

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 51000/2017 (51) Int. Cl.: **G01M 17/007** (2006.01)
(22) Anmeldetag: 04.12.2017 **G01M 15/04** (2006.01)
(43) Veröffentlicht am: 15.02.2019 **G07C 5/08** (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:
DE 102012018359 A1
DE 102015217538 A1
DE 19908831 A1
US 2011040438 A1

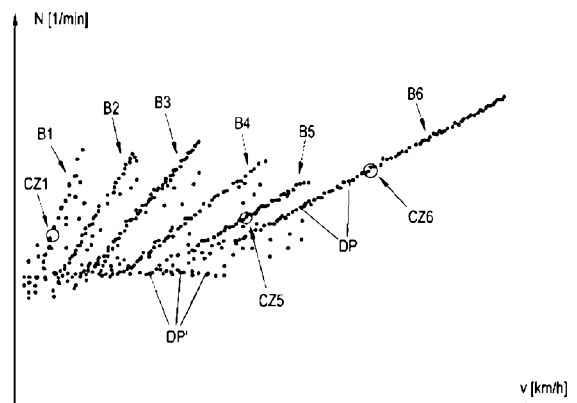
(71) Patentanmelder:
AVL List GmbH
8020 Graz (AT)

(72) Erfinder:
Signor Camillo Dr.
2620 Neunkirchen (AT)
Kural Emre Dr.
8020 Graz (AT)
Hochmann Gerald Ing. BSc
8151 Hitzendorf (AT)
Winkler Wolfgang
8212 Pischelsdorf in der Steiermark (AT)

(74) Vertreter:
Patentanwälte Pinter & Weiss OG
1040 Wien (AT)

(54) **Prüfstand und Verfahren zur Durchführung eines Prüfversuchs**

(57) Um einen Gang eines Schaltgetriebes für einen Prüflauf auf einfache Weise aus anderen verfügbaren Messwerten (MW) einer Testfahrt zu schätzen, ist vorgesehen, dass als Messwerte (MW) eine zeitliche Abfolge einer Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und einer Motordrehzahl (N) verwendet wird, wobei aus Datenpunkten (DP) zusammengehöriger Fahrzeuggeschwindigkeiten (v) und Motordrehzahlen (N) mittels eines Clustering-Algorithmus eine Anzahl von Bereichen (B_n) mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und der Motordrehzahl (N) identifiziert wird, und wobei der Clustering-Algorithmus die Datenpunkte (DP) den Bereichen (B_n) zuordnet und für jeden Bereich (B_n) ein Clusterzentrum (CZ_n) berechnet, das jeweils als Gang (G_n) interpretiert wird, den Datenpunkten (DP) eines Bereiches (B_n) der mit dem Clusterzentrum (CZ_n) des jeweiligen Bereiches (B_n) verknüpfte Gang (G_n) zugeordnet wird, um eine zeitliche Abfolge von Gängen (G_n) zu erhalten, und die ermittelte zeitliche Abfolge der Gänge (G_n) zur Ermittlung eines Sollwertes (SW) des Prüflaufs verwendet wird.



Zusammenfassung

Um einen Gang eines Schaltgetriebes für einen Prüflauf auf einfache Weise aus anderen verfügbaren Messwerten (MW) einer Testfahrt zu schätzen, ist vorgesehen, dass als Messwerte (MW) eine zeitliche Abfolge einer Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und einer Motordrehzahl (N) verwendet werden, wobei aus Datenpunkten (DP) aus zusammengehörigen Fahrzeuggeschwindigkeiten (v) und Motordrehzahlen (N) mittels eines Clustering-Algorithmus eine Anzahl von Bereichen (B_n) mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und der Motordrehzahl (N) identifiziert werden und der Clustering-Algorithmus die Datenpunkte (DP) der Anzahl der Bereiche (B_n) zuordnet und für jeden Bereich (B_n) ein Clusterzentrum (CZ_n) berechnet, das jeweils als Gang (G_n) interpretiert wird, den Datenpunkten (DP) eines Bereiches (B_n) der mit dem Clusterzentrum (CZ_n) des Bereiches (B_n) verknüpfte Gang (G_n) zugeordnet wird, um eine zeitliche Abfolge von Gängen (G_n) zu erhalten und die ermittelte zeitliche Abfolge der Gänge (G_n) als Sollwert (SW) des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes (SW) des Prüflaufs verwendet wird.

Fig. 4

Prüfstand und Verfahren zur Durchführung eines Prüfversuchs

Die gegenständliche Erfindung betrifft ein Verfahren zur Durchführung eines Prüfversuchs auf einem Prüfstand, und einen zugehörigen Prüfstand, zur Nachbildung einer Testfahrt eines Fahrzeugs, die in Form von Messwerten repräsentiert wird, wobei am Prüfstand ein Prüfling und eine damit verbundene Belastungsmaschine vorgesehen sind und der Prüfversuch in Form einer zeitlichen Abfolge von Sollwerten für den Prüfling und die Belastungsmaschine vorgegeben wird.

In der Entwicklung von Verbrennungsmotoren, Antriebssträngen mit Verbrennungsmotoren und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, spielt die Überprüfung des Emissions- und Verbrauchsverhaltens des Verbrennungsmotors eine zentrale Rolle. In allen Phasen der Entwicklung erfolgt die Überprüfung des Emissions- und Verbrauchsverhaltens auf Prüfständen, wie einem Motorprüfstand, Antriebsstrangprüfstand oder Rollenprüfstand. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für diese Überprüfung verändern sich aber zurzeit sehr stark. Während früher vornehmlich genormte Fahrzyklen, wie beispielsweise der New European Driving Cycle (NEDC), für diese Überprüfung verwendet wurde, wird nun zusätzlich die Überprüfung unter realen Fahrbedingungen gefordert. Für das Emissionsverhalten kommen hierfür sogenannte Real Driving Emission (RDE) Prüfversuche zur Anwendung, bei denen kein bestimmter Fahrzyklus vorgegeben wird, sondern eine mehr oder weniger zufällige Fahrstrecke zurückgelegt wird, die lediglich gewissen festgelegten Rahmenbedingungen entsprechen muss.

Für die Entwicklung von Verbrennungsmotoren, Antriebssträngen oder Fahrzeugen auf dem Prüfstand ist es daher auch erwünscht, die Überprüfung am Prüfstand mit solchen realen Prüfversuchen durchzuführen.

Es ist daher zum einen erforderlich aus realen Testfahrten mit einem Fahrzeug auf einer realen Straße Messwerte der Testfahrt, wie beispielsweise GPS-Daten, Motordrehzahl, Fahrpedalstellung, Fahrzeuggeschwindigkeit, usw., zu erfassen. Zum anderen muss dann aus den erfassten Messwerten ein für die Testfahrt repräsentativer Prüflauf für einen Prüfstand erstellt werden, der dann am Prüfstand gesamt oder teilweise durchlaufen werden kann, um beispielsweise das Emissions- oder Verbrauchsverhalten des Verbrennungsmotors zu erfassen und auszuwerten. Beispiele hierfür können der DE 10 2012 018 359 A1 oder der WO 2015/166069 A2 entnommen werden.

Am Prüfstand wird der Verbrennungsmotor gemäß den Vorgaben des Prüflaufs betrieben, entweder alleine (Motorprüfstand), oder in Kombination mit anderen Komponenten (Antriebsstrangprüfstand, Rollenprüfstand). Zur Durchführung des Prüfversuchs wird der Verbrennungsmotor am Prüfstand, direkt oder indirekt, mit einer Belastungsmaschine (Dynamometer) verbunden, und die Belastungsmaschine und der Verbrennungsmotor werden

durch eine Prüfstandautomatisierungseinheit gemäß den Vorgaben des Prüflaufs geregelt. An einen Verbrennungsmotor kann die Belastungsmaschine beispielsweise direkt über eine Prüfstandwelle angebunden werden. An einem Antriebsstrang beispielsweise indirekt über eine angetriebene Radnabe einer Halbachse des Antriebsstranges, wobei an einen Antriebsstrangprüfstand üblicherweise an den angetriebenen Radnaben an beiden Seiten eine Belastungsmaschine angebunden wird. Auf einem Rollenprüfstand treibt die Belastungsmaschine eine Rolle, auf der ein Rad des Fahrzeugs abrollt. Damit ist auch auf einem Rollenprüfstand die Belastungsmaschine indirekt (über die Rolle) mit dem Verbrennungsmotor verbunden. Mittels der Belastungsmaschine wird dabei in der Regel die Drehzahl des Verbrennungsmotors (oder des Antriebsstranges) eingestellt, indem diese ein Belastungsmoment für den Verbrennungsmotor erzeugt. Mit dem Verbrennungsmotor wird in der Regel ein Motormoment eingestellt. Dazu werden der Motorsteuereinheit üblicherweise durch Fahrpedalstellungen ein Fahrerwunsch bzw. Momentbedarf vorgegeben, die die Motorsteuereinheit in Motorsteuersignale (Einspritzmenge, Einspritzzeitpunkt, EGR Einstellung, Zündzeitpunkt, usw.) umsetzt. Es werden folglich als Prüfversuch Sollwerte wie die Motordrehzahl und das Motormoment oder dazu äquivalente Größe, wie beispielsweise eine Fahrpedalstellung, eine Antriebsstrangdrehzahl, usw., benötigt, um den Prüflauf am Prüfstand durchführen zu können. Diese Sollwerte, eigentlich ein zeitlicher Verlauf (auch als zeitdiskreter Verlauf) der Sollwerte, werden als Messwerte aus der realen Testfahrt generiert. Im Idealfall werden benötigte Sollwerte während der Testfahrt direkt gemessen, beispielsweise eine Motordrehzahl. Andere Sollwerte für den Prüflauf lassen sich aber nicht oder nur sehr schwer direkt messen und müssen daher anderweitig erzeugt werden. Ein Beispiel hierfür ist das Motordrehmoment oder der aktuelle Gang eines Schaltgetriebes (insbesondere im Falle eines Manuellgetriebes). Solche Sollwerte können aus anderen Messwerten abgeleitet werden, wie beispielsweise in der WO 2015/166069 A2 beschrieben wird. Für einen realitätsnahen Prüflauf sind insbesondere der Gang bzw. die Zeitpunkte der Gangschaltung interessant, da davon wesentlich die Emissions- und Verbrauchswerte beeinflusst werden.

