

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

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro

(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
04. Oktober 2018 (04.10.2018)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2018/177785 A1

(51) Internationale Patentklassifikation:

B60T 8/00 (2006.01) *B60T 13/58* (2006.01)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2018/056835

(22) Internationales Anmeldedatum:

19. März 2018 (19.03.2018)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:

10 2017 205 209.0

28. März 2017 (28.03.2017) DE

(71) Anmelder: **VOLKSWAGEN AKTIENGESellschaft** [DE/DE]; Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg (DE).

(72) Erfinder: **BUSSE, Oliver**; Paul-Lincke-Straße 16, 38442 Wolfsburg (DE). **HAUSDÖRFER, Frank**; Lerchenfeld 22a, 38530 Diddersede (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DJ, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JO, JP, KE, KG, KH, KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,

(54) Title: METHOD FOR COMPENSATING FOR LOW ACTUATING DYNAMICS OF A MECHANICAL BRAKE OF A MOTOR VEHICLE, AND CONTROL DEVICE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUM KOMPENSIEREN EINER GERINGEN AKTUATORDYNAMIK EINER MECHANISCHEN BREMSE EINES KRAFTFAHRZEUGS SOWIE STEUERVORRICHTUNG

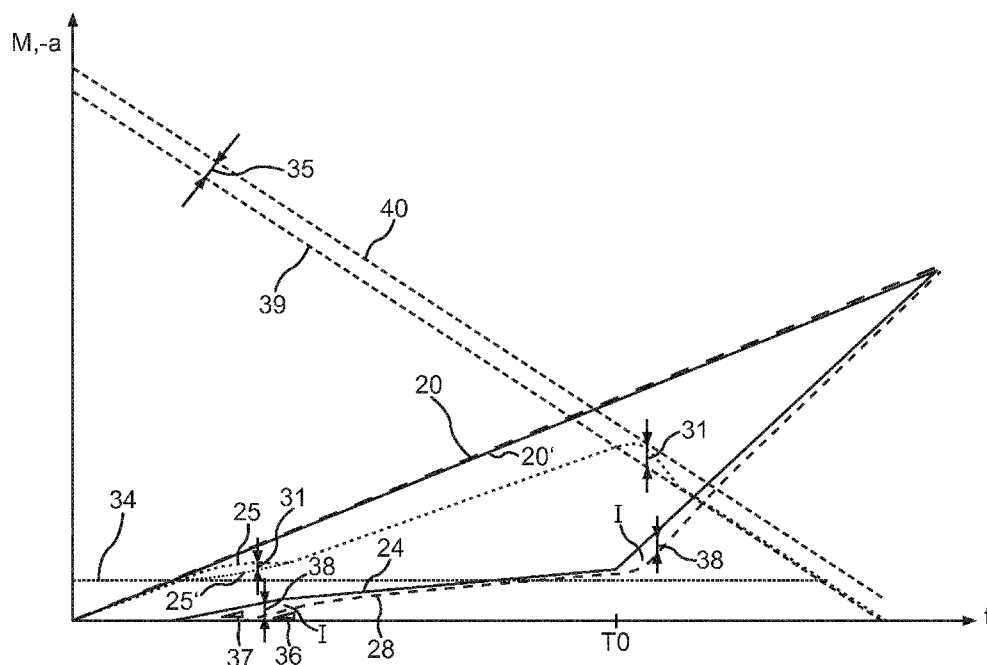


Fig.2

(57) Abstract: The invention relates to a method for compensating for excessively low actuating dynamics of a mechanical brake (11) of a motor vehicle (10), wherein a dividing unit (23) receives a predefinition for a target overall retardation (20) of the motor vehicle (10), and, depending on the target overall retardation (20), determines a mechanical target braking torque (24) and signals the same to the mechanical brake (11). According to the invention, the dividing unit (23) predicts a mechanical actual braking torque (28) of the brake (11) by means of a model (27) of the brake actuator (22) and, depending on the predicted mechanical actual braking torque

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

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz 3)

(28), by activating at least one predetermined vehicle component (13) that is different from the mechanical brake (11), to generate a compensation torque (31), by means of which a control deviation (38) which results when adjusting the mechanical actual braking torque to the mechanical target braking torque (24) is compensated and therefore, overall, the target overall retardation (20) results in the motor vehicle (10).

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Kompensieren einer zu geringen Aktuatordynamik einer mechanischen Bremse (11) eines Kraftfahrzeugs (10), wobei eine Aufteileinrichtung (23) eine Vorgabe für eine Soll-Gesamtverzögerung (20) des Kraftfahrzeugs (10) empfängt und in Abhängigkeit von der Soll-Gesamtverzögerung (20) ein mechanisches Soll-Bremsmoment (24) ermittelt und an die mechanische Bremse (11) signalisiert. Die Erfindung sieht vor, dass die Aufteileinrichtung (23) ein mechanische Ist-Bremsmoment (28) der Bremse (11) mittels eines Modells (27) des Bremsaktuators (22) prädiziert und in Abhängigkeit von dem prädizierten mechanischen Ist-Bremsmoment (28) durch Ansteuern zumindest einer vorbestimmten, von der mechanischen Bremse (11) verschiedenen Fahrzeugkomponente (13) ein Kompensationsmoment (31) erzeugt, durch welches eine Regelabweichung (38), die sich beim Einregeln des mechanischen Ist-Bremsmoments auf das mechanische Soll-Bremsmoment (24) ergibt, ausgeglichen wird und sich damit in dem Kraftfahrzeug (10) insgesamt die Soll-Gesamtverzögerung (20) ergibt.

Beschreibung

Verfahren zum Kompensieren einer geringen Aktuatordynamik einer mechanischen Bremse eines Kraftfahrzeugs sowie Steuervorrichtung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Kompensieren einer geringen Aktuatordynamik einer mechanischen Bremse eines Kraftfahrzeugs. Die Kompensation findet statt, während eine angeforderte Gesamtverzögerung zwischen der mechanischen Bremse einerseits und einer zweiten Fahrzeugkomponente andererseits aufgeteilt wird. Zu der Erfindung gehört auch eine Steuervorrichtung zum Durchführen des Verfahrens.

Eine mechanische Bremse kann ein mechanisches Bremsmoment (im Folgenden als mechanisches Ist-Bremsmoment bezeichnet) auch bei unbetätigtem Bremspedal in Abhängigkeit von einem elektrischen oder digitalen Anforderungssignal auf ein mechanisches Soll-Bremsmoment einregeln. Das Soll-Bremsmoment kann z.B. von einem Abstandsregelautomaten angefordert werden. Zum Einregeln des Ist-Bremsmoments auf das Soll-Bremsmoment wird durch einen Regler der mechanischen Bremse mittels einer Pumpe Bremsflüssigkeit in einen Bremszylinder gepumpt, damit ein Bremsdruck in dem Bremssystem der mechanischen Bremse vergrößert und hierdurch Bremsbeläge gegen Bremsscheiben gedrückt werden. Eine solche Pumpe einer mechanischen Bremse ist aber kein Drucksteller für den Bremsdruck, sondern ein Volumenstromsteller, da der Bremsdruck indirekt durch Fördern des Volumens an Bremsflüssigkeit eingestellt wird. Die Wirkgröße ist also das von der Pumpe in den Bremszylinder geförderte Bremsfluid, welches dann den Bremsdruck verursacht, der letztendlich die Fläche der Bremsbeläge auf die Bremsscheibe presst und damit durch Reibung bremst.

Jede mechanische Bremse hat dabei eine Kennlinie, welche Bremsdruck und gefördertes Volumen im Bremssystem miteinander in Beziehung setzt. Diese Kennlinie hat in erster Näherung einen parabelförmigen Verlauf, d.h. ausgehend von einem druckfreien Zustand bewirkt die Förderung der Bremsflüssigkeit durch die Pumpe zunächst kaum eine Veränderung des Bremsdruckes, und erst bei weiterer Förderung von Bremsflüssigkeit ergibt sich ein Anstieg des Bremsdruckes. Somit ist in der Anfangsphase des Momentenaufbaus die Aktuatordynamik sehr gering, da die Pumpe zunächst Bremsflüssigkeit fördert, ohne dass sich hierdurch eine nennenswerte Veränderung des Bremsdruckes ergibt. Eine Verbesserung der Aktuatordynamik

ist prinzipiell durch die Erhöhung der Pumpendrehzahl erzielbar. Allerdings kann die Pumpe nicht mit beliebig hoher Pumpendrehzahl betrieben werden, da dies zu hörbaren Geräuschen führen würde. Mit anderen Worten ist die Dynamik des Bremsaktuators, d.h. in dem beschriebenen Fall die Pumpe mit dem daran angeschlossenen Bremszylinder, begrenzt. Wird ein mechanisches Soll-Bremsmoment mit einem zeitlichen Anstieg oder Gradienten vorgegeben, der größer als der zeitliche Gradient oder der zeitliche Anstieg gemäß der Aktuatordynamik des Bremsaktuators ist, so kann dem zeitlichen Verlauf des mechanischen Soll-Bremsmoments nicht unmittelbar gefolgt werden, sondern es ergibt sich in der Momentenaufbauphase beim Einregeln des mechanischen Ist-Bremsmoments auf das mechanische Soll-Bremsmoment eine Regelabweichung.

In elektrifizierten Kraftfahrzeugen gibt es zwei Möglichkeiten, einen Verzögerungswunsch einer Geschwindigkeitsregelung, also eine Soll-Gesamtverzögerung, umzusetzen. Mit Geschwindigkeitsregelung ist hierbei zum Beispiel ein Geschwindigkeitsregelautomat (ACC – Automatic Cruise Control) gemeint. Einerseits ist nach wie vor die mechanische Bremse verfügbar, die entweder durch eine Pumpe (zum Beispiel eine Pumpe des ESC; ESC – elektronische Stabilitätskontrolle) oder durch einen elektrischen Bremskraftverstärker (eBKV) den Bremsdruck und somit das mechanische Ist-Bremsmoment aufbauen kann. Andererseits bietet die Rekuperation mittels einer elektrischen Maschine im Fahrantrieb eine weitere, energetisch günstigere Verzögerungsmöglichkeit. Die Aufteilung der Bremskraft oder des Bremsmoments oder der Verzögerung (negative Beschleunigung) auf die verfügbaren Stellglieder (Rekuperation und mechanische Bremse) wird als Blending (Überblenden) oder Brake-Blending (Brake – Bremse) bezeichnet.

Die verfügbaren Verzögerungsmöglichkeiten (Rekuperation einerseits und mechanische Bremse andererseits) weisen deutlich unterschiedliche Aktuatordynamiken auf. Die Rekuperation ist in erster Linie durch Fahrverhaltensfilterung, Ruckeldämpfer zur Vermeidung von Triebstrangschwingungen und Batterieperformance beeinflusst, kann aber ansonsten mit höherer oder größerer Aktuatordynamik betrieben werden als eine mechanische Bremse in der besagten Momentenaufbauphase. Die mechanische Bremse mit der beschriebenen elektrischen Hydraulikpumpe muss aus der Nulllage heraus in der Momentenaufbauphase erst einmal ein vorbestimmtes Volumen an Bremsflüssigkeit verschieben oder fördern, bis sie mit einer ausreichenden Aktuatordynamik einem vorgegebenen Soll-Bremsmoment folgen kann. Außerdem ist der Druckaufbau und Abbau einer Stufigkeit unterworfen, die einerseits auf das Wirkprinzip der Pumpe zurückgehen kann (zum Beispiel Hubkolbenpumpe) und andererseits auf das Druckregelkonzept des Reglers der mechanischen Bremse zurückzuführen ist.

