

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges
Eigentum

Internationales Büro

(43) Internationales
Veröffentlichungsdatum
8. September 2017 (08.09.2017)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2017/148728 A1

(51) Internationale Patentklassifikation:

F16D 48/06 (2006.01) B60W 10/02 (2006.01)
B60W 10/06 (2006.01) B60W 20/00 (2016.01)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2017/053818

(22) Internationales Anmeldedatum:
20. Februar 2017 (20.02.2017)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
10 2016 203 434.0 2. März 2016 (02.03.2016) DE

(71) Anmelder: AUDI AG [DE/DE]; 85045 Ingolstadt (DE).

(72) Erfinder: HOMMES, Georg; Altenhofstr. 3, 85049
Ingolstadt (DE). SCHIERGL, Andreas; Spannaglstraße 8,
84069 Schierling (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW,
BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DJ, DK,

DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM,
GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KH,
KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY,
MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA,
NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO,
RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV,
SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC,
VN, ZA, ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST,
SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG,
KZ, RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH,
CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE,
IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO,
RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM,
GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz
3)

(54) Title: METHOD FOR ADAPTING AN ENGAGEMENT POINT OF A VEHICLE CLUTCH

(54) Bezeichnung : VERFAHREN ZUR ADAPTION EINES GREIFPUNKTS EINER TRENNKUPPLUNG FÜR EIN
FAHRZEUG

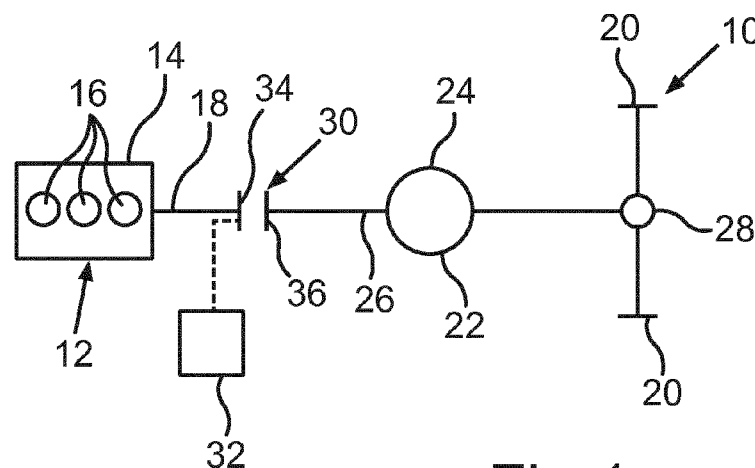


Fig.1

(57) Abstract: The invention relates to a method for adapting an engagement point of a clutch (30) that can be moved between at least one engaged state in which an output shaft (18) of an internal combustion engine (12) for driving a vehicle is coupled, via the disconnect clutch (30), to a rotor (26) of an electric machine (22) for driving the vehicle, and at least one disengaged state in which the output shaft (18) is decoupled from the rotor (22).

(57) Zusammenfassung:

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



WO 2017/148728 A1

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Adaption eines Greifpunkts einer Trennkupplung (30), welche zwischen wenigstens einem geschlossenen Zustand, in dem eine Abtriebswelle (18) einer Verbrennungskraftmaschine (12) zum Antreiben eines Fahrzeugs über die Trennkupplung (30) mit einem Rotor (26) einer elektrischen Maschine (22) zum Antreiben des Fahrzeugs gekoppelt ist, und wenigstens einem geöffneten Zustand, in welchem die Abtriebswelle (18) von dem Rotor (22) entkoppelt ist, verstellbar ist.

5 Verfahren zur Adaption eines Greifpunkts einer Trennkupplung für ein Fahr-
zeug

BESCHREIBUNG:

10

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Adaption eines Greifpunkts einer Trennkupplung für ein Fahrzeug gemäß dem Oberbegriff von Patentanspruch 1.

15

Ein solches Verfahren zur Adaption eines Greifpunkts einer Trennkupplung für ein Fahrzeug ist beispielsweise aus der DE 102 28 709 A1 bekannt. Die Trennkupplung ist zwischen wenigstens einem geschlossenen Zustand und wenigstens einem geöffneten Zustand verstellbar. In dem geschlossenen Zustand ist eine Abtriebswelle einer Verbrennungskraftmaschine zum Antreiben eines Fahrzeugs über die Trennkupplung mit einem Rotor einer elektrischen Maschine zum Antreiben des Fahrzeugs gekoppelt. In dem geöffneten Zustand ist die Abtriebswelle von dem Rotor entkoppelt. Mit anderen Worten ist die Abtriebswelle in dem geöffneten Zustand der Trennkupplung nicht über die Trennkupplung mit dem Rotor gekoppelt.

25

Der Greifpunkt der Trennkupplung wird auch als Tastpunkt bezeichnet und ist beispielsweise diejenige Stellung, bei der die Trennkupplung ein vorbestimmtes, kleines Drehmoment überträgt. Mit anderen Worten ist unter dem Greif- beziehungsweise Tastpunkt beispielsweise eine solche Stellung zu verstehen, bei welcher die Trennkupplung eine erste Welle wie beispielsweise die Abtriebswelle mit einer zweiten Welle wie beispielsweise dem Rotor derart koppelt, dass beispielsweise eine Rotation der ersten Welle durch die zweite Welle über die Trennkupplung, beispielsweise um ein bestimmtes Maß, beeinflusst wird beziehungsweise umgekehrt. Durch die Adaption des Greif- beziehungsweise Tastpunkts können beispielsweise verschleißbedingte und/oder temperaturbedingte Änderungen des Greifpunkts kompensiert werden, sodass ein automatisches, das heißt beispielsweise mittels einer elektronischen Recheneinrichtung über wenigstens ein Stellglied bewirktes Öffnen und Schließen der Trennkupplung bedarfsgerecht, insbesondere

30

35

komfortabel, möglich ist. Unter dem Schließen der Trennkupplung wird das Verstellen der Trennkupplung aus dem geöffneten Zustand in den geschlossenen Zustand verstanden. Unter dem Öffnen der Trennkupplung wird das Verstellen der Trennkupplung von dem geschlossenen Zustand in den geöffneten Zustand verstanden.

Des Weiteren offenbart die WO 2009/127459 A1 eine Steuer-/Regelvorrichtung für einen Fahrzeugantrieb, der mindestens ein Antriebsaggregat und eine in einem Antriebsstrang des Fahrzeugantriebs angeordnete automatische Kupplung aufweist, die bei einem Übergang zwischen zwei aufeinanderfolgenden Leerlaufzuständen öffnet oder schließt. Dabei ist mindestens ein Leerlaufregler mit einem Integrationsglied zur Regelung einer Leerlaufdrehzahl des Antriebsaggregats vorgesehen. Ferner ist es vorgesehen, dass beim Übergang ein Steuereingriff erfolgt, um Abweichungen eines Ist-Werts der Leerlaufdrehzahl von einem Soll-Wert zu vermeiden.

Außerdem offenbart die DE 10 2013 220 399 A1 ein Verfahren zur Steuerung eines hybridischen Antriebsstrangs mit einer Brennkraftmaschine mit einer Kurbelwelle und einer in einer Riemenscheibenebene der Brennkraftmaschine angeordneten und mittels eines schaltbaren Planetengetriebes mit der Kurbelwelle in Wirkeingriff stehenden Elektromaschine. Das Planetengetriebe wird während eines Startvorgangs der Brennkraftmaschine von einem Aktor zwischen einem Hohlrad des Planetengetriebes und einem drehfest angeordneten Gehäuse angeordnete Bremse betätigenden Aktor über einen Aktorweg auf eine vorgegebene Schließposition gesteuert. Dabei ist es vorgesehen, dass die Schließposition mit einem mittels einer aus einer elektrischen Steuergröße des Aktors und einer Verfahrgeschwindigkeit des Aktors ermittelten Gradientenänderung bestimmten Tastpunkt zwischen Hohlrad und Gehäuse verglichen und abhängig von diesem eingestellt wird.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, ein Verfahren der eingangs genannten Art derart weiterzuentwickeln, dass der Greifpunkt der Trennkupplung besonders präzise und schnell adaptiert werden kann.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Verfahren mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen mit zweckmäßigen Weiterbildungen der Erfindung sind in den übrigen Ansprüchen angegeben.