Es ist daher eine Aufgabe der gegenständlichen Erfindung, ein Verfahren anzugeben, mit dem der Gang eines Schaltgetriebes für einen Prüflauf auf einfache Weise aus anderen verfügbaren Messwerten einer Testfahrt geschätzt werden kann.

Diese Aufgabe wird dadurch gelöst, dass als Messwerte eine zeitlichen Abfolge von Fahrzeuggeschwindigkeiten und Motordrehzahlen verwendet werden, wobei aus Datenpunkten aus zusammengehörigen Fahrzeuggeschwindigkeiten und Motordrehzahlen mittels eines Clustering-Algorithmus eine Anzahl von Bereichen mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit und der Motordrehzahl identifiziert werden und der Clustering-Algorithmus die Datenpunkte der Anzahl der Bereiche zuordnet und für jeden Bereich ein Clusterzentrum berechnet, das jeweils als Gang interpretiert wird, dass den Datenpunkte

eines Bereiches der mit dem Clusterzentrum des Bereiches verknüpfte Gang zugeordnet wird, um eine zeitliche Abfolge von Gängen zu erhalten und dass die ermittelte zeitliche Abfolge der Gänge als Sollwert des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes des Prüflaufs verwendet wird. Die Verwendung eines Clustering-Algorithmus ermöglicht die automatische Verarbeitung der vorliegenden Messwerte, um Bereiche mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit und der Motordrehzahl zu identifizieren, die als Fahrphasen mit bestimmtem Gang interpretiert werden. Durch Identifikation dieser linearen Bereiche kann jedem Bereich ein Gang zugeordnet werden, was eine zeitliche Abfolge von Gängen ergibt, die für den Prüflauf als Ganginformation verwendet werden kann.

5
10 Vorzugsweise wird in der zeitlichen Abfolge von Gängen jeweils zwischen zwei benachbarten Gängen ein Gangschaltzeitpunkt angenommen und die zeitliche Abfolge der Gangschaltzeitpunkte als Sollwert des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes des Prüflaufs verwendet.

In einer einfachen Ausgestaltung kann zumindest ein Gangschaltzeitpunkt als Kupplungschaltzeitpunkt für den Gangwechsel herangezogen wird, wobei der zumindest eine Kupplungschaltzeitpunkt als Sollwert des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes des Prüflaufs verwendet werden kann.

15
20 Das Ergebnis des Clustering-Algorithmus kann verbessert werden, wenn vor der Anwendung des Clustering-Algorithmus die Datenpunkte einer statistischen Häufigkeitsanalyse unterzogen werden, um Ausreißer Datenpunkte zu identifizieren. Dabei können die Ausreißer Datenpunkte für den Clustering-Algorithmus aus der zeitlichen Abfolge von Datenpunkten ausgeschlossen werden. Hierzu kann durch Vorgabe eines Streubereichs in der Häufigkeitsverteilung auf einfache Weise festgelegt werden, ob ein Datenpunkt als Ausreißer Datenpunkt angesehen wird, oder ob eine Schwankung der Datenpunkte um die erwarteten linearen Zusammenhänge zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit und der Motordrehzahl Messrauschen darstellt.

25
30 In einer vorteilhaften Ausgestaltung kann der Zeitpunkt des Auftretens eines ersten Ausreißer Datenpunktes nach einem Bereich mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit und der Motordrehzahl als Beginn einer Einschwingphase verwendet werden und das Ende der Einschwingphase nach einer vorgegebenen Zeit nach dem Beginn der Einschwingphase festgelegt werden, wobei zwischen dem Ende der Einschwingphase und dem Beginn der nächsten Einschwingphase eine stabile Fahrphase festgelegt wird und für den Clustering-Algorithmus nur Datenpunkte verwendet werden, die einer stabilen Fahrphase zugeordnet sind. Auch das ermöglicht eine Verbesserung des Ergebnisses des Clustering-Algorithmus.

35

In einer vorteilhaften Ausgestaltung kann der Zeitpunkt des Auftretens eines ersten Ausreißer Datenpunktes nach einem Bereich mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit und der Motordrehzahl als Beginn einer Einschwingphase verwendet werden und dieser Zeitpunkt als Gangschaltzeitpunkt und/oder Kupplungsschaltzeitpunkt für den Gangwechsel für den Prüflauf herangezogen werden.

Weitere Datenfehler können korrigiert werden, wenn als weiterer Messwert ein zeitlicher Verlauf einer Fahrpedalstellung verwendet wird und in diesem zeitlichen Verlauf zumindest ein Zeitbereich gesucht wird, in dem das Fahrpedal nicht betätigt wird, wobei in diesem Zeitbereich zeitlich aufeinander folgende Gangschaltzeitpunkte gesucht werden und der dem späteren Gangschaltzeitpunkt zugeordnet Gang in der zeitlichen Abfolge der Gänge als der Gang am zeitlich früheren Gangschaltzeitpunkte herangezogen wird. Damit können unrealistische Gangwechsel erkannt und korrigiert werden, was den Prüflauf verbessert und realitätsnäher macht.

Die gegenständliche Erfindung wird nachfolgend unter Bezugnahme auf die Figuren 1 bis 9 näher erläutert, die beispielhaft, schematisch und nicht einschränkend vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung zeigen. Dabei zeigt

Fig.1 eine Testfahrt mit einem Fahrzeug entlang einer Fahrtstrecke zur Aufzeichnung von Messwerten,

Fig.2 die Simulation einer Testfahrt mit einem virtuellen Fahrzeug entlang einer virtuellen Fahrtstrecke zur Erzeugung der Sollwerte für den Prüflauf,

Fig.3 eine Darstellung der linearen Bereiche in den Datenpunkten aus Fahrzeuggeschwindigkeit und Motordrehzahl,

Fig.4 eine Darstellung der linearen Bereiche in den Verhältnissen der Datenpunkten aus Fahrzeuggeschwindigkeit und Motordrehzahl,

Fig.5 eine zeitliche Abfolge der Gänge für die Durchführung des Prüfversuchs,

Fig.6 eine Häufigkeitsverteilung zur Identifikation von Ausreißer Datenpunkten,

Fig.7 eine Korrektur der zeitlichen Abfolge der Gänge anhand der Fahrpedalstellung,

Fig.8 die Einteilung der Zeitachse des Prüflaufs in Einschwingphasen und stabile Fahrphasen und

Fig.9 einen Prüfstand zur Durchführung des Prüfversuchs.

Der übliche Ausgangspunkt für die Erfindung ist eine Testfahrt mit einem Fahrzeug 1 entlang einer vorgegebenen Fahrtstrecke 2 (Fig.1). Dabei wird ein reales Fahrzeug 1 durch einen Fahrer auf einer realen Straße (auch eine Strecke auf einem abgeschlossenen Testgelände) bewegt.

Während der Testfahrt werden Messwerte MW erfasst. Das kann über entsprechende Sensoren S erfolgen, insbesondere Sensoren, die ohnehin in einem Fahrzeug 1 vorhanden sind.

Die Messwerte MW solcher Fahrzeugsensoren S können beispielsweise über die On-Board Diagnose (OBD) Schnittstelle direkt ausgelesen werden. Selbstverständlich kann das Fahrzeug 1 für die Testfahrt aber auch mit nicht serienmäßigen Fahrzeugsensoren ausgerüstet werden, um weitere Messwerte MW, beispielsweise Emissionswerte (NOx, HC (CO, CO₂, usw.)), zu erfassen.

Es ist aber selbstverständlich auch denkbar, dass Messwerte MW bereits durchgeführter Testfahrten oder anderweitig erhaltene Messwerte MW (beispielsweise aus einer Simulation einer Testfahrt), die eine Testfahrt repräsentieren, in einer Datenbank gespeichert sind und für die Erfindung solche bereits gespeicherten Messwerte MW verarbeitet werden.

Die Messwerte MW repräsentieren damit die Testfahrt mit dem Fahrzeug 1 entlang einer Fahrtstrecke 2.

Die Erfindung geht aber davon aus, dass der Gang Gn des Schaltgetriebes des Fahrzeugs 1 während der Testfahrt nicht als Messwert MW direkt zugänglich ist oder während der Testfahrt schlichtweg nicht gemessen oder erfasst wurde und damit auch nicht als Messwert MW vorliegt. Der zeitliche Schaltverlauf wird jedoch für die Durchführung eines Prüflaufs auf einem Prüfstand 10 für einen Prüfling mit einem Verbrennungsmotor 11, beispielsweise ein Fahrzeug oder einer Fahrzeugkomponente (Verbrennungsmotor, Antriebsstrang), auf Basis der Testfahrt benötigt.

Wenn als Prüfling am Prüfstand 10 ein Antriebsstrang mit Schaltgetriebe aufgebaut ist, werden die Schaltzeitpunkte und die gewählten Gänge für die Steuerung des Schaltgetriebes benötigt. Gleiches gilt im Falle eines Fahrzeugs als Prüfling auf einem Rollenprüfstand. In beiden Fällen kann der Getriebesteuereinheit direkt der Schaltzeitpunkt und der gewählte Gang vorgegeben werden oder die Getriebesteuereinheit am Prüfstand 10 selbst durch eine Simulation ersetzt werden. Das kommt insbesondere bei einem Automatikgetriebe zur Anwendung. Alternativ kann am Prüfstand 10 auch ein Schaltroboter vorgesehen sein, der das Schaltgetriebe bedient. Das kommt insbesondere im Falle eines Manuellgetriebes zur Anwendung.

