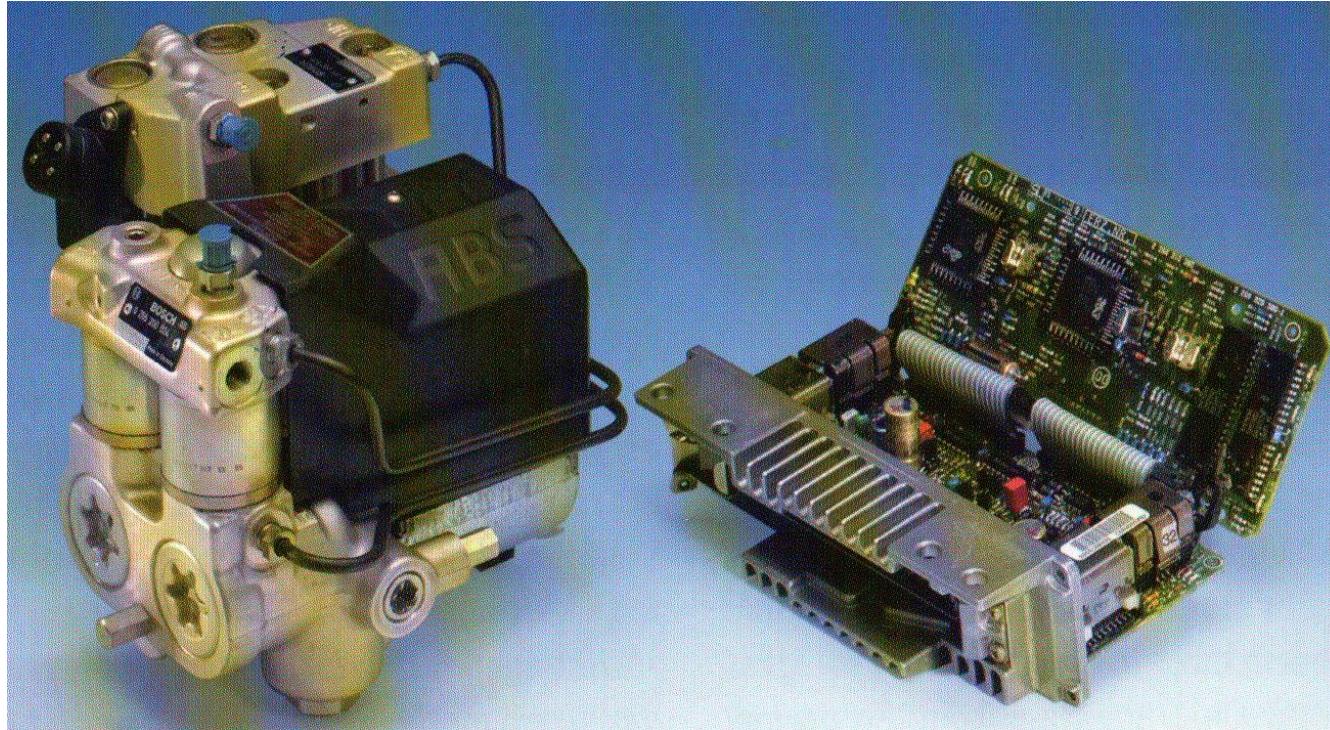
FAHRDYNAMIKREGELSYSTEME

(ABS, **ASR**, ESP)

ROBERT BOSCH GMBH
DIPL.-ING. ALBERT LUTZ



Fahrdynamikregelsysteme ASR



ASR2i
(BOSCH 1987)

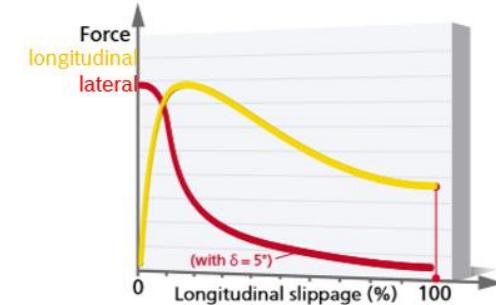


ABS/R8
(BOSCH 2001)