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Adaption eines Greifpunkts einer Trennkupplung eines Fahrzeugs, insbesondere eines Kraftfahrzeugs wie beispielsweise eines Hybridfahrzeugs. Die Trennkupplung ist zwischen wenigstens einem geschlossenen Zustand und wenigstens einem geöffneten Zustand verstellbar. In dem geschlossenen Zustand ist eine Abtriebswelle einer Verbrennungskraftmaschine zum Antreiben des Fahrzeugs über die Trennkupplung mit einem Rotor einer elektrischen Maschine zum Antreiben des Fahrzeugs gekoppelt. In dem geöffneten Zustand ist die Abtriebswelle von dem Rotor entkoppelt. Mit anderen Worten ist die Abtriebswelle in dem geöffneten Zustand der Trennkupplung nicht über die Trennkupplung mit dem Rotor der elektrischen Maschine gekoppelt.

Um nun den Greifpunkt der Trennkupplung besonders präzise und schnell, das heißt in kurzer Zeit, adaptieren zu können, umfasst das Verfahren erfindungsgemäß einen ersten Schritt, bei welchem die zunächst aktivierte Verbrennungskraftmaschine deaktiviert und die zunächst geschlossene Trennkupplung geöffnet wird. Mit anderen Worten, ausgehend von einem Betriebszustand, in welchem die Verbrennungskraftmaschine aktiviert und die Trennkupplung geschlossen ist, wird die Verbrennungskraftmaschine deaktiviert und die Trennkupplung geöffnet. Unter dem Öffnen der Trennkupplung ist zu verstehen, dass die Kupplung aus dem geschlossenen Zustand in den geöffneten Zustand verstellt wird. Demzufolge ist unter einem Schließen der Trennkupplung zu verstehen, dass die Trennkupplung aus ihrem geöffneten Zustand in ihren geschlossenen Zustand verstellt wird.

Unter dem Deaktivieren der Verbrennungskraftmaschine ist zu verstehen, dass ein gefeuerter Betrieb der Verbrennungskraftmaschine beendet wird, sodass die Verbrennungskraftmaschine von ihrem gefeuerten Betrieb in ihren ungefeuerten oder unbefeuerten Betrieb überführt wird. Demzufolge ist unter der aktivierten Verbrennungskraftmaschine zu verstehen, dass die Verbrennungskraftmaschine in ihrem gefeuerten Betrieb betrieben wird. Unter einem Aktivieren der Verbrennungskraftmaschine ist somit zu verstehen, dass der ungefeuerte oder unbefeuerte Betrieb der Verbrennungskraftmaschine beendet wird, sodass die zunächst deaktivierte Verbrennungskraftmaschine von ihrem ungefeuerten Betrieb in ihren gefeuerten Betrieb überführt wird. Demzufolge ist unter der deaktivierten Verbrennungskraftmaschine zu verstehen, dass sich die Verbrennungskraftmaschine in ihrem unbefeuerten beziehungsweise ungefeuerten Betrieb beziehungsweise nicht in ihrem gefeuerten Betrieb befindet. Im ungefeuerten Betrieb der Verbren-

nungskraftmaschine laufen in ihren beispielsweise als Zylinder ausgebildeten Brennräumen keine Verbrennungsvorgänge ab.

Bei einem zweiten Schritt des erfindungsgemäßen Verfahrens wird ein erster
5 Verlauf der Drehzahl der Abtriebswelle erfasst, während die Trennkupplung
geöffnet und die Verbrennungskraftmaschine deaktiviert ist. Die Drehzahl der
Abtriebswelle beziehungsweise der insbesondere zeitliche Verlauf der Dreh-
zahl der Abtriebswelle wird beispielsweise von einer ersten Drehzahl bis zur
10 zweiten Drehzahl der Abtriebswelle erfasst. Da die Trennkupplung geöffnet
und die Verbrennungskraftmaschine deaktiviert ist, während der erste Ver-
lauf erfasst wird, nimmt die Drehzahl der Abtriebswelle beziehungsweise der
Verlauf der Drehzahl der Abtriebswelle von der ersten Drehzahl zur zweiten
Drehzahl üblicherweise ab.

15 Bei einem dritten Schritt des Verfahrens wird ein Reibmoment der Verbren-
nungskraftmaschine in Abhängigkeit von wenigstens einem vorgegebenen
Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine und einem ersten Dreh-
zahlgradienten berechnet, wobei der erste Drehzahlgradient aus dem erfass-
ten ersten Verlauf ermittelt wird. Beispielsweise wird der erste Drehzahlgra-
20 dient aus einem ersten Drehzahlintervall des ersten Verlaufs ermittelt. Das
erste Drehzahlintervall ist beispielsweise zumindest ein erster Teil des ersten
Verlaufs. Der erste Drehzahlgradient beschreibt somit eine Veränderung der
Drehzahl der Abtriebswelle beziehungsweise des Verlaufs der Drehzahl der
Abtriebswelle in dem ersten Drehzahlintervall.

25 Das Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine ist beispielsweise in
einer Speichereinrichtung, insbesondere einer elektronischen Rechenein-
richtung, gespeichert. Das Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine wird
beispielsweise mittels der elektronischen Recheneinrichtung, welche auch
30 als Steuergerät bezeichnet wird, berechnet, indem die elektronische Re-
cheneinrichtung das gespeicherte Trägheitsmoment aus der Speichereinrich-
tung abrufen und empfängt. Ferner wird mittels der elektronischen Rechenein-
richtung in Abhängigkeit von dem erfassten ersten Verlauf der erste Dreh-
zahlgradient ermittelt, insbesondere berechnet, sodass schließlich das
35 Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine in Abhängigkeit von dem ers-
ten Drehzahlgradienten und in Abhängigkeit von dem vorgegebenen Träg-
heitsmoment berechnet wird. Hierzu wird der erste Drehzahlgradient mit dem
vorgegebenen Trägheitsmoment multipliziert.

Bei einem, sich vorzugsweise an den ersten Schritt und den zweiten Schritt anschließenden, vierten Schritt des Verfahrens wird die Trennkupplung in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt. Darunter ist beispielsweise zu verstehen, dass die Trennkupplung ausgehend von ihrem geöffneten Zustand aus dem geöffneten Zustand in Richtung des geschlossenen Zustands, jedoch nicht vollständig in den geschlossenen Zustand verstellt wird, sodass die Trennkupplung beispielsweise einen zwischen dem geschlossenen Zustand und dem geöffneten Zustand liegenden Zwischenzustand einnimmt.

10

Bei einem fünften Schritt des Verfahrens wird ein auf den ersten Verlauf folgender zweiter Verlauf der Drehzahl der Abtriebswelle erfasst, während die Trennkupplung in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt wird und die Verbrennungskraftmaschine noch deaktiviert ist. Bei einem sechsten Schritt des Verfahrens wird ein zweiter Drehzahlgradient aus dem erfassten zweiten Verlauf ermittelt. Beispielsweise wird der zweite Drehzahlgradient aus einem zweiten Drehzahlintervall des zweiten Verlaufs ermittelt, wobei das zweite Drehzahlintervall beispielsweise zumindest ein zweiter Teil des zweiten Verlaufs ist. Das zweite Drehzahlintervall folgt beispielsweise zeitlich auf das erste Drehzahlintervall und erstreckt sich beispielsweise von einer von der ersten und der zweiten Drehzahl unterschiedlichen dritten Drehzahl bis zu einer von der ersten, der zweiten und der dritten Drehzahl unterschiedlichen, vierten Drehzahl, sodass der zweite Verlauf die Drehzahl und insbesondere die Änderung der Drehzahl der Abtriebswelle in dem zweiten Drehzahlverlauf beschreibt.

