



(19) österreichisches
patentamt

(10) AT 10 812 U2 2009-10-15

(12)

Gebrauchsmusterschrift

(21) Anmeldenummer: GM 369/2009
(22) Anmeldetag: 16.06.2009
(24) Beginn der Schutzdauer: 15.08.2009
(45) Ausgabetag: 15.10.2009

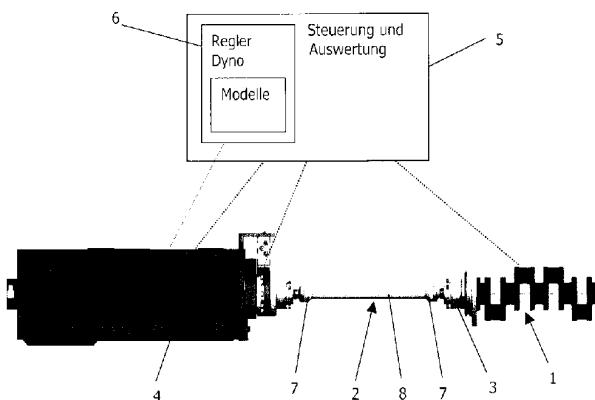
(51) Int. Cl. 8: G01M 15/02 (2006.01)

(73) Gebrauchsmusterinhaber:
AVL LIST GMBH
A-8020 GRAZ (AT)

(54) PRÜFSTANDSANORDNUNG

(57) Eine Prüfstandsanordnung weist eine Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung eines Prüflings (1) auf und ist mit durch eine Verbindungswelle (2) mit Adapterflansch (3) verbunden. Um die Verbindung der Antriebstrang- und Fahrzeugsimulation mit dem realen fahrzeugspezifischen Verbrennungs- und Instationärverhalten des Motors herstellen zu können, weist die Anordnung aus Verbindungswelle (2) und Antriebs- und Belastungsmaschine (4) ein konstantes, vorgegebenes Trägheitsmoment auf, und ist die Masse und das Trägheitsmoment des Adapterflansches (3) derart gewählt, dass die Eigenfrequenz des Systems aus Prüfling (1), Adapterflansch (3), Verbindungswelle (2) und Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings (1) zwischen der Leerlauffrequenz und einer Teillastfrequenz des Prüflings (1) liegt.

Fig.



AT 10 812 U2 2009-10-15

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Prüfstandsanordnung mit einem Prüfling, welcher durch eine Verbindungswelle mit Adapterflansch und Drehmomentmessflansch mit einer Elektromaschine für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings verbunden ist, sowie mit einer Regelungsanordnung für die Elektromaschine für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings.

[0002] Steigende Kraftstoffpreise und gesetzliche Vorgaben in Bezug auf Emission und C02, in Kombination mit hohen Kundenerwartungen bzgl. Komfort, führt zu einem stetig wachsenden Bedarf in Hinblick auf kostenoptimierte Fahrzeuge mit hoch innovativen Antriebsträngen. Aus diesem Grund sind die Fahrzeughersteller mit der Herausforderung konfrontiert, hoch komplexe Antriebstranglösungen schnell und zielgerichtet zu entwickeln. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, sind diverse Strategien entwickelt worden wobei sich das „Front Loading“ des Entwicklungsprozesses, auf Basis des „Road-to-Lab-Math“ Strategieansatzes, als Kernstrategie herauskristallisiert hat. Hier sollen Entwicklungsaufgaben, welche früher nur in teuren Prototypenumgebungen bearbeitet werden konnten, in frühe Prozessphasen transferiert werden, wie beispielsweise in Gschweitl K., Ellinger R., Loibner E.: „Werkzeuge und Methoden im Hybrid Entwicklungsprozess“, 19. „Motor und Umwelt“-Konferenz, Graz 2007, in Schyr C., Gschweitl K.: „Methodische Validierung von hybriden Antriebsträngen“. 2. Internationales Symposium für Entwicklungsmethodik, Darmstadt, 2007 oder in Beidl C., Rainer G., Schoeggl P., Martini E., Dener D.: „Enabling Future Powertrain Solutions by Innovative Simulation & Testing Toolchains“. 32nd FISITA World Automotive Congress, Munich, 2008, beschrieben ist. Die Prototypenumgebungen sollen durch Simulationsumgebungen ersetzt werden. Diese Strategie setzt aber voraus, dass dem Entwickler durchgängige Entwicklungsumgebungen zur Verfügung stehen, in denen er das Gesamtsystemverhalten Fahrzeug aber auch dessen Interaktion mit der Umgebung berücksichtigen kann.