Fahrdynamikregelsysteme

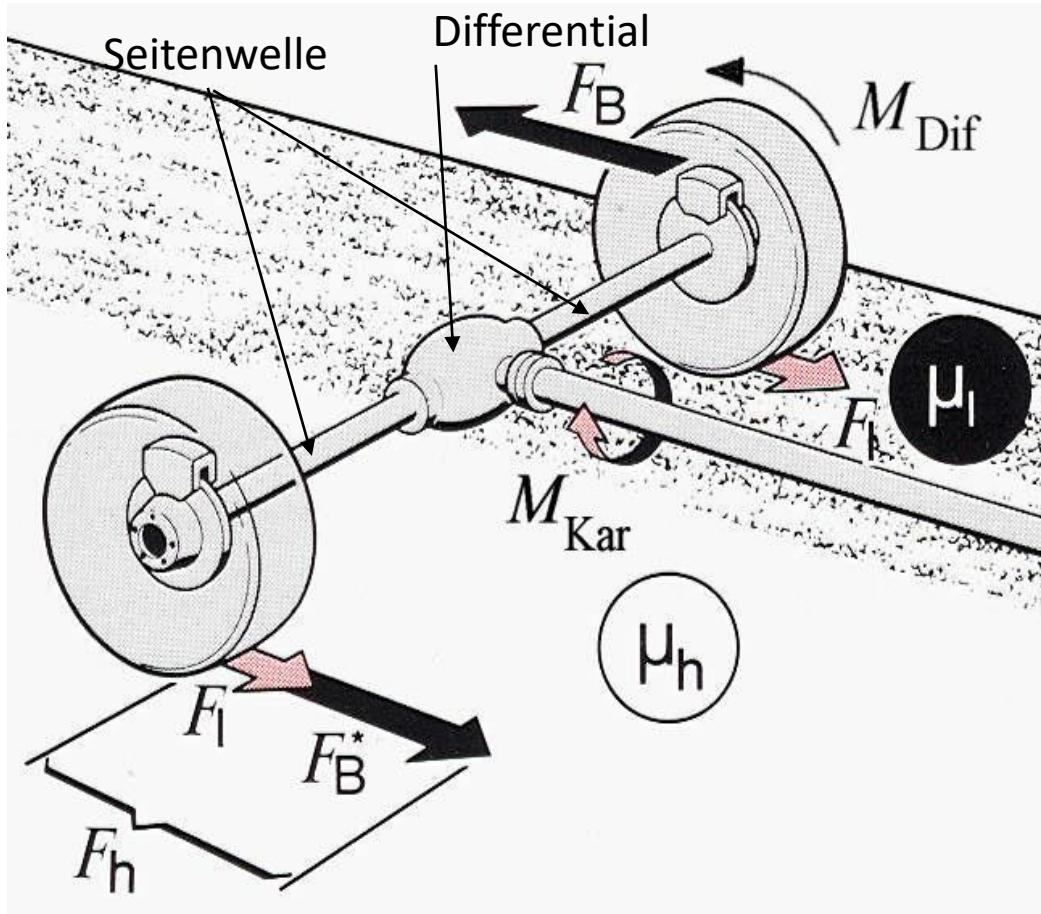
ASR: Optimierung der Antriebskraft

- Wenn ein Rad durchdreht, liegt die Kraftrichtung fest und kann vom Fahrer nicht beeinflusst werden. Wenn die Räder einer Achse durchdrehen, kann der Fahrer keinen Einfluss auf die Fahrzeubewegung mehr nehmen: er verliert die Kontrolle über das Fahrzeug.
- Dreht nur ein angetriebenes Rad durch, reduziert sich die Antriebskraft des anderen angetriebenen Rades über das Differential automatisch auf die des durchdrehenden Rades. Somit ist auf μ -Split die Antriebskraft gering.
- **ASR-Ziel 1:** Fahrer behält beim Antrieb die Kontrolle über sein Fahrzeug.
- **ASR-Ziel 2:** die Reibwerte der angetriebenen Rädern voll auszunutzen.
- **Momentan wird:**
 - das erste Ziel durch den Motoreingriff realisiert → Stabilität
 - das zweite Ziel durch den aktiven Bremseingriff am Rad mit der rutschigeren Fahrbahn erreicht wird
- **→ Traktion**



