



(10) **DE 10 2014 225 996 A1** 2015.06.18

(12)

## Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2014 225 996.7**

(22) Anmeldetag: **16.12.2014**

(43) Offenlegungstag: **18.06.2015**

(51) Int Cl.: **G05G 1/30 (2008.04)**

**B60K 23/02 (2006.01)**

(66) Innere Priorität:  
**10 2013 226 307.4 17.12.2013**

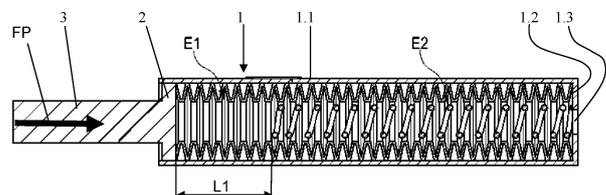
(71) Anmelder:  
**Schaeffler Technologies AG & Co. KG, 91074  
Herzogenaurach, DE**

(72) Erfinder:  
**Baßler, Manuel, 77855 Achern, DE; Honselmann,  
Sebastian, 77886 Lauf, DE**

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **System zur Pedalkraftsimulation, insbesondere für ein Kupplungsbetätigungssystem**

(57) Zusammenfassung: System zur Pedalkraftsimulation, insbesondere für ein Kupplungsbetätigungssystem, wobei das Pedal mit einer Pedalkraft betätigbar ist und mit einem, in einem Gehäuse entgegen einer Rückstellkraft einer Rückstellfeder axial verschiebbaren Kolben wirkverbunden ist, und die Stellung des Pedals über einen Sensor erfassbar und an die die Kupplung betätigende Aktorik weiterleitbar ist, und der Kolben erfindungsgemäß mit wenigstens einem weiteren federnden Element wirkverbunden ist, welches mit ansteigendem und abfallendem Kraftverlauf eine Hysterese bereitstellt.



## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft ein System zur Pedalkraftsimulation, insbesondere für ein Kupplungsbetätigungssystem nach dem Oberbegriff des ersten Patentanspruchs

**[0002]** Üblicher Weise werden für die Kupplungsbetätigung Geberzylinder (CMC) eingesetzt. In der Druckschrift DE 10 2008 061 569 A1 wird ein Kupplungsbetätigungssystem offenbart, bei dem Konturprofile vorgesehen sind, und zumindest über einen Teilbereich des Betätigungsweges eine Kompensationsvorrichtung wirksam ist, bei der ein Energiespeicher mittels eines über den Betätigungsweg variierenden Profilverteiles beaufschlagt wird, welches zwei Profilkennlinien aufweist.

**[0003]** Nachteilig bei den bekannten Betätigungssystemen ist, dass zusätzlich zum Pedalkraftsimulator eine Übertotpunktfeder eingesetzt werden muss, um die erforderliche Kraftkennlinie im vorgesehenen Bauraum zu erzeugen.

**[0004]** Elemente zur Erzeugung einer Pedalkraftkennlinie mit und/oder ohne Hysterese werden vorwiegend bei sogenannten „by-Wire-Systemen“ für Gas-, Brems- und Kupplungspedalen eingesetzt.

**[0005]** Bei Kupplungsbetätigungssystemen ist es somit ebenfalls üblich, eine Pedalkraftkennlinie zu erzeugen, um eine hydraulische oder mechanische Kupplungsbetätigung zu ersetzen und die Kraftkennlinie und mit oder ohne Hysterese einer konventionellen betätigten Kupplung nachzubilden, wenn die Stellung des Kupplungspedals mittels eines Sensors erfasst und an die Aktorik weitergegeben wird (clutch by wire). Die Kraftlinie kann je nach eingesetztem Element linear progressiv oder degressiv erzeugt werden, sowie über den Pedalweg variieren (ansteigen und abfallen).

**[0006]** Es sind aus den Druckschriften DE 103 60 784 B4, DE 10 2006 054 020 A1 und US 2002/0117893 A1 Einrichtungen zur Kupplungsbetätigung bekannt mit welchen eine Hysterese erzeugt wird.

**[0007]** Aus der Druckschrift DE 10 2012 202 314 A1 ist für den Einsatz in Kraftfahrzeugen Lösung zur Kraft-Weg-Simulation für ein Pedal bekannt, die sich auf eine Simulation einer Kraft-Weg-Kennlinie bezieht. Gemäß dem dazu vorgeschlagenen Verfahren wird bei einer Betätigung des Pedals aufgrund einer Relativbewegung mindestens eines ersten, mit dem Pedal verbundenen und infolgedessen mit ihm gemeinsam bewegten Reibelements gegenüber mindestens einem zweiten, ortsfesten Reibelement eine Gleitreibung erzeugt. Diese Gleitreibung resultiert daraus, dass sich die vorgenannten Reibele-

