



(51) Internationale Patentklassifikation:

B60K 6/445 (2007.10) *F16H 37/10* (2006.01)
F16H 3/72 (2006.01)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2014/054833

(22) Internationales Anmeldedatum:
12. März 2014 (12.03.2014)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
A 50176/2013 15. März 2013 (15.03.2013) AT

(71) Anmelder: AVL LIST GMBH [AT/AT]; Hans-List-Platz
1, A-8020 Graz (AT).

(72) Erfinder: GRILLENBERGER, Dieter; Maria-Theresia-
Strasse 36, A-8072 Fernitz (AT). LICHTENEGGER,
Stefan; Schwarzsachsen 45, A-8511 St. Stefan (AT).
REINBACHER, Achim; Ligist 64/1, A-8563 Ligist (AT).

(74) Anwalt: BABELUK, Michael; Mariahilfer Gürtel 39/17,
A-1150 Wien (AT).

(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, DE, 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, KN, KP,
KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, 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.

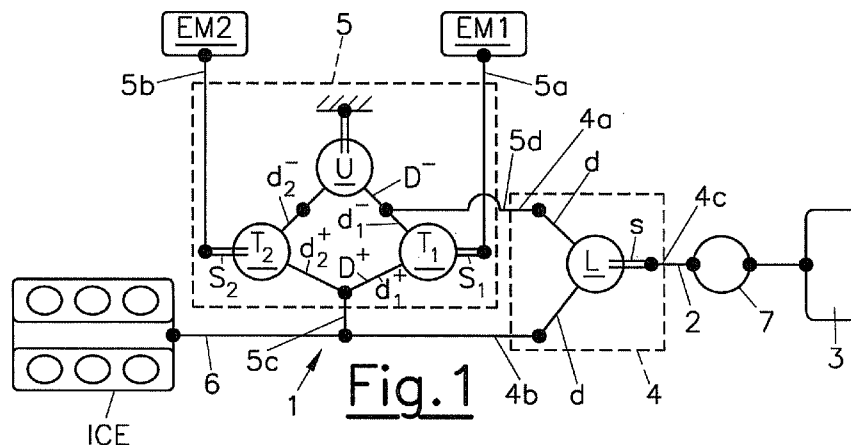
(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ,
TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ,
RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH, CY,
CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, 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: DRIVE TRAIN FOR A HYBRID VEHICLE

(54) Bezeichnung : ANTRIEBSSTRANG FÜR EIN HYBRIDFAHRZEUG



(57) Abstract: The invention relates to a drive train (1) for a hybrid vehicle, comprising an internal combustion engine (ICE), at least one electric machine (EM1, EM2), and a power-split transmission (4) having three connections (4a, 4b, 4c), wherein a first connection (4a) has a drive connection to at least one electric machine (EM2), a second connection (4b) has a drive connection to the internal combustion engine (ICE), and a third connection (4c) preferably formed by a summation shaft (s) has a drive connection to an output shaft (2) of the vehicle. Furthermore, a torque guiding module (5) formed by a two-course four-shaft transmission is connected to the first connection (4a).

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft einen Antriebsstrang (1) für ein Hybridfahrzeug mit einer Brennkraftmaschine (ICE) und zumindest einer elektrischen Maschine (EM1, EM2), mit einem drei Anschlüsse (4a, 4b, 4c) aufweisenden leistungsverzweigten Getriebe (4), wobei ein erster Anschluss (4a) mit zumindest einer elektrischen Maschine (EM2), ein zweiter Anschluss (4b) mit der Brennkraftmaschine (ICE) und ein vorzugsweise durch

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]





eine Summenwelle (s) gebildeter dritter Anschluss (4c) mit einer Abtriebswelle (2) des Fahrzeugs antriebsverbunden ist. Desweiteren ist vorgesehen, dass mit dem ersten Anschluss (4a) ein durch ein zweiläufiges Vierwellengetriebe gebildetes Drehmoment-Führungsmodul (5) verbunden ist.

Antriebsstrang für ein Hybridfahrzeug

Die Erfindung betrifft einen Antriebsstrang für ein Hybridfahrzeug mit einer Brennkraftmaschine und zumindest einer elektrischen Maschine, mit einem drei Anschlüsse aufweisenden leistungsverzweigten Getriebe, wobei ein erster Anschluss mit zumindest einer elektrischen Maschine, ein zweiter Anschluss mit der Brennkraftmaschine und ein vorzugsweise durch eine Summenwelle gebildeter dritter Anschluss mit einer Abtriebswelle des Fahrzeugs antriebsverbunden ist.

Aufgrund der geringeren gravimetrischen Energiedichte von Batterien im Vergleich zu fossilen Energieträgern und der vergleichsweise langen Ladedauer der Batterien haben Elektrofahrzeuge in der Regel kürzere Reichweiten als Fahrzeuge mit Brennkraftmaschinen. Um bei einem vergleichbaren Fahrzeuggesamtgewicht eine akzeptable Reichweite zu gewährleisten, kommt deshalb bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb oft ein sogenannter Range-Extender zum Einsatz. Dabei treibt eine Brennkraftmaschine im Bedarfsfall direkt einen Generator an, welcher zusätzliche Energie in die Batterie einspeist. Bei diesen Baukonzepten ist kein mechanischer Leistungspfad zwischen der Brennkraftmaschine und den Antriebsrädern vorgesehen. Dies hat den Vorteil, dass eine optimale Auslegung der Brennkraftmaschine auf wenige Betriebspunkte und eine optimale Auslegung der Batteriegröße bei geringer Komplexität und geringem Aufwand erfolgen kann. Da keine mechanische Leistungsübertragung zwischen Brennkraftmaschine und Antriebsrädern besteht, kommt es allerdings zu hohen Verlusten im Brennkraftmaschinen-Leistungspfad durch eine häufige Energiewandlung zwischen Brennkraftmaschine -> Generator -> Hochspannungssystem -> Batterie -> Hochspannungssystem -> Motor -> Getriebe. Die elektrische Maschine bildet den Antrieb und muss für größere Leistungen ausgelegt sein.

Bei leistungsverzweigten Hybridantrieben wird ein Teil der von der Brennkraftmaschine zur Verfügung gestellten Leistung über ein zweiläufiges Getriebe zur Leistungsverzweigung direkt mechanisch an die Antriebsräder weitergeleitet. Um den statischen Anforderungen (Momentengleichgewicht-Stützmoment) des Systems gerecht zu werden, muss dem Getriebe je nach Betriebszustand noch Leistung zu- bzw. abgeführt werden. Dies geschieht durch motorischen bzw. generatorischen Betrieb einer Elektromaschine. Die Leistungsverzweigung erfolgt also über einen rein elektrischen Leistungspfad.

Um die Brennkraftmaschine stationär in einem Betriebspunkt betreiben zu können, muss das Leistungsangebot aus der Leistungsverzweigung der geforderten Antriebsleistung, durch den motorischen bzw. generatorischen Betrieb einer

weiteren Elektromaschine angepasst werden. Prinzipbedingt kann es daher in Abhängigkeit von Betriebszustand und Leistungsanforderung zu einem Blindleistungsfluss im elektrischen Leistungspfad kommen.

Möglicher Blindleistungsfluss:

- elektrische Maschine 1 -> Hochspannungssystem -> Batterie -> Hochspannungssystem -> Elektromotor 2.
- Elektromotor 2 -> Hochspannungssystem -> Batterie -> Hochspannungssystem -> elektrische Maschine 1.