Wenn als Prüfling nur der Verbrennungsmotor 11 am Prüfstand 10 aufgebaut ist, dann wird der Prüflauf häufig simuliert. Dabei wird ein virtuelles Fahrzeug durch einen virtuellen Fahrer entlang einer virtuellen Fahrtstrecke bewegt. Die Bewegung des Fahrzeugs durch die virtuelle Umgebung wird in einer Simulationseinheit 5 durch entsprechende Simulationsmodelle simuliert. Für die Simulation werden natürlich ebenfalls die Gangschaltzeitpunkte GSi und die gewählten Gänge Gn benötigt. Das ist schematisch in Fig.2 dargestellt. Die simulierte Fahrtstrecke 2 entspricht dabei der Fahrtstrecke der Testfahrt und wird beispielsweise in Form von GPS-Daten, Steigung, Gefälle, Neigung, Kurvenradien, Kreuzungen, Verkehrszeichen, usw. beschrieben. Durch die Simulation werden die Sollwerte SW für die Durchführung

des Prüflaufs auf einem Prüfstand 10 generiert. Für die Simulation der Bewegung des Fahrzeugs 1 werden die Gangschaltzeitpunkte und der gewählte Gang benötigt.

Zur Simulation der Testfahrt werden die Straßenbedingungen (Seehöhe, Steigung, Kurvenradius, Straßenbelag, usw.) durch ein Straßenmodell M_S abgebildet. Ein Fahrermodell M_F bildet die Eigenschaften eines Fahrers (Schaltverhalten, Fahrverhalten, usw.) ab und ein Fahrzeugmodell M_V bildet die Dynamik des Fahrzeugs ab. Natürlich können dazu auch noch weitere oder andere Simulationsmodelle implementiert und in die Simulation eingebunden werden, wie beispielsweise ein Reifenmodell. In solchen Simulationen können auch Ereignisse, wie beispielsweise Verkehrszeichen, Ampeln, andere Verkehrsteilnehmer, Straßenverkehr, usw. berücksichtigt werden. Die dazu notwendigen Simulationsmodelle M und Simulationseinheiten 5 sind bekannt und verfügbar, weshalb hier nicht näher darauf eingegangen werden muss.

Es ist damit ersichtlich, dass die Information über Gangschaltzeitpunkte G_{Si} und die dabei gewählten Gänge G_n für die realitätsnahe Durchführung eines Prüfversuchs mit einem Prüfling auf einem Prüfstand 10 eine wichtige Information darstellt. Zusätzlich können auch Kupplungschaltzeitpunkte, die nicht notwendigerweise exakt mit Gangschaltzeitpunkten G_{Si} übereinstimmen müssen, interessant sein.

Mit einem gewählten Gang G_n und einer geschlossenen Kupplung kann man von einem linearen Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit v (z.B. in m/s) und der Motordrehzahl N (z.B. in min^{-1}) ausgehen. Als Motordrehzahl N wird im Sinne der Erfindung auch eine äquivalente Drehzahl eines Antriebsstranges, der vom Verbrennungsmotor 11 angetrieben wird, verstanden. Man könnte nun für die gesamte Testfahrt die Messwerte MW für die Fahrzeuggeschwindigkeit v und die Motordrehzahl N in einem Kennfeld (ein Datenpunkt DP für jedes korrespondierende Fahrzeuggeschwindigkeit v / Motordrehzahl N Paar) auftragen, was zu einer Anzahl (entsprechend der Anzahl der während der Testfahrt eingelegten Gänge) von linearen Bereichen B_n führen würde, wie in Fig.3 dargestellt. Das bedeutet natürlich auch, dass als Messwerte MW zumindest die Fahrzeuggeschwindigkeit v und die Motordrehzahl N vorliegen müssen. Jedem Datenpunkt DP in Fig.3 kann natürlich aus dem zeitlichen Verlauf der Testfahrt ein Zeitpunkt auf einer Zeitachse (oder äquivalent Weg auf einer Wegachse) zugeordnet werden. Gleichfalls kann das Verhältnis v/N zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit v und Motordrehzahl N für die Bestimmung der Gangwechsel herangezogen werden. In Fig.4 ist das Verhältnis v/N über die Zeit t der Testfahrt (oder äquivalent auch über die Wegstrecke) aufgetragen. Jedes Verhältnis v/N entspricht natürlich wieder einem Datenpunkt DP . Hierbei werden für die Gangerkennung Zeiten mit $N=0$ (was dem Motorstillstand entspricht) vorzugsweise ausgeschieden. Solche Zeiten sind für Gangerkennung für den Prüflauf aber in nachvollziehbarer Weise ohnehin nicht interessant. Zeiten mit $v=0$

(also Zeiten in denen das Fahrzeug stillsteht, beispielsweise Warten vor einer roten Ampel) sind für die Gangerkennung natürlich interessant.

In beiden Darstellungen erkennt man den erwarteten linearen Zusammenhang zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit v und Motordrehzahl N in einem bestimmten Gang G_n . In Fig.3 in Form von strahlenförmigen Bereichen B_n , $n \geq 1$ und in Fig.4 in Form von konstanten Bereichen B_n , $n \geq 1$ des Verhältnisses v/N . Die Anzahl n entspricht dabei der Zahl der Gänge G_n , die während der Testfahrt verwendet wurde, üblicherweise alle verfügbaren Gänge des Fahrzeugs 1.

Ein Mensch könnte nun natürlich diese Diagramme entsprechend interpretieren und die Gänge G_n und Gangschaltzeitpunkte GS_i zuordnen. Das Verfahren soll aber natürlich automatisiert ablaufen und erhält nur eine zeitliche Abfolge von gemessenen Fahrzeuggeschwindigkeiten v und Motordrehzahlen N (Datenpunkten DP) aus der Testfahrt. Erfindungsgemäß wird auf die Datenpunkte DP ein Clustering-Algorithmus angewendet, der in der Lage ist eine Vielzahl von Datenpunkten DP sogenannten Clustern zuzuordnen. Die Anzahl m der Cluster entspricht damit zumindest der Anzahl n der Gänge G_n , die in der Testfahrt vorkommen. Oftmals wird noch zumindest ein weiterer Cluster verwendet, in dem nicht zuordenbare Datenpunkte DP gesammelt werden. Ein bekannter Clustering-Algorithmus ist beispielsweise der k -Means-Algorithmus, der in verschiedenen Ausprägungen bekannt ist. Ein Clustering-Algorithmus ermittelt für jedes Cluster (hier die Bereiche B_n) ein Clusterzentrum CZ_n und jeder Datenpunkt DP ist einem Clusterzentrum CZ_n , und damit einem bestimmten Cluster, zugeordnet. Ein Clusterzentrum CZ_n ist einfach gesprochen ein Punkt innerhalb eines Clusters dessen Abstand (nach einem definierten Abstandsmaß, z.B. die Euklidische Distanz) zu allen Datenpunkten DP des Clusters minimal ist. Ein Clustering-Algorithmus ist damit typischerweise ein iteratives Optimierungsverfahren. Die ermittelten Clusterzentren CZ_n werden als Gänge G_n interpretiert und jeder dem Clusterzentrum zugeordnete Datenpunkt DP wird diesem Gang G_n zugeordnet. Damit kann für jeden Datenpunkt DP ermittelt werden, in welchem Gang G_n sich das Fahrzeug 1 in diesem Datenpunkt DP befunden hat. Damit kann für die Datenpunkte DP eine Zeitachse (oder äquivalent Wegachse) mit den verschiedenen Gängen G_n und dazwischenliegenden $i \geq 1$ Gangwechseln, also den Gangschaltzeitpunkten GS_i , erstellt werden, wie in Fig.5 dargestellt.

Es ist ebenso bekannt, dass die Qualität des Ergebnisses des Clustering-Algorithmus mittels eines definierten Qualitätsmaß überprüft werden kann. Beispiele hierfür sind der Dunn-Index oder der Davies-Bouldin Index als Qualitätsmaße. Der Clustering-Algorithmus kann dazu für die Daten mehrmals hintereinander ausgeführt werden und das Clustering, das das beste Qualitätsmaß erzielt, wird verwendet.

Beispielsweise werden die Bereiche B_n der Verhältnisse v/N mit dem Clustering-Algorithmus geclustert. Damit wird jeder Datenpunkt DP einem Clusterzentrum CZ_n zugeordnet, das im Bereich der konstanten Bereiche B_n der Verhältnisse v/N liegen wird. Das Ergebnis ist in Fig.5 dargestellt. Darin ist für jeden Datenpunkt DP das zugeordnete Clusterzentrum CZ_n aufgetragen, das als Gang G_n interpretiert wird, und man erkennt die Zeitbereiche, in denen bestimmte Gänge G_n eingelegt sind und sich dazwischen die Gangschaltzeitpunkte GS_i ergeben. Diese Information kann direkt als Ganginformation für den Prüflauf verwendet werden.

Der Clustering-Algorithmus kann unterstützt werden, wenn dem Clustering-Algorithmus die Anzahl n der Gänge G_n , und damit die minimale Anzahl der zu erwartenden Cluster, bekanntgegeben wird. Nachdem das Fahrzeug der Testfahrt bekannt ist, wäre das in den meisten Fällen möglich. Ein Clustering-Algorithmus ist aber grundsätzlich auch in der Lage die Anzahl der Cluster selbst zu ermitteln.

Aufgrund von Situationen während der vermessenen Testfahrt wie beispielsweise Kupplung offen, Freilaufphasen (kein Gang eingelegt), Gangwechsel, usw., aber auch aufgrund von Messfehlern, wird es Datenpunkte DP' geben, die neben dem zu erwartenden linearen Zusammenhang liegen, wie in den Figuren 3 und 4 angedeutet. Beispielsweise ist es typisch, dass während des Gangwechsels die Fahrzeuggeschwindigkeit v und/oder die Motordrehzahl N deutlich vom erwartenden linearen Zusammenhang abweichen können.