Beispielsweise wird die Trennkupplung in dem zweiten Drehzahlintervall in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt oder befindet sich bereits in dem Zwischenzustand. Da die Trennkupplung beim Erfassen des ersten Verlaufs geöffnet ist, wird der erste Verlauf beziehungsweise die Drehzahl der Abtriebswelle beim Erfassen des ersten Verlaufs nicht durch die elektrische Maschine beeinflusst. Da während des Erfassens des zweiten Verlaufs die Trennkupplung von ihrem geöffneten Zustand in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt wird, kommt es beispielsweise zu einer durch die elektrische Maschine bewirkten Beeinflussung der Drehzahl der Abtriebswelle beim Erfassen des zweiten Verlaufs, wobei diese Beeinflussung anhand des zweiten Verlaufs erkennbar ist.

35

Bei einem siebten Schritt des Verfahrens wird ein Wirkmoment der Trennkupplung, insbesondere ein aus dem Verstellen der Trennkupplung von ihrem geöffneten Zustand in Richtung ihres geschlossenen Zustands resultierendes Wirkmoment der Trennkupplung, in Abhängigkeit von dem berechneten Reibmoment, dem zweiten Drehzahlgradienten und dem vorgegebenen Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine ermittelt. Beispielsweise wird der zweite Drehzahlgradient mit dem Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine multipliziert. Aus dieser Multiplikation resultiert beispielsweise ein Gesamtmoment, von welchem das zuvor berechnete Reibmoment subtrahiert wird. Das Ergebnis dieser Subtraktion ist beispielsweise das genannte Wirkmoment. Schließlich wird bei einem achten Schritt des Verfahrens der Greifpunkt der Trennkupplung in Abhängigkeit von dem ermittelten Wirkmoment adaptiert.

Im Rahmen des vierten Schritts, das heißt beim Verstellen der Trennkupplung in Richtung ihres geschlossenen Zustands, wird die Trennkupplung von der elektronischen Recheneinrichtung beispielsweise auf Basis einer Kennlinie angesteuert. Diese Ansteuerung führt zu dem Wirkmoment und somit zu der beschriebenen Beeinflussung der Drehzahl, insbesondere ihres zweiten Verlaufs. Im Rahmen des Verfahrens wird somit das aus der Ansteuerung der Trennkupplung resultierende Wirkmoment ermittelt. Entspricht das Wirkmoment beispielsweise einem Soll-Moment, so müssen die Ansteuerung und somit der Greifpunkt, welcher auch als Tastpunkt bezeichnet wird, nicht verändert werden.

Weicht jedoch das ermittelte Wirkmoment beispielsweise von dem Soll-Moment ab, so können die Ansteuerung und somit der Greifpunkt derart verändert werden, dass die Abweichung des ermittelten Wirkmoments von dem Soll-Moment verringert oder gar aufgehoben wird. Somit kann der Greif- beziehungsweise Tastpunkt mittels des erfindungsgemäßen Verfahrens besonders präzise und schnell, das heißt in nur kurzer Zeit adaptiert werden, indem auf einfache Weise lediglich auf die erfassten Verläufe der Drehzahl der Abtriebswelle und auf das vorgegebene und insbesondere gespeicherte Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine zurückgegriffen wird.

Dabei liegt der Erfindung insbesondere die Erkenntnis zugrunde, dass es während eines normalen Betriebs des Fahrzeugs hinreichend oft zu Situationen, insbesondere Fahrsituationen, kommt, in denen das Verfahren durchgeführt werden kann, ohne die jeweilige Fahrsituation für Insassen des Fahr-

zeugs spürbar zu beeinflussen. Mittels des erfindungsgemäßen Verfahrens ist es somit möglich, den Greifpunkt hinreichend oft und präzise während des Betriebs des Fahrzeugs zu adaptieren. Zu einer solchen Fahrsituation, in welcher das erfindungsgemäße Verfahren besonders vorteilhaft durchgeführt werden kann, kommt es insbesondere dann, wenn beispielsweise eine Hybrid-Ablaufsteuerung einen Übergang von einem hybridischen Fahren zu einem elektrischen Fahren anfordert. Unter dem hybridischen Fahren ist ein Betrieb beziehungsweise ein Fahrzustand des Fahrzeugs zu verstehen, in welchem das Fahrzeug sowohl mittels der elektrischen Maschine als auch mittels der Verbrennungskraftmaschine angetrieben wird. Unter dem elektrischen Fahren ist ein Betrieb beziehungsweise ein Fahrzustand des Fahrzeugs zu verstehen, in welchem das Fahrzeug ausschließlich mittels der elektrischen Maschine, nicht jedoch mittels der Verbrennungskraftmaschine angetrieben wird.

Im Rahmen des elektrischen Fahrens kann die Verbrennungskraftmaschine somit abgelegt, das heißt von der elektrischen Maschine getrennt und deaktiviert werden. Zum Trennen der Verbrennungskraftmaschine von der elektrischen Maschine wird die Trennkupplung geöffnet, wodurch die Abtriebswelle beziehungsweise die Verbrennungskraftmaschine von der elektrischen Maschine beziehungsweise dem Rotor der elektrischen Maschine getrennt wird. Das erfindungsgemäße Verfahren nutzt einen Übergang vom hybridischen Fahren zum elektrischen Fahren, wobei während dieses Übergangs die Abtriebswelle austrudelt beziehungsweise ausdreht, sodass ihre Drehzahl sukzessive gegen 0 geht. Diese Drehzahlabnahme beziehungsweise Drehzahlveränderung wird im Rahmen des erfindungsgemäßen Verfahrens genutzt, um den Greifpunkt der Trennkupplung auf die beschriebene Weise zu adaptieren.

Damit liegt dem Verfahren ferner die Erkenntnis zugrunde, dass der Drehzahlgradient der Verbrennungskraftmaschine beziehungsweise der Abtriebswelle während des Übergangs, das heißt in einer Phase, in welcher die Trennkupplung geöffnet und die Verbrennungskraftmaschine deaktiviert ist, nur durch zwei Größen bestimmt wird: Eine erste der Größen ist das Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine, wobei das Trägheitsmoment auch als Massenträgheitsfaktor bezeichnet wird. Die zweite Größe ist das Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine. Beide Größen sind bekannt beziehungsweise können auf die beschriebene Weise ermittelt werden. Beim dritten Schritt wird das Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine verifi-

ziert, um schließlich das Wirkmoment der Trennkupplung präzise berechnen zu können, sodass in der Folge der Greifpunkt präzise adaptiert werden kann.

- 5 Durch das Verstellen der Trennkupplung aus dem geöffneten Zustand in Richtung des geschlossenen Zustands wird der Drehzahlgradient in dem zweiten Verlauf im Vergleich zum ersten Verlauf beeinflusst beziehungsweise verändert, sodass anhand dieser Drehzahlgradientenänderung ein durch die Trennkupplung bewirktes Störmoment und in der Folge das Wirkmoment
10 der Trennkupplung berechnet werden kann.

In vorteilhafter Ausgestaltung der Erfindung ist es vorgesehen, dass zumindest zwischen dem ersten Schritt und dem fünften Schritt ein Aktivieren der Verbrennungskraftmaschine unterbleibt. Dadurch wird ein durch ein Aktivieren der Verbrennungskraftmaschine bewirktes Beeinflussen des Drehzahlgradienten vermieden, sodass der jeweilige Drehzahlgradient und somit das
15 Wirkmoment besonders präzise ermittelt werden können. In der Folge kann der Greifpunkt präzise adaptiert werden. Dieser Ausführungsform liegt ferner die Idee zugrunde, innerhalb genaue eines Übergangs vom hybridischen zum elektrischen Verfahren die Verläufe der Drehzahl und somit die Drehzahlgradienten zu ermitteln, ohne die Verbrennungskraftmaschine zu aktivieren, sodass der Greifpunkt besonders schnell und präzise adaptiert werden
20 kann.