Dagegen funktioniert eine mechanische Bremse über den gesamten darstellbaren Verzögerungsbereich von Fahrerassistenzsystemen zuverlässig. Die Rekuperation muss zwar nicht abgebrochen werden, reicht jedoch aus Fahrdynamikgründen (nur die angetriebene Achse wird gebremst, da kein Antiblockiersystem mit Rekuperation möglich ist) sowie aufgrund des begrenzten Stellbereichs (Überlastung der E-Maschine und/oder der Batterie) nicht aus, um jede Verzögerung eines Assistenzsystems darzustellen.

Aus energetischer Sicht ist es sinnvoll, ausschließlich rekuperativ zu bremsen, bis die Stellbereichsbegrenzung des Aktuators (E-Maschine) erreicht ist. Dadurch ergibt sich aber das Problem, dass in der instationären Momentenaufbauphase, wenn also das mechanische Bremsmoment aufgebaut wird und dabei noch instationär das mechanische Soll-Bremsmoment ansteigt oder vergrößert wird, diese instationäre Momentenaufbauphase die beschriebene Regelabweichung aufgrund der begrenzten Aktuatordynamik der mechanischen Bremse aufweisen kann. Insbesondere bei einem Fahrdynamikeingriff oder einer Notbremsung ist dies unerwünscht. Wird nämlich für ein Kraftfahrzeug eine Soll-Gesamtverzögerung mit hoher Dynamik angefordert, so vergeht wertvolle Zeit, bis mittels der mechanischen Bremse dem gemäß der Soll-Gesamtverzögerung vorgegebenen Soll-Bremsmoment gefolgt wird.

Ein Kraftfahrzeug mit einer Aufteilung der angeforderten Soll-Gesamtverzögerung auf eine hydraulische Bremse und ein Rekuperationssystem ist z.B. aus der DE 10 2012 020 880 A1 bekannt.

Kriterien für das strategische Aufteilen der Soll-Gesamtverzögerung auf eine mechanische Bremse einerseits und ein Rekuperationssystem andererseits sind aus der DE 198 10 656 A1 bekannt.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, bei einem Kraftfahrzeug die Aktuatordynamik einer mechanischen Bremse dahingehend zu kompensieren, dass sich in einer Momentenaufbauphase des mechanischen Ist-Bremsmoments die begrenzte Aktuatordynamik nicht auf die Bereitstellung einer angeforderten Soll-Gesamtverzögerung auswirkt.

Die Aufgabe wird durch die Gegenstände der unabhängigen Patentansprüche gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind durch die abhängigen Patentansprüche, die folgende Beschreibung sowie die Figuren beschrieben.

Durch die Erfindung ist ein Verfahren zum Kompensieren der Aktuatordynamik der mechanischen Bremse eines Kraftfahrzeugs bereitgestellt, falls diese es verhindert, einem Signal für ein vorgegebenes mechanisches Soll-Bremsmoment zu folgen. Das Verfahren geht davon aus, dass zusätzlich zu der mechanischen Bremse noch eine von der mechanischen Bremse verschiedene Fahrzeugkomponente zum Erzeugen eines Moments verfügbar ist. Dieses Moment wird im Folgenden als Kompensationsmoment bezeichnet. Die Fahrzeugkomponente kann beispielsweise ein Rekuperationssystem sein. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass eine Aufteileinrichtung vorgesehen ist, die eine Vorgabe für eine Soll-Gesamtverzögerung des Kraftfahrzeugs empfängt. In Abhängigkeit von der Soll-Gesamtverzögerung ermittelt die Aufteileinrichtung in der beschriebenen Weise ein mechanisches Soll-Bremsmoment und signalisiert dieses mechanische Soll-Bremsmoment an die mechanische Bremse, damit die mechanische Bremse durch Betreiben eines Bremsaktuators ein mechanisches Ist-Bremsmoment auf das mechanische Soll-Bremsmoment einregelt. Der Bremsaktor kann z.B. eine elektrische Hydraulikpumpe mit einem von dieser mit Bremsflüssigkeit beaufschlagtem Bremssystem (z.B. eine Bremsleitung) umfassen. Beim Einregeln weist die Aktuatordynamik des Bremsaktuators zumindest in einer instationären Momentenaufbauphase des Ist-Bremsmoments einen begrenzten zeitlichen Gradienten kleiner als ein zeitlicher Gradient des signalisierten mechanischen Soll-Bremsmoments auf, so dass sich beim Einregeln eine Regelabweichung oder eine Regeldifferenz oder ein Regelfehler ergibt.

Mit anderen Worten ist die Aktuatordynamik des Bremsaktuators geringer als eine zeitliche Veränderung oder Dynamik des mechanischen Soll-Bremsmoments, das von der Aufteileinrichtung vorgegeben wird. Die Aufteileinrichtung prädiziert deshalb das mechanische Ist-Bremsmoment mittels eines Modells des Bremsaktuators in Abhängigkeit von einem aktuellen Betriebszustand des Bremsaktuators (z.B. aktueller Bremsdruck) und in Abhängigkeit von dem Gradienten des mechanischen Soll-Bremsmoments (d.h. der mathematischen zeitlichen Ableitung oder Steigung). Mit anderen Worten ist in der Aufteileinrichtung mittels des Modells bekannt, welches mechanische Ist-Bremsmoment durch den Bremsaktor aktuell erzeugt werden kann. In Abhängigkeit von dem prädizierten mechanischen Ist-Bremsmoment erzeugt die Aufteileinrichtung dann durch Ansteuern der zumindest einen vorbestimmten, von der mechanischen Bremse verschiedenen Fahrzeugkomponente ein Kompensationsmoment, durch welches sich in dem Kraftfahrzeug insgesamt die Soll-Gesamtverzögerung ergibt. Trotz des begrenzten zeitlichen Gradienten des mechanischen Ist-Bremsmoments aufgrund der Aktuatordynamik des Bremsaktuators wird also die Soll-Gesamtverzögerung erreicht, indem durch die Aufteileinrichtung die zumindest eine Fahrzeugkomponente dahingehend zur Hilfe

genommen oder eingesetzt wird, dass mittels eines damit erzeugten Kompensationsmoments der Einfluss der Aktuatordynamik des Bremsaktuators kompensiert wird. Die Ist-Gesamtverzögerung wird damit auf die Soll-Gesamtverzögerung eingestellt.

Durch die Erfindung ergibt sich der Vorteil, dass sich der begrenzte zeitliche Gradient des mechanischen Ist-Bremsmoments nicht auf die einzustellende oder vorgegebene Soll-Gesamtverzögerung auswirkt. Mittels des Modells wird der tatsächliche zeitliche Verlauf des mechanischen Ist-Bremsmoments prädiziert und daraufhin mittels der zumindest einen vorbestimmten Fahrzeugkomponente ein Kompensationsmoment erzeugt.

Das Aufteilen der zum Beispiel durch einen Abstandsregelautomaten angeforderten Soll-Gesamtverzögerung des Kraftfahrzeugs auf ein mechanisches Soll-Bremsmoment für die mechanische Bremse einerseits und ein weiteres Soll-Bremsmoment zum Beispiel für eine Rekuperation andererseits kann durch die Aufteileinrichtung gemäß an sich aus dem Stand der Technik bekannten Kriterien, wie beispielsweise Verschleißoptimierung und/oder Optimierung der Effizienz des Kraftfahrzeugs, erfolgen. Die Aufteileinrichtung kann hierzu mittels einer Proessoreinrichtung realisiert sein, die zumindest einen Mikroprozessor und/oder zumindest einen Mikrocontroller aufweisen kann.

Zu der Erfindung gehören auch Weiterbildungen, durch deren Merkmale sich zusätzliche Vorteile ergeben.

Um das Kompensationsmoment zu erzeugen, wird in der beschriebenen Weise zumindest eine Fahrzeugkomponente angesteuert. Als Fahrzeugkomponente kann jeweils ein Rekuperationssystem des Kraftfahrzeugs und/oder ein Retarder angesteuert werden. Ein Rekuperationssystem kann eine elektrische Maschine als Generator und einen elektrischen Energiespeicher zum Speichern von durch den Generator erzeugter elektrischer Energie umfassen. Ein Retarder ist eine hydrodynamische oder elektrodynamische Dauerbremse. Das Kompensationsmoment wird in diesem Fall als Bremsmoment erzeugt und in der beschriebenen instationären Momentenaufbauphase (Gradient des mechanischen Ist-Bremsmoments kleiner als der Gradient des mechanischen Soll-Bremsmoments) auf den Wert der Regelabweichung eingestellt. Mit anderen Worten wird mittels des Rekuperationssystems und/oder des Retarders ein zusätzliches Bremsmoment als Kompensationsmoment erzeugt, damit sich aus der Summe des mechanischen Ist-Bremsmoments und des Kompensationsmoments insgesamt das für die mechanische Bremse vorgegebene mechanische Soll-Bremsmoment ergibt. Sobald in dem Bremsaktor der Bremsdruck

ausreichend groß ist (größer als ein Schwellenwert), kann das mechanische Soll-Bremsmoment ausschließlich mittels des Bremsaktuators selbst bereitgestellt werden, d.h. die Aktuatordynamik ist dann zumindest so groß wie die zeitliche Dynamik oder der Gradient des mechanischen Soll-Bremsmoments. Das Ausgleichen der Regelabweichung, die sich aufgrund des instationären Momentenaufbaus ergibt, wird im Folgenden auch als Instationärausgleich bezeichnet. Die Momentenaufbauphase wird hier auch als „instationär“ bezeichnet, da es hier um das Verändern des im Bremszylinder befindlichen Fluidvolumens geht, also um das Fördern von zusätzlichem Bremsfluid in den Bremszylinder, um dem ansteigenden mechanischen Soll-Bremsmoment zu folgen.

Eine solche instationäre Momentenaufbauphase kann sich beispielsweise ergeben, wenn die Soll-Gesamtverzögerung nicht mehr aus einer Mischung oder einem gleichzeitigen Betrieb von Rekuperationssystem/Retarder einerseits und mechanischer Bremse andererseits erfolgen soll, sondern zu einem fahrsituationsabhängigen, vorgegebenen Anteil mittels der mechanischen Bremse gebremst werden soll, wie dies bei einem Fahrdynamikeingriff durch ein Fahrerassistenzsystem in der einleitend beschriebenen Weise nötig sein kann (Notbremsung, Fahrdynamikstabilisierung) oder bei einer Bremsung durch einen Fahrer. Bei einer Betätigung des Bremspedals und/oder bei einem durch ein Fahrerassistenzsystem signalisierten Bremsengriff und/oder bei einem Rekuperationsabbruch wird dann ein durch die Aufteileinrichtung vorgegebenes Soll-Bremsmoment für das Rekuperationssystem und/oder den Retarder graduell reduziert und das mechanische Soll-Bremsmoment für die mechanische Bremse vergrößert, um auf die mechanische Bremse überzublenden. Es ergeben sich also Rampenfunktionen zum Ausblenden des Rekuperationssystems und/oder Retarders und zum Einblenden der mechanischen Bremse. Hierdurch wird dann die Bedienung des Bremspedals und/oder der Bremsengriff des Fahrerassistenzsystems ganz oder teilweise mittels der mechanischen Bremse umgesetzt. Durch das rampenförmige Überblenden kann hierbei die sich bei der mechanischen Bremse in der instationäre Momentenaufbauphase ergebende Regelabweichung weiterhin während des Ausblendens noch durch das Rekuperationssystem und/oder den Retarder mittels des beschriebenen Kompensationsmoments kompensiert werden, bis vollständig auf mechanische Bremse übergeblendet ist. Bei vollständig eingeblendeter mechanischer Bremse ergibt sich dann der eingangs beschriebenen Vorteil, dass die mechanische Bremse die Soll-Gesamtverzögerung mit einer Dynamik umsetzen kann, durch welche sich eine Regelabweichung ergibt, die kleiner als ein vorbestimmter oder vorgebbarer Grenzwert ist. Im Falle einer Bedienung des Bremspedals und/oder eines Eingriffs eines vorbestimmten Fahrerassistenzsystems erfolgt also zum Beispiel ein Ausblenden der Rekuperation bei gleichzeitigem Einblenden der mechanischen Bremse. Bis zum vollständigen

Überblenden wird dabei weiterhin die instationäre Momentenaufbauphase kompensiert, findet also der Instationärausgleich statt.