Fahrdynamikregelsysteme

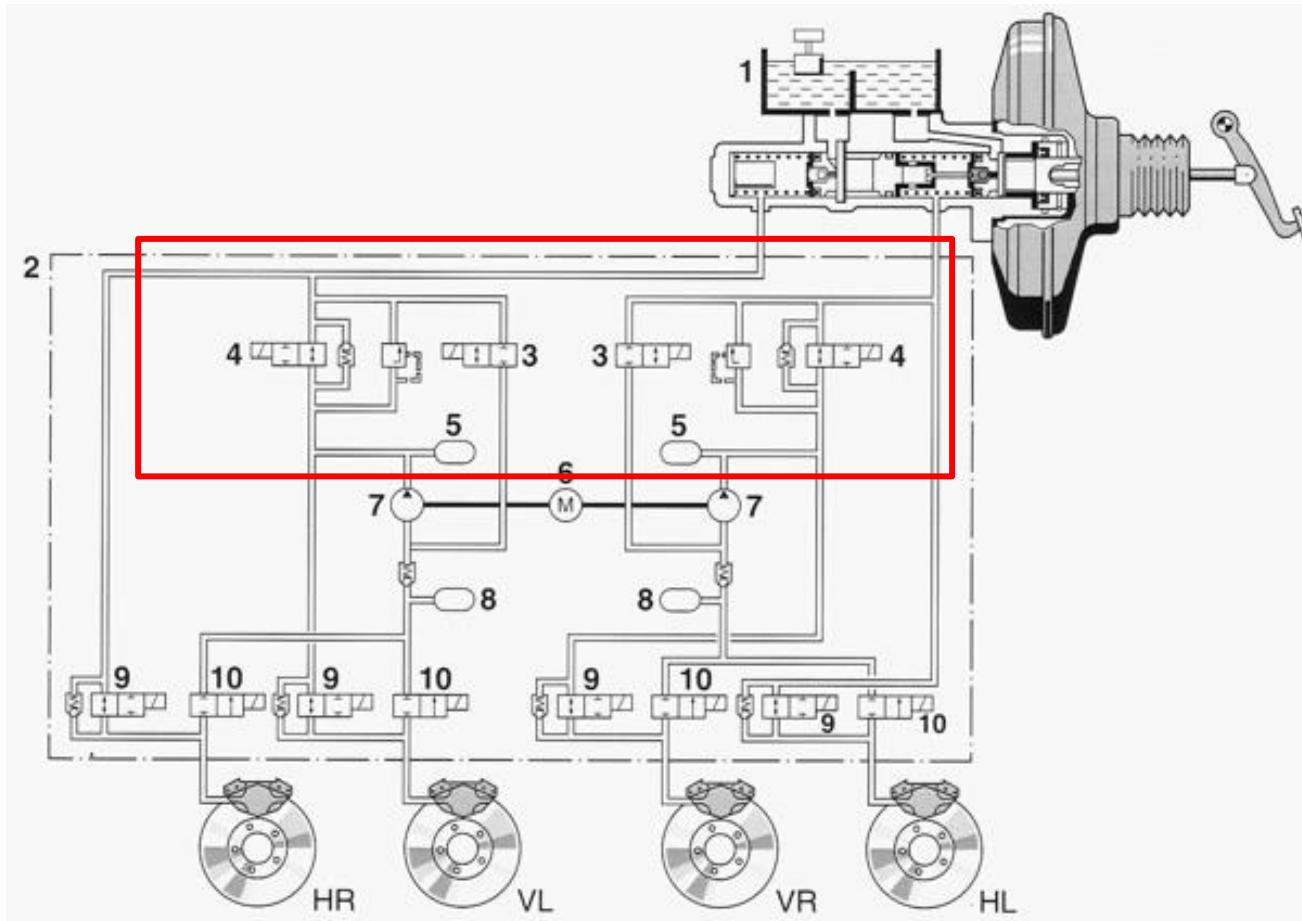
ASR: Optimierung der Antriebskraft



- Durch das Ausgleichsgetriebe der Achse (Differential) sind die Torsionsmomente der Seitenwellen und damit die Traktionskraft an beiden Rädern gleich.
- Die Traktion kann durch ein einseitiges Bremsmoment M_{Dif} (an dem Rad mit dem niedrigeren Fahrbahnreibwert μ_l) erfolgen („Sperrmoment“). Die Kraft an der Bremse F_B erhöht die Antriebskraft am Rad mit dem hohen Fahrbahnreibwert um F_B^* .
- Das maximal erlaubte Motordrehmoment entspricht dem Rad-Antriebsmoment welches maximal auf der Fläche mit dem hohen Reibwert μ_h übertragen werden kann.