25 Es ist möglich, die Adaption abubrechen oder zu unterbrechen und hierzu nach dem ersten Schritt und beispielsweise vor zumindest einem der übrigen Schritte des Verfahrens die Verbrennungskraftmaschine zu aktivieren. Ein solches Aktivieren der Verbrennungskraftmaschine wird auch als Zuschalten der Verbrennungskraftmaschine bezeichnet. Dabei entsteht ein Bedarf, die
30 Verbrennungskraftmaschine zuzuschalten beispielsweise aufgrund eines Wunsches des Fahrers des Fahrzeugs nach Zugkraft, welche von aktivierten der Verbrennungskraftmaschine bereitstellbar ist. Ein solcher Wunsch nach Zugkraft hat Vorrang gegenüber der Adaption des Greifpunkts, sodass die Adaption abgebrochen oder unterbrochen wird, um die Verbrennungskraftmaschine zuzuschalten und den Wunsch nach Zugkraft zu befriedigen. Da
35 Situationen, in denen das Verfahren durchgeführt und somit der Greifpunkt adaptiert werden kann, in einem Normalbetrieb häufig auftreten können, ist das beschriebene Unterbrechen oder Abbrechen der Adaption nicht mit einem Nachteil verbunden.

Diesbezüglich hat es sich als ferner vorteilhaft gezeigt, wenn zumindest zwischen dem ersten Schritt und dem fünften Schritt die Drehzahl der Abtriebswelle stets größer als 0 ist. Mit anderen Worten werden die Verläufe und die Drehzahlgradienten infolge des Öffnens der Trennkupplung ermittelt, bevor die Abtriebswelle zum Stillstand kommt. Dabei hat es sich als ferner vorteilhaft gezeigt, wenn zumindest zwischen dem ersten Schritt und dem vierten Schritt ein Schließen der Trennkupplung beziehungsweise eine Verstellung der Trennkupplung in Richtung ihres geschlossenen Zustands unterbleibt.

10

In vorteilhafter Ausgestaltung der Erfindung werden die Drehzahlgradienten aus den zuvor genannten Drehzahlintervallen der jeweiligen Verläufe ermittelt, wobei die Drehzahl der Abtriebswelle in den jeweiligen Drehzahlintervallen stets größer als 0 ist. Somit kommt es weder in noch zwischen den Drehzahlintervallen zu einem Stillstand der Abtriebswelle, sodass der Greifpunkt besonders schnell adaptiert werden kann.

15

Bei einer besonders vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung ist es vorgesehen, dass zumindest der erste Schritt, der zweite Schritt, der vierte Schritt und der fünfte Schritt durchgeführt werden, während sich das Fahrzeug bewegt und dabei über seine Räder auf einer Fahrbahn abrollt. Hierdurch kann der Greifpunkt während eines normalen Fahrbetriebs des Fahrzeugs präzise und hinreichend oft adaptiert werden, sodass beispielsweise thermisch bedingte und/oder verschleißbedingte Änderungen des Greifpunkts besonders vorteilhaft kompensiert werden. Ferner hat es sich als vorteilhaft gezeigt, wenn zumindest zwischen dem ersten Schritt und dem fünften Schritt ein Stillstand des Fahrzeugs unterbleibt.

20

25

Eine weitere Ausführungsform zeichnet sich dadurch aus, dass zumindest der erste Schritt, der zweite Schritt, der vierte Schritt und der fünfte Schritt durchgeführt werden, wenn das Fahrzeug mittels der elektrischen Maschine angetrieben wird. Dadurch kann der Greifpunkt während eines normalen Betriebs des Fahrzeugs adaptiert werden, ohne den Betrieb für Insassen des Fahrzeugs spürbar zu beeinflussen.

30

35

Schließlich hat es sich als besonders vorteilhaft gezeigt, wenn die Trennkupplung bei dem fünften Schritt derart in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt wird, dass das Wirkmoment in einem Bereich von einschließlich 10 Newtonmeter bis einschließlich 20 Newtonmeter liegt. Hierdurch kann

eine besonders präzise erfassbare Beeinflussung beziehungsweise Veränderung des Drehzahlgradienten bewirkt werden, sodass anhand der besonders präzise erfassten Änderung des Drehzahlgradienten das Wirkmoment präzise ermittelt werden kann. In der Folge kann der Greifpunkt besonders präzise adaptiert werden.

Zur Erfindung gehört auch ein Verfahren zum Betreiben eines Kraftfahrzeugs, insbesondere eines Hybridfahrzeugs, mittels eines erfindungsgemäßen Verfahrens. Mit anderen Worten ist vorzugsweise vorgesehen, das erfindungsgemäße Verfahren bei einem Kraftfahrzeug, insbesondere einem Hybridfahrzeug, einzusetzen, wobei mittels des erfindungsgemäßen Verfahrens ein besonders vorteilhafter sowie komfortabler und effizienter Betrieb des Kraftfahrzeugs realisierbar ist.

Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels sowie anhand der Zeichnung. Die vorstehend in der Beschreibung genannten Merkmale und Merkmalskombinationen sowie die nachfolgend in der Figurenbeschreibung genannten und/oder in den Figuren alleine gezeigten Merkmale und Merkmalskombinationen sind nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar, ohne den Rahmen der Erfindung zu verlassen.

Die Zeichnung zeigt in:

25

Fig. 1 eine schematische Darstellung eines Antriebsstrangs für ein Fahrzeug, wobei ein Verfahren durchgeführt wird, mittels welchem ein Greifpunkt einer Trennkupplung des Antriebsstrangs besonders präzise und schnell adaptiert werden kann; und

30

Fig. 2 ein Diagramm zum Veranschaulichen des Verfahrens.

In den Fig. sind gleiche oder funktionsgleiche Elemente mit gleichen Bezugszeichen versehen.

35

Fig. 1 zeigt in einer schematischen Darstellung einen im Ganzen mit 10 bezeichneten Antriebsstrang für ein Fahrzeug, welches als Kraftfahrzeug, insbesondere als Hybridfahrzeug, ausgebildet ist. Der Antriebsstrang 10 umfasst eine Verbrennungskraftmaschine 12, welche als Hubkolben-

Verbrennungsmaschine ausgebildet ist. Dabei umfasst die Verbrennungskraftmaschine 12 ein Zylindergehäuse 14, durch welches eine Mehrzahl von Brennräumen in Form von Zylindern 16 gebildet ist. Ferner umfasst die Verbrennungskraftmaschine 12 eine als Kurbelwelle 18 ausgebildete Abtriebswelle, welche beispielsweise an einem Gehäuseelement der Verbrennungskraftmaschine 12 um eine Drehachse relativ zu dem Gehäuseelement drehbar gelagert ist. Über die Kurbelwelle 18 stellt die Verbrennungskraftmaschine 12 Drehmomente zum Antreiben des Kraftfahrzeugs bereit. Das Kraftfahrzeug umfasst ferner Räder, über die das Kraftfahrzeug bei einer Fahrt, insbesondere Vorwärtsfahrt, auf einer Fahrbahn abrollen kann. Von diesen Rädern sind in Fig. 1 zwei mit 20 bezeichnete Räder des Kraftfahrzeugs gezeigt. Bei den Rädern 20 handelt es sich um sogenannte angetriebene oder antreibbare Räder, da die Räder 20 mittels der Verbrennungskraftmaschine 12 über die Kurbelwelle 18 angetrieben werden können.