Insbesondere aus Fig.4 erkennt man beispielsweise, dass es abschnittsweise in etwa konstante Bereiche B_n der Verhältnis v/N , also $v/N \sim \text{konst.}$, gibt, wobei sich auch Messrauschen durch kleine Schwankungen in diesen Bereichen B_n bemerkbar macht. Man erkennt aber auch signifikante Ausreißer, also Datenpunkte DP' , die deutlich von den linearen Bereichen B_n abweichen und die im Bereich der Gangschaltzeitpunkte GS_i auftreten. Solche Datenpunkte DP' sind nicht auf Messfehler zurückzuführen, sondern werden auf Effekte beim Gangwechsel, insbesondere beim Betätigen der Kupplung, zurückgeführt.

Das erfindungsgemäße Verfahren kann nun zum einen verbessert werden, indem diese Ausreißer Datenpunkte DP' vor dem Clustering identifiziert und diese Datenpunkte DP' ausgeschieden werden, also nicht geclustert werden. Zum anderen können diese identifizierten Datenpunkte DP' , bzw. der zugeordnete Zeitpunkt auf der Zeitachse, zum Festlegen der Gangschaltzeitpunkt GS_i und/oder Kupplungszeitpunkte KS_i verwendet werden. Alternativ könnte man die Kupplungszeitpunkte KS_i natürlich auch in einem festgelegten Zusammenhang zum Gangschaltzeitpunkt GS_i ermitteln, beispielsweise eine festgelegte Zeit vor und nach dem Gangschaltzeitpunkt GS_i .

Die Ausreißer Datenpunkte DP' können beispielsweise mit einer bekannten statistischen Häufigkeitsanalyse gefunden werden. Das wird am Beispiel der Fig.4 mit den Verhältnissen

v/N erläutert. Es werden die Häufigkeiten H des Auftretens der einzelnen Datenpunkte DP, hier also der Verhältnisse v/N, ermittelt, was zu statistischen Häufigkeitsverteilungen HV führt, wie beispielhaft in Fig.6 dargestellt. Es werden sich dabei der Anzahl n der Gänge Gn entsprechende Anzahl von Häufigkeitsverteilungen HV ergeben. Oftmals werden dazu bestimmte Bereiche der Daten in Häufigkeitsgruppen Hx gruppiert. Die Häufigkeitsverteilung HV ergibt sich somit als Streubereich der Häufigkeiten H um einen Erwartungswert HE (die größte Häufigkeit H). Es wird ein zulässiger Streubereich SB um den Erwartungswert HE festgelegt oder vorgegeben. Als Ausreißer, werden dann die Datenpunkte DP' angesehen, deren zugeordnete Häufigkeit außerhalb des Streubereichs SB liegen. In der Statistik wird oftmals der Quartilsabstand $Q_{75}-Q_{25}$ verwendet, also der Bereich der 50% der Häufigkeitsverteilung umfasst. Der Streubereich SB kann dann beispielsweise als x-faches des Quartilsabstandes definiert werden, beispielsweise das 1,5-fache des Quartilsabstandes.

Ausreißer Datenpunkte DP' lassen sich natürlich auch auf andere Weise identifizieren. Beispielsweise könnte überprüft werden, um wieviel sich ein Datenpunkt DP gegenüber dem vorherigen, oder einem Mittelwert einer Anzahl von vorherigen Datenpunkten DP, ändert. Überschreitet die Änderung einen vorgegebenen Schwellwert, könnte ein Datenpunkt DP als Ausreißer identifiziert werden.

Damit lassen sich die markanten Ausreißer Datenpunkte DP' auf einfache Weise identifizieren.

Das erste Auftreten eines Ausreißer Datenpunktes DP' nach einer Phase mit $v/N \sim \text{konst.}$ kann als Gangschaltzeitpunkt GSi herangezogen werden. Auch ein Kupplungsschaltzeitpunkt KSi (Kupplung auf) kann auf den Gangschaltzeitpunkt GSi bezogen werden, beispielsweise am gleichen Zeitpunkt oder eine festgelegte Zeit davor. Der folgende Kupplungsschaltzeitpunkt KSi (Kupplung zu) kann eine festgelegte Zeit nach dem Öffnen der Kupplung festgelegt werden. Die Zeiten für Kupplung auf und/oder Kupplung zu könnten für den Prüfversuch auch von einem Fahrertyp abhängig gemacht werden.

Das Ergebnis der Ermittlung der Gänge Gn und der Gangschaltzeitpunkte GSi, und eventuelle der Kupplungsschaltzeitpunkt KSi, kann noch weiter verbessert werden, wenn zusätzlich noch Messwerte MW für die Fahrpedalstellung α des Fahrzeugs 1 berücksichtigt werden.

Dieser Schritt geht davon aus, dass während des Gangwechsels das Fahrpedal nicht betätigt oder zurückgenommen wird. Es werden folglich im zeitlichen Verlauf der Fahrpedalstellung α Zeitbereiche ZN gesucht, in denen das Fahrpedal nicht betätigt ist, beispielsweise die Fahrpedalstellung $\alpha=0$ ist (oder durch Vorgabe eines Fensters um Null annähernd Null ist). Finden sich in einem solchen Zeitbereich ZN Gangschaltzeitpunkte GSi, dann werden die Gänge Gn an den Gangschaltzeitpunkten GSi untersucht, wie anhand von Fig.7 erläutert wird. Angenommen werden kann, dass während eines Zeitbereichs ZN immer nur ein

Gangwechsel, entweder rauf oder runter, stattfindet. Damit sollte in einem Zeitbereich ZN auch nur ein Gangschaltzeitpunkt GS_i zu finden sein. Finden sich in einem Zeitpunkt ZN aber zeitlich aufeinanderfolgende Gangschaltzeitpunkte GS_i, GS_{i+1} (Fig.7 oben), kann davon ausgegangen werden, dass es sich um einen Datenfehler handelt. Dieser kann korrigiert werden, indem der Gang G_n am zeitlich späteren Gangschaltzeitpunkt GS_{i+1} als der richtige Gang G_n angesehen wird und am zeitlich davor liegenden Gangschaltzeitpunkt GS_i der Gang G_n auf den Gang G_n am Gangschaltzeitpunkt GS_{i+1} korrigiert wird (Fig.7 unten).

Eine mögliche konkrete Umsetzung des erfindungsgemäßen Verfahrens zur Gangerkennung aus Messwerten MW der Fahrzeuggeschwindigkeit v , der Motordrehzahl N und der Fahrpedalstellung α könnte am Beispiel der Verhältnisse v/N wie folgt ablaufen.

Zuerst werden für alle j vorhandenen Datenpunkte DP_j der Testfahrt die Verhältnisse $v/N(j)$ ermittelt, also $v/N(j) = v(t_j)/N(t_j)$ mit den diskreten Zeitpunkten t_j auf der Zeitachse t . Für diesen Schritt wurden vorzugsweise bereits die Datenpunkte DP_j mit $N(t_j)=0$ ausgeschieden. Die derart ermittelte zeitliche Abfolge der Datenpunkte DP_j wird durch eine vorgegebene, nach der Zeit t differenzierbare Funktion F angenähert, beispielsweise eine Spline-Interpolation, z.B. durch kubische Splines. Als nächster Schritt werden die lokalen Maxima F_{max_k} der Funktion F bestimmt. Dazu kann beispielsweise die Funktion F nach der Zeit t abgeleitet werden und ein lokales Maxima kann als Punkt definiert werden, an dem die Differenz aus den Differenzen der Ableitung des Punktes zu den jeweiligen benachbarten Punkten gegensinniges Vorzeichen hat, also z.B.

$$\left| \operatorname{sgn} \left[\frac{d}{dt} F(j) - \frac{d}{dt} F(j-1) \right] - \operatorname{sgn} \left[\frac{d}{dt} F(j+1) - \frac{d}{dt} F(j) \right] \right| = 2 \quad \text{mit der Vorzeichenfunktion } \operatorname{sgn}.$$

Lokale Maxima könnten natürlich auch auf andere Weise identifiziert werden, beispielsweise über die zweite zeitliche Ableitung der Funktion F . Die derart ermittelten k lokalen Maximalwerte F_{max_k} werden dann vorzugsweise einer statistischen Häufigkeitsanalyse unterworfen, um Ausreißer Datenpunkte DP' zu identifizieren. Ausreißer Datenpunkte DP' werden auf Schaltvorgänge zurückgeführt, wie oben ausgeführt wurde. Es werden nun die Ausreißer Datenpunkte DP' näher untersucht, wie anhand von Fig.8 erläutert wird.