Es muss also damit gerechnet werden, dass die Aufteilung auf ein mechanisches Soll-Bremsmoment und ein Rekuperationssystem unterbrochen wird, weil ein Fahrer ein Bremspedal betätigt und/oder weil ein vorbestimmtes Fahrerassistenzsystem einen Bremsengriff signalisiert und/oder das Rekuperationssystem keine Energie mehr aufnehmen kann. Damit in diesem Fall nicht die mechanische Bremse vom Leerlauf (Bremsdruck gleich 0) mittels des Bremsaktuators angefahren oder aktiviert werden muss, wird die mechanische Bremse bevorzugt vorbereitet oder vorgespannt (Bremsdruckaufbau). Hierzu wird selbst für den Fall, dass die mechanische Bremse nicht benötigt wird, sondern die vorgegebene Soll-Gesamtverzögerung vollständig mittels des Rekuperationssystems bewirkt werden könnte, also keine eine Anforderung des mechanischen Bremsmoments erfolgt, dennoch durch die Aufteileinrichtung nur ein Teil der angeforderten oder vorgegebenen Soll-Gesamtverzögerung mittels des Rekuperationssystems und/oder des Retarders bewirkt. Den verbleibenden Teil bewirkt die Aufteileinrichtung mittels der mechanischen Bremse. Mit anderen Worten wird die mechanische Bremse zumindest zum Bereitstellen des kleineren Teils der Soll-Gesamtverzögerung betrieben, sodass also der Bremsaktor Bremsdruck aufbauen muss. Hierdurch muss die mechanische Bremse also auch ohne eine Betätigung eines Bremspedals und/oder einen Bremsengriff durch das vorbestimmte Fahrerassistenzsystem schon die instationäre Momentenaufbauphase zumindest teilweise durchlaufen, also das Bremssystem (z.B. die Bremsleitung) mittels der Pumpe mit Bremsflüssigkeit füllen, bis ein Bremsdruck mit einem vorbestimmten Mindestwert aufgebaut ist. Zugleich kann das Rekuperationssystem und/oder der Retarder eine Bremsmomentreserve für den Fall vorhalten, dass noch mehr mechanisches Bremsmoment angefordert wird und wieder eine instationäre Momentenaufbauphase entsteht. Im Falle des Rekuperationssystems kann dies auch als Rekuperationsvorhalt bezeichnet werden.

Eine Weiterbildung sieht vor, dass ein Rekuperationsbetrieb des Rekuperationssystems bereits reduziert wird, bevor eine Rekuperationsgrenze des Rekuperationssystems erreicht ist (Stellbereichsbegrenzung) und hierdurch ein Rekuperationsvorhalt als ein vorbestimmter konstanter Wert oder adaptiv mittels des Modells in Abhängigkeit von einem aktuellen Betriebszustand des Bremsaktuators eingestellt wird. Es wird also die aktuelle Aktuatordynamik oder der aktuelle Gradient, mit welchem der Bremsaktor das mechanische Ist-Bremsmoment verändern kann oder vergrößern kann, berücksichtigt. Somit wird das Rekuperationssystem in diesem Rahmen maximal genutzt, und hierbei aber eine Bremsmomentreserve in Form des

Rekuperationsvorhalts vorgehalten, der so groß ist, wie es der aktuelle Betriebszustand des Bremsaktuators erfordert.

Allerdings sollte nicht für jede angeforderte Soll-Gesamtverzögerung die mechanische Bremse in dieser Weise vorbeugend betrieben werden. Bevorzugt wird nur für eine Soll-Gesamtverzögerung größer als ein vorbestimmter Mindestwert die Soll-Gesamtverzögerung durch das Aufteilen auf ein mechanisches Soll-Bremsmoment und ein rekuperatives Soll-Bremsmoment für das Rekuperationssystem und/oder ein weiteres Soll-Bremsmoment für den Retarder aufgeteilt. Für eine Soll-Gesamtverzögerung kleiner als der Mindestwert bleibt dagegen die mechanische Bremse unbetrieben. Der Mindestwert kann beispielsweise in einem Bereich von $0,2 \text{ m/s}^2$ bis 1 m/s^2 liegen. Der Mindestwert ist im Folgenden auch als Mindestrekuperation bezeichnet.

Der Mindestwert kann auch geschwindigkeitsabhängig eingestellt werden. Beispielsweise kann vorgesehen sein, dass je größer die Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs ist, desto kleiner der Mindestwert eingestellt wird.

Bisher wurde beschrieben, dass durch die Aufteileinrichtung die Regeldifferenz oder Regelabweichung zwischen mechanischem Soll-Bremsmoment und mechanischem Ist-Bremsmoment der mechanischen Bremse durch Ansteuern des Rekuperationssystems und/oder des Retarders ausgeglichen wird. Es wird also ein Zusatzbremsmoment in Form des Kompensationsmoments erzeugt. Eine dritte Option ist ein prädiktives Verspannen – also der gleichzeitige sich vorerst kompensierende Aufbau von Antriebs- und Bremsmoment in einer Phase vor einer vermuteten Verzögerungsanforderung (z.B. bei einem assistierten Einparkvorgang oder Ausparkvorgang oder bei einer Unterschreitung eines vorbestimmten Sicherheitsabstands zu einem anderen Verkehrsteilnehmer). Bei dem tatsächlichen Aufbau von Verzögerung (Soll-Gesamtverzögerung), kann dann gleichzeitig Bremsmoment aufgebaut und Antriebsmoment abgebaut werden, sodass hier quasi eine zweite Bremsenkomponente künstlich erzeugt wird.

Es ist aber auch eine Verwendung in einem Kraftfahrzeug mit nur einer mechanischen Bremse denkbar. Hier kann durch eine aktive Verspannung des Antriebsstranges gegen die Bremse ein Vorhalt analog dem oben beschriebenen Rekuperationsvorhalt gebildet werden, der durch Reduktion des Antriebsmoments gebildet werden kann. Anwendungsmöglichkeiten hierfür bieten sich immer dann, wenn die erreichbare Aktuatordynamik der Bremse hohe Priorität gegenüber dem Kraftstoffverbrauch des Kraftfahrzeugs hat, zum Beispiel bei parkenden

Systemen, einer Bordsteinüberfahrt, einem Anhängerrangierassistenten oder Positionierassistenten oder in unwegsamem Geländebetrieb. Hier kann dann vorgesehen sein, dass die mechanische Bremse zum Vorbereiten eines Bremsmanövers durch vorgeben des mechanischen Soll-Bremsmoments vorgespannt wird. Dies geschieht aber bei einer vorgegebenen Soll-Gesamtverzögerung von 0. Mit anderen Worten soll das Kraftfahrzeug gar nicht verzögert werden und dennoch die mechanische Bremse vorgespannt werden, also ein Bremsdruck größer als 0 aufgebaut werden. Als Fahrzeugkomponente kann in diesem Fall ein Antriebsmotor des Kraftfahrzeugs, also ein Verbrennungsmotor oder ein Elektromotor, angesteuert werden. Das Kompensationsmoment wird dann als zusätzlich von dem Antriebsmotor erzeugtes Antriebsmoment erzeugt. Dabei wird das Kompensationsmoment dann nicht auf die beschriebene Regelabweichung, sondern auf den Wert des mechanischen Ist-Bremsmoments eingestellt. Mit anderen Worten wird also in dem Maße, in welchem die mechanische Bremse das mechanische Ist-Bremsmoment erzeugt, diesem mittels des Antriebsmoments als Kompensationsmoment entgegen gesteuert oder entgegengewirkt. Damit bleibt es bei einer Soll-Gesamtverzögerung von 0. Dennoch ist die mechanische Bremse vorgespannt, d.h. es ist ein Bremsdruck größer als 0 aufgebaut.

Das Verfahren kann für unterschiedliche Vorgaben der Soll-Gesamtverzögerung durchgeführt werden. Die Aufteileinrichtung kann die Vorgabe für die Soll-Gesamtverzögerung jeweils zumindest einmal aus einem Geschwindigkeitsregelautomaten und/oder einem Drive-by-Wire-System und/oder aus einer Schleppmoment-Simulation empfangen. Eine Schleppmoment-Simulation kann in einem Elektrofahrzeug das Schleppmoment eines Verbrennungsmotors nachbilden.

Als mechanische Bremse kann eine hydraulische Bremse angesteuert werden, bei welcher sich die Aktuatordynamik mit dem begrenzten zeitlichen Gradienten durch ein Auffüllen des Bremssystems der hydraulischen Bremse mit Bremsflüssigkeit in der Momentenaufbauphase ergibt. Das Bremssystem kann z.B. eine Bremsleitung umfassen.

Das beschriebene Modell ist insbesondere in der Weise ausgelegt oder eingerichtet, dass ein Funktionszusammenhang oder ein funktionaler Zusammenhang von geförderttem Bremsflüssigkeitsvolumen und hierdurch bewirktem Bremsdruck auf der Grundlage eines Polynoms zweiter Ordnung angenähert wird. Hierdurch ergibt sich eine mit geringem Berechnungsaufwand durchführbare Berechnungsvorschrift für den zeitlichen Gradienten. Somit kann auch mittels eines Mikrocontrollers, der eine einfache Berechnungseinheit aufweisen kann, der zeitliche Gradient berechnet werden. Alternativ zur Verwendung eines

Modells kann auch das Messen des Bremsdrucks vorgesehen sein. Das geförderte Bremsvolumen kann als Funktion der Zeitdauer und einer Drehzahl der Bremsdruckpumpe berechnet werden.

Die Aufteileinrichtung kann mittels einer Steuervorrichtung für ein Kraftfahrzeug bereitgestellt werden. Entsprechend umfasst die Erfindung auch diese Steuervorrichtung, die zum Beispiel als Steuergerät ausgestaltet sein kann. Die Steuervorrichtung kann eine Prozessoreinrichtung aufweisen, die dazu eingerichtet ist, eine Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens durchzuführen. Die Prozessoreinrichtung kann hierzu zumindest einen Mikrocontroller und/oder zumindest einen Mikroprozessor aufweisen. Das Verfahren kann dann auf der Grundlage eines Programmcodes bereitgestellt werden, der bei Ausführen durch die Prozessoreinrichtung das Verfahren durchführt.

Im Folgenden ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung beschrieben. Hierzu zeigt:

- Fig. 1 eine schematische Darstellung einer Ausführungsform eines Kraftfahrzeugs mit einer erfindungsgemäßen Steuervorrichtung;
- Fig. 2 ein Diagramm mit schematisierten Verläufen von Signalen, wie sie sich bei einem Betrieb des Kraftfahrzeugs von Fig. 1 auf der Grundlage einer Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens über der Zeit t ergeben können; und
- Fig. 3 ein Diagramm mit einem schematisierten Verlauf einer Abhängigkeit von Bremsdruck und gefördertem Bremsflüssigkeitsvolumen der Bremsanlage.