Der Antriebsstrang 10 ist als alternativer Antrieb ausgebildet und umfasst eine elektrische Maschine 22. Die Räder 20 und das Kraftfahrzeug insgesamt sind dabei mittels der Verbrennungskraftmaschine 12 sowie mittels der elektrischen Maschine 22 antreibbar. Die Verbrennungskraftmaschine 12 umfasst beispielsweise einen in Fig. 1 sehr schematisch dargestellten Stator 24. Ferner umfasst die elektrische Maschine 22 einen Rotor 26, welcher um eine Drehachse relativ zu dem Stator 24 drehbar ist. Die elektrische Maschine 22 ist beispielsweise in einem Motorbetrieb und somit als Elektromotor betreibbar. In dem Motorbetrieb wird der Rotor 26 von dem Stator 24 angetrieben. Hierzu wird die elektrische Maschine 22 in ihrem Motorbetrieb mit elektrischer Energie beziehungsweise elektrischem Strom versorgt. Diese elektrische Energie wird beispielsweise von einem elektrischen Energiespeicher insbesondere in Form einer Batterie bereitgestellt und der elektrischen Maschine 22 zugeführt.

Vorliegend ist der Rotor 26, welcher beispielsweise wenigstens eine Rotorwelle umfasst, koaxial zur Kurbelwelle 18 angeordnet, sodass die Drehachse, um welche der Rotor 26 relativ zum Stator 24 drehbar ist, mit der Drehachse, um welche die Kurbelwelle 18 relativ zum Gehäuseelement drehbar ist, zusammenfällt.

Der Antriebsstrang 10 weist ein Differenzial 28 auf. Die elektrische Maschine 22 kann in ihrem Motorbetrieb über den Rotor 26 Drehmomente zum Antreiben der Räder 20 und somit zum Antreiben des Kraftfahrzeugs insgesamt bereitstellen. Die von der Verbrennungskraftmaschine 12 über die Kurbelwelle

le 18 bereitgestellten Drehmomente sowie die von der elektrischen Maschine 22 über den Rotor 26 bereitgestellten Drehmomente zum Antreiben des Kraftfahrzeugs können über das Differenzial 28 auf die Räder 20 übertragen werden, sodass die Räder 20 und somit das Kraftfahrzeug insgesamt ange-
5 trieben werden.

Der Antriebsstrang 10 umfasst ferner eine Trennkupplung 30, welche beispielsweise bezogen auf einen Drehmomentenfluss von der Kurbelwelle 18 zu dem Rotor 26 oder umgekehrt zwischen der Kurbelwelle 18 und dem Ro-
10 tor 26 angeordnet ist. Beispielsweise ist die Trennkupplung 30 als Reibkupplung ausgebildet. Insbesondere ist die Trennkupplung 30 als Mehrlamellenkupplung, insbesondere als nasse Mehrlamellenkupplung, ausgebildet, sodass die Trennkupplung 30 beispielsweise Kupplungslamellen aufweist, welche in einem flüssigen Schmiermittel, insbesondere Öl, laufen.

15 Die Trennkupplung 30 ist zwischen wenigstens einem geschlossenen Zustand und wenigstens einem geöffneten Zustand verstellbar. Insbesondere ist die Trennkupplung 30 zwischen dem geöffneten Zustand und dem geschlossenen Zustand automatisch verstellbar. Hierzu ist eine elektronische
20 Recheneinheit 32 vorgesehen, welche auch als Steuergerät bezeichnet wird. Das Steuergerät steuert die Trennkupplung 30 an, sodass beispielsweise die Trennkupplung 30 mittels des Steuergeräts über ein in Fig. 1 nicht näher dargestelltes Stellglied automatisch zwischen dem geschlossenen Zustand und dem geöffneten verstellt wird. Mit anderen Worten resultiert eine Verstel-
25 lung der Trennkupplung 30 aus dem geöffneten Zustand in den geschlossenen Zustand beziehungsweise umgekehrt aus einer entsprechenden, durch das Steuergerät bewirkten Ansteuerung der Trennkupplung 30.

In dem geschlossenen Zustand ist die Kurbelwelle 18 über die Trennkupplung 30 mit dem Rotor 26 verbunden, sodass beispielsweise Drehmomente
30 zwischen der Kurbelwelle 18 und dem Rotor 26 über die Trennkupplung 30 übertragen werden können. In dem geöffneten Zustand ist die Kurbelwelle 18 von dem Rotor 26 entkoppelt, sodass in dem geöffneten Zustand der Trennkupplung 30 keine Drehmomente zwischen der Kurbelwelle 18 und dem Ro-
35 tor 26 über die Trennkupplung 30 übertragen werden können.

Im Rahmen eines hybridischen Fahrens des Kraftfahrzeugs ist die Trennkupplung 30 geschlossen. Mit anderen Worten befindet sich die Trennkupplung 30 im Rahmen des hybridischen Fahrens in ihrem geschlossenen Zu-

stand, sodass die Räder 20 beziehungsweise das Kraftfahrzeug sowohl mittels der elektrischen Maschine 22 als auch mittels der Verbrennungskraftmaschine 12 angetrieben werden.

5 Im Rahmen eines elektrischen Fahrens des Kraftfahrzeugs ist die Trennkupplung 30 geöffnet, sodass die Räder 20 und somit das Kraftfahrzeug bezogen auf die Verbrennungskraftmaschine 12 und die elektrische Maschine 22 lediglich mittels der elektrischen Maschine 22 angetrieben werden. Somit kommt es bei einem Übergang von dem hybridischen Fahren zu dem elektrischen Fahren zu einem Öffnen der Trennkupplung 30. Im Rahmen dieses
10 Öffnens wird die Trennkupplung 30 aus ihrem geschlossenen Zustand in ihren geöffneten Zustand verstellt beziehungsweise überführt. Somit ist unter der geöffneten Trennkupplung 30 zu verstehen, dass sich die Trennkupplung 30 in ihrem geöffneten Zustand befindet.

15

Die Trennkupplung 30 weist einen Greifpunkt auf, welcher auch als Tastpunkt bezeichnet wird. Der Greifpunkt ist beispielsweise eine Stellung der Trennkupplung 30, insbesondere eine Stellung von Kupplungselementen 34 und 36 der Trennkupplung 30, wobei beispielsweise bei dieser Stellung eine
20 Rotation der Kurbelwelle 18 von dem Rotor 26 über die Trennkupplung 30 beeinflusst wird. Mit anderen Worten, wird die Trennkupplung 30 beziehungsweise werden die Kupplungselemente 34 und 36 beispielsweise ausgehend von dem geöffneten Zustand in Richtung des geschlossenen Zustands verstellt, so ist der Greifpunkt diejenige Stellung der Trennkupplung
25 30 beziehungsweise der Kupplungselemente 34 und 36, bei welcher es zu einer Übertragung eines vorgebbaren Drehmoments über die Trennkupplung 30 und somit zu einer Beeinflussung der Rotation der Kurbelwelle 18 durch den Rotor 26 über die Trennkupplung 30 beziehungsweise umgekehrt kommt. Vor Erreichen dieser Stellung wird durch die Trennkupplung 30 kein
30 Drehmoment beziehungsweise nur ein vernachlässigbar geringes Drehmoment übertragen beziehungsweise vor Erreichen der genannten Stellung findet keine merkliche Beeinflussung der Rotation der Kurbelwelle 18 durch den Rotor 26 über die Trennkupplung 30 beziehungsweise umgekehrt statt.

35 Der Greifpunkt der Trennkupplung 30 kann beispielsweise verschleißbedingt und/oder temperaturbedingt variieren. Ferner ist es möglich, dass der Greifpunkt aufgrund von Bauteil-Toleranzen variiert. Eine solche Variation beziehungsweise Veränderung des Greifpunkts sollte im Rahmen einer Adaption des Greifpunkts kompensiert werden, um auch über eine hohe Lebensdauer

des Antriebsstrangs 10 hinweg einen effizienten und komfortablen Betrieb des Antriebsstrangs 10 zu gewährleisten. Durch die Adaption des Greifpunkts ist es nämlich möglich, dass die Trennkupplung 30 auch bei Variation des Greifpunkts bedarfsgerecht und insbesondere komfortabel verstellt werden kann, sodass beispielsweise ruckartige Verstellungen der Trennkupplung 30, welche von Insassen des Kraftfahrzeugs wahrgenommen werden können, vermieden werden können. Insbesondere ist es durch die Adaption des Greifpunkts möglich, größere Bauteilstreuungen in einem Serien-Produktionsprozess erlauben zu können, sodass das Fahrzeug einfach und kostengünstig hergestellt werden kann.