Wie bereits ausgeführt, ist ein Gangwechsel dadurch gekennzeichnet, dass das Verhältnis v/N zuerst stark schwankt, was zu Ausreißer Datenpunkten DP' führt, und danach eine Zeitspanne folgt, während der das Verhältnis v/N ungefähr konstant ist. Es wird nun das erste zeitliche Auftreten $t_{DP'(i)}$ eines Ausreißer Datenpunktes DP' gesucht, der einer Zeitspanne eines konstanten Verhältnisses v/N folgt. Dieses erste zeitliche Auftreten $t_{DP'(i)}$ wird als Beginn eines Gangwechsels, also als Gangschaltzeitpunkt GS_i , interpretiert. Gleichzeitig kann dieser Zeitpunkt auch als Kupplungsschaltzeitpunkt KS_i (also Kupplung offen) aufgefasst werden. Der Kupplungsschaltzeitpunkt KS_i kann aber auch eine vorgegebene Zeit vor dem

Gangschaltzeitpunkt GS_i festgelegt werden. Dem ersten zeitlichen Auftreten $t_{DP(i)}$ eines Ausreißer Datenpunktes DP' folgt eine Zeitspanne, in der sich die Datenpunkte auf den linearen Bereich B_n einschwingen, also z.B. auf $v/N \sim \text{konst}$. Es wird eine Einschwingzeit t_s festgelegt, z.B. $3s$, und die Datenpunkte DP , die zwischen dem ersten zeitlichen Auftreten $t_{DP(i)}$ des Ausreißer Datenpunktes DP' und der folgenden Einschwingzeit t_s liegen, werden einer Einschwingphase zugeordnet, die einem Gangwechsel folgt. Die folgenden Datenpunkte DP , bis zum nächsten Auftreten $t_{DP(i+1)}$ eines Ausreißer Datenpunktes DP' , werden einer stabilen Fahrphase t_{konst} mit eingelegtem Gang G_n zugeordnet. Das wird für die gesamte Zeitachse t der Testfahrt durchgeführt. Die Zeitachse t der Testfahrt wird damit in Phasen des Gangwechsels (jeweils erstes Auftreten eines Ausreißer Datenpunktes DP' + Einschwingphase t_s) und in dazwischenliegenden stabilen Fahrphasen t_{konst} eingeteilt. Alle Datenpunkte DP , die den stabilen Fahrphasen t_{konst} zugeordnet sind, werden nun dem Clustering-Algorithmus übergeben, um die Clusterzentren CZ_n , und damit die Gänge G_n , zu berechnen. Alle anderen Datenpunkte DP könnten für das Clustering auf Null gesetzt werden und auch dem Clustering-Algorithmus übergeben werden, der damit $n+1$ Cluster ermitteln würde. Wie oben ausgeführt kann das Clustering auch mehrmals durchgeführt werden und mittels eines definierten Qualitätsmaßes das beste Ergebnis ausgewählt werden.

Es könnte auch das Zentrum der Datenpunkte DP in einer Einschwingphase t_s ermittelt werden und der zugehörige Zeitpunkt als Gangschaltzeitpunkt GS_i herangezogen werden. Als Kupplungszeitpunkt KS_i könnte dabei das zugehörige erste zeitliche Auftreten eines Ausreißer Datenpunktes DP' herangezogen werden.

Als Zeitpunkt des Schließens der Kupplung könnte das Ende der Einschwingphase t_s herangezogen werden, oder eine festgelegte Zeitspanne nach dem Öffnen der Kupplung. Diese Zeitspanne könnte auch von einem Fahrertyp abhängig gemacht werden.

Nachfolgend kann auf das Ergebnis des Clusterings mit der Fahrpedalstellung α noch die Gangkorrektur, wie anhand von Fig.7 beschrieben, ausgeführt werden.

Obwohl die Erfindung oben vorwiegend mit Bezugnahme auf die Fig.4 anhand der Verhältnisse v/N erläutert wurde, lässt sich die Erfindung aber in gleicher Weise anwenden, wenn man von einem Zusammenhang nach der Fig.3 ausgeht.

Auf einem Prüfstand 10 (Fig.9), hier ein Motorprüfstand, ist beispielsweise ein Verbrennungsmotor 11 als Prüfling mit einer Belastungsmaschine 12 verbunden, beispielsweise über eine Prüfstandswelle 14. Eine Prüfstandautomatisierungseinheit 13 regelt sowohl den Verbrennungsmotor 11, als auch die Belastungsmaschine 12 gemäß den Vorgaben des Prüfversuchs in Form bestimmter Sollwerte SW für eine zu regelnde Größe. Typischerweise wird mit der Belastungsmaschine 12 ein gemäß dem Prüfversuch vorgegebener zeitlicher Verlauf einer Drehzahl N eingeregelt und mit dem Verbrennungsmotor 11 ein gemäß dem

Prüfversuch vorgegebener zeitlicher Verlauf eines Drehmoments T . Aus den vorgegebenen Sollwerten SW ermittelt die Prüfstandautomatisierungseinheit 13 die Stellgrößen ST , mit denen der Verbrennungsmotor 11 und die Belastungsmaschine 12 angesteuert werden. Im Falle der Belastungsmaschine 12 ist die Stellgröße ST_B beispielsweise eine Drehzahl, womit die Motordrehzahl N des Verbrennungsmotors 11 eingestellt wird. Dazu kann in der Prüfstandautomatisierungseinheit 13 auch ein entsprechender Drehzahlregler R_N implementiert sein, der auch einen Istwert der Drehzahl N_{ist} erhalten kann, der beispielsweise mittels eines Drehzahlsensors 15 an der Belastungsmaschine 12 erfasst wird. Der Verbrennungsmotor 11 wird anhand einer geeigneten Stellgröße ST_V geregelt, beispielsweise eine Fahrpedalstellung α oder ein Motormoment T , die einer Motorsteuereinheit ECU übergeben wird. In der Prüfstandautomatisierungseinheit 13 kann hierfür ein Drehmomentenregler R_T implementiert sein, der aus einem Istwert des Drehmoments T_{ist} , der z.B. mittels eines Drehmomentensensors 16 an der Prüfstandwelle 14 gemessen werden kann oder aus anderen gemessenen Größen auch geschätzt werden kann (Beobachter), und dem vorgegebenen Sollwert SW eine Fahrpedalstellung α ermittelt, die an die Motorsteuereinheit ECU zum Regeln des Verbrennungsmotors 11 übergeben wird. Selbstverständlich sind auch andere Ausführungen eines Prüfstandes 10 denkbar.

Die Sollwerte SW , z.B. Motordrehzahl N und Drehmoment T , werden in einer Auswerteeinheit 4 aus Messwerten MW generiert. Dabei kann ein nicht verfügbarer Messwert auch aus anderen Messwerten MW abgeleitet werden.

Ein Beispiel hierfür ist das Drehmoment T des Verbrennungsmotors 11, das oftmals während einer realen Testfahrt nicht gemessen werden kann. Das Drehmoment kann dann beispielsweise aus bekannten Kennfeldern (z.B. ein Kennfeld für Drehzahl, Fahrpedalstellung, Drehmoment) entnommen werden oder kann auch aus Modellen oder physikalischen Zusammenhängen berechnet werden. Aus einer Straßensteigung, der Fahrzeugmasse und einem Widerstandsfaktor (Rollwiderstand, Luftwiderstand) und der Fahrzeugdynamik (Geschwindigkeit, Beschleunigung) könnte z.B. das Drehmoment berechnet werden. Aus der Fahrzeuggeschwindigkeit und einer Fahrzeugwiderstandskraft (aus Steigung der Straße, Rollwiderstand, Luftwiderstand, usw.) könnte die Motorleistung ermittelt werden, aus der dann mit der Drehzahl das Drehmoment berechnet werden kann. Es ist offensichtlich, dass es hier eine Fülle von Möglichkeiten gibt, um nicht direkt gemessene Größen zu bestimmen.

In der Auswerteeinheit 4 kann auch die Ganginformation, als zeitliche Abfolge der Gänge G_n und den dazwischenliegenden Gangschaltzeitpunkten GS_i , gegebenenfalls auch die Kuppelungsschaltzeitpunkte KS_i , wie oben ausgeführt ermittelt werden. Diese Ganginformation kann in der Auswerteeinheit 4 verwendet werden, um die Sollwerte SW für den Prüflauf zu ermitteln, beispielsweise durch Simulation einer Fahrt mit einem virtuellen Fahrzeug wie oben erläutert. Die Ganginformation kann aber auch der Prüfstandautomatisierungseinheit

13 als Sollwert SW übergeben werden, um den Prüfling am Prüfstand 10 zu steuern. Beispielsweise kann als Prüfling ein Antriebsstrang mit Verbrennungsmotor 11 und Getriebe aufgebaut sein, wobei die Prüfstandautomatisierungseinheit 13 während des Prüflaufs mit der Ganginformation das Getriebe, und gegebenenfalls auch die Kupplung, betätigt.