Fahrdynamikregelsysteme

ASR-Regelkonzept: Regelprinzip Bremseneingriff



ASR für Fzg. mit Fronttrieb

1: Hauptbremszylinder

2: Hydroaggregat

3: Ansaugventil

4: Umschaltventil

5: Dämpferkammer

6: Motor

7: Rückförderpumpe

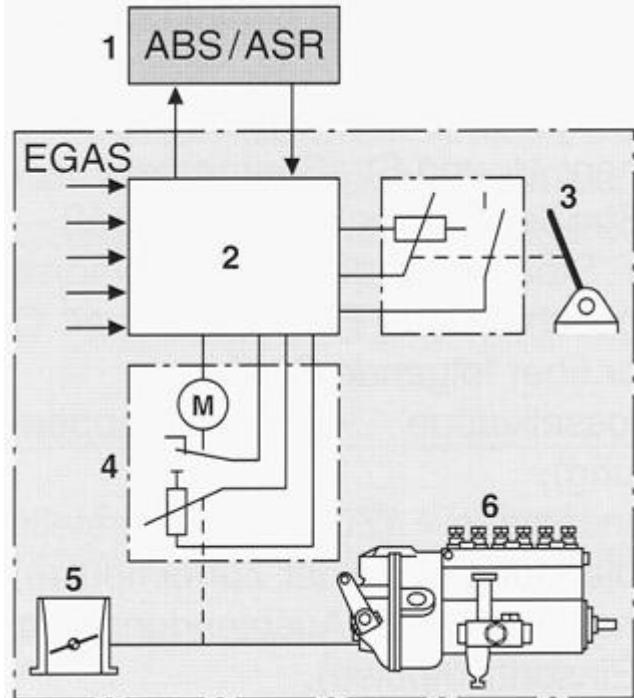
8: Speicherkammer

9: Einlassventil

10: Auslassventil

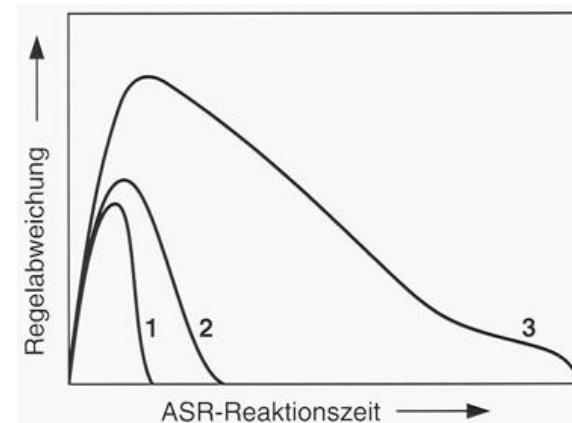
Fahrdynamikregelsysteme

ASR-Regelkonzept: Regelprinzip Motoreingriff



Komponenten:

- 1: ABS/ASR-Steuergerät (M_{SoMot})
- 2: EMS-Steuergerät ($M_{mot,}$)
- 3: Fahrpedal (M_{FV})
- 4: Stellmotor
- 5: Drosselklappe
- 6: o. Dieseleinspritzpumpe