Dadurch können die Vorteile eines mechanischen Leistungspfad für die Brennkraftmaschine und die optimale Auslegung der Brennkraftmaschine auf wenige Betriebspunkte, sowie eine geringere Fahrzeugmasse durch kleinere Batterien vereinigt werden. Nachteilig ist allerdings, dass die Leistungsverzweigung rein elektrisch erfolgt, wodurch hohe Verluste durch häufige Energiewandlung entstehen. Der mögliche Blindleistungsfluss im elektrischen Leistungspfad bewirkt einen geringen Wirkungsgrad. Darüber hinaus ergibt sich ein großer Regelaufwand durch das System.

Die DE 199 09 424 A1 offenbart ein Hybridgetriebe für Fahrzeuge, bestehend aus einer Antriebswelle, einer Abtriebswelle, einem stufenlosen Stellgetriebe und einem mechanischen Überlagerungs-Umschaltgetriebe. Das Überlagerungsgetriebe ist ein fünf-welliges Planetengetriebe mit einer Stegwelle als Getriebeabtriebswelle. Der Steg trägt mehrere Sätze miteinander kämmender Planeten. Die Planeten kämmen mit zwei Hohlrädern und zwei Sonnenrädern. Die beiden Sonnenräder sind über ein stufenloses elektrisches Stellgetriebe miteinander verbunden. Ein erstes Hohlrad ist fest mit der Verbrennungskraftmaschine verbunden. Das zweite Hohlrad ist über eine Bremse mit dem Getriebegehäuse verbindbar.

Die EP 1 279 545 A2 beschreibt einen Hybridantriebsstrang für ein Fahrzeug mit einem vier Elemente und zwei Freiheitsgrade aufweisenden Planetengetriebe mit zwei Sonnenrädern, einem Planetenträger und zumindest einem Hohlrad. Das Hohlrad und der Planetenträger sind mit der Antriebswelle einer Brennkraftmaschine verbunden. Die Sonnenräder sind jeweils mit elektrischen Maschinen verbunden.

Aufgabe der Erfindung ist es, den Wirkungsgrad zu verbessern und den Regelaufwand zu vermindern.

Erfindungsgemäß wird dies dadurch erreicht, dass mit dem ersten Anschluss ein durch ein zweiläufiges Vierwellengetriebe gebildetes Drehmoment-Führungsmodul verbunden ist.

Unter einem leistungsverzweigten zweiläufigen (Laufgrad=2) Getriebe versteht man im Allgemeinen ein Getriebe mit zwei kinematischen Freiheitsgraden: Durch die Vorgabe der Drehzahlen an zwei Wellen ist das System kinematisch eindeutig bestimmt. Wird weiters ein Drehmoment einer Anschlusswelle vorgegeben, so ist das System auch statisch vollkommen definiert. Allgemein muss ein Getriebe/ Teilgetriebe zur Leistungsübertragung mindestens immer eine Anschlusswelle mehr aufweisen, als es kinematische Freiheitsgrade besitzt. Somit weist das einfachste zweiläufige Getriebe genau drei Anschlusswellen auf. Umlaufgetriebe/ Planetengetriebe bilden die einfachste Ausführung von zweiläufigen Dreiwellengetrieben. Aus der Bedingung, dass die Summe aller Momente=0 ergibt, folgt, dass die Anschlussmomente eines zweiläufigen Getriebes teils positiv und teils negativ sein müssen. Es gibt dabei stets zwei Momente mit gleichen Vorzeichen und eines mit entgegengesetztem Vorzeichen, wobei das einzelne Moment der Summe der beiden anderen Momente entspricht. Die Welle, die das einzelne Moment führt, wird als Summenwelle bezeichnet, die beiden anderen Wellen werden als Differenzwellen bezeichnet.

Ist die Standübersetzung eines Umlaufgetriebes negativ, handelt es sich also um ein sogenanntes Minusgetriebe, so sind die beiden Zentralwellen zugleich die Differenzwellen und die Stegwelle ist die Summenwelle. Ist die Standübersetzung eines Umlaufgetriebes hingegen positiv, so spricht man allgemein von einem Plusgetriebe. Eine Zentralwelle und die Stegwelle sind Differenzwellen, die übrige Zentralwelle ist die Summenwelle.

Vorzugsweise ist vorgesehen, dass das Drehmoment-Führungsmodul vier Anschlüsse aufweist, wobei ein erster Modulanschluss mit einer ersten elektrischen Maschine, ein zweiter Modulanschluss mit einer zweiten elektrischen Maschine und weitere Modulanschlüsse mit dem ersten bzw. zweiten Anschluss des leistungsverzweigten Getriebes antriebsverbunden ist. Ein besonders hoher Wirkungsgrad und geringer Regelungsaufwand kann erreicht werden, wenn das Drehmoment-Führungsmodul zwei zweiläufige Dreiwellengetriebe aufweist, wobei die Differenzwellen der beiden Dreiwellengetriebe miteinander gekoppelt sind und wobei die Summenwelle des ersten zweiläufigen Dreiwellengetriebes den ersten Modulanschluss und die Summenwelle des zweiten zweiläufigen Dreiwellengetriebes den zweiten Modulanschluss ausbildet.

Zwei zweiläufige Dreiwellengetriebe bilden zusammen durch eine doppelte Koppelung ein zweiläufiges Vierwellengetriebe mit vier Anschlüssen, von denen einer

die Summenwelle des ersten Teilgetriebes, ein weiterer die Summenwelle des zweiten Teilgetriebes, und die beiden restlichen Modulanschlüsse die gekoppelten Differenzwellenstränge der Teilgetriebe bilden.

Dabei kann vorgesehen sein, dass zwei Differenzwellen des ersten und zweiten Dreiwellengetriebes des Drehmoment-Führungsmoduls direkt zu einem positiven Differenzwellenstrang und zwei weitere Differenzwellen des ersten und zweiten zweiläufigen Dreiwellengetriebes über ein Umkehrgetriebe zu einem negativen Differenzwellenstrang miteinander gekoppelt sind. Somit bildet der positive Differenzwellenstrang eine positive Übersetzung und der negative Differenzwellenstrang eine negative Übersetzung zwischen den beiden Teilgetrieben aus.

Das erste Teilgetriebe wirkt als offenes Differential, welches das Antriebsmoment des ersten Modulanschlusses in einem gewissen Verhältnis auf die mit den Differenzwellensträngen gekoppelten Modulanschlüsse verteilt. Ein am zweiten Anschluss angelegtes Drehmoment sorgt für eine Umverteilung der Antriebsmomente der an die Differenzwellenstränge gekoppelten Anschlüsse.

Prinzipiell kann die Momentenverteilung entweder antriebsseitig oder abtriebsseitig durch das Drehmoment-Führungsmodul erfolgen.

In einer ersten Ausführungsvariante der Erfindung ist vorgesehen, dass eine Differenzwelle eines Differenzwellenstranges des Drehmoment-Führungsmoduls mit dem ersten Anschluss und eine weitere Differenzwelle des anderen Differenzwellenstranges mit dem zweiten Anschluss des leistungsverzweigten Getriebes antriebsverbunden ist. Der erste Anschluss des leistungsverzweigten Getriebes ist dabei entweder mit dem Modulanschluss des positiven Differenzwellenstranges oder des negativen Differenzwellenstranges verbunden. Der zweite Anschluss des leistungsverzweigten Getriebes ist umgekehrt entweder mit dem negativen Differenzwellenstrang oder dem positiven Differenzwellenstrang des Drehmoment-Führungsmoduls verbunden.