Bei dem im Folgenden erläuterten Ausführungsbeispiel handelt es sich um eine bevorzugte Ausführungsform der Erfindung. Bei dem Ausführungsbeispiel stellen die beschriebenen Komponenten der Ausführungsform jeweils einzelne, unabhängig voneinander zu betrachtende Merkmale der Erfindung dar, welche die Erfindung jeweils auch unabhängig voneinander weiterbilden und damit auch einzeln oder in einer anderen als der gezeigten Kombination als Bestandteil der Erfindung anzusehen sind. Des Weiteren ist die beschriebene Ausführungsform auch durch weitere der bereits beschriebenen Merkmale der Erfindung ergänzbar.

In den Figuren sind funktionsgleiche Elemente jeweils mit denselben Bezugszeichen versehen.

Fig. 1 zeigt ein Kraftfahrzeug 10, bei dem es sich um einen Kraftwagen, insbesondere einen Personenkraftwagen oder Lastkraftwagen handeln kann. Schematisch dargestellt ist eine mechanische Bremse 11, die durch eine Steuervorrichtung 12 gesteuert werden kann. Die Bremse 11 kann ein hydraulisches Bremssystem mit Reibbremsen für Räder des Kraftfahrzeugs 10 sein. Das Kraftfahrzeug 10 kann des Weiteren ein Rekuperationssystem 13 aufweisen, das in der Fig. 1 allgemein eine von der Bremse 11 verschiedene Fahrzeugkomponente zum Erzeugen eines Kompensationsmoments repräsentiert. Des Weiteren ist ein Fahrerassistenzsystem 14 dargestellt, dass ein Eingriffssignal 15 zum signalisieren eines Bremsengriffs an die Steuervorrichtung 12 signalisieren kann. Das Fahrerassistenzsystem kann z.B. ein ESC sein. Das Rekuperationssystem 13 kann ein Rekuperationssignal 16 an die Steuervorrichtung 12 signalisieren, durch welches es eine verfügbare Rekuperationskapazität signalisiert. Das Rekuperationssystem 13 kann einen elektrischen Generator 17 und ein elektrisches Speichersystem 18, beispielsweise eine Batterie, umfassen. Des Weiteren kann das Kraftfahrzeug 10 einen Geschwindigkeitsregelautomaten und/oder Abstandsregelautomaten, oder allgemein einen Triebstrangkoordinator 19 (TSK) aufweisen, durch welchen automatisiert, d.h. ohne ein Zutun eines Fahrers, eine Soll-Gesamtverzögerung 20 an die Steuervorrichtung 12 signalisiert werden kann. Beispielsweise kann hierdurch eine Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs 10 auf eine Sollgeschwindigkeit größer als 0 oder ein Abstand des Kraftfahrzeugs 10 zu einem vorausfahrenden Kraftfahrzeug auf einen Soll-Abstand eingeregelt werden. Im Unterschied dazu signalisiert das Fahrerassistenzsystem 14 einen Bremsengriff, der das Kraftfahrzeug 10 unabhängig von einer Zielgeschwindigkeit verlangsamen soll, insbesondere zum Stillstand bringen soll. Der TSK 19 regelt dagegen insbesondere auf eine Sollgeschwindigkeit größer als Null ein.

Zu Umsetzen oder Realisieren der Soll-Gesamtverzögerung 20 kann die Steuervorrichtung 12 die mechanische Bremse 11 und das Rekuperationssystem 13 nutzen oder ansteuern. Die mechanische Bremse 11 kann einen Regler 21 und einen Bremsaktuator 22 aufweisen, der durch den Regler 21 angesteuert wird. Dem Regler 21 kann eine Aufteileinrichtung 23 ein Soll-Bremsmoment 24 vorgeben, dass der Regler 21 mittels des Bremsaktuators 22 einregeln soll. Die Aufteileinrichtung 23 kann zusätzlich zu dem mechanischen Soll-Bremsmoment 24 auch ein rekuperatives Soll-Bremsmoment 25 für das Rekuperationssystem 13 vorgeben oder signalisieren. Die Aufteileinrichtung 23 kann ein Betriebsprogramm einer Prozesseinrichtung 27 der Steuervorrichtung 12 sein.

Das Aufteilen der Soll-Gesamtverzögerung 20 in die beiden Soll-Bremsmomente 24, 25 kann in der Aufteileinrichtung 23 in einem ersten Schritt durch einen strategischen Verteiler 26 erfolgen. Der strategische Verteiler 26 kann ein Programmmodul des Betriebsprogramms sein. Der strategische Verteiler 26 kann in an sich bekannter Weise ausgestaltet sein, d.h. eine Aufteilung in ein strategisches rekuperatives Soll-Bremsmoment 25' und ein strategisches mechanisches Soll-Bremsmoment 24' anhand von an sich bekannten Kriterien, wie beispielsweise der Maximierung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs des Kraftfahrzeugs 10, vornehmen. Zudem kann dem Bremsengriff des Fahrerassistenzsystems 14 in Abhängigkeit von dem Signal 15 und/oder der Betätigung eines Bremspedals (nicht dargestellt) dahingehend ein Vorrang eingeräumt werden, dass eine entsprechende Bremsanforderung mittels eines mechanischen Soll-Bremsmoments 24 umgesetzt wird, also keine rekuperative Bremsung erfolgt oder diese graduell auf 0 reduziert wird.

Um die mechanische Bremse 11 reaktionsbereitzuhalten und/oder eine Aktuatorodynamik des Bremsaktuators 22 beim Umsetzen des mechanischen Soll-Bremsmoments 24 zu berücksichtigen, kann mittels eines Modells 27 für das aktuelle strategische mechanische Soll-Bremsmoment 24' ermittelt werden, welches mechanische Ist-Bremsmoment 28 mittels des Bremsaktuators 22 beim aktuell bereitstehenden Bremsdruck in der mechanischen Bremse 11 bereitgestellt werden kann. Des Weiteren können Parameter für eine Vorhaltsberechnung eines Rekuperationsvorhalts die im Folgenden im Zusammenhang mit Fig. 2 beschrieben, anhand des Modells 27 und der damit berechneten mechanischen Ist-Bremsmoments 28 als Parameter 29 an den strategischen Verteiler 26 signalisiert werden.

Eine Aktuatoraufteilung 30 kann dem strategischen rekuperativen Soll-Bremsmoment 25' einen Wert für ein Kompensationsmoment 31 hinzufügen, um das rekuperative Soll-Bremsmoment 25 als Vorgabe für das Rekuperationssystem 27 einzustellen. Das Kompensationsmoment 31 kann durch einen Vergleich 32 des strategischen mechanischen Soll-Bremsmoments 24' mit dem tatsächlich bereitstellbaren mechanischen Ist-Bremsmoment 28, wie es das Modell 27 signalisiert, ermittelt werden.

Das Modell 27 ist im Folgenden im Zusammenhang mit Fig. 3 beschrieben.

Der strategische Verteiler 26 kann des Weiteren zum Beispiel aus einem Datenspeicher 33 weitere Parameter für den Betrieb empfangen, beispielsweise einen Wert für eine Mindestrekuperation 34 und eine Zuordnung 35 für einen Rekuperationsanteil in Abhängigkeit von einer Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs 10.

Fig. 2 veranschaulicht noch einmal den Zusammenhang in einem Diagramm, in welchem über der Zeit t die signalisierten Bremsmomente und die sich ergebenden Bremsmomente als Zeitsignale des Bremsmoments M und der Verzögerung $-a$ (negative Beschleunigung a) aufgetragen sind. Zu der signalisierten Soll-Gesamtverzögerung 20 ergibt sich die Ist-Gesamtverzögerung $20'$, die von der Steuervorrichtung 12 auf dem Verlauf der Soll-Gesamtverzögerung 20 in allen Situationen gehalten werden kann.

Unterhalb der Mindestrekuperation 34 kann die Ist-Gesamtverzögerung $20'$ auf der Grundlage des Rekuperationssystems 13 erfolgen, d.h. es wird ein entsprechendes strategisches rekuperatives Soll-Bremsmoment $25'$ signalisiert. Bei einer Soll-Gesamtverzögerung 20 oberhalb oder größer als die Mindestrekuperation 34 kann durch Vorgeben des mechanischen Soll-Bremsmoments 24 die mechanische Bremse 11 vorgespannt oder aktiviert werden, sodass der Bremsaktuator 22 einen Bremsdruck aufbaut. Dies erfolgt aber mit einer begrenzten Aktuatordynamik, sodass ein zeitlicher Gradient 36 des ist Bremsmoments 28 kleiner ist als ein zeitlicher Gradient 37 des vorgegebenen mechanischen Soll-Bremsmoments 24. Es ergibt sich im Regler 21 eine Regelabweichung 38. Es ergibt sich beim Aufbau des Bremsdrucks eine instationäre Momentenaufbauphase I mit einer Regelabweichung 38. Allerdings wird mittels des Modells 27 das mechanische Ist-Bremsmoment 28 prädiziert, sodass die Regelabweichung 38 durch vorgeben des Kompensationsmoments 31 und dem daraus resultierenden rekuperativen Soll-Bremsmoment 25 (strategisches Soll-Bremsmoment $25'$ + Kompensationsmoment 31) derart ausgeglichen werden kann, dass sich insgesamt die Soll-Gesamtverzögerung 20 als Ist-Gesamtverzögerung $20'$ ergibt.

In Fig. 2 ist beispielhaft angenommen, dass es zu einem Zeitpunkt T_0 zu einem Abbruch der Rekuperation kommt, weil das Rekuperationssystem 13 durch das Rekuperationssignal 16 z.B. signalisiert, dass keine elektrische Energie mehr aufgenommen werden kann. Zum Zeitpunkt T_0 ist eine Rekuperationsgrenze 39 erreicht und nun, obwohl weiterhin Verzögerungsmoment/-kraft gemäß der Soll-Gesamtverzögerung 20 aufgebaut wird, über den Abbau der Geschwindigkeit bzw. den Fortschritt der Zeit sogar, der Rekuperationsgrenze 39 folgend oder diese einhaltend, Rekuperationsmoment abgebaut oder verringert wird. T_0 ergibt sich daher aus dem Schnittpunkt von 25 und 39.

Hierbei wird aber der Rekuperationsvorhalt 35 berücksichtigt, d.h. der Abbruch der Rekuperation erfolgt früher als es eine tatsächlich verfügbare Rekuperation 40 zulassen würde, um beim weiteren Vergrößern des mechanischen Soll-Bremsmoments 24 mittels des

Rekuperationssystems 13 den weiter entstehenden Regelfehler oder die Regelabweichung 38 nach dem Beenden oder Ausrampen der Rekuperation weiterhin mittels des Rekuperationsvorhalts 35 des Rekuperationssystems 13 durch Erzeugen des Kompensationsmoments 31 erzeugen zu können. Mit anderen Worten wird die Rekuperation schon durch das strategische rekuperativer Bremsmoment 25' bei einer strategischen Rekuperationsgrenze 39, die kleiner als die tatsächlich verfügbare Rekuperation 40 ist, abgebrochen.

Bei dem Zeitpunkt T0 ist zudem die Regelabweichung 38 schon dadurch reduziert, dass im Vergleich zu einem Anlauf der Bremse von einem Bremsdruck 0 die Bremse 11 schon vorgespannt ist, weil sie ab dem Mindestrekuperationswert 34 bereits aktiviert wurde.

Zum Zeitpunkt T0 beginnt das Ausrampen der Rekuperation und durch Vergrößern des mechanischen Soll-Bremsmoments 24 wird der Anteil der mechanischen Bremse 11 an der Ist-Gesamtverzögerung 20' vergrößert, bis er 100% beträgt.

Statt der einfachen arithmetischen Aufteilung erfolgt die Implementierung der fortan noch einmal genauer beschriebenen Aufteileinrichtung, die durch die Steuervorrichtung von Fig. 1 bereitgestellt ist, also nach einem zusätzlichen Kriterium.