[0003] Um etwa Themen wie Fahrbarkeitskalibration qualitativ hochwertig auf den Motorenprüfstand verlagern zu können, muss man in der Lage sein Effekte abzubilden, die für den späteren Kundenkomfort relevant sind. Aktuelle Prüfstandssysteme können derartige Antriebstrangsimulationen nur bis ca. 8-10Hz abbilden, was sich jedoch als nicht ausreichend herausgestellt hat.

[0004] Es war daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Prüfstandsanordnung anzugeben, insbesondere einen Motorenprüfstand, der unter Vermeidung der oben deutlich gewordenen Nachteile die Verbindung der Antriebstrang- und Fahrzeugsimulation mit dem realen fahrzeugspezifischen Verbrennungs- und Instationärverhaltens des Motors herstellen kann. Insbesondere sollte, was bislang nicht möglich war, die zyklische Ungleichförmigkeit des Verbrennungsmotors detailgetreu darstellbar sein und angeregte Frequenzen aus der Antriebstrangsimulation, bis zu 40Hz, auf den Verbrennungsmotor übertragen werden können.

[0005] Zur Lösung dieser Aufgabe ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass die Anordnung aus Verbindungswelle und Antriebs- und Belastungsmaschine ein konstantes, vorgegebenes Trägheitsmoment aufweist, und dass die Masse und das Trägheitsmoment des Adapterflansches derart gewählt ist, dass die Eigenfrequenz des Systems aus Prüfling, Adapterflansch, Verbindungswelle und Elektromaschine für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings zwischen der Leerlauffrequenz und einer Teillastfrequenz des Prüflings liegt. Durch diese Systemauslegung sind nun beispielsweise die realistische Darstellung von „echten“ Verbrennungsstößen mit Aussetzern oder der hybridrelevante Start/Stopp-Betrieb in Kombination mit hochentwickelter Fahrzeugsimulation auch am Prüfstand umsetzbar. Damit ist diese Prüfstandkonfiguration hervorragend für Arbeiten im Motor- & Antriebstrangbereich, die eine hohe Korrelation zum realen instationären Fahrzeugverhalten aufweisen müssen, geeignet.

[0006] Ein besonders wichtiges Thema ist die Darstellung von Triebstrangschwingungen bis 40Hz mit der Möglichkeit der sicheren und genauen Ausregelung des mechanischen Schwingungssystems Motor - Welle - Belastungseinheit in diesem Frequenzbereich, d.h. bei einer im Motorbetriebsbereich liegenden mechanischen Eigenfrequenz des Prüfstandaufbaues. Gemäß einem vorteilhaften Ausführungsbeispiel der Erfindung ist daher vorgesehen, dass das Träg-

heitsmoment des Adapterflansches derart gewählt wird, dass die Eigenfrequenz des Systems zwischen 10 Hz und 100 Hz liegt, vorzugsweise zwischen 20 Hz und 60 Hz.

[0007] Vorteilhafterweise ist die Verbindungswelle als Gleichlaufgelenkwelle ausgeführt.

[0008] Um die realen, instationären Rückwirkungen im Fahrzeugverhalten simulatorisch gut nachbilden zu können, ist eine Belastungseinheit notwendig, die sich durch niedrigste Eigenschwungmasse und hohe Verstellgeschwindigkeiten auszeichnet. Daher ist ein weiteres Ausführungsbeispiel der Erfindung dadurch gekennzeichnet, dass die Elektromaschine für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings ein möglichst geringes Trägheitsmoment aufweist.

[0009] Vorteilhafterweise ist zusätzlich auch vorgesehen, dass die Elektromaschine für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings ein möglichst großes Verhältnis aus Drehmoment zu Trägheitsmoment aufweist. Die beiden genannten Merkmale sind dafür verantwortlich, dass die Elektromaschine für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings hohe Beschleunigungsfähigkeit (Abbremsung) besitzt.