In einer zweiten Ausführungsvariante der Erfindung ist vorgesehen, dass eine Differenzwelle des einen Differenzwellenstranges des Drehmoment-Führungsmoduls mit dem zweiten Anschluss und eine Differenzwelle des anderen Differenzwellenstranges mit dem dritten Anschluss des leistungsverzweigten Getriebes antriebsverbunden ist.

Der dritte Anschluss des leistungsverzweigten Getriebes ist dabei entweder mit dem direkten oder mit dem umgekehrten Differenzwellenstrang des Drehmoment-Führungsmoduls verbunden. Umgekehrt ist der zweite Anschluss des leistungsverzweigten Getriebes entweder mit dem umgekehrten oder mit dem

direkten Differenzwellenstrang des Drehmoment des Führungsmoduls verbunden.

Der Antriebsstrang weist somit zwei Hauptbaugruppen mit unterschiedlichen Funktionen auf:

- 1) Leistungsverzweigtes zweiläufiges Getriebe für CVT-Funktionalität (CVT-Continuous Variable Transmission)
- 2) Drehmoment-Führungsmodul (TVM=Tork-Vectoring-Modul) für dynamische Leistungsverteilung im System.

Durch die vorliegende Erfindung ergeben sich nicht nur alle Vorteile von Hybridantrieben mit leistungsverzweigten Getrieben, wie ein mechanischer Leistungspfad für die Brennkraftmaschine, optimale Auslegung der Brennkraftmaschine auf wenige Betriebspunkte und geringer Fahrzeugmasse durch klein dimensionierte Batterie, sondern auch geringe Verluste und somit relativ hoher Wirkungsgrad durch die mechanische Leistungsverzweigung, da die Häufigkeit der Energiewandlung verringert werden kann. Zudem ist ein wesentlich geringerer Regelaufwand erforderlich.

Die Erfindungen wird im Folgenden anhand der Figuren näher erläutert. Es zeigen:

- Fig. 1 einen erfindungsgemäßen Antriebsstrang in einer ersten Ausführung;
- Fig. 2 eine erste Variante der Ausführung aus Fig. 1;
- Fig. 3 eine zweite Variante der Ausführung aus Fig. 1;
- Fig. 4 einen erfindungsgemäßen Antriebsstrang in einer zweiten Ausführung;
- Fig. 5 eine erste Variante der Ausführung aus Fig. 4;
- Fig. 6 eine zweite Variante der Ausführung aus Fig. 4;
- Fig. 7 einen erfindungsgemäßen Antriebsstrang in einer dritten Ausführung;
- Fig. 8 eine erste Variante der Ausführung aus Fig. 7;
- Fig. 9 eine erste Variante der Ausführung aus Fig. 7;

Fig. 10 einen erfindungsgemäßen Antriebsstranges in einer vierten Ausführung;

Fig. 11 eine erste Variante der Ausführung aus Fig. 10; und

Fig. 12 eine zweite Variante der Ausführung aus Fig. 10.

Funktionsgleiche Teile sind in den Ausführungen und Varianten mit gleichen Bezugszeichen versehen.

Die Figuren zeigen jeweils den Antriebsstrang 1 mit den durch die Brennkraftmaschine ICE, die erste elektrische Maschine EM1 und die zweite elektrische Maschine EM2 gebildeten Antriebsquellen, wobei über die Abtriebswelle 2 zumindest ein Antriebsrad 3 eines Fahrzeuges angetrieben wird. Im Antriebsstrang 1 ist ein leistungsverzweigendes Getriebe 4 mit drei Anschlüssen 4a, 4b, 4c angeordnet. Der erste Anschluss 4a ist mit der ersten und zweiten elektrischen Maschine EM1, EM2 über ein vier Modulanschlüsse 5a, 5b, 5c, 5d aufweisendes Drehmoment-Führungsmodul 5 verbunden. Der zweite Anschluss 4b ist mit der Abtriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE verbunden.

Das leistungsverzweigte Getriebe 4 ist als zweiläufiges Getriebe mit zwei kinematischen Freiheitsgraden ausgebildet. Derartige Dreiwellengetriebe, welche durch Umlauf- bzw. durch Planetengetriebe L gebildet werden, weisen immer zwei Wellen auf, welche bezogen auf das Wellenmoment das gleiche Vorzeichen besitzen, und eine Welle mit entgegengesetzten Vorzeichen. Die Wellen mit gleichen Vorzeichen werden als Differenzwellen bezeichnet, die Welle mit entgegengesetztem Vorzeichen wird als Summenwelle bezeichnet. Als Stegwelle wird jene Welle bezeichnet, welche nur Kupplungsleistung übertragen kann. Wellen, welche sowohl Kupplungsleistungen, als auch Wälzleistung übertragen können, werden als Zentralwellen bezeichnet. Ein Dreiwellengetriebe besitzt ein eindeutiges Moment- und Drehzahlverhalten im Bezug auf die Differenz- und Summenwellen. Um ein Dreiwellengetriebe kinematisch zu beschreiben, behilft man sich der sogenannten Standübersetzung. Die Standübersetzung ist definiert als die Übersetzung zwischen den beiden Zentralwellen bei stillstehender Stegwelle. Die Standübersetzung kann positiv oder negativ sein, und das wiederum macht eine Unterscheidung in sogenannte Plus- und Minusgetriebe notwendig. Ein Minusgetriebe bezeichnet ein Dreiwellengetriebe, bei dem beide Zentralwellen zugleich die Differenzwellen darstellen, die übrige Stegwelle ist hierbei die Summenwelle.

Ein Plusgetriebe bezeichnet ein Dreiwellengetriebe, bei dem die Stegwelle und eine der beiden Zentralwellen die Differenzwellen darstellen, die übrige Zentralwelle ist dann die Summenwelle.

Bei einem einfachen Planetenradsatz mit nur einem Planetenrad, welches einerseits mit dem Sonnenrad kämmt und andererseits auch mit dem Hohlrad kämmt, sind die beiden Zentralwellen Sonnenrad und Hohlrad die Differenzwellen, die Stegwelle ist die Summenwelle. Dieser Planetensatz besitzt die Kinematik eines Minusgetriebes.

Bei einem Planetenradsatz mit einem oder mehreren Planetenradpaaren, wobei jeweils das erste Planetenrad mit dem Sonnenrad und dem zweiten Planetenrad, und das zweite Planetenrad mit dem Hohlrad und dem ersten Planetenrad kämmt, bilden sie Stegwelle und das Sonnenrad als erste Zentralwelle die Differenzwellen, das Hohlrad als zweite Zentralwelle ist die Summenwelle. Dieser Planetensatz besitzt also die Kinematik eines Plusgetriebes. Beim vorliegenden leistungsverzweigten zweiläufigen Getriebe 4 kann beispielsweise ein Minusgetriebe verwendet werden. Durch die Vorgabe der Drehzahlen an zwei Wellen ist das System kinematisch bestimmt. Wird weiters ein Drehmoment durch einen Anschluss vorgegeben, so ist das System auch statisch vollkommen definiert.