Der strategische Verteiler 26 definiert ein für den aktuellen Betriebszustand sinnvolles Rekuperationsmoment aus einem Mindestrekuperationsmoment 34 (aus Komfort und Effizienzgründen), einer beispielsweise geschwindigkeitsabhängigen Rekuperationsgrenze, mit deren Hilfe sichergestellt wird, dass eine Rekuperation zu niedrigen Geschwindigkeiten hin herausgefahren wird, sowie einem strategischen Rekuperationsvorhalt 35.

Der strategische Verteiler extrapoliert außerdem den Gradienten der Anforderung und bewertet beispielsweise wann und in welchem Maße die mechanische Bremse angesteuert würde, wenn der Eingangsgradient konstant wäre. Daraus bildet der Verteiler abhängig von beispielsweise der Eingangsdynamik der Soll-Gesamtverzögerung 20, dem aktuellen Ist-Bremsmoment 28 auf dem mechanischen Pfad (Reibbremse) und Parametern aus dem Aktormodell 27 der Reibbremse 11 einen Rekuperationsvorhalt 35 (Rekuperationsreserve), um das Instationärverhalten der mechanischen Bremse 11 damit kompensieren zu können. Zusätzlich zur Extrapolation kann auch eine feste Reserve vorgehalten werden.

Falls ein Fahrdynamikregeleingriff vorliegt, verlagert der strategische Verteiler das durch den Eingriff der Rekuperation entzogene Bremsmoment in die mechanische Bremse und hält es für den aktuellen Verzögerungsvorgang mit Hilfe einer Schleppzeigerlogik (Peak-Hold) dort bis die Verzögerung vom Anforderer abgebaut wird. Optional kann ein langsames Rückverlagern aus dem Peak-Hold in die Rekuperation konfiguriert werden, wenn der Eingriff vorbei ist. Bei der Verlagerung in die mechanische Bremse kann der strategische Verteiler seinen eigentlichen Rekuperationswunsch weiter anzeigen, um eine mögliche Vorsteuerung einer Fahrdynamikregelung nicht zu gefährden.

Das Modell 27 für einen langsamen Bremsaktuator 22 stellt das Zeitverhalten der mechanischen Bremse möglichst genau nach. Ein einfaches Modell könnte z.B. über einen Tiefpass erster Ordnung (PT1-Glied) umgesetzt werden. Ein besseres Modell beschreibt über eine quadratische Näherung des Bremsenverhaltens gemäß Fig. 3. Existiert systemseitig eine Rückmeldung über die tatsächlich gestellte/umgesetzte Bremskraft, so wird diese direkt eingelesen und durchgeleitet. Trotzdem kann es sinnvoll sein, das Modell parallel weiter zu berechnen, da es nicht nur ein Ist-Bremsmoment, sondern aufgrund seiner einfachen mathematischen Ableitbarkeit auch einen verfügbaren Druckgradienten oder auch Bremsmomentengradienten bei gegebenem Druck oder Bremsmoment liefert. Diese Information ist wertvoll für den strategischen Verteiler um seinen Rekuperationsvorhalt genauer berechnen zu können.

Die Aktorik-Aufteilung 30 berechnet mit den Sollwerten aus dem strategischen Verteiler sowie der Rückmeldung aus dem Modell des langsamen Aktors die Aktorik-Aufteilung je ein rekuperatives und ein mechanisches Soll-Bremsmoment.

Für die Berechnung des rekuperativen Soll-Bremsmomentes wird zum strategischen Rekuperations-Sollmoment dasjenige Bremsmoment hinzuaddiert, welches auf dem mechanischen Pfad bereits angefordert, jedoch noch nicht umgesetzt ist.

Der beschriebene Ansatz zur Aufteilung der Bremsmomente berücksichtigt verschiedene Anforderungen an den Verzögerungsvorgang, die im Folgenden diskutiert und erklärt werden.

Priorisierung der Rekuperation

Kleine Verzögerungen werden rekuperativ durchgeführt und sind damit besonders effizient. Außerdem wird durch die Nutzung der Rekuperation im Bereich kurz unterhalb der

Beschleunigungs-Nulllage des Fahrzeugs im Vergleich zur mechanischen Bremse mit Hydraulikpumpe ein deutlich erhöhter Verzögerungskomfort für den Fahrer erreicht, der erfahrungsgemäß gerade in diesem Bereich sehr kleiner Verzögerung besonders empfindlich auf Stufigkeit im Ruckverlauf, Ventilklacken und Laufgeräusch der Hydraulikpumpe reagiert.

Vorkonditionierung des mechanischen Bremsaktuators

Die mechanische Bremse wird nach dem Aufbrauchen der Mindestrekuperation mit vergleichsweise niedrigem Gradienten auf ein definiertes Momenten- und somit Druckniveau gebracht. Durch den geringen Druckgradienten zu Beginn ergibt sich ein vorteilhafter, da akustisch besonders unauffälliger, Pumpenlauf. Das definierte Druckniveau, das besonders vorteilhaft unter Berücksichtigung der Akteurparameter aus dem Modell der Bremsanlage und unter Berücksichtigung der Anforderungsdynamik gebildet wird, sorgt einerseits für eine deutliche Verbesserung des Folgeverhaltens der mechanischen Bremse und somit für eine teilweise (je nach Auslegung bis zu fast vollständige) Vermeidung des Instationärverhalten bei Erreichen der Rekuperationsgrenze. Außerdem wird eine Verschmutzung und Korrosion der Bremsscheiben verhindert.

Durch den Aufbau eines mechanischen Verzögerungsanteils nach Erreichen einer definierten Mindestrekuperation wird für den Fahrer das Bremspedalgefühl, das maßgeblich vom bereits im Bremssystem vorhandenen Druck abhängt, reproduzierbar: Bei identischer Verzögerung (in Bezug auf die Ausrollverzögerung des Fahrzeugs) ergibt sich immer das identische Pedalgefühl.

Ausgleich des Instationärverhaltens in der Momentenaufbauphase I

Zusätzlich zur Aufteilung des Summenmomentes auf beide zur Verfügung stehenden Verzögerungsaktoren werden auch die Performanceeinschränkungen der elektrisch betätigten, mechanischen Bremse, die von Druck und verfügbarem Gradient abhängen, weitestgehend beseitigt. Dies geschieht durch temporäre, zusätzliche Beaufschlagung der mittels Modell oder Messung ermittelten Abweichung zwischen mechanischem Soll- und Istbremsmoment auf dem rekuperativen Bremspfad. Hierbei handelt es sich im Prinzip um einen Instationärausgleich analog der Aufteilung von Antriebsmomenten bzw. Antriebskräften zwischen Verbrennungskraftmaschine und Elektromaschine(n) in Hybridfahrzeugen, jedoch mit Wirkung bzw. Aufteilung zwischen Rekuperation und Reibbremse. Ein „reservierter“ Rekuperationsbereich, hier als „Rekuperationsvorhalt“ bezeichnet, der dem strategischen

Verteiler nicht zur Anforderung von Rekuperation zur Verfügung steht, stellt sicher, dass der Aktorikverteiler einen großen Teil des noch nicht aufgebauten, mechanischen Bremsmomentes kurzfristig rekuperativ nachstellen kann.

Der Rekuperationsvorhalt selbst kann konstant oder in Abhängigkeit des Betriebspunktes, z.B. von Gradient und aktuellem Summen-Sollbremsmoment, gebildet werden. In einer besonders vorteilhaften Umsetzung werden bei der Bildung des Rekuperationsvorhaltes das Aktormodell bzw. dessen Parameter und das während der Vorkonditionierungsphase bereits aufgebaute, mechanische Bremsmoment bzw. Druckniveau berücksichtigt. Das kann dazu führen, dass bei niedrigem Druckniveau der Vorhalt sehr groß ist und umgekehrt bei bereits hohem, erreichtem Druckniveau in der mechanischen Bremse nur noch ein sehr kleiner Vorhalt notwendig wird. In einer weiteren vorteilhaften Umsetzung kann dieser TradeOff (wenig Rekuperationsvorhalt, aber höheres Druckniveau gegenüber viel Rekuperationsvorhalt mit niedrigem Druckniveau aus der Vorkonditionierung) der Steuervorrichtung (Fig. 1) als Parameter vom Verzögerungsanforderer mit übergeben werden.

Das Verfahren funktioniert besonders gut, wenn er zum Zeitpunkt seiner Aktivität der einzige Verteiler von Verzögerungskraft bzw. Bremsmoment ist – sein Eingangssignal muss dementsprechend bereits arbitriert sein. Bei einer gängigen Implementierung der Fahrassistenzsysteme ist dies unproblematisch, weil die gesamte Reglerkette, insbesondere der der Steuervorrichtung vorgelagerte, dynamische Regler, in der Regel für alle Anforderer auf derselben physikalischen Ebene mehrfach genutzt wird und somit bereits selbst mit einem arbitrierten Signal versorgt wird.

Der automatische Instationärausgleich sowie bei besonders vorteilhafter Umsetzung auch die Berechnung des Ziel-Verzögerungsmomentes in der Vorkonditionierungsphase und der Rekuperationsvorhalt hängen von der Güte des Bremsdruck/Verzögerungsmodells ab.

Im Zweifel kann es dazu kommen, dass die von der Steuervorrichtung gewählten Parameter für den idealen Verzögerungsverlauf nicht das Optimum darstellen und somit je nach Richtung der Abweichung Effizienz oder Instationärausgleich nicht optimal erreicht werden. Eine spürbare Verbesserung wird aber sicher erreicht.

Der Instationärausgleich selbst hängt nicht nur von den erreichbaren Gradienten der mechanischen Bremse, sondern auch vom absoluten, bereits gestellten Bremsmoment bzw. eingeschlossenem Druck ab. Wie in der im Zusammenhang von Fig. 3 noch erläuterten

Herleitung des Bremsdruckmodells beschrieben, sind zahlreiche Vereinfachungen in diesem, hier zur Nutzung vorgeschlagenem Modell getroffen worden. Aufgrund dieser Einschränkungen könnte ein Instationärausgleich dazu führen, dass das Summenbremsmoment temporär zu niedrig (unzureichender Ausgleich) oder zu hoch (Instationärverhalten überkompensiert) ausfällt. Dieser Effekt lässt sich durch mehrere Maßnahmen abmildern: Einerseits führt eine gewissenhafte Parametrierung des Modells zu höherer Qualität der berechneten Werte, andererseits kann in höheren Fahrzeugklassen manchmal ein für den Istwert des gestellten Bremsmomentes durch die Bremse selbst zur Verfügung gestellter, mit Drucksensorik abgeglicher Wert eingelesen werden. Bei Verwendung dieses Wertes wird das Modell nur noch für die Berechnung der erreichbaren Gradienten benötigt, was den Instationärausgleich noch robuster gegen Modellfehler macht (was explizit nicht bedeutet, dass ein rein auf dem beschriebenen Modell basierender Instationärausgleich problematisch ist). In der Praxis überwiegt die erreichte Verbesserung des Verzögerungsverhaltens auch im rein modellbasierten Ansatz Effekte durch getroffene Modellvereinfachungen bei weitem.