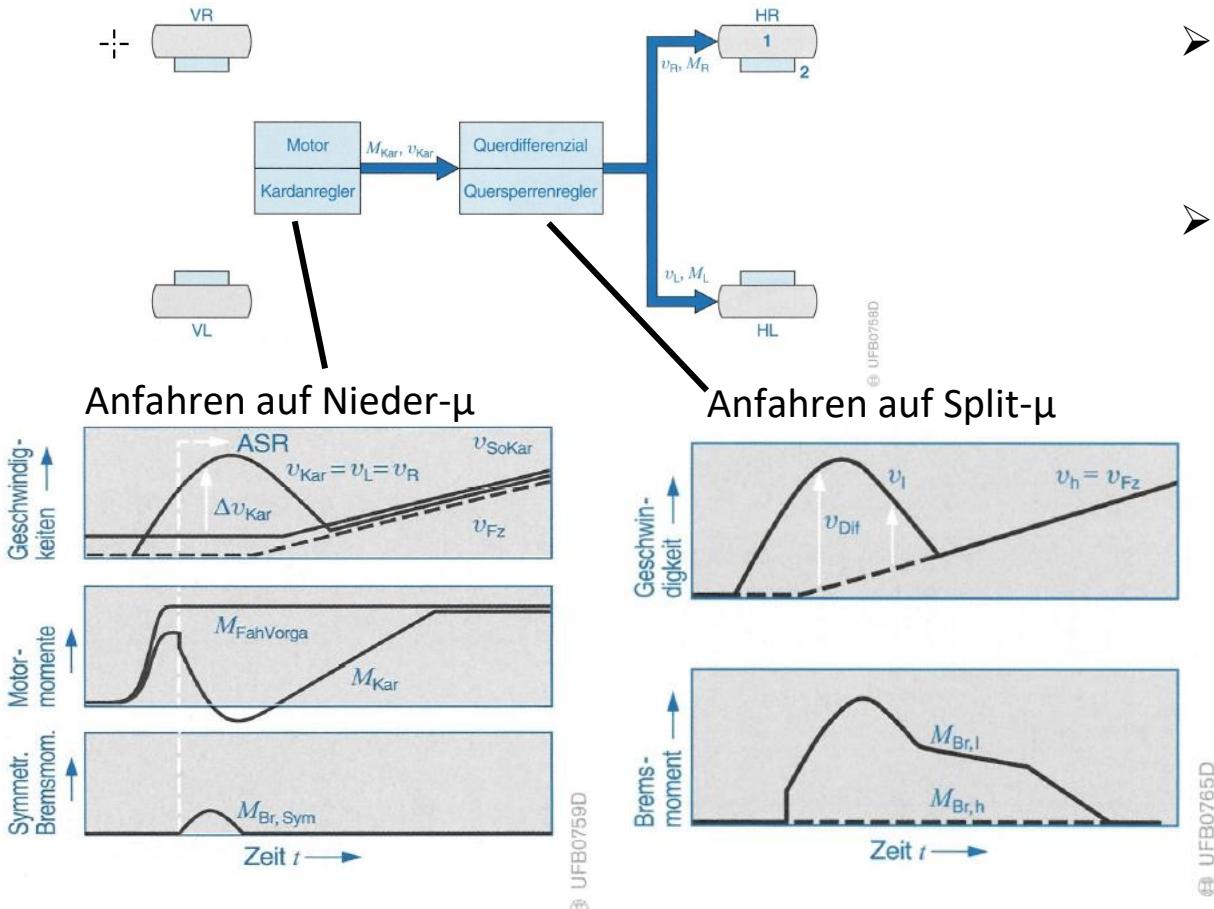


Dynamik der Eingriffe

- 1: Drosselklappen-/Radbremseneingriff
- 2: Drosselklappen-/Zündungseingriff
- 3: Drosselklappeneingriff

Fahrdynamikregelsysteme

ASR-Regelkonzept: Regelprinzip



➤ Bei ASR kann die Eigenschaft, dass der Schlupf instabil ist ($\lambda > \lambda_0$) ist, nicht für das Regelkonzept herangezogen werden.