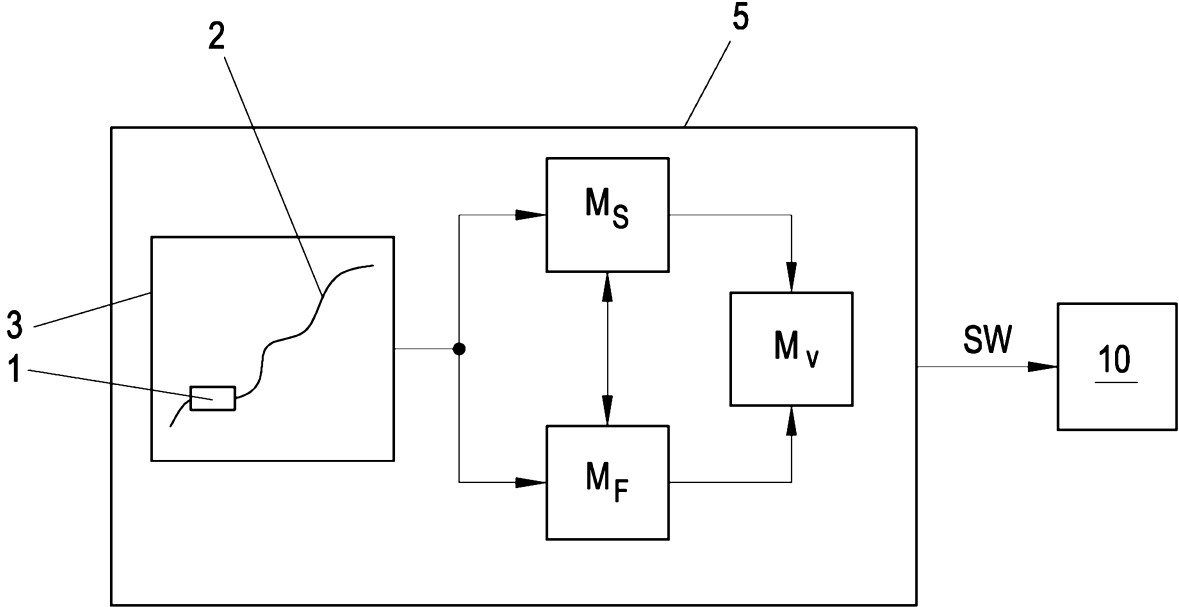
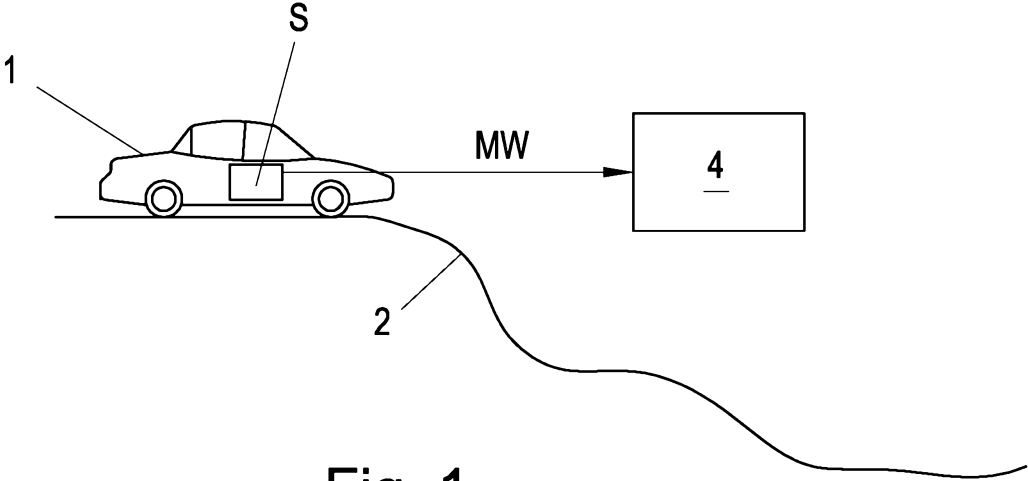
- 5 Die Auswerteeinheit 4 könnte auch in der Prüfstandautomatisierungseinheit 13 implementiert sein, als Hardware und/oder Software.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Durchführung eines Prüfversuchs auf einem Prüfstand (10) zur Nachbildung einer Testfahrt eines Fahrzeugs (1), die in Form von Messwerten (MW) repräsentiert wird, wobei am Prüfstand (10) ein Prüfling und eine damit verbundene Belastungsmaschine (12) vorgesehen sind und der Prüfversuch in Form einer zeitlichen Abfolge von Sollwerten (SW) für den Prüfling und die Belastungsmaschine (12) vorgegeben wird, **dadurch gekennzeichnet, dass** als Messwerte (MW) eine zeitlichen Abfolge einer Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und einer Motordrehzahl (N) verwendet werden, wobei aus Datenpunkten (DP) aus zusammengehörigen Fahrzeuggeschwindigkeiten (v) und Motordrehzahlen (N) mittels eines Clustering-Algorithmus eine Anzahl von Bereichen (Bn) mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und der Motordrehzahl (N) identifiziert werden und der Clustering-Algorithmus die Datenpunkte (DP) der Anzahl der Bereiche (Bn) zuordnet und für jeden Bereich (Bn) ein Clusterzentrum (CZn) berechnet, das jeweils als Gang (Gn) interpretiert wird, **dass** den Datenpunkten (DP) eines Bereiches (Bn) der mit dem Clusterzentrum (CZn) des Bereiches (Bn) verknüpfte Gang (Gn) zugeordnet wird, um eine zeitliche Abfolge von Gängen (Gn) zu erhalten **und dass** die ermittelte zeitliche Abfolge der Gänge (Gn) als Sollwert (SW) des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes (SW) des Prüflaufs verwendet wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** sich in der zeitlichen Abfolge von Gängen (Gn) jeweils zwischen zwei benachbarten Gängen (Gn) ein Gangschaltzeitpunkt (GSi) ergibt **und dass** die zeitliche Abfolge der Gangschaltzeitpunkte (GSi) als Sollwert (SW) des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes (SW) des Prüflaufs verwendet wird.
3. Verfahren nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest ein Gangschaltzeitpunkt (GSi) als Kupplungsschaltzeitpunkt (KSi) für den Gangwechsel herangezogen wird **und dass** der zumindest eine Kupplungsschaltzeitpunkt (KSi) als Sollwert (SW) des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes (SW) des Prüflaufs verwendet wird.
4. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** vor der Anwendung des Clustering-Algorithmus die Datenpunkte (DP) einer statistischen Häufigkeitsanalyse unterzogen werden, um Ausreißer Datenpunkte (DP') zu identifizieren.
5. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Ausreißer Datenpunkte (DP') für den Clustering-Algorithmus aus der zeitlichen Abfolge von Datenpunkten (DP) ausgeschieden werden.

6. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Zeitpunkt ($t_{DP(i)}$) des Auftretens eines ersten Ausreißer Datenpunktes (DP') nach einem Bereich mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und der Motordrehzahl (N) als Beginn einer Einschwingphase (t_s) verwendet wird und das Ende der Einschwingphase (t_s) nach einer vorgegebenen Zeit nach dem Beginn der Einschwingphase (t_s) festgelegt wird, **dass** zwischen dem Ende der Einschwingphase (t_s) und dem Beginn der nächsten Einschwingphase (t_s) eine stabile Fahrphase (t_{konst}) festgelegt wird **und dass** für den Clustering-Algorithmus nur Datenpunkte (DP) verwendet werden, die einer stabilen Fahrphase (t_{konst}) zugeordnet sind.
7. Verfahren nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** Datenpunkte (DP), die einer Einschwingphase (t_s) zugeordnet sind, auf Null gesetzt werden und ebenfalls für den Clustering-Algorithmus verwendet werden.
8. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Zeitpunkt ($t_{DP(i)}$) des Auftretens eines ersten Ausreißer Datenpunktes (DP) nach einem Bereich mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und der Motordrehzahl (N) als Beginn einer Einschwingphase (t_s) verwendet wird **und dass** dieser Zeitpunkt ($t_{DP(i)}$) als Gangschaltzeitpunkt (GSi) und/oder Kupplungsschaltzeitpunkt (KSi) für den Gangwechsel herangezogen wird.
9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** als weiterer Messwert (MW) ein zeitlicher Verlauf einer Fahrpedalstellung (α) verwendet wird und in diesem zeitlichen Verlauf zumindest ein Zeitbereich (ZN) gesucht wird, in dem das Fahrpedal nicht betätigt wird, **dass** in diesem Zeitbereich (ZN) zeitlich aufeinander folgende Gangschaltzeitpunkte (GSi, GSi+1) gesucht werden **und dass** der dem späteren Gangschaltzeitpunkt (GSi+1) zugeordnet Gang (Gn) in der zeitlichen Abfolge der Gänge (Gn) als der Gang (Gn) am zeitlich früheren Gangschaltzeitpunkte (GSi) herangezogen wird.
10. Prüfstand zur Durchführung eines Prüfversuchs zur Nachbildung einer Testfahrt eines Fahrzeugs (1), die in Form von Messwerten (MW) vorgegeben ist, wobei am Prüfstand (10) ein Prüfling und eine damit verbundene Belastungsmaschine (12) vorgesehen sind und eine Prüfstandautomatisierungseinheit (13) vorgesehen ist, die sowohl den Prüfling, als auch die Belastungsmaschine (12) durch Vorgabe von Sollwerten (SW) des Prüflaufs für den Prüfling und die Belastungsmaschine (12) regelt, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Auswerteinheit (4) vorgesehen ist, die eine zeitlichen Abfolge einer Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und einer Motordrehzahl (N) als Messwerte (MW) verwendet, um aus Datenpunkten (DP) aus zusammengehörigen Fahrzeuggeschwindigkeiten (v) und Motordrehzahlen (N) mittels eines Clustering-Algorithmus eine Anzahl von Bereichen (Bn) mit linearem Zusammenhang zwischen der Fahrzeuggeschwindigkeit (v) und der Motordrehzahl (N) zu identifizieren und die

Auswerteeinheit (4) für jeden Bereich (Bn) ein als Gang (Gn) interpretiertes Clusterzentrum (CZn) berechnet und die Auswerteeinheit (4) jeden Datenpunkt (DP) einem Bereich (Bn) und den mit dem Bereich (Bn) verknüpften Gang (Gn) zuordnet, um eine zeitliche Abfolge von Gängen (Gn) zu erhalten **und dass** die Auswerteeinheit (4) die ermittelte zeitliche Abfolge der Gänge (Gn) als Sollwert (SW) des Prüflaufs oder zur Ermittlung eines anderen Sollwertes (SW) des Prüflaufs an die Prüfstandautomatisierungseinheit (13) übergibt.