Für den Fall der Regeleingriffe eines Fahrdynamikreglers mit Reduktion der verfügbaren Rekuperation gilt, da die Fahrdynamikregelsysteme in der Regel reaktive Systeme sind, dass der geschaffene Rekuperationsvorhalt schlimmstenfalls vollständig wirkungslos ist und gleichzeitig das gesamte rekuperativ gestellte Verzögerungsmoment in die mechanische Bremse umverteilt werden muss. Bei geschickter Wahl der Mindestrekuperation (Fig. 2) ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Zeitpunkt des Eingriffs bereits ein mechanisches Bremsdruckniveau zur Vorkonditionierung erreicht, was bereits für eine deutliche Erhöhung des verfügbaren Verzögerungsgradienten der mechanischen Bremse sorgt. Daher profitiert auch der Fall „Umverteilung wegen Fahrdynamikregelung“ deutlich vom hier vorgestellten Konzept – nur eben mangels verfügbarem Instationärausgleich nicht vollständig. Für den selteneren Fall des Fahrdynamikregeleingriffs im Aufbaubereich der Mindestrekuperation verhält sich das Fahrzeug dann wie ein Fahrzeug ohne zweites Bremssystem. Dadurch, dass sich der Bereich „Aufbau der Mindestrekuperation“ jedoch am Anfang des Verzögerungsmanövers bei vergleichsweise geringer Verzögerung über Grund befindet, ist das Verhalten immer noch günstiger als ein ähnlicher Eingriff bei höherer Verzögerung. Es sei hier auch relativierend erwähnt, dass der hier erwähnte Eingriff des Fahrdynamikreglers ja gerade zum Ziel hat die durch Rekuperation verzögerte(n) Achse(n) zu entbremsen, um die Querführung über die Längsführung zu priorisieren. Der Verlust an Bremsweg durch diese Eingriffe ist gerade im Bereich einer sinnvoll gewählten Mindestrekuperation gleichermaßen gering und unvermeidbar (solange die Regeleingriffe nicht vorhersehbar sind).

Auch wenn das hier beschriebene Ausführungsbeispiel des Verzögerungsmomenten-Aufteilers hauptsächlich im Kontext der Assistenzsysteme beschrieben ist (weil die Problemstellung entsprechend formuliert war), ist die Verwendung nicht auf diesen Bereich beschränkt.

Im Sinne einer durchgängigen Fahrzeugarchitektur könnten in einem ersten Schritt auch weitere Anforderungen an eine elektronisch kommandierte Verzögerung über diesen Verteiler gestellt werden. In einem zweiten Schritt könnte z.B. auch ein Brake-by-Wire System die Anforderungen aus einem „Pedalsimulator“ oder „Joystick“ über diesen Verteiler auf die verfügbaren Bremsaktoren aufteilen.

Auch die Einschränkung auf Rekuperation und elektrohydraulische, mechanische Bremse ist nicht erforderlich. Tatsächlich kann, ein geeignetes Modell des langsameren Aktors oder beider Aktoren vorausgesetzt, das Verfahren auch auf weitere Bremssysteme angewandt werden. Ein Beispiel wäre die Aufteilung der Verzögerung zwischen Retarder und Betriebsbremse in einem Nutzfahrzeug. Im Falle des Retarders würde nicht die Energierückgewinnung, sondern die Reduktion der TCO (Total-Cost-Of-Ownership) durch sparsamen Umgang mit der verschleißbehafteten Betriebsbremse im Vordergrund stehen.

Auch eine Verwendung in einem konventionellen Fahrzeug mit nur einem Bremssystem ist denkbar: Hier könnte durch aktive Verspannung des Antriebsstrangs gegen die Bremse ein Vorhalt analog dem oben beschriebenen Rekuperationsvorhalt gebildet werden, der durch Reduktion des Antriebsmomentes genutzt werden kann. Anwendungsmöglichkeiten hierfür bieten sich immer dann, wenn erreichbare Bremsdynamik hohe Priorität gegenüber Verbrauch hat – zum Beispiel bei parkenden Systemen, einer Bordsteinüberfahrt, Anhängerrangier- oder Positionierassistenten oder unwegsamem Geländebetrieb.

In Fig. 3 ist dargestellt, wie der Druckanstieg im hydraulischen System der Bremsanlage wiederum bekanntermaßen nicht linear, sondern der jeweiligen p-V-Kennlinie des Bremssystems (p – Bremsdruck, V – Volumen der geförderten Bremsflüssigkeit) folgt.

Jedes Bremssystem hat eine Kennlinie, die Druck und Volumen im System miteinander in Beziehung setzt. Diese Kennlinie kann für eine Bremse vermessen werden. Zusätzlich können über die Bremsenentwicklung ebenfalls die für Bremsanforderungen zulässige Pumpendrehzahl und die Pumpengeometrie oder direkt das Fördervolumen pro Hub bezogen werden.

Aus der Literatur oder ebenfalls von der Bremsenentwicklung kann ebenfalls der Koeffizient bezogen werden, mit dem ein Sollbremsmoment in der Bremse in einen Druck umgerechnet wird.

Wie die Fig. 3 zeigt, weist der Bremsdruck über dem Volumen aufgetragen einen in erster Näherung parabelförmigen Verlauf auf.

Zur Vereinfachung und um einen kontinuierlichen formelmäßigen Zusammenhang zu erzeugen (den man nachher auch mathematisch ableiten kann, denn wir interessieren uns ja in erster Linie für den erreichbaren Druckgradienten), wird eine quadratische Gleichung

$$p(v) = av^2 + bv + c$$

unterstellt. Mit der Methode der kleinsten Quadrate werden dann die Koeffizienten der Gleichung ermittelt. Der quadratische (a) und lineare (b) Koeffizient kann bestimmt werden. Der Achsenabschnitt (c) wird dabei fest mit „0“ angenommen, was angesichts der Größenordnungen in Druck in denen wir uns im regelmäßigen Betrieb befinden eine zulässige Vereinfachung ist.

Es folgt die Herleitung von den verwendeten Formeln. Gesucht ist der verfügbare Momentengradient der Bremse in Abhängigkeit des bereits gestellten Bremsmoments $\frac{dM_B}{dt}(M_B)$. Führt man das geforderte Bremsmoment mit dem hier zu berechnenden Gradienten nach, so kann leicht auch das aktuelle Bremsmoment laut Modell mitgerechnet werden.

Gegeben:

- Druck-Volumen Kennlinie (p-V-Kennlinie) der Bremse, somit Koeffizienten a,b der zugrunde gelegten quadratischen Gleichung
- Zusammenhang Druck-Moment der Bremse: C_{Bremsa}
- Geometrie der Pumpe; Volumen pro Hub: C_{Pumpe}
- Zulässige Pumpendrehzahl: n_{pumpe}

Es ist:

$$p(v) = av^2 + bv$$

Somit:

$$v(p) = \pm \frac{1}{2a} (\sqrt{4ap + b^2} - b)$$

Und:

$$\frac{dp}{dv} = 2a \cdot v + b$$

...positives $v(p)$ einsetzen...

$$\frac{dp}{dv}(p) = \sqrt{4a \cdot p + b^2}$$

Die Pumpenparameter lassen sich zum verfügbaren Volumenstrom der Pumpe verrechnen; es gilt:

$$\dot{V} = \frac{dV}{dt} \approx n_{Pumpe} \cdot c_{Pumpe} - p_{ist} \cdot c_{Leckage}$$

...Wir setzen vereinfachend die Leckage zu „0“...

$$\frac{dV}{dt} = n_{Pumpe} \cdot c_{Pumpe} = c_{v,Pumpe}$$

Es gilt:

$$\frac{dp}{dt} = \frac{dp}{dv} \cdot \frac{dV}{dt}$$

Eingesetzt:

$$\frac{dp}{dt} = \sqrt{4a \cdot p + b^2} \cdot c_{v,Pumpe}$$

...und mit gegebenem Druck-Momenten Zusammenhang c_{Bremse}

$$\underline{\underline{\frac{dM_B}{dt} = c_{Bremse} \cdot \frac{dp}{dt} = \sqrt{4a \cdot p + b^2} \cdot c_{v,Pumpe} \cdot c_{Bremse}}}$$

Die getroffenen Vereinfachungen sind:

- 1) der Leerweg der Bremse (Abstand zwischen Bremsbelag und Scheibe) wird nicht berücksichtigt
==> Effekte dadurch werden als Störgröße vom Regler abgefangen
- 2) Verschleißeffekte der Bremse bleiben unberücksichtigt
==> das Modell berücksichtigt nur eine ideale Bremse. Bei verschlissener Bremse können Abweichungen vom Regler abgefangen werden.
- 3) Leckverluste der Pumpe bleiben unberücksichtigt, sofern deren linearer Anteil nicht im spezifizierten Fördervolumen pro Hub enthalten ist
- 4) Temperatur/Nässe/Temperatureinflüsse auf den Reibkoeffizienten der Bremse werden vernachlässigt
- 5) Der Druckregler in der Bremsanlage arbeitet optimal, nutzt die maximale Pumpendrehzahl also aus, wenn es eine bestimmte Regeldifferenz gibt (die parametrierbar berücksichtigt werden kann, z.B. durch einen einstellbaren Maximalwert)

- 6) Die Anlaufgeschwindigkeit der Pumpe ist zu vernachlässigen (tatsächlich im Bereich kleiner als 100 ms)
- 7) Fahrdynamik- und Schlupfregelung bleiben unberücksichtigt. Das Modell geht in diesem Fall tendenziell von einem zu hohen Druck aus. Allerdings kann in diesen Situationen ein vorteilhaft integrierter Regler über die Bedingung des Schlupfregeleingriffes eingefroren werden.

Diese Vereinfachungen können allesamt deshalb getroffen werden, weil ihre Berücksichtigung im Vergleich mit Ihrer Nichtberücksichtigung zu einem niedrigeren möglichen Gradienten führen würden.

Für den Fall der Fahrdynamikregelung ist alternativ eine Deckelung des verfügbaren Gradienten auf „0“ denkbar.

Benutzt man diese Information also zur Berechnung eines Einfrierkriteriums für den Regler, so würde das Einfrieren im Vergleich mit einem Konzept ohne diese Vereinfachungen verspätet stattfinden und somit einen gewissen WindUp (Reglerübersteuerung) zulassen. Dies ist unkritisch aus folgenden Gründen:

- 1) Der verfügbare Bremsdruckgradient steigt nichtlinear mit dem geförderten Volumen. Ein nicht erreichbarer Druckgradient ist im Verlauf des weiteren Druckaufbaus immer irgendwann erreichbar.
- 2) Für den Fall das kein weiterer Druckaufbau stattfinden soll (Bremsanforderung konstant), wird der im ESC enthaltene Druckregler dennoch weiterregeln, bis der angeforderte Bremsdruck erreicht ist.
- 3) Für den Fall dass der Druckregler des ESC bedingt durch ein dem Verschleißzustand der Hardware nicht ausreichend Rechnung tragenden Druckmodell einen durch nicht erreichte Gradienten statischen Druckfehler nicht ausregeln kann, wird der übergeordnete kinematische Beschleunigungsregler diesen Fehler als zusätzlichen Regelfehler in der Verzögerung ausregeln.

Die Verwendung von Parametern einer verschlissenen Bremsanlage führt dann nicht zu einem Fehlverhalten der Reglerkette, lediglich zu einem konservativerem, früheren Einfrieren des Integralreglers in dynamischen Situationen mit der einzigen Konsequenz einer möglicherweise größeren statischen bzw. quasistatischen Regelabweichung in dieser dynamischen Situation (Vorsteuerung und P-Anteil sind nach wie vor aktiv).

Insgesamt zeigt das Beispiel, wie durch die Erfindung ein Verfahren zur variablen Bremsmomentaufteilung von Assistenzfunktionen zwischen mechanischer und regenerativer Bremsung bereitgestellt werden kann.