Um nun den Greifpunkt der Trennkupplung 30 besonders präzise und schnell, das heißt in kurzer Zeit, adaptieren zu können, wird – insbesondere ausgehend von dem hybridischen Fahren – die zunächst aktivierte Verbrennungskraftmaschine 12 deaktiviert und die zunächst geschlossene Trennkupplung 30 geöffnet.

Fig. 2 zeigt ein Diagramm zum Veranschaulichen eines Verfahrens zur Adaption des Greifpunkts. Auf der Abszisse 38 des Diagramms ist die Zeit t aufgetragen, wobei auf der Ordinate 40 des Diagramms die Drehzahl n der Kurbelwelle 18 und somit der Verbrennungskraftmaschine 12 aufgetragen ist. Beispielsweise zu einem ersten Zeitpunkt t_1 wird die zunächst geschlossene Trennkupplung 30 geöffnet und die zunächst aktivierte Verbrennungskraftmaschine 12 deaktiviert. Aufgrund des Öffnens der Trennkupplung 30 und aufgrund des Deaktivierens der Verbrennungskraftmaschine 12 nimmt die Drehzahl der Kurbelwelle 18 ab dem ersten Zeitpunkt t_1 ab.

Um das Kraftfahrzeug mittels der Verbrennungskraftmaschine 12 anzutreiben, wird die Verbrennungskraftmaschine 12 in ihrem gefeuerten Betrieb betrieben, wobei der gefeuerte Betrieb auch als befeuerter Betrieb bezeichnet wird. Im Rahmen des gefeuerten Betriebs laufen in den Zylindern 16 Verbrennungsvorgänge ab, in deren Rahmen ein jeweiliges Kraftstoff-Luft-Gemisch im jeweiligen Zylinder 16 verbrannt wird. Durch das Deaktivieren der Verbrennungskraftmaschine 12 wird der gefeuerte Betrieb beendet, sodass die Verbrennungskraftmaschine 12 von ihrem gefeuerten Betrieb in ihren ungefeuerten Betrieb überführt wird. Der ungefeuerte Betrieb wird auch als unbefuenerter Betrieb bezeichnet, in dessen Rahmen in den Zylindern 16 keine Verbrennungsvorgänge ablaufen. Somit wird die Kurbelwelle 18 ab dem ersten Zeitpunkt t_1 weder von in den Zylindern 16 ablaufenden Ver-

brennungsvorgängen noch von dem Rotor 26 über die Trennkupplung 30 angetrieben, sodass die Drehzahl der Kurbelwelle 18 abnimmt.

Bei einem zweiten Schritt des Verfahrens wird – während die Trennkupplung 30 geöffnet und die Verbrennungskraftmaschine 12 deaktiviert ist – ein erster Verlauf 42 der Drehzahl der Kurbelwelle 18 erfasst. Der erste Verlauf 42 weist ein erstes Drehzahlintervall auf, welches sich von einer ersten Drehzahl n_1 bis zu einer zweiten Drehzahl n_2 der Kurbelwelle 18 erstreckt. Da die Drehzahl der Kurbelwelle 18 ab dem Zeitpunkt t_1 abnimmt, ist die zweite Drehzahl n_2 kleiner als die erste Drehzahl n_1 . In dem ersten Drehzahlintervall kommt es somit zu einer Abnahme der Drehzahl der Kurbelwelle 18. Diese Abnahme der Drehzahl in dem ersten Drehzahlintervall erfolgt mit einem ersten Drehzahlgradienten, welcher aus dem erfassten ersten Verlauf 42 ermittelt, insbesondere mittels des Steuergeräts berechnet, wird.

Bei einem dritten Schritt des Verfahrens wird ein Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine 12 in Abhängigkeit von wenigstens einem vorgegebenen Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine 12 und in Abhängigkeit von dem ersten Drehzahlgradienten ermittelt. Das Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine 12 wird beispielsweise mit J_{VM} bezeichnet und ist beispielsweise in einer Speichereinrichtung der elektronischen Recheneinrichtung 32 (Steuergerät) gespeichert. Das Reibmoment der Verbrennungskraftmaschine 12 wird beispielsweise mit M_{reib} bezeichnet. Dabei ergibt sich das Reibmoment M_{reib} zu:

$$M_{reib} = J_{VM} * \dot{\omega}_{VM1}.$$

Dabei bezeichnet $\dot{\omega}_{VM1}$ den genannten ersten Drehzahlgradienten. Insgesamt ist aus Fig. 2 erkennbar, dass im ersten Drehzahlintervall ein durch die Trennkupplung 30 bewirktes Beeinflussen der Drehzahl der Kurbelwelle 18 unterbleibt, da die Trennkupplung 30 im ersten Drehzahlintervall geöffnet ist und bleibt.

Bei dem vierten Schritt des Verfahrens wird die Trennkupplung 30 aus ihrem geöffneten Zustand in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt. Beispielsweise wird bei einem auf den ersten Zeitpunkt t_1 folgenden zweiten Zeitpunkt t_2 mit dem Verstellen der Trennkupplung 30 in Richtung ihres geschlossenen Zustands begonnen. Unter dem Verstellen der Trennkupplung 30 in Richtung ihres geschlossenen Zustands ist beispielsweise zu verste-

hen, dass die Trennkupplung 30, insbesondere die Kupplungselemente 34 und 36, ausgehend von dem geöffneten Zustand in Richtung der zuvor genannten Stellung und somit in Richtung des geschlossenen Zustands, jedoch beispielsweise nicht vollständig in den geschlossenen Zustand, verstellt beziehungsweise bewegt werden.

Zwischen dem zweiten Zeitpunkt t_2 und einem auf den zweiten Zeitpunkt t_2 folgenden dritten Zeitpunkt t_3 ist die Trennkupplung 30 beispielsweise trotz des Beginns des Verstellens der Trennkupplung 30 in Richtung des geschlossenen Zustands noch so weit geöffnet, dass eine Beeinflussung der Drehzahl der Kurbelwelle 18 unterbleibt. Ab dem dritten Zeitpunkt t_3 jedoch werden die Drehzahl der Kurbelwelle 18 und insbesondere ihre Drehzahländerung durch die Trennkupplung 30 beeinflusst, da die Trennkupplung 30, insbesondere die Kupplungselemente 34 und 36, zu dem dritten Zeitpunkt t_3 beispielsweise den genannten Greifpunkt erreichen beziehungsweise erreicht haben. Bei einem fünften Schritt des Verfahrens wird – während die Trennkupplung 30 in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt wird und die Verbrennungskraftmaschine 12 noch deaktiviert ist – ein zweiter Verlauf 44 der Drehzahl der Kurbelwelle 18 erfasst. Der zweite Verlauf 44 umfasst ein zweites Drehzahlintervall, welches sich von einer dritten Drehzahl n_3 bis zu einer vierten Drehzahl n_4 erstreckt, wobei die dritte Drehzahl n_3 beispielsweise geringer als die zweite Drehzahl n_2 und die vierte Drehzahl n_4 beispielsweise geringer als die dritte Drehzahl n_3 ist. Die Verläufe 42 und 44 können voneinander beabstandet sein. Alternativ dazu ist es denkbar, dass der zweite Verlauf 44 unmittelbar an den ersten Verlauf 42 angrenzt, sodass die zweite Drehzahl n_2 der dritten Drehzahl n_3 entspricht. Bei einem sechsten Schritt des Verfahrens wird ein zweiter Drehzahlgradient aus dem erfassten zweiten Verlauf 44 ermittelt. Dieser zweite Drehzahlgradient wird mit $\dot{\omega}_{VM2}$ bezeichnet und wird durch die Trennkupplung 30 beeinflusst, da die Trennkupplung 30 zumindest während eines Teils des zweiten Verlaufs 44 beziehungsweise des zweiten Drehzahlintervalls bereits so weit geschlossen ist, dass die Drehzahl der Kurbelwelle 18 über die Trennkupplung 30 von dem Rotor 26 beeinflusst wird.