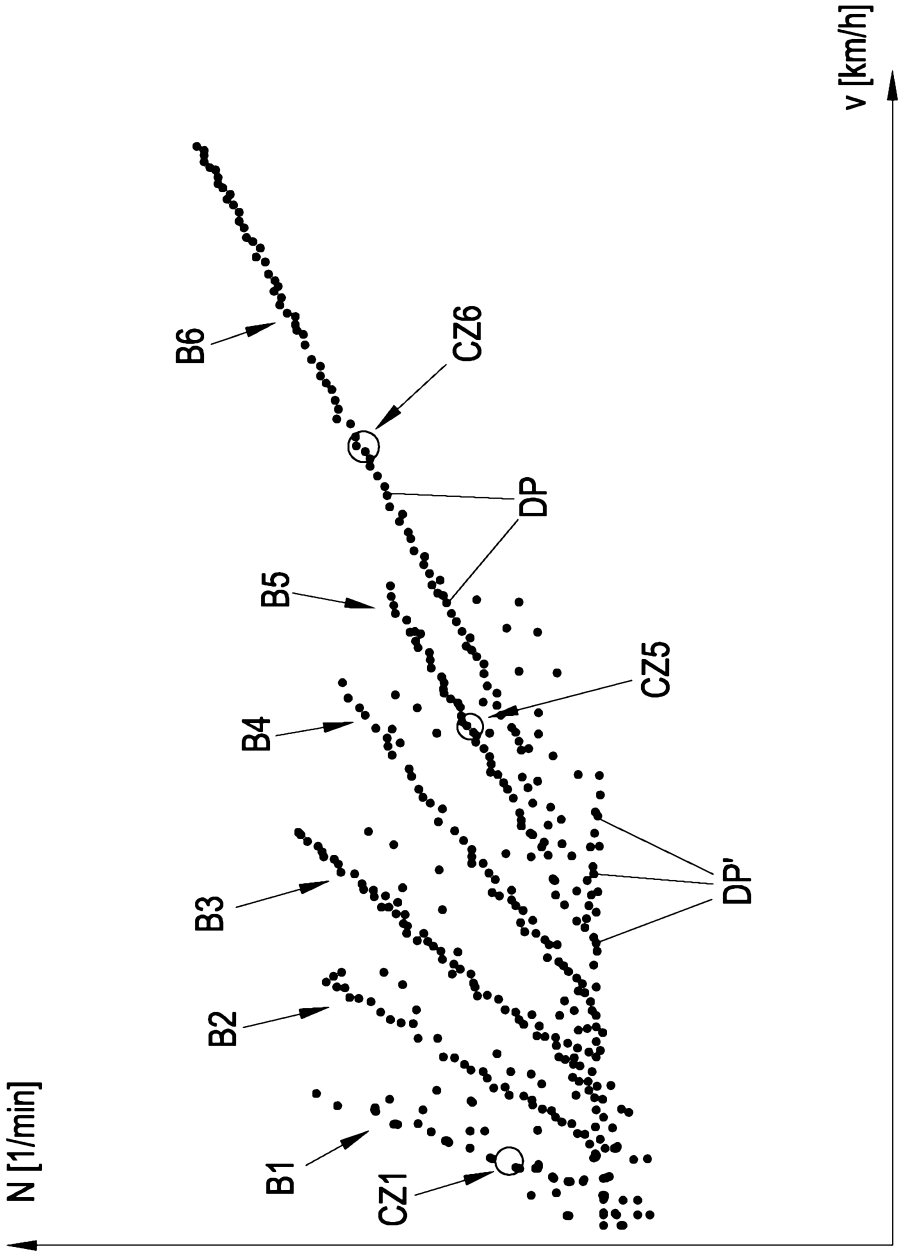


Fig. 3

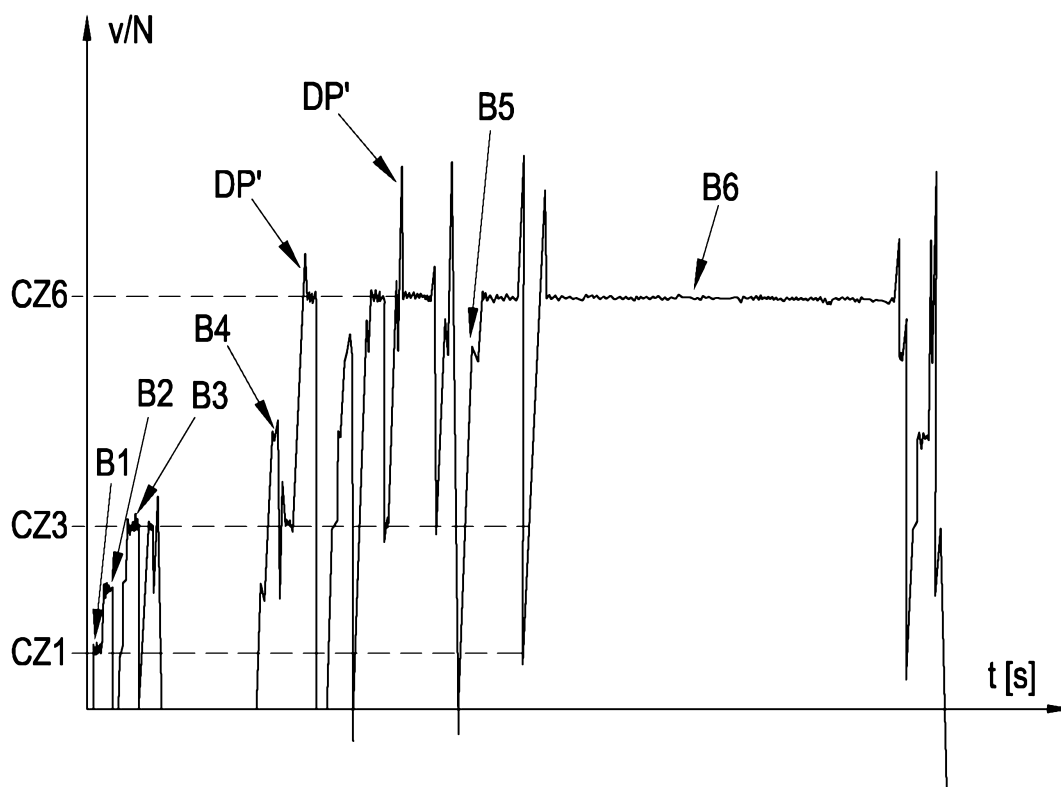


Fig. 4

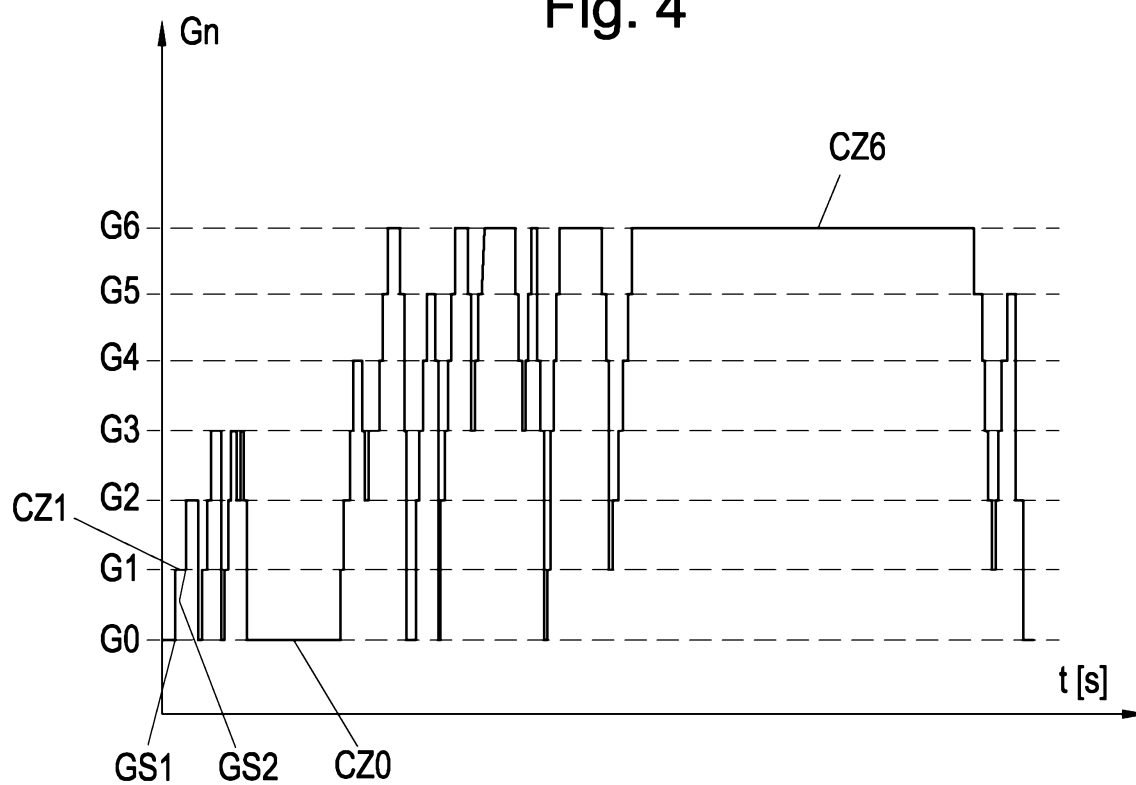


Fig. 5

4/6

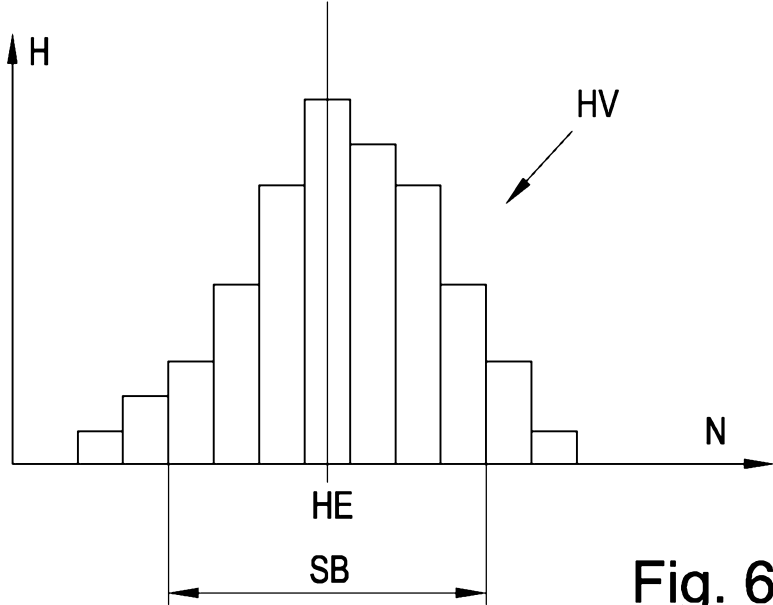


Fig. 6