[0010] Gemäß einer besonders zweckmäßigen Ausgestaltung der Erfindung ist die Elektromaschine für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings, insbesondere deren Rotor, für winkelsynchrone, stoßartige, hohe Drehmomentbelastungen vorbereitet.

[0011] Besonders gut können die oben genannten Anforderungen umgesetzt werden, wenn die Antriebs- und Belastungsmaschine als 3-Phasen-gespeiste Drehstrommaschine, Vorzugsweise als Asynchronmaschine, fremderregte oder permanentmagneterregte Synchronmaschine, ausgeführt ist.

[0012] In der nachfolgenden Beschreibung soll die Erfindung anhand eines bevorzugten Ausführungsbeispiels und der beigefügten Zeichnung näher erläutert werden.

[0013] Die Zeichnungsfigur zeigt in schematischer Darstellung eine Prüfstandsanordnung, beispielsweise einen Motorenprüfstand, mit einer Verbrennungskraftmaschine als Prüfling 1, die durch deren Kurbelwelle symbolisiert ist. Dieser Prüfling 1 ist über eine Welle 2 und einen Adapterflansch 3 mit einer Elektromaschine 4 für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings 1 verbunden. Die Steuer- und Auswerte-Einheit 5, welche auch Teile eines noch übergeordneten Prüfstandsautomatisierungssystems sein kann, umfasst auch eine Regelungsanordnung 6 für die Elektromaschine 4. Während der Prüfling 1 real aufgebaut ist, können daran anschließbare Komponenten durch Simulation ersetzt werden, wofür zumindest ein Modell für derartige, an den Prüfling 1 anschließbare Komponenten in der Regelungsanordnung 6 implementiert ist, aus welchem Modell dann die Regelanforderung an die Elektromaschine 4 ermittelt wird.

[0014] Die Anordnung aus Verbindungswelle 2 und Elektromaschine 4 weist ein konstantes, vorgegebenes Trägheitsmoment auf. Zusätzlich sind die Masse und das Trägheitsmoment des Adapterflansches 3 derart gewählt, dass die Eigenfrequenz des Systems aus Prüfling 1, Adapterflansch 3, Verbindungswelle 2 und Elektromaschine 4 zwischen der Leerlauffrequenz und einer Teillastfrequenz des Prüflings 1, d.h. vorzugsweise zwischen etwa 20 und 60Hz, liegt. In diesem Frequenzbereich ist eine realistische Darstellung von die zyklische Ungleichförmigkeit des Verbrennungsmotors als Prüfling 1 möglich, da angeregte Frequenzen aus der Antriebstrangsimulation oder anderen Modellen auf den Verbrennungsmotor übertragen werden können. Die Welle 2 wirkt dabei wie ein Tiefpass-Filter mit gegenüber bisherigen Aufbauten nach oben verschobener Tiefpass-Frequenz.

[0015] Vorteilhafterweise kann die sichere und genaue Ausregelung des mechanischen Schwingsystems Prüfling 1, Adapterflansch 3, Verbindungswelle 2 und Elektromaschine 4 in diesem Frequenzbereich, d.h. bei einer im Motorenbetriebsbereich liegenden mechanischen Eigenfrequenz des Prüfstandaufbaus, durch eine geeignete Regelungsstrategie unterstützt werden. Die Regelungsanordnung 6 umfasst dazu beispielsweise einen Regler und eine Istwertberechnungseinheit, die in einem Feedback-Zweig angeordnet ist. In der Istwertberechnungseinheit sind ein aktueller Istwert der Regelung und eine Vorhersage eines bevorstehenden, Systemverzögerungsfreien Istwertes auf der Grundlage des Istwertes eines vorherigen Arbeitszyklus zu einem modifizierten Istwert verarbeitbar, der der Regelung rückgeführt wird.

[0016] Vorteilhafterweise ist die Verbindungswelle 2 als Gleichlaufgelenkwellen ausgeführt. Sie weist zwei Gleichlaufgelenke 7 an den Enden eines Stahlrohres 8 mit angepasster Steifigkeit und Momentenübertragungsfähigkeit auf. Aufgrund der Gleichlaufgelenke 7 ist die geometrische Ausrichtung von Prüfling 1 und Elektromaschine 4 nicht so kritisch und kann im Vergleich mit herkömmlich verwendeten Drehstäben sehr einfach durchgeführt werden. Auch ist ein und dieselbe Welle 2 für viele unterschiedliche Prüflinge 1 verwendbar, während bislang für jeden Prüfling 1 die Auslegung der Welle 2 neu berechnet und eine speziell abgestimmte Welle 2 verbaut werden musste.