Bezugszeichenliste

10	Kraftfahrzeug
11	Mechanische Bremse
12	Steuervorrichtung
13	Rekuperationssystem
14	Fahrerassistenzsystem
15	Signal
16	Rekuperationssignal
17	Elektrischer Generator
18	Elektrischer Energiespeicher
19	Triebstrangkoordinator
20	Soll-Gesamtverzögerung
21	Regler
22	Bremsaktuator
23	Aufteileinrichtung
24	Mechanisches Soll-Bremsmoment
24'	Strategisches mechanisches Soll-Bremsmoment
25	Rekuperatives Soll-Bremsmoment
25'	Strategisches rekuperatives Soll-Bremsmoment
26	Strategischer Verteiler
27	Modell
28	Mechanisches Ist-Bremsmoment
29	Parameter
30	Aktuatoraufteilung
31	Kompensationsmoment
32	Vergleich
33	Datenspeicher
34	Mindestrekuperation
35	Rekuperationsvorhalt
36	Zeitlicher Gradient
37	Zeitlicher Gradient
38	Regelabweichung
39	Strategische Rekuperationsgrenze
40	Verfügbare Rekuperation
I	Instationäre Momentenaufbauphase
T0	Zeitpunkt

Patentansprüche

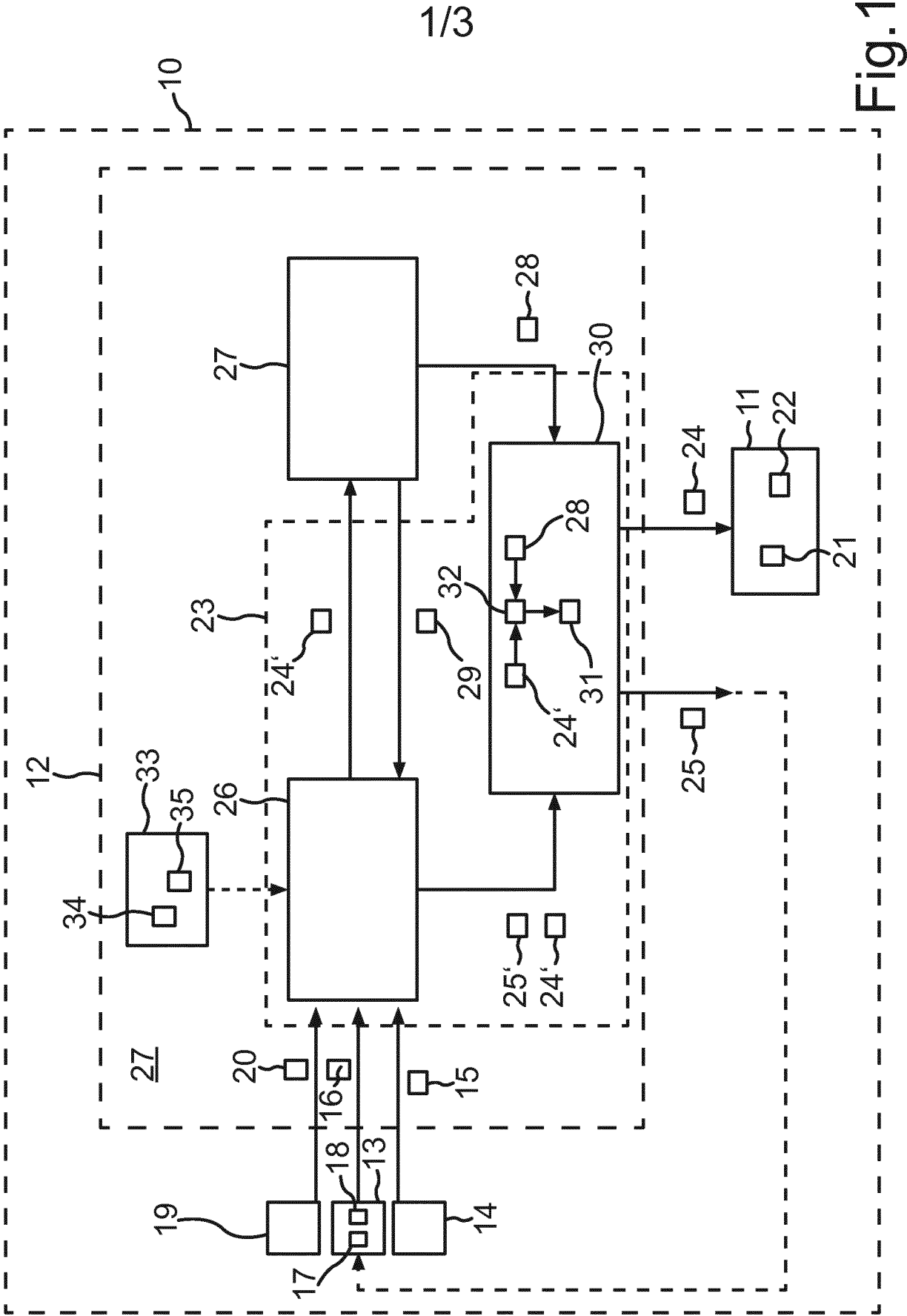
1. Verfahren zum Kompensieren einer Aktuatordynamik einer mechanischen Bremse (11) eines Kraftfahrzeugs (10), wobei eine Aufteileinrichtung (23) eine Vorgabe für eine Soll-Gesamtverzögerung (20) des Kraftfahrzeugs (10) empfängt und in Abhängigkeit von der Soll-Gesamtverzögerung (20) ein mechanisches Soll-Bremsmoment (24) ermittelt und an die mechanische Bremse (11) signalisiert, damit die mechanische Bremse (11) durch Betreiben eines Bremsaktuators (22) ein mechanisches Ist-Bremsmoment (28) auf das mechanische Soll-Bremsmoment (24) einregelt, wobei die Aktuatordynamik des Bremsaktuators (22) zumindest in einer instationären Momentenaufbauphase (I) des Ist-Bremsmoments einen begrenzten zeitlichen Gradienten (36) kleiner als ein zeitlicher Gradient (37) des signalisierten mechanischen Soll-Bremsmoments (24) aufweist, so dass sich beim Einregeln eine Regelabweichung (38) (Regeldifferenz) ergibt, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufteileinrichtung (23) das mechanische Ist-Bremsmoment (28) mittels eines Modells (27) des Bremsaktuators (22) in Abhängigkeit von einem aktuellen Betriebszustand des Bremsaktuators (22) und in Abhängigkeit von dem Gradienten (37) des mechanischen Soll-Bremsmoments (24) prädiziert und in Abhängigkeit von dem prädizierten mechanischen Ist-Bremsmoment (28) durch Ansteuern zumindest einer vorbestimmten, von der mechanischen Bremse (11) verschiedenen Fahrzeugkomponente (13) ein Kompensationsmoment (31) erzeugt, durch welches sich in dem Kraftfahrzeug (10) insgesamt die Soll-Gesamtverzögerung (20) ergibt.
2. Verfahren nach Anspruch 1, wobei als Fahrzeugkomponente (13) ein Rekuperationssystem des Kraftfahrzeugs (elektrische Maschine als Generator, elektrischer Energiespeicher) und/oder ein Retarder angesteuert wird und das Kompensationsmoment (31) als Bremsmoment erzeugt und in der instationären Momentenaufbauphase (I) auf einen Wert der Regelabweichung (38) eingestellt wird.
3. Verfahren nach Anspruch 2, wobei bei einer Betätigung eines Bremspedals und/oder bei einem durch ein vorbestimmtes Fahrerassistenzsystem (14) signalisierten Bremsengriff (15) und/oder bei einem Rekuperationsabbruch ein Soll-Bremsmoment (25') für das Rekuperationssystem (13) und/oder den Retarder graduell reduziert und das mechanische Soll-

Bremsmoment (24) für die mechanische Bremse (11) vergrößert wird, um auf die mechanische Bremse (11) überzublenden.

4. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, wobei die Soll-Gesamtverzögerung (20) ohne eine Anforderung des mechanischen Bremsmoments (28) erfolgt und die Aufteileinrichtung (23) dennoch nur einen Teil der Soll-Gesamtverzögerung (20) mittels des Rekuperationssystems (13) und/oder des Retarders bewirkt und den verbleibenden Teil mittels der mechanischen Bremse (11) bewirkt und hierdurch die mechanische Bremse (11) die instationäre Momentenaufbauphase (I) durchlaufen muss.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4, wobei ein Rekuperationsbetrieb des Rekuperationssystems (13) bereits reduziert wird, bevor eine Rekuperationsgrenze (40) des Rekuperationssystems (13) erreicht ist und hierdurch ein Rekuperationsvorhalt (35) als ein vorbestimmter konstanter Wert oder adaptiv mittels des Modells (27) in Abhängigkeit von einem aktuellen Betriebszustand des Bremsaktuators (22) eingestellt wird.
6. Verfahren nach Anspruch 4 oder 5, wobei nur für eine Soll-Gesamtverzögerung (20) größer als ein vorbestimmter Mindestwert (34), die Soll-Gesamtverzögerung (20) durch das Aufteilen auf ein mechanisches Soll-Bremsmoment (24) einerseits und ein rekuperatives Soll-Bremsmoment (25') für das Rekuperationssystem (13) und/oder ein weiteres Soll-Bremsmoment für den Retarder andererseits aufgeteilt wird und für eine Soll-Gesamtverzögerung (20) kleiner als der Mindestwert (34) die mechanische Bremse (11) unbetrieben bleibt.
7. Verfahren nach Anspruch 6, wobei der Mindestwert (34) geschwindigkeitsabhängig eingestellt wird.
8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die mechanische Bremse (11) zum Vorbereiten eines Bremsmanövers durch Vorgeben des mechanischen Soll-Bremsmoments (24) bei einer Soll-Gesamtverzögerung (20) von 0 vorgespannt wird und als Fahrzeugkomponente ein Antriebsmotor des Kraftfahrzeugs (10) angesteuert wird und das Kompensationsmoment als zusätzlich von dem Antriebsmotor erzeugtes Antriebsmoment erzeugt und auf den Wert des mechanischen Ist-Bremsmoments (28) eingestellt wird.
9. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die Aufteileinrichtung (23) die Vorgabe der Soll-Gesamtverzögerung (20) jeweils zumindest einmal aus einem Ge-

schwindigkeitsregelautomaten (19) und/oder einem Drive-by-Wire-System und/oder aus einer Schleppmoment-Simulation empfängt.

10. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei als mechanische Bremse (11) eine hydraulische Bremse angesteuert wird, bei welcher sich die Aktuatordynamik mit dem begrenzten zeitlichen Gradient durch ein Auffüllen eines Bremssystems der hydraulischen Bremse mit Bremsflüssigkeit in der Momentenaufbauphase (I) ergibt.
11. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei das Modell (27) einen Funktionszusammenhang von gefördertem Bremsflüssigkeitsvolumen (V) und hierdurch bewirktem Bremsdruck (p) auf der Grundlage eines Polynoms zweiter Ordnung annähert.
12. Steuervorrichtung (12) für ein Kraftfahrzeug (10), wobei eine Prozessoreinrichtung (27) der Steuervorrichtung (12) dazu eingerichtet ist, ein Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche durchzuführen.