Bei einem siebten Schritt des Verfahrens wird ein Wirkmoment M_{K0} der Trennkupplung 30 in Abhängigkeit von dem berechneten Reibmoment M_{reib} , in Abhängigkeit von dem zweiten Drehzahlgradienten $\dot{\omega}_{VM2}$ und in Abhängigkeit von dem vorgegebenen Trägheitsmoment J_{VM} berechnet. Das Wirkmoment M_{K0} ergibt sich beispielsweise zu:

$$M_{K0} = M_{\text{ges}} - M_{\text{reib}}.$$

Dabei bezeichnet M_{ges} ein Gesamtmoment, welches sich ergibt zu:

5

$$M_{\text{ges}} = J_{\text{VM}} * \dot{\omega}_{\text{VM}2}.$$

Da das Trägheitsmoment J_{VM} vorgegeben beziehungsweise abgespeichert und die Drehzahlgradienten $\dot{\omega}_{\text{VM}1}$ und $\dot{\omega}_{\text{VM}2}$ aus den erfassten Verläufen 42 und 44 ermittelt werden, kann das Wirkmoment M_{K0} schnell und präzise be-
10 rechnet werden. Dadurch kann bei einem achten Schritt des Verfahrens der Greifpunkt in Abhängigkeit von dem ermittelten Wirkmoment M_{K0} adaptiert werden.

15 Die Trennkupplung 30 wird im Rahmen des vierten Schritts des Verfahrens durch eine entsprechende Ansteuerung in Richtung des geschlossenen Zustands verstellt, wobei diese Ansteuerung von der elektronischen Recheneinrichtung 32 an die Trennkupplung 30 erfolgt. Somit kann anhand des Verfahrens das Wirkmoment ermittelt werden, welches aus der entsprechenden
20 Ansteuerung der Trennkupplung 30 resultiert. Entspricht beispielsweise das ermittelte Wirkmoment einem Soll-Moment, so muss die Ansteuerung nicht verändert werden. Weicht jedoch das ermittelte Wirkmoment von dem Soll-Moment ab, so deutet dies auf eine beispielsweise verschleiß- und/oder temperaturbedingte Veränderung des Greifpunkts hin, sodass die Ansteuerung und somit der Greifpunkt derart angepasst werden können, dass die
25 Abweichung zwischen dem Soll-Moment und dem ermittelten Wirkmoment zumindest verringert oder gar aufgehoben wird.

Das beschriebene Verfahren kann insbesondere durchgeführt werden, wäh-
30 rend das Kraftfahrzeug über seine Räder 20 auf der Fahrbahn abrollt und insbesondere während die Räder 20 und das Kraftfahrzeug mittels der elektrischen Maschine 22 angetrieben werden. Bei einem solchen Normalbetrieb kommt es hinreichend oft zu Fahrsituationen, in denen das beschriebene Verfahren durchgeführt werden kann, sodass der Greifpunkt hinreichend
35 oft und präzise adaptiert werden kann.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Verfahren zur Adaption eines Greifpunkts einer Trennkupplung (30), welche zwischen wenigstens einem geschlossenen Zustand, in dem eine Abtriebswelle (18) einer Verbrennungskraftmaschine (12) zum Antreiben eines Fahrzeugs über die Trennkupplung (30) mit einem Rotor (26) einer elektrischen Maschine (22) zum Antreiben des Fahrzeugs gekoppelt ist, und wenigstens einem geöffneten Zustand, in welchem die Abtriebswelle (18) von dem Rotor (22) entkoppelt ist, verstellbar ist, gekennzeichnet durch die Schritte:
- 5
- 10
- a) Deaktivieren der zunächst aktivierten Verbrennungskraftmaschine (12) und Öffnen der zunächst geschlossenen Trennkupplung (30);
- b) Während die Trennkupplung (30) geöffnet und die Verbrennungskraftmaschine (12) deaktiviert ist: Erfassen eines ersten Verlaufs (42) der
- 15
- Drehzahl (n) der Abtriebswelle (18);
- c) Berechnen eines Reibmoments der Verbrennungskraftmaschine (12) in Abhängigkeit von wenigstens einem vorgegebenen Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine (12) und einem ersten Drehzahlgradienten, der aus dem erfassten ersten Verlauf (42) ermittelt wird;
- 20
- d) Verstellen der Trennkupplung (30) in Richtung ihres geschlossenen Zustands;
- e) Während die Trennkupplung (30) in Richtung ihres geschlossenen Zustands verstellt wird und die Verbrennungskraftmaschine (12) noch deaktiviert ist: Erfassen eines auf den ersten Verlauf (42) folgenden zweiten Verlaufs (44) der Drehzahl (n) der Abtriebswelle (18);
- 25
- f) Ermitteln eines zweiten Drehzahlgradienten aus dem erfassten zweiten Verlauf (44);
- g) Ermitteln eines Wirkmoments der Trennkupplung (30) in Abhängigkeit von dem berechneten Reibmoment, dem zweiten Drehzahlgradienten und dem vorgegebenen Trägheitsmoment der Verbrennungskraftmaschine (12); und
- 30
- h) Adaption des Greifpunkts in Abhängigkeit von dem ermittelten Wirkmoment.
- 35
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest zwischen dem Schritt a) und dem Schritt e) ein Aktivieren der Verbrennungskraftmaschine (12) unterbleibt.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2,
dadurch gekennzeichnet, dass
zumindest zwischen dem Schritt a) und dem Schritt e) die Drehzahl der
Abtriebswelle (18) stets größer als 0 ist.
- 5
4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
die Drehzahlgradienten (n) aus jeweiligen Drehzahlintervallen (n1, n2, n3,
n4) der jeweiligen Verläufe (42, 44) ermittelt werden, wobei die Drehzahl
10 (n) der Abtriebswelle (18) in den jeweiligen Drehzahlintervallen (n1, n2,
n3, n4) stets größer als 0 ist.
5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
15 zumindest die Schritte a), b), d) und e) durchgeführt werden, während sich
das Fahrzeug bewegt und dabei über seine Räder (20) auf einer Fahrbahn
abrollt.
6. Verfahren nach Anspruch 5,
20 dadurch gekennzeichnet, dass
zumindest die Schritte a), b), d) und e) durchgeführt werden, während das
Fahrzeug mittels der elektrischen Maschine (22) angetrieben wird.
7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
25 dadurch gekennzeichnet, dass
die Trennkupplung bei dem Schritt e) derart in Richtung ihres geschlosse-
nen Zustands verstellt wird, dass das Wirkmoment in einem Bereich von
einschließlich 10 Newtonmeter bis einschließlich 20 Newtonmeter liegt.
- 30 8. Verfahren zum Betreiben eines Kraftfahrzeugs, insbesondere eines Hyb-
ridfahrzeugs, mittels eines Verfahrens nach einem der vorhergehenden
Ansprüche.