[0017] Die Antriebs- und/oder Belastungseinheit 4 weist für die gute simulatorische Nachbildung der Rückwirkungen der am Prüfling 1 angeschlossenen Komponenten ein möglichst geringes Trägheitsmoment auf, ebenso wie vorzugsweise ein möglichst großes Verhältnis aus Drehmoment zu Trägheitsmoment. Die beiden genannten Merkmale gewährleisten die notwendige hohe Beschleunigungsfähigkeit (Abbremsung), welche durch den Wert „Umdrehungen pro Zeiteinheit pro Zeiteinheit“ (rpm/sec) ausgedrückt, der vorteilhafterweise nicht unter 30.000 rpm/sec liegt und sich aus dem Nennmoment, der möglichen Überlast und der Trägheitsmasse der Maschine errechnet.

[0018] Gemäß einer besonders zweckmäßigen Ausgestaltung der Erfindung ist die Elektromaschine 4, insbesondere deren Rotor, für winkelsynchrone, stoßartige, hohe Drehmomentbelastungen vorbereitet. Auch Maßnahmen zur Vermeidung von Wirbelströmen und damit übermäßiger Hitzeentwicklung tragen dazu bei, insbesondere im Bereich de(r) Montageringe der Elektromaschine 4.

[0019] Besonders gut können die oben genannten Anforderungen umgesetzt werden, wenn die Elektromaschine 4 als 3-Phasen-gespeiste Drehstrommaschine, vorzugsweise als Asynchronmaschine, fremderregte oder permanentmagneterregte Synchronmaschine, ausgeführt ist.

[0020] Mit der erfindungsgemäßen Prüfstandsanordnung ist beispielsweise die realistische Abbildung der Drehungleichförmigkeit im gesamten Drehzahlband eines Verbrennungsmotors als Prüfling 1 möglich. Das ist die Basis für die Übertragung von SOP orientierten Entwicklungs- und Kalibrationsaufgaben vom Fahrzeug auf den Motorenprüfstand (z.B. Fahrbarkeit, OBD, Start/Stop, Nebenaggregatentwicklung, Körperschallanalysen etc). Dies betrifft auch die Aussetzererkennung von Ottomotoren, bei welcher durch die erfindungsgemäße Prüfstandsanordnung jetzt das OBD relevante Drehungleichförmigkeitssignal wie im Fahrzeug erhalten werden kann, was bislang auf keinem Motorenprüfstand realisierbar war, da konventionelle Prüfstandssysteme, in Kombination mit konventioneller Regelung, dieses Verhalten glätten. Und das besonders bei Hybridantrieben wesentliche Verhalten von Mehrmassenschwungrädern kann simuliert werden, ohne auf die Verfügbarkeit von Prototypen angewiesen zu sein, welches durch die zum Motor hin verstärkte Drehungleichförmigkeit gekennzeichnet ist. Mit Hilfe der erfindungsgemäßen Merkmale können nun die Auswirkungen von Mehrmassenschwungrädern auf den Verbrennungsmotor systematisch und hoeffizient untersucht werden.

[0021] Ebenso müssen für Aufgaben wie die qualitativ hochwertig auf den Motorenprüfstand zu verlagernde Fahrbarkeitskalibration Effekte abgebildet werden können, die für den späteren Kundenkomfort relevant sind. Als Fahrbarkeit wird das subjektive Empfinden eines Fahrers bei Wechselwirkung mit einem Fahrzeug bezeichnet. Im Antriebsstrangentwicklungsprozess werden standardmäßig die Entwicklungsziele Fahrleistung, Verbrauch, Emissionen und Fahrbarkeit unterschieden. Die Abstimmung und Optimierung der jeweiligen Ziele erfolgt meist auf unterschiedlichen Plattformen: Fahrleistung und Verbrauch etwa am Antriebsstrangsprüfstand, jene von Verbrauch und Emissionen am Rollenprüfstand. Die Abstimmung der Fahrbarkeit wird praktisch ausschließlich im Fahrzeug, basierend auf subjektiven Bewertungen von Testfahrern, durchgeführt. Wird im Fahrzeug aber keine zufriedenstellende Fahrbarkeitsabstimmung erzielt, so sind Wiederholungsschleifen im Entwicklungsprozess nicht zu verhindern. Ein globales, gemeinsames Optimum kann auf Grund der getrennten Abstimmung der Entwicklungsziele nur erschwert gefunden werden.