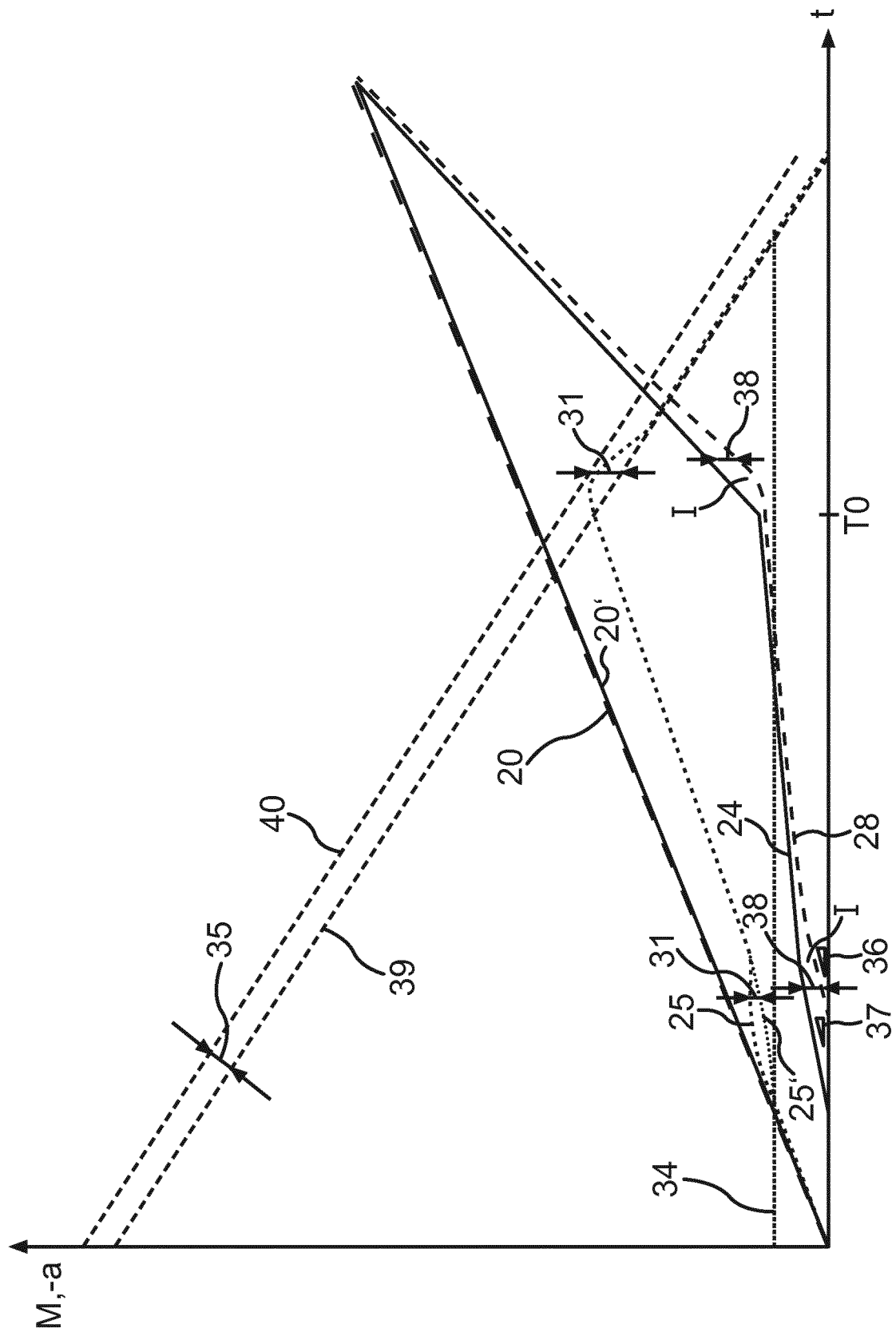


Fig. 2

3/3

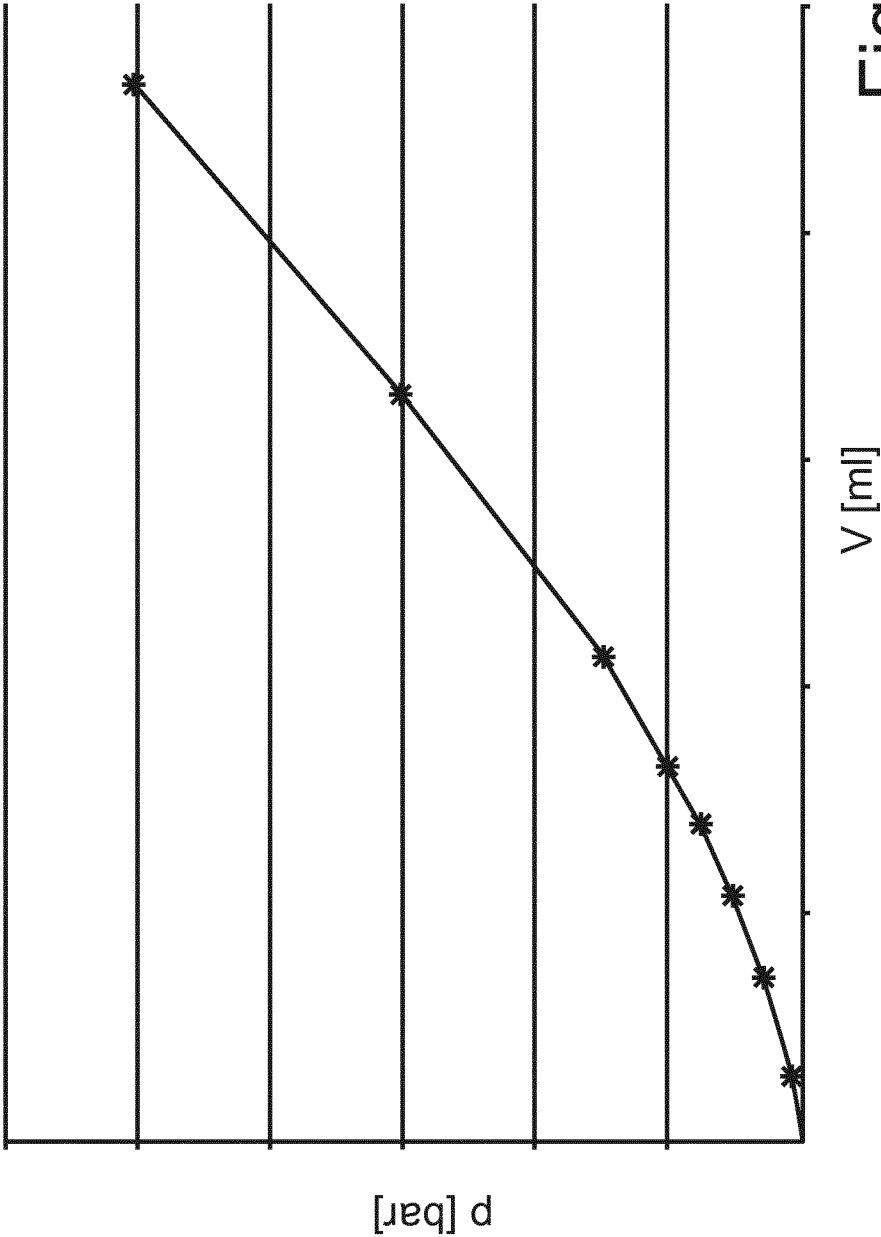


Fig.3

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2018/056835

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B60T8/00 B60T13/58
ADD.

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
B60T B60L

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	EP 2 743 151 A1 (BOSCH GMBH ROBERT [DE]) 18 June 2014 (2014-06-18)	1-3,12
Y	paragraph [0001] - paragraph [0055]; claim 1; figures 1-4	2,7
Y	----- DE 10 2015 215532 A1 (BOSCH GMBH ROBERT [DE]) 16 February 2017 (2017-02-16)	2,7
A	paragraph [0001] - paragraph [0024]; figures 1,2	1,12
A	----- US 2014/324316 A1 (YAO YIXIN [US] ET AL) 30 October 2014 (2014-10-30)	1,12
	paragraph [0004] - paragraph [0040]; figures 1,2	
	----- -/-	



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

18 May 2018

Date of mailing of the international search report

30/05/2018

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

Kyriakides, D

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2018/056835

C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 2016/236672 A1 (YANAGIDA HISANORI [JP] ET AL) 18 August 2016 (2016-08-18) paragraph [0010] - paragraph [0168]; figures 1,3,4,11 -----	1,12
A	WO 2006/076999 A1 (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG [DE]; JAEGER MARKUS [DE]; FUEHRER JOCHEN) 27 July 2006 (2006-07-27) page 1 - page 11; claim 1 -----	1
A	DE 42 35 502 A1 (AKEBONO BRAKE IND [JP]; AKEBONO RES & DEV CENTRE [JP]) 29 April 1993 (1993-04-29) column 1 - column 9; figures 1,2,4 -----	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/EP2018/056835

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 2743151	A1	18-06-2014	DE 102013201679 A1 EP 2743151 A1	12-06-2014 18-06-2014

DE 102015215532	A1	16-02-2017	CN 107921932 A DE 102015215532 A1 WO 2017029017 A1	17-04-2018 16-02-2017 23-02-2017

US 2014324316	A1	30-10-2014	NONE	

US 2016236672	A1	18-08-2016	CN 105882631 A JP 6073941 B2 JP 2016150672 A US 2016236672 A1	24-08-2016 01-02-2017 22-08-2016 18-08-2016

WO 2006076999	A1	27-07-2006	DE 102005003159 A1 EP 1843925 A1 US 2008129110 A1 WO 2006076999 A1	03-08-2006 17-10-2007 05-06-2008 27-07-2006

DE 4235502	A1	29-04-1993	DE 4235502 A1 US 5333706 A	29-04-1993 02-08-1994

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
 INV. B60T8/00 B60T13/58
 ADD.

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

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
 B60T B60L

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	EP 2 743 151 A1 (BOSCH GMBH ROBERT [DE]) 18. Juni 2014 (2014-06-18)	1-3,12
Y	Absatz [0001] - Absatz [0055]; Anspruch 1; Abbildungen 1-4	2,7
Y	----- DE 10 2015 215532 A1 (BOSCH GMBH ROBERT [DE]) 16. Februar 2017 (2017-02-16)	2,7
A	Absatz [0001] - Absatz [0024]; Abbildungen 1,2	1,12
A	----- US 2014/324316 A1 (YAO YIXIN [US] ET AL) 30. Oktober 2014 (2014-10-30) Absatz [0004] - Absatz [0040]; Abbildungen 1,2	1,12
	----- -/-	



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 er-
scheinen 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

18. Mai 2018

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

30/05/2018

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

Kyriakides, D

C. (Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 2016/236672 A1 (YANAGIDA HISANORI [JP] ET AL) 18. August 2016 (2016-08-18) Absatz [0010] - Absatz [0168]; Abbildungen 1,3,4,11 -----	1,12
A	WO 2006/076999 A1 (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG [DE]; JAEGER MARKUS [DE]; FUEHRER JOCHEN) 27. Juli 2006 (2006-07-27) Seite 1 - Seite 11; Anspruch 1 -----	1
A	DE 42 35 502 A1 (AKEBONO BRAKE IND [JP]; AKEBONO RES & DEV CENTRE [JP]) 29. April 1993 (1993-04-29) Spalte 1 - Spalte 9; Abbildungen 1,2,4 -----	1

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2018/056835

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 2743151 A1	18-06-2014	DE 102013201679 A1	12-06-2014
		EP 2743151 A1	18-06-2014
DE 102015215532 A1	16-02-2017	CN 107921932 A	17-04-2018
		DE 102015215532 A1	16-02-2017
		WO 2017029017 A1	23-02-2017
US 2014324316 A1	30-10-2014	KEINE	
US 2016236672 A1	18-08-2016	CN 105882631 A	24-08-2016
		JP 6073941 B2	01-02-2017
		JP 2016150672 A	22-08-2016
		US 2016236672 A1	18-08-2016
WO 2006076999 A1	27-07-2006	DE 102005003159 A1	03-08-2006
		EP 1843925 A1	17-10-2007
		US 2008129110 A1	05-06-2008
		WO 2006076999 A1	27-07-2006
DE 4235502 A1	29-04-1993	DE 4235502 A1	29-04-1993
		US 5333706 A	02-08-1994