Im vorliegenden Fall werden der erste und der zweite Anschluss 4a, 4b des leistungsverzweigten Getriebes 4 durch Differenzwellen d und der dritte Anschluss 4c durch eine Summenwelle s gebildet.

Das Drehmoment-Führungsmodul 5 wird durch zwei zweiläufige Dreiwellengetriebe (Teilgetriebe) T_1 und T_2 gebildet, welche zusammen durch eine doppelte Koppelung ein zweiläufiges Vierwellengetriebe mit den Modulanschlüssen 5a, 5b, 5c und 5d bilden. Der mit der ersten elektrischen Maschine EM1 verbundene erste Modulanschluss 5a wird durch die Summenwelle S_1 des ersten Dreiwellengetriebes T_1 gebildet. Der mit der elektrischen Maschine EM2 verbundene zweite Modulanschluss 5b wird durch die Summenwelle S_2 des zweiten Dreiwellengetriebes T_2 gebildet. Die Differenzwellen d_1^+ des ersten Dreiwellengetriebes T_1 und d_2^+ des zweiten Dreiwellengetriebes T_2 sind miteinander zu einem positiven Differenzwellenstrang D^+ gekoppelt. Die Differenzwellen d_1^- und d_2^- des ersten und zweiten Dreiwellengetriebes T_1 und T_2 sind über ein Umkehrgetriebe U zu einem negativen Differenzwellenstrang D^- gekoppelt.

Das Teilgetriebe T_1 wirkt als offenes Differential, welches das Antriebsmoment des ersten Modulanschlusses 5a in einem gewissen Verhältnis auf die Modulanschlüsse 5c und 5d verteilt. Ein am zweiten Modulanschluss 5b angelegtes Drehmoment sorgt für eine Umverteilung der Abtriebsmomente der Anschlüsse 5c und 5d.

Grundsätzlich lassen sich die Figuren in zwei Gruppen gliedern. Die Fig. 1 bis Fig. 6 behandeln eine erste Gruppe von Ausführungen und Varianten mit an-

triebsseitiger Momentenverteilung durch das Drehmoment-Führungsmodul 5. Die Fig. 7 bis Fig. 12 zeigen eine zweite Gruppe von Ausführungen und Varianten mit abtriebsseitiger Momentenverteilung durch das Drehmoment-Führungsmodul 5, wobei die Fig. 1 eine erste Hauptausführung, Fig. 4 eine zweite Hauptausführung, Fig. 7 eine dritte Hauptausführung und Fig. 10 eine vierte Hauptausführung zeigt. Zu jeder Hauptausführung gibt es Untervarianten, die in den Fig. 2 und Fig. 3, Fig. 5 und Fig. 6, Fig. 8 und Fig. 9 bzw. Fig. 11 und Fig. 12 dargestellt sind.

Die Darstellung der in den Fig. 1, Fig. 4, Fig. 7, und Fig. 10 gezeigten Hauptausführungen erfolgt in der sogenannten Wolfsymbolik, wobei jedes Umlaufgetriebe durch einen Kreis für das Gehäuse und durch drei Striche für die drei Anschlüsse dargestellt ist. Die Stegwellen sind durch einen in den Kreis hineinragenden Strich angedeutet, die Summenwellen durch einen Doppelstrich gekennzeichnet.

Mit Bezugszeichen 7 ist eine Antriebsübersetzung beziehungsweise ein Fahrzeugdifferenzial angedeutet.

In allen Ausführungsvarianten ist beim Drehmoment-Führungsmodul 5 jeweils das erste Dreiwelgenretriebe T_1 als Plusgetriebe und das zweite Dreiwelgenretriebe T_2 als Minusgetriebe ausgeführt. Die Fig. 2 und Fig. 3, Fig. 5 und Fig. 6, Fig. 8 und Fig. 9, sowie Fig. 11 und Fig. 12 unterscheiden sich jeweils dadurch, dass die Zentralwellen beim leistungsverzweigten Getriebe 4 vertauscht sind. Bei den Varianten der Fig. 2, Fig. 5, Fig. 8 und Fig. 11 ist das Sonnenrad L_S des Planetengetriebes L des leistungsverzweigten Getriebes 4 mit der Antriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE verbunden. Das Hohlrad L_H hingegen ist mit dem Steg T_{1st} des ersten Dreiwelgenretriebes T_1 des Drehmoment-Führungsmoduls 5 verbunden.

In den Varianten der Fig. 3, Fig. 6, Fig. 9 und Fig. 12 dagegen ist die Antriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE mit dem Hohlrad L_H des Planetengetriebes L des leistungsverzweigten Getriebes 4 verbunden, das Sonnenrad L_S hingegen mit dem Steg T_{1st} des ersten Dreiwelgenretriebes T_1 .

Bei den in den Fig. 2 und Fig. 3 dargestellten Varianten sind die Sonnenräder T_{1s} und T_{2s} des ersten und zweiten Dreiwelgenretriebes T_1 , T_2 mit der Antriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE verbunden. Auf das Hohlrad T_{1H} wirkt die erste elektrische Maschine EM1 ein. Die zweite elektrische Maschine EM2 wirkt auf den Steg T_{2st} des zweiten Dreiwelgenretriebes T_2 ein. Das Hohlrad T_{2H} des zweiten Dreiwelgenretriebes T_2 und der Steg T_{1st} des ersten Dreiwelgenretriebes T_1 ist über das Umkehrgetriebe U miteinander gekoppelt. Der Steg T_{st} des leistungsverzweigten Getriebes 4 ist mit der Abtriebswelle 2 verbunden.

Zum Unterschied zu den Fig. 2 und Fig. 3 ist bei den Ausführungsbeispielen der Fig. 5 und Fig. 6 diejenige Zentralwelle des verzweigten Getriebes 4, welche nicht mit der Antriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE verbunden ist, sowohl mit dem Sonnenrad T_{1S} des ersten Dreiwellengetriebes T_1 , als auch mit dem Sonnenrad T_{2S} des zweiten Dreiwellengetriebes T_2 verbunden.

Die Beispiele der Fig. 8 und Fig. 9 mit einem – bezüglich des leistungsverzweigten Getriebes 4 - abtriebseitig mit dem Antriebstrang 1 verbundenen gekoppelten positiven Differenzwellenstrang D^+ zeigen Anordnungen analog zu den Fig. 2 und Fig. 3, bei denen diejenige Zentralwelle des leistungsverzweigten Getriebes 4, welche nicht mit der Antriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE verbunden ist, mit dem ersten Dreiwellengetriebe T_1 verbunden ist. In Fig. 8 ist dabei das Hohlrads L_S des leistungsverzweigten Getriebes 4 mit dem Steg T_{1st} des ersten Dreiwellengetriebes T_1 verbunden. Zum Unterschied dazu ist in Fig. 9 das Sonnenrad L_S des Planetensatzes L des leistungsverzweigten Getriebes 4 mit dem Steg T_{1st} des ersten Dreiwellengetriebes T_1 verbunden. Das Hohlrads T_{1H} des ersten Dreiwellengetriebes T_1 ist mit der ersten elektrischen Maschine EM1 verbunden. Die Sonnenräder T_{1S} und T_{2S} des ersten und zweiten Dreiwellengetriebes T_1, T_2 sind fest mit der Abtriebswelle 2 verbunden. Der Steg T_{1st} ist mit dem Hohlrads T_{2H} über die Umkehrstufe U verbunden. Die zweite elektrische Maschine EM2 greift am Steg T_{2st} des zweiten Dreiwellengetriebes T_2 an.