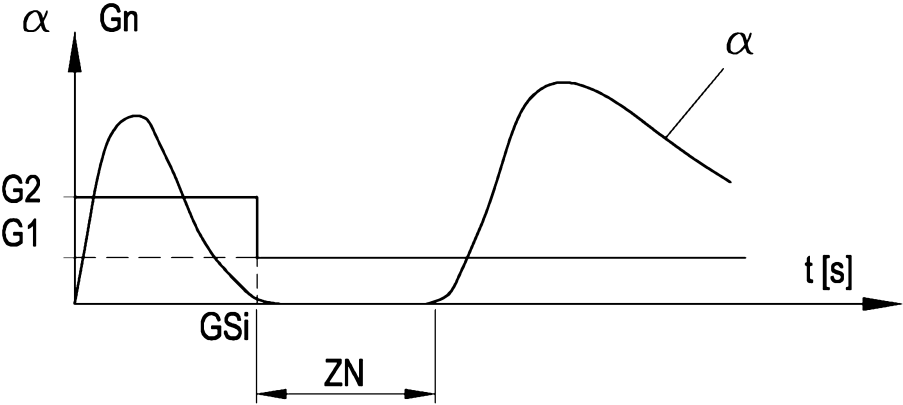
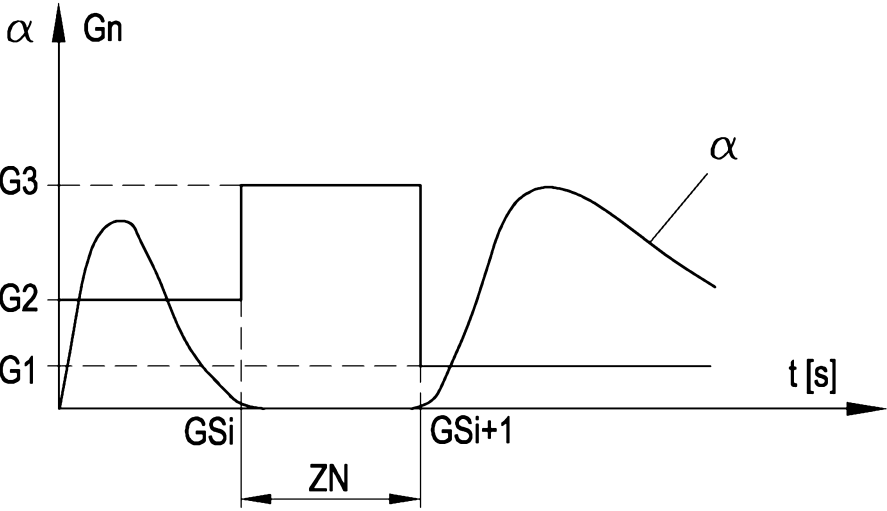


Fig. 7

5/6

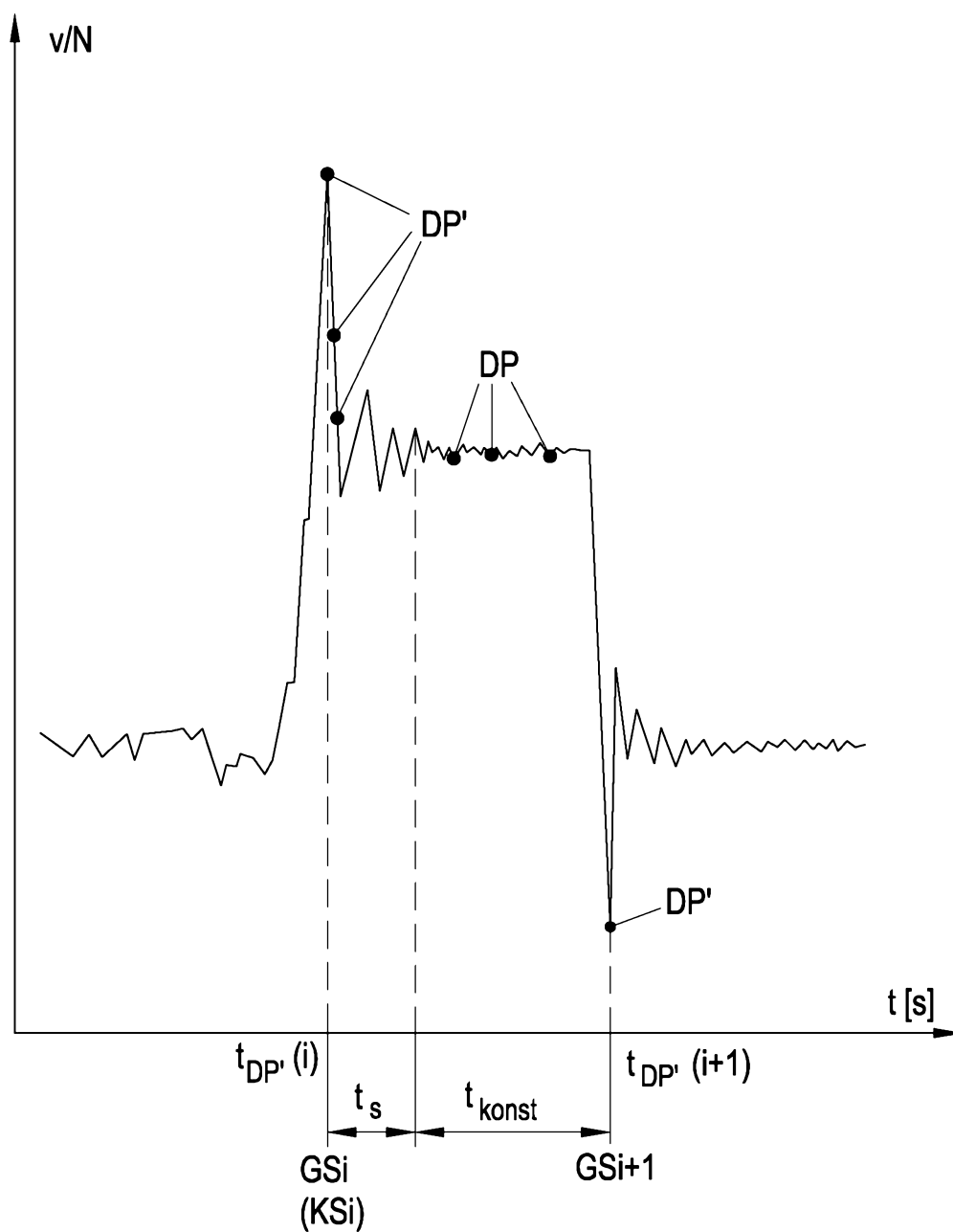


Fig. 8

6/6

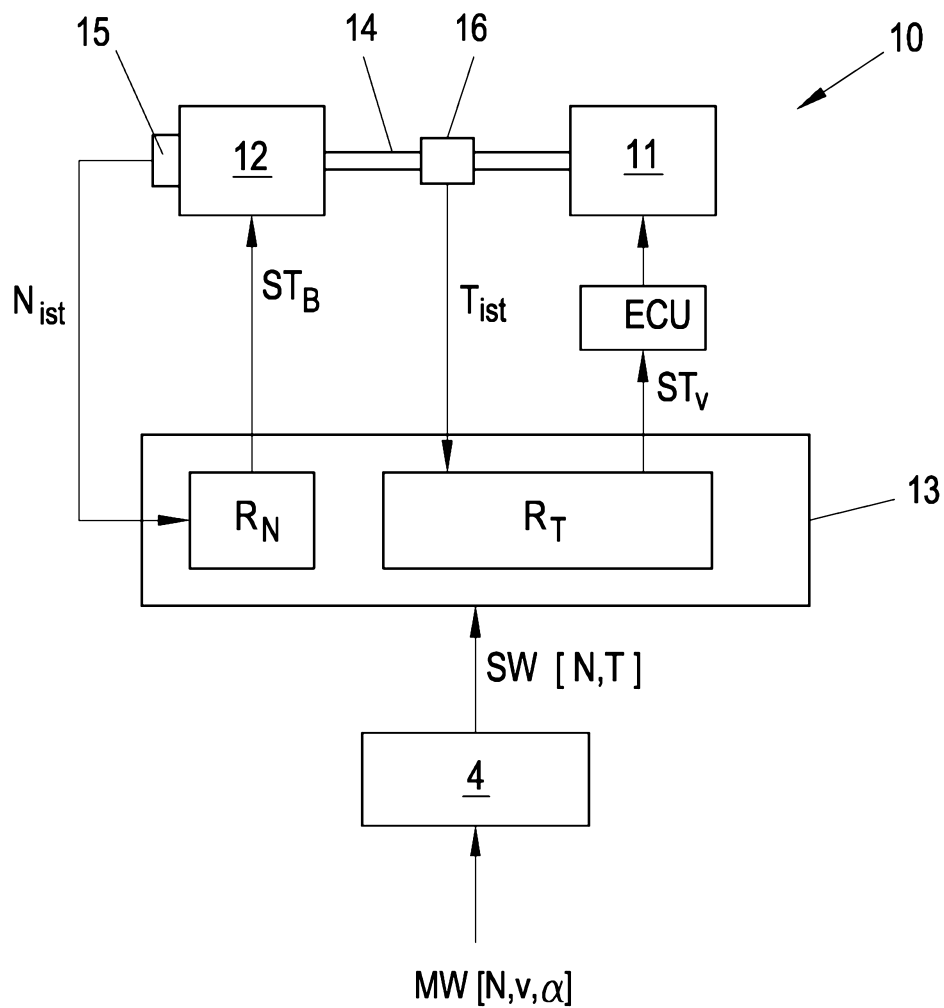


Fig. 9