1/1

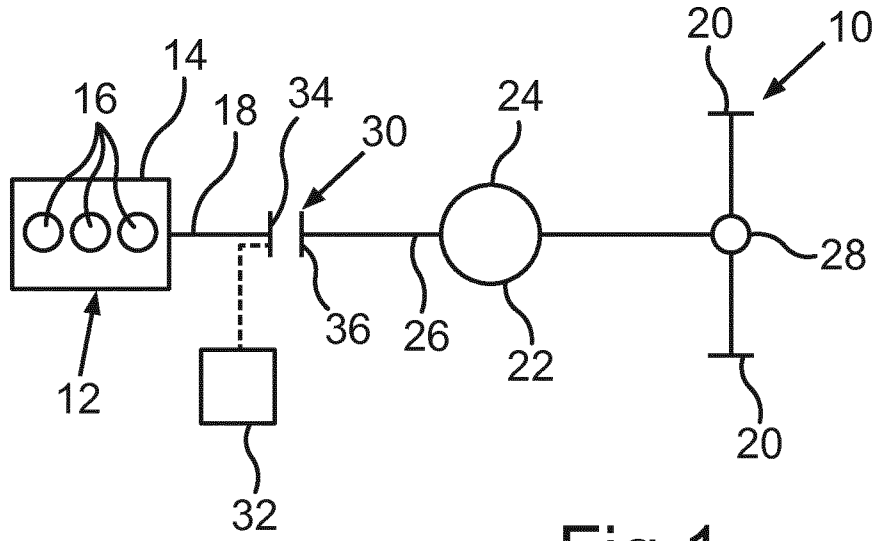


Fig.1

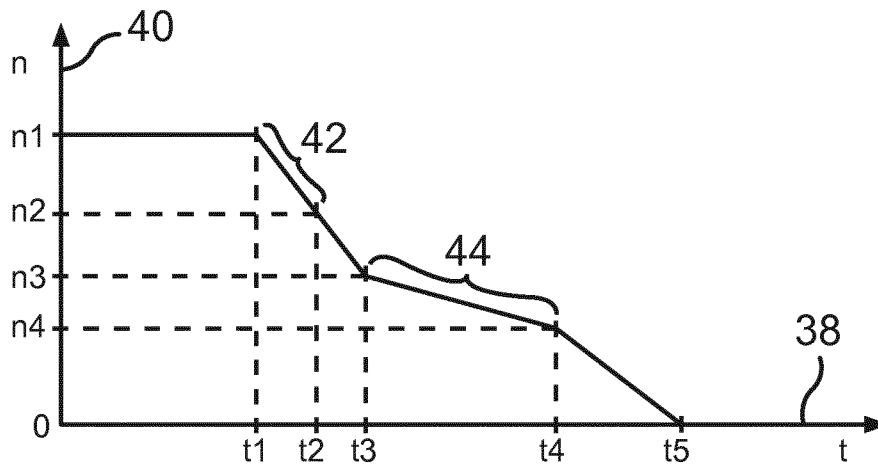


Fig.2

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2017/053818

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
 INV. F16D48/06 B60W10/06 B60W10/02 B60W20/00
 ADD.
 According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED
 Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
 F16D B60W
 Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)
 EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	WO 2008/064633 A1 (LUK LAMELLEN & KUPPLUNGSBAU [DE]; DILZER MARTIN [DE]; REUSCHEL MICHAEL) 5 June 2008 (2008-06-05) page 2, line 15 - page 3, line 11 -----	1-8
A	WO 2015/086013 A2 (SCHAEFFLER TECHNOLOGIES AG [DE]) 18 June 2015 (2015-06-18) page 2, line 22 - page 3, line 11 page 7, line 15 - line 32; figures 1,2 -----	1-8
A	DE 10 2013 103878 A1 (PORSCHE AG [DE]) 23 October 2014 (2014-10-23) paragraphs [0003], [0006], [0007], [0013], [0024], [0025]; figures 1,2 ----- -/--	1-8

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents :

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date	"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)	"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	"&" document member of the same patent family
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed	

Date of the actual completion of the international search 4 May 2017	Date of mailing of the international search report 15/05/2017
---	--

Name and mailing address of the ISA/ European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Authorized officer Schmid, Klaus
--	---

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2017/053818

C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	EP 2 014 946 A2 (LUK LAMELLEN & KUPPLUNGSBAU [DE]) 14 January 2009 (2009-01-14) paragraphs [0006], [0007], [0010] - [0012], [0014] - [0016]; figures 1,2 -----	1-8
A	WO 2011/134451 A1 (SCHAEFFLER TECHNOLOGIES GMBH [DE]; HOLZER LUKAS [DE]; EICH JUERGEN [DE]) 3 November 2011 (2011-11-03) page 3, line 17 - line 32 page 4, line 33 - page 6, line 3; figure 1 -----	1-8

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/EP2017/053818

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date	
WO 2008064633	A1	05-06-2008	DE 112007002600 A5	06-08-2009
			JP 5534814 B2	02-07-2014
			JP 2010511129 A	08-04-2010
			US 2009255743 A1	15-10-2009
			WO 2008064633 A1	05-06-2008

WO 2015086013	A2	18-06-2015	CN 105814332 A	27-07-2016
			DE 112014005608 A5	03-11-2016
			WO 2015086013 A2	18-06-2015

DE 102013103878	A1	23-10-2014	NONE	

EP 2014946	A2	14-01-2009	AT 530791 T	15-11-2011
			DE 102008030473 A1	15-01-2009
			EP 2014946 A2	14-01-2009

WO 2011134451	A1	03-11-2011	CN 102859224 A	02-01-2013
			DE 102011016999 A1	29-03-2012
			DE 112011101436 A5	11-04-2013
			US 2013066530 A1	14-03-2013
			WO 2011134451 A1	03-11-2011

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES INV. F16D48/06 B60W10/06 B60W10/02 B60W20/00 ADD.		
Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC		
B. RECHERCHIERTE GEBIETE		
Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole) F16D B60W		
Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen		
Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe) EPO-Internal, WPI Data		
C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	WO 2008/064633 A1 (LUK LAMELLEN & KUPPLUNGSBAU [DE]; DILZER MARTIN [DE]; REUSCHEL MICHAEL) 5. Juni 2008 (2008-06-05) Seite 2, Zeile 15 - Seite 3, Zeile 11 -----	1-8
A	WO 2015/086013 A2 (SCHAEFFLER TECHNOLOGIES AG [DE]) 18. Juni 2015 (2015-06-18) Seite 2, Zeile 22 - Seite 3, Zeile 11 Seite 7, Zeile 15 - Zeile 32; Abbildungen 1,2 -----	1-8
A	DE 10 2013 103878 A1 (PORSCHE AG [DE]) 23. Oktober 2014 (2014-10-23) Absätze [0003], [0006], [0007], [0013], [0024], [0025]; Abbildungen 1,2 ----- -/--	1-8
<input checked="" type="checkbox"/> Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen <input checked="" type="checkbox"/> Siehe Anhang Patentfamilie		
* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen : "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist "E" frühere Anmeldung oder Patent, die bzw. das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist "L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt) "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht "P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist "T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden "Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist		
Datum des Abschlusses der internationalen Recherche	Absendedatum des internationalen Recherchenberichts	
4. Mai 2017	15/05/2017	
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Bevollmächtigter Bediensteter Schmid, Klaus	

C. (Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	EP 2 014 946 A2 (LUK LAMELLEN & KUPPLUNGSBAU [DE]) 14. Januar 2009 (2009-01-14) Absätze [0006], [0007], [0010] - [0012], [0014] - [0016]; Abbildungen 1,2 -----	1-8
A	WO 2011/134451 A1 (SCHAEFFLER TECHNOLOGIES GMBH [DE]; HOLZER LUKAS [DE]; EICH JUERGEN [DE]) 3. November 2011 (2011-11-03) Seite 3, Zeile 17 - Zeile 32 Seite 4, Zeile 33 - Seite 6, Zeile 3; Abbildung 1 -----	1-8

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2017/053818

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
WO 2008064633 A1	05-06-2008	DE 112007002600 A5 JP 5534814 B2 JP 2010511129 A US 2009255743 A1 WO 2008064633 A1	06-08-2009 02-07-2014 08-04-2010 15-10-2009 05-06-2008
WO 2015086013 A2	18-06-2015	CN 105814332 A DE 112014005608 A5 WO 2015086013 A2	27-07-2016 03-11-2016 18-06-2015
DE 102013103878 A1	23-10-2014	KEINE	
EP 2014946 A2	14-01-2009	AT 530791 T DE 102008030473 A1 EP 2014946 A2	15-11-2011 15-01-2009 14-01-2009
WO 2011134451 A1	03-11-2011	CN 102859224 A DE 102011016999 A1 DE 112011101436 A5 US 2013066530 A1 WO 2011134451 A1	02-01-2013 29-03-2012 11-04-2013 14-03-2013 03-11-2011