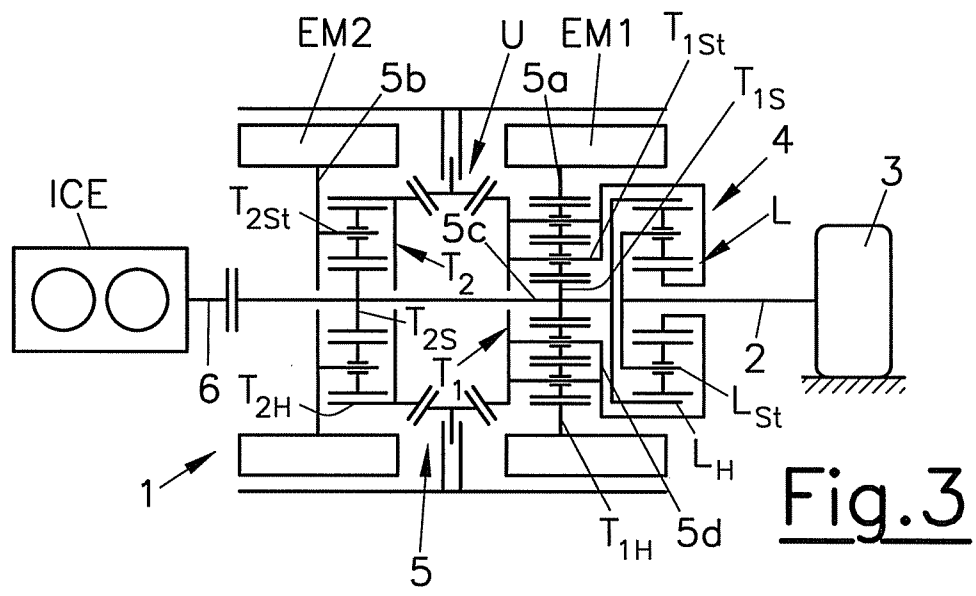
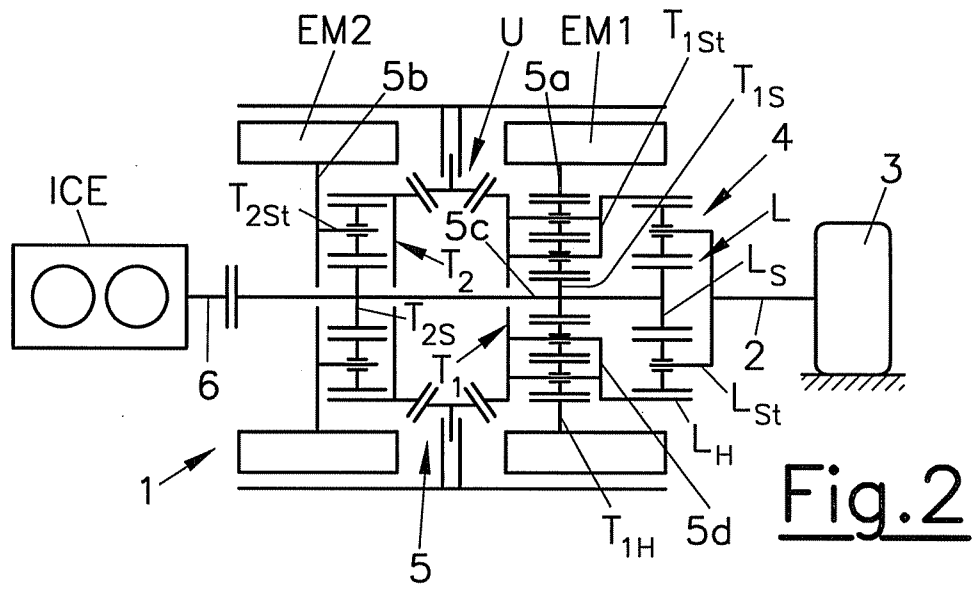
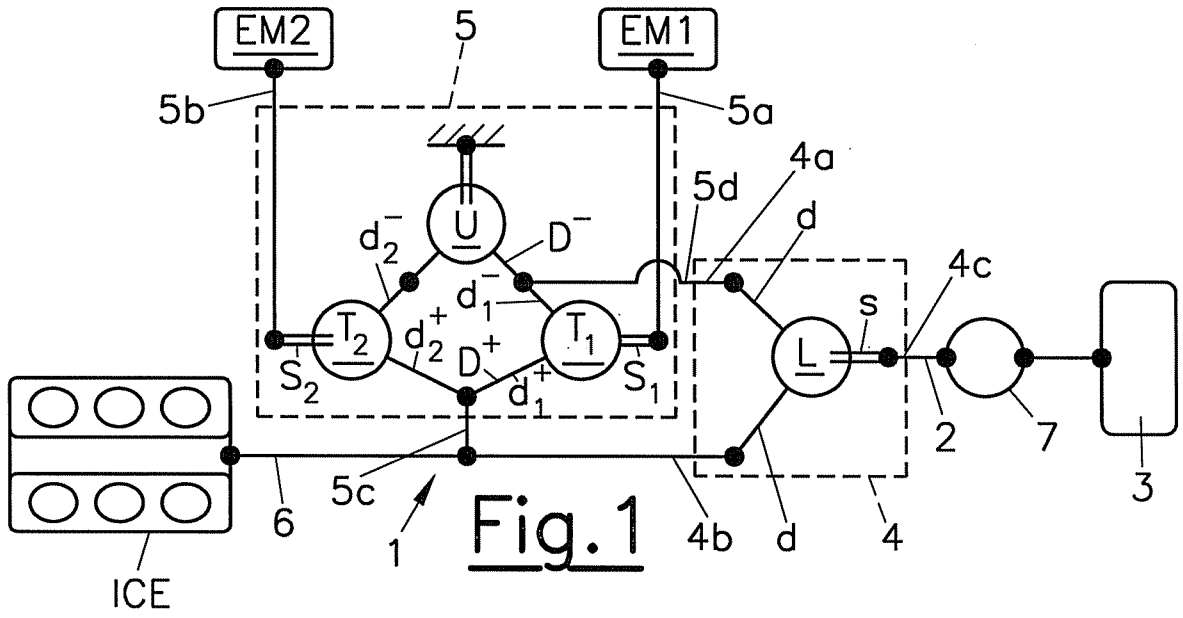
Die in den Fig. 11 und Fig. 12 dargestellten Beispiele zeigen Varianten eines bezüglich des leistungsverzweigten Getriebes 4 abtriebseitig an den Antriebstrang 1 gekoppelten Drehmoment-Führungsmoduls 5, wobei in Fig. 11 das Sonnenrad 4_S des Planetensatzes L des leistungsverzweigten Getriebes 4 an die Antriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE gekoppelt ist und das Hohlrads L_H des Planetensatzes L mit den Sonnenrädern T_{1S} und T_{2S} des ersten und zweiten Dreiwellengetriebes T_1, T_2 antriebsverbunden ist. Der Steg L_{ST} des leistungsverzweigten Getriebes 4 ist mit dem Steg T_{1st} verbunden. Dieser Steg T_{1st} des ersten Dreiwellegetriebes T_1 ist über das Umkehrgetriebe U mit dem Hohlrads T_{2H} des zweiten Dreiwellengetriebes T_2 gekoppelt. Am Hohlrads T_{1H} des ersten Dreiwellengetriebes T_1 greift die erste elektrische Maschine EM1 an. Die zweite elektrische Maschine EM2 ist mit dem Steg T_{2st} des zweiten Dreiwellengetriebes T_2 verbunden. Von der in Fig. 11 dargestellten Anordnung unterscheidet sich Fig. 12 nur dadurch, dass die Zentralwellen des leistungsverzweigten Getriebes 4 vertauscht sind. Im Detail ist die Antriebswelle 6 der Brennkraftmaschine ICE mit der Hohlwelle L_H des Planetensatzes L des leistungsverzweigten Getriebes 4 verbunden und das Sonnenrad L_S des Planetensatzes L mit den Sonnenrädern T_{1S} des ersten Dreiwellengetriebes T_1 und dem Sonnenrad T_{2S} des zweiten Dreiwellengetriebes T_2 verbunden.