[0022] Durch Einsatz von Methoden zur Simulation sowie zur objektiven Bewertung der Fahr-

barkeit im Antriebsstrangentwicklungsprozess können obige Probleme umgangen werden. Durch die Integration am Motorenprüfstand können nun zahlreiche Abstimmungsaufgaben bereits früher im Entwicklungsprozess durchgeführt werden. Auch hier ist die erfindungsgemäße Abstimmung der Prüfstandsanordnung auf eine Eigenfrequenz des Systems zwischen 10 Hz und 100 Hz, vorzugsweise zwischen 20 Hz und 60 Hz, von Vorteil, da viele Fahrbarkeitsmanöver in diesem Bereich liegende Schwingungen hervorrufen. Beispielsweise erreichen Schwingungen des Fahrbarkeitsmanövers „Tip In“ (positiver Lastschlag durch das Fahrpedal) bis zu 40Hz.

[0023] Auch gestattet die erfindungsgemäße Prüfstandsanordnung die zeit- und materialsparende Untersuchung von Fragen zur Auswirkung verschiedenster angeschlossener Komponenten durch die Simulation von deren Rückwirkung im genannten Frequenzbereich, etwa bei Starten und Stoppen, ohne Versuche mit einer Vielzahl von realen Komponenten durchführen zu müssen. Dabei sind keine teuren Versuchsfahrzeuge oder Komponentenprototypen notwendig, ist die Darstellung von Hardware-Änderungen oder Varianten in sehr kurzer Zeit möglich, können andere Bauteile schneller getauscht werden als in realen Fahrzeugen, sind die Tests sehr gut untereinander vergleichbar, da Entwicklungsumgebung immer konstant bleibt, und kann je nach Bedarf umfassendes Messequipment angewendet werden.

Ansprüche

1. Prüfstandsanordnung mit einem Prüfling (1), welcher durch eine Verbindungswelle (2) mit Adapterflansch (3) mit einer Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings (1) verbunden ist, sowie mit einer Regelungsanordnung für die Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings (1), **dadurch gekennzeichnet**, dass die Anordnung aus Verbindungswelle (2) und Antriebs- und Belastungsmaschine (4) ein konstantes, vorgegebenes Trägheitsmoment aufweist, und dass die Masse und das Trägheitsmoment des Adapterflansches (3) derart gewählt ist, dass die Eigenfrequenz des Systems aus Prüfling (1), Adapterflansch (3), Verbindungswelle (2) und Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings (1) zwischen der Leerlauffrequenz und einer Teillastfrequenz des Prüflings (1) liegt.
2. Prüfstandsanordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Trägheitsmoment des Adapterflansches (3) derart gewählt wird, dass die Eigenfrequenz des Systems (1, 2, 3, 4) zwischen 10 Hz und 100 Hz liegt, vorzugsweise zwischen 20 Hz und 60 Hz.
3. Prüfstandsanordnung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Verbindungswelle (2) als Gleichlaufgelenkwelle ausgeführt ist.
4. Prüfstandsanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings (1) ein möglichst geringes Trägheitsmoment aufweist.
5. Prüfstandsanordnung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings (1) ein möglichst großes Verhältnis aus Drehmoment zu Trägheitsmoment aufweist.
6. Prüfstandsanordnung nach Anspruch 4 oder 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Elektromaschine (4) für Antrieb und/oder Belastung des Prüflings (1), insbesondere deren Rotor, für winkelsynchrone, stoßartige, hohe Drehmomentbelastungen vorbereitet ist.
7. Prüfstandsanordnung nach einem der Ansprüche 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebs- und Belastungsmaschine (4) als 3-Phasen-gespeiste Drehstrommaschine, vorzugsweise als Asynchronmaschine, fremderregte oder permanentmagneterregte Synchronmaschine, ausgeführt ist.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