➤ Im instabilen Bereich beschleunigt das Rad nicht sehr stark.

- Drehträgheit des Antriebsstrangs ist groß
- bei konstantem Drosselklappenwinkel nimmt das Antriebsmoment ab, wenn die Motordrehzahl zunimmt

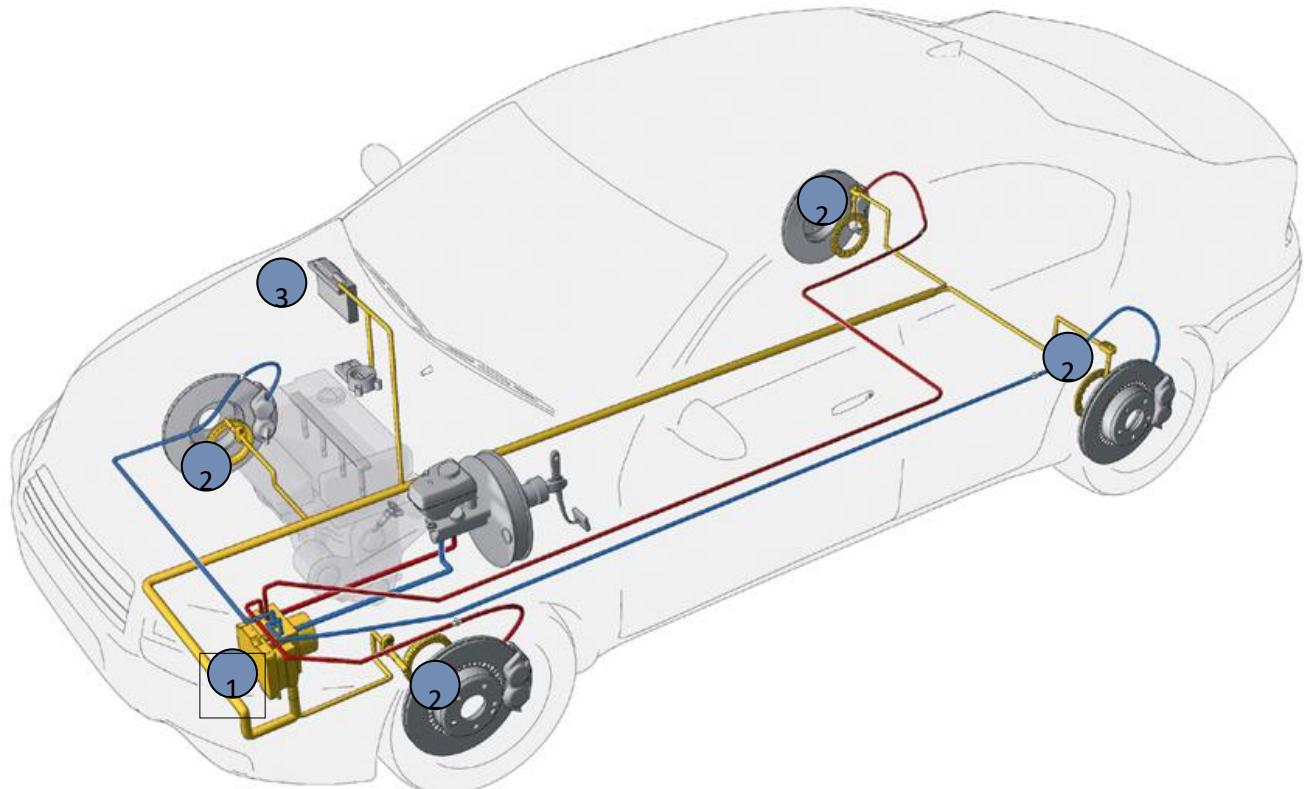
Die Beschleunigung des Rades kann nicht als Indiz herangezogen werden, dass der Schlupf zu groß ist.