Bei den Anschlüssen 4a, 4b, 4c des leistungsverzweigten Getriebes 4 und den Modulanschlüssen 5a, 5b, 5c, 5d des Drehmoment-Führungsmoduls 5 kann es sich um physikalisch ausgebildete Anschlüsse, wie Anschlusswellen, zwischen den Getriebeteilen, oder um virtuelle Anschlusspunkte zwischen Getriebeelementen, mit oder ohne Bauteiltrennung handeln. Die Lage der Anschlüsse ist in den Fig. 2, Fig. 3, Fig. 5, Fig. 6, Fig. 8, Fig. 9, Fig. 11 und Fig. 12 somit nur schematisch dargestellt.

PATENTANSPRÜCHE

1. Antriebsstrang (1) für ein Hybridfahrzeug mit einer Brennkraftmaschine (ICE) und zumindest einer elektrischen Maschine (EM1, EM2), mit einem drei Anschlüsse (4a, 4b, 4c) aufweisenden leistungsverzweigten Getriebe (4), wobei ein erster Anschluss (4a) mit zumindest einer elektrischen Maschine (EM2), ein zweiter Anschluss (4b) mit der Brennkraftmaschine (ICE) und ein vorzugsweise durch eine Summenwelle (s) gebildeter dritter Anschluss (4c) mit einer Abtriebswelle (2) des Fahrzeugs antriebsverbunden ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass mit dem ersten Anschluss (4a) ein durch ein zweiläufiges Vierwellengetriebe gebildetes Drehmoment-Führungsmodul (5) verbunden ist.
2. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Drehmoment-Führungsmodul (5) vier Modulanschlüsse (5a, 5b, 5c, 5d) aufweist, wobei ein erster Modulanschluss (5a) mit der ersten elektrischen Maschine (EM1), ein zweiter Modulanschluss (5b) mit der zweiten elektrischen Maschine (EM2) und weitere Modulanschlüsse (5c, 5d) mit dem ersten bzw. zweiten Anschluss (4a, 4b) des leistungsverzweigenden Getriebes (4) antriebsverbunden ist.
3. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Drehmoment-Führungsmodul (5) zwei zweiläufige Dreiwellengetriebe (T_1 , T_2) mit jeweils zwei Differenzwellen (d_1^- , d_1^+ ; d_2^- , d_2^+) und einer Summenwelle (S_1 ; S_2) aufweist, wobei die Differenzwellen (d_1^- , d_1^+ ; d_2^- , d_2^+) der beiden Dreiwellengetriebe (T_1 , T_2) miteinander gekoppelt sind und wobei die Summenwelle (S_1) des ersten zweiläufigen Dreiwellengetriebes (T_1) den ersten Modulanschluss (5a) und die Summenwelle (S_2) des zweiten zweiläufigen Dreiwellengetriebes (T_2) den zweiten Modulanschluss (5b) ausbildet.
4. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass das erste Dreiwellengetriebe (T_1) als Plusgetriebe und das zweite Dreiwellengetriebe (T_2) als Minusgetriebe ausgebildet ist.
5. Antriebsstrang (1) nach einem Anspruch 3 oder 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwei Differenzwellen (d_1^+ , d_2^+) des ersten und zweiten Dreiwellengetriebes (T_1 , T_2) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) direkt zu einem positiven Differenzwellenstrang (D^+) und zwei weitere Differenzwellen (d_1^- , d_2^-) des ersten und zweiten zweiläufigen Dreiwellengetriebes (T_1 , T_2) über ein Umkehrgetriebe (U) zu einem negativen Differenzwellenstrang (D^-) miteinander gekoppelt sind.

6. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein Differenzwellenstrang (D^+ ; D^-) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) mit dem ersten Anschluss (4a) und der andere Differenzwellenstrang (D^- ; D^+) mit dem zweiten Anschluss (4b) des leistungsverzweigten Getriebes (4) antriebsverbunden ist.
7. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass der erste Anschluss (4a) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem positiven Differenzwellenstrang (D^+) und der zweite Anschluss (4b) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem negativen Differenzwellenstrang (D^-) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) verbunden ist.
8. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass der erste Anschluss (4a) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem negativen Differenzwellenstrang (D^-) und der zweite Anschluss (4b) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem positiven Differenzwellenstrang (D^+) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) verbunden ist.
9. Antriebsstrang (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein Differenzwellenstrang (D^+ ; D^-) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) mit dem ersten Anschluss (4a) und der andere Differenzwellenstrang (D^- ; D^+) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) mit dem dritten Anschluss (4c) des leistungsverzweigten Getriebes (4) antriebsverbunden ist.
10. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass der erste Anschluss (4a) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem negativen Differenzwellenstrang (D^-) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) und der dritte Anschluss (4c) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem positiven Differenzwellenstrang (D^+) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) verbunden ist.
11. Antriebsstrang (1) nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass der erste Anschluss (4a) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem positiven Differenzwellenstrang (D^+) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) und der dritte Anschluss (4c) des leistungsverzweigten Getriebes (4) mit dem negativen Differenzwellenstrang (D^-) des Drehmoment-Führungsmoduls (5) verbunden ist.



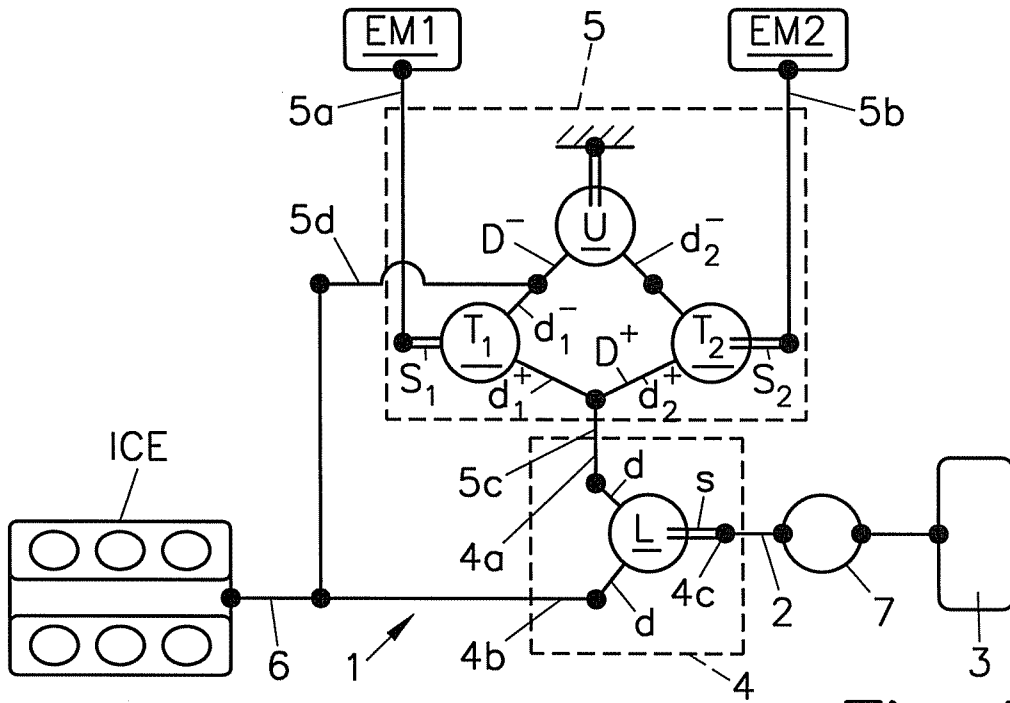


Fig. 4

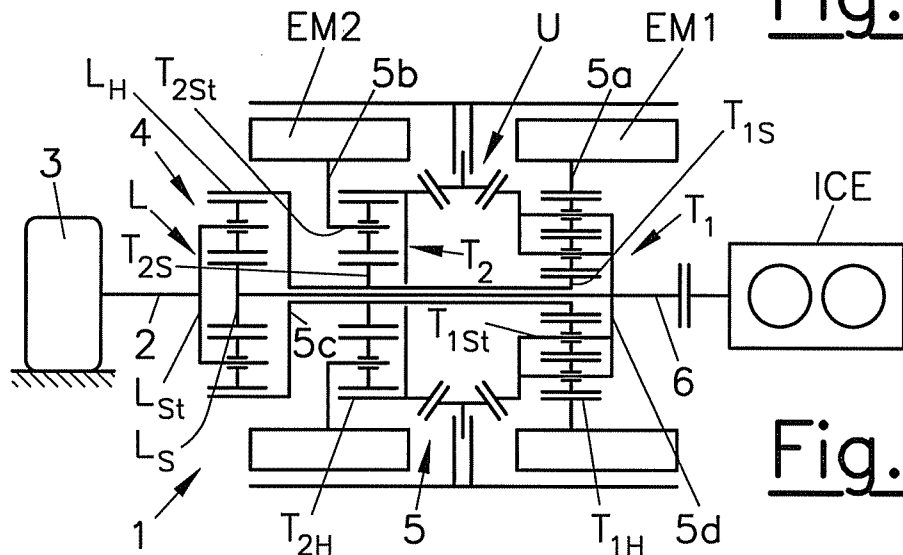


Fig. 5

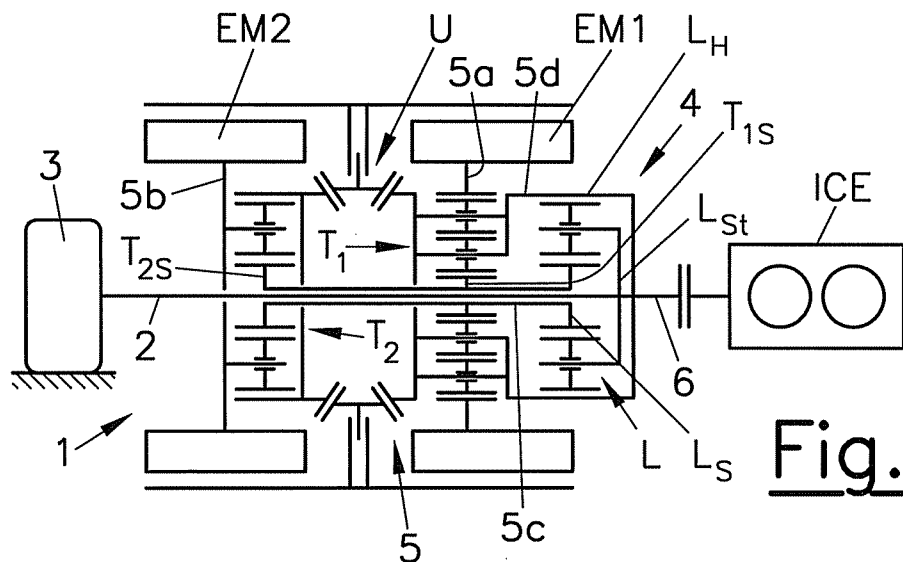
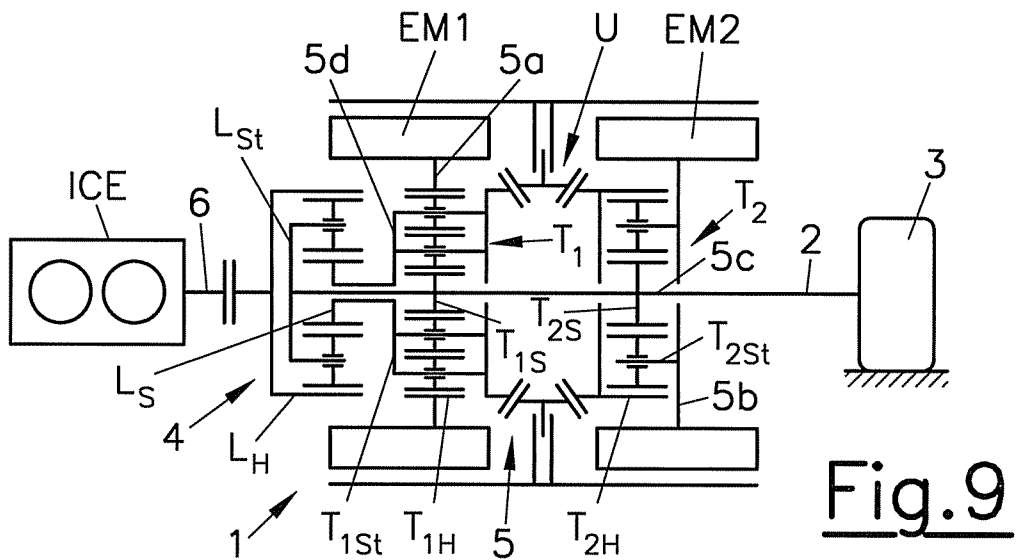
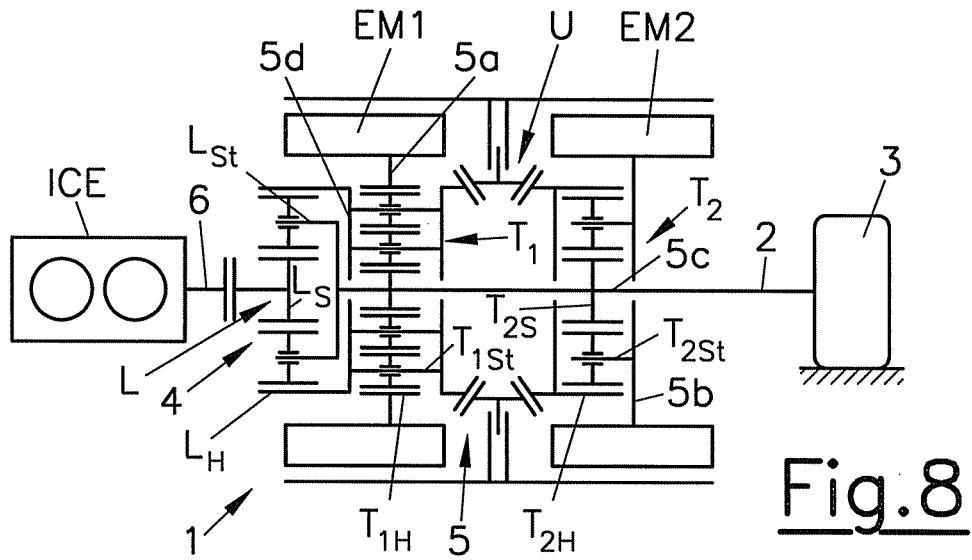
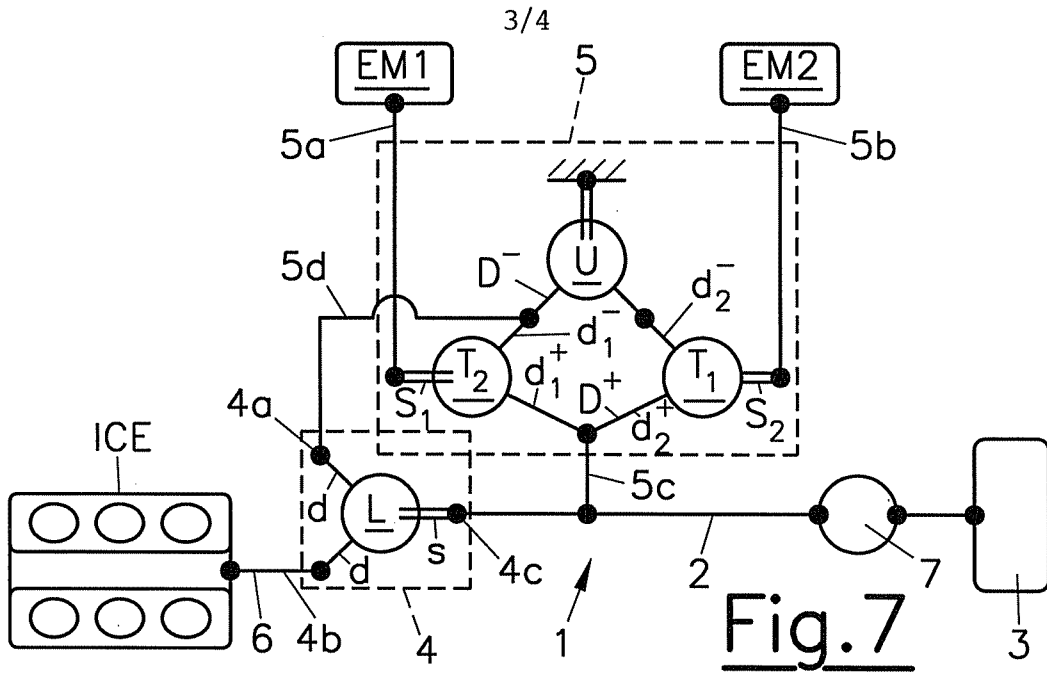