Aus diesem Grund ist ASR im Gegensatz zum ABS kein Beschleunigungsregler. **Statt dessen wurde bei ASR der Schlupf als Regelgröße eingeführt.**

➤ **ASR: Schlupfregler**

Fahrdynamikregelsysteme

ASR-System mit Komponenten



- 1: Hydroaggregat für Bremseneingriffe mit Anbausteuergerät
- 2: Raddrehzahlsensoren
- 3: Kommunikation mit Motormanagement

Fahrdynamikregelsysteme

ASR-Sicherheitsschaltung

- Analog zu ABS

Fahrdynamikregelsysteme

Anforderungen an ASR

Ein Fahrzeug bei dem die Räder durchdrehen ist nicht beherrschbar. ASR soll das Durchdrehen verhindern. (ASR-Anforderungen von Burckhardt, 1958):

Motoreingriff:

- Die Antriebsschlupfregelung muss bei jeder Betätigungsgeschwindigkeit des Gaspedals grundsätzlich das Durchdrehen der Antriebsräder, auf allen homogenen Fahrbahnreibbeiwerten, sicher verhindern.
- Die Regelung darf – sofern die Motorschleppmomentregelung MSR außer Betracht bleibt – nie mehr Gas geben, als vom Fahrer durch die Pedalstellung vorgegeben.
- Bis zu der geforderten Größe ist die physikalisch mögliche Beschleunigung voll auszunutzen.
- Die Priorität der Fahrstabilität muss mit der Fahrgeschwindigkeit zunehmen
- Der Regeleingriff muss – auch auf sehr glatter Fahrbahn – so schnell erfolgen, dass ein Antriebsrad nur einen kleinen Bruchteil seines Umfangs durchrutscht.
- Bei abruptem Übergang von einer griffigen auf eine glatte Fahrbahn (negativer μ -Sprung Fall) muss die Umfangskraft an den Rädern so rasch reduziert werden, dass keine Instabilität des Fahrzeugs erkennbar ist.

Fahrdynamikregelsysteme

Anforderungen an ASR

Motoreingriff:

- Beim Übergang von einer glatten auf eine griffige Straße muss bei entsprechender Gaspedalstellung das an die Räder weitergegebene Drehmoment so rasch zunehmen, dass die physikalisch mögliche Traktion voll ausgeschöpft wird.
- Gibt der Fahrer in einer Kurve zuviel Gas, soll die Regelung so schnell ansprechen, dass bei einem hinterradgetriebenen Fahrzeug das Heck nicht ausbricht bzw. ein vorderradgetriebenes nicht geradeausschiebt.
- Es soll verhindert werden, dass das Fahrzeug beim Anfahren am Berg zurückrollt
- Ein Ausfall oder eine negative Beeinflussung der Regelung muss durch eine Sicherheitsschaltung sofort erkannt werden. Die Regelung ist abzuschalten und dies durch eine Warnleuchte anzuzeigen. Bei einem Defekt sollte ein Notbetrieb mit mindestens 70% der normalen Höchstgeschwindigkeit möglich sein.

Fahrdynamikregelsysteme

Anforderungen an ASR

Bremseingriff

- Bei μ -Split Fahrbahnen ist das Antriebsrad auf der glatten Seite am Durchdrehen zu hindern. Die Übertragungsfähigkeit des anderen soll voll ausgenutzt werden, um eine optimale Traktion zu erreichen.
- Die Regelung muss so schnell arbeiten, dass sie auch bei dynamischer Entlastung eines Rades (z.B. bei Kurvenfahrt) in der angegebenen Weise eingreifen kann.
- Für das Wegfahren in tiefem Schnee soll bei Verwendung von Schneeketten auf einen größeren Schlupf umgeschaltet werden. Hierfür muss die Regelung durch einen von Hand zu betätigenden Schalter programmierbar sein (Schneekettenschalter).

Allgemein

- Beim Anfahren muss die Abstimmung zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit und Radschlupf so sein, dass das Rad die Fahrbahnoberfläche nicht „poliert“ bzw. dass das Rad sich bei losem Untergrund nicht „eingräbt“
- Begrenzung des Reifenverschleißes und der Belastung des Differentials