Fig. 6



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2014/054833

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B60K6/445 F16H3/72
ADD. F16H37/10

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)
F16H B60K

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	US 2009/312130 A1 (KIM TALCHOL [KR] ET AL) 17 December 2009 (2009-12-17)	1-4,9-11
A	paragraphs [0023] - [0030]; figure 1 -----	5-8
X	DE 10 2011 089670 A1 (DENSO CORP [JP]) 28 June 2012 (2012-06-28)	1,9-11
A	paragraphs [0027] - [0034]; figures 1,2 -----	2-8
A	DE 10 2007 021591 A1 (GM GLOBAL TECH OPERATIONS INC [US]) 31 January 2008 (2008-01-31) the whole document -----	1-11
A	EP 1 160 117 A2 (AISIN AW CO [JP]) 5 December 2001 (2001-12-05) abstract; figures 1,2 -----	1-11

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
- "E" earlier application or patent but published on or after the international filing date
- "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)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "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
- "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
- "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
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search 15 May 2014	Date of mailing of the international search report 30/05/2014
--	--

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 Wurzer, Oliver
--	--

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No PCT/EP2014/054833

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 2009312130 A1	17-12-2009	KR 20090128660 A	16-12-2009
		US 2009312130 A1	17-12-2009

DE 102011089670 A1	28-06-2012	CN 102555761 A	11-07-2012
		DE 102011089670 A1	28-06-2012
		JP 5212756 B2	19-06-2013
		JP 2012148760 A	09-08-2012
		US 2012165149 A1	28-06-2012

DE 102007021591 A1	31-01-2008	CN 101070904 A	14-11-2007
		DE 102007021591 A1	31-01-2008
		US 2007265128 A1	15-11-2007

EP 1160117 A2	05-12-2001	DE 60112182 D1	01-09-2005
		DE 60112182 T2	08-06-2006
		EP 1160117 A2	05-12-2001
		JP 4244499 B2	25-03-2009
		JP 2001339805 A	07-12-2001
		US 2001049570 A1	06-12-2001
		US 2003060948 A1	27-03-2003

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2014/054833

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
 INV. B60K6/445 F16H3/72
 ADD. F16H37/10

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
 F16H B60K

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	US 2009/312130 A1 (KIM TALCHOL [KR] ET AL) 17. Dezember 2009 (2009-12-17)	1-4,9-11
A	Absätze [0023] - [0030]; Abbildung 1 -----	5-8
X	DE 10 2011 089670 A1 (DENSO CORP [JP]) 28. Juni 2012 (2012-06-28)	1,9-11
A	Absätze [0027] - [0034]; Abbildungen 1,2 -----	2-8
A	DE 10 2007 021591 A1 (GM GLOBAL TECH OPERATIONS INC [US]) 31. Januar 2008 (2008-01-31) das ganze Dokument -----	1-11
A	EP 1 160 117 A2 (AISIN AW CO [JP]) 5. Dezember 2001 (2001-12-05) Zusammenfassung; Abbildungen 1,2 -----	1-11

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

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

15. Mai 2014

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

30/05/2014

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

Wurzer, Oliver

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2014/054833

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 2009312130 A1	17-12-2009	KR 20090128660 A	16-12-2009
		US 2009312130 A1	17-12-2009

DE 102011089670 A1	28-06-2012	CN 102555761 A	11-07-2012
		DE 102011089670 A1	28-06-2012
		JP 5212756 B2	19-06-2013
		JP 2012148760 A	09-08-2012
		US 2012165149 A1	28-06-2012

DE 102007021591 A1	31-01-2008	CN 101070904 A	14-11-2007
		DE 102007021591 A1	31-01-2008
		US 2007265128 A1	15-11-2007

EP 1160117 A2	05-12-2001	DE 60112182 D1	01-09-2005
		DE 60112182 T2	08-06-2006
		EP 1160117 A2	05-12-2001
		JP 4244499 B2	25-03-2009
		JP 2001339805 A	07-12-2001
		US 2001049570 A1	06-12-2001
		US 2003060948 A1	27-03-2003