mente bei ihrer gegeneinander ausgeführten Relativbewegung berührend aneinander entlang bewegen. Die dabei entstehende Gleitreibung wird von einer das Pedal bedienenden Person als eine der Pedalbetätigung entgegenwirkende Kraft empfunden. An einer Seitenwand des Pedalhebels ist dazu eine Druckstange befestigt, welche an ihrem dem Pedalhebel abgewandten Ende mit einem Hohlzylinder verbunden ist. An der Innenfläche des Hohlzylinders sind durch eine entsprechende Beschichtung ein oder mehrere Reibelemente ausgebildet. Aufgrund der über die Druckstange gegebenen Verbindung des Hohlzylinders mit dem Pedalhebel bewegen sich dieser und mit ihm das oder die an seiner Innenfläche angeordneten Reibelemente im Falle einer Betätigung des Pedals gemeinsam nach unten. Hierbei wird der Hohlzylinder über einen weiteren, an der nicht gezeigten Karosserie des Kraftfahrzeugs beziehungsweise an dem Lagerbock ortsfest angeordneten Zylinder geschoben, dessen Außenfläche als ortsfestes Reibelement wirkt oder an dessen Außenfläche ein oder mehrere entsprechende Reibelemente durch eine geeignete Beschichtung ausgebildet sind. Bei einer Betätigung des Pedals entsteht zwischen den sich zueinander relativ bewegenden Reibelementen eine Gleitreibung. Durch diese Gleitreibung wird einer das Pedal betätigenden Person der Eindruck einer der Pedalbetätigung entgegenwirkenden Kraft vermittelt.

**[0008]** Nachteil dieser Lösung ist, dass die Reibelemente radial sehr genau zueinander positioniert sein müssen.

**[0009]** Die Aufgabe der Erfindung ist es, ein System zur Pedalkraftsimulation, insbesondere für ein Kupplungsbetätigungssystem, zu entwickeln, welches einen einfachen konstruktiven Aufbau aufweist und eine Pedalbetätigung entweder als konventionellen Handschalter oder als ein „by-Wire“ System ermöglicht.

**[0010]** Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den kennzeichnenden Merkmalen des ersten Patentanspruchs gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.

**[0011]** Das System zur Pedalkraftsimulation, welches insbesondere für ein Kupplungsbetätigungssystem einsetzbar ist, weist ein Pedal auf, welches mit einer Pedalkraft betätigbar und mit einem, in einem Gehäuse entgegen einer Rückstellkraft einer Rückstellfeder axial verschiebbaren Kolben, wirkverbunden ist, wobei die Stellung des Pedals und /oder des Kolbens über einen Sensor erfassbar und an die die Kupplung betätigende Aktorik weiterleitbar ist und wobei der Kolben erfindungsgemäß mit wenigstens einem weiteren federnden Element wirkverbunden ist, welches mit ansteigenden und abfallenden Kraftverlauf eine Hysterese bereitstellt.

**[0012]** Mit der erfindungsgemäßen Lösung ist es möglich, den aktuellen Schaltzustand, z.B. den aktuellen Kupplungszustand gewohnheitsgemäß zu erkennen, wobei das System zur Pedalkraftsimulation in den vorhandenen Bauraum, der sonst für einen Geberzylinder bereitgestellt wird, eingesetzt werden kann.

**[0013]** Zusätzlich zur Rückstellfeder ist vorteilhafter Weise zwischen Kolben und Gehäuse wenigstens ein weiteres erstes federndes Element angeordnet, mit dem bei Betätigung des Pedals und somit des Kolbens eine auf den Kolben wirkende Rückstellkraft zusätzlich zur Rückstellkraft der Rückstellfeder erzeugbar ist.

**[0014]** Dabei ist das zweite Element so angeordnet, dass erst nach einem Betätigungsweg des Kolbens die zusätzliche Rückstellkraft durch das erste Feder-element wirkt und das erste federnde Element insbesondere eine nicht lineare Kennlinie über einen Betätigungsweg des Kolbens aufweist. Dadurch ist es möglich, erst nach einem bestimmten Betätigungsweg eine zusätzliche Rückstellkraft aufzubringen, die entgegen der Pedalkraft wirkt und ab diesem Betätigungsweg eine flacher werdende, eine stagnierende oder eine steigende Kennlinie zu erzeugen.

**[0015]** Es ist auch möglich, das erste federnde Element mit wenigstens einem zweiten Element zu kombinieren, welches zwischen dem Kolben und dem ersten Element angeordnet ist derart, dass das zweite Element bis zu einer ersten Position, bzw. ab/nach einem bestimmten Betätigungsweg des Kolbens das federnde erste Element E2 elastisch verformt und dass nach Überschreiten der ersten Position die Rückstellkraft in eine gleichgerichtete Kraft zur Pedalkraft umgewandelt wird.

**[0016]** Die Rückstellfeder und/oder das weitere erste federnde Element und/oder das zweite Element können dabei innerhalb oder außerhalb des Gehäuses angeordnet sein.

**[0017]** Bevorzugt werden jedoch die Rückstellfeder und das wenigstens eine erste Element innerhalb des Gehäuses angeordnet, wobei sich diese beispielsweise am Boden des Gehäuses abstützen. Das erste Element kann die Rückstellfeder umringen oder von der Rückstellfeder umringt sein.

**[0018]** Wird ein zweites Element zwischen dem Kolben und dem ersten Element angeordnet, so verformt das zweite Element bei einer Vorhubbewegung des Kolbens bis zu einer ersten Pedalstellung/Kolbenposition das federnde erste Element elastisch, wobei eine der Vorhubbewegung und damit der Pedalkraft entgegen gesetzte Rückstellkraft erzeugt wird. Nach Überschreiten der ersten Position bzw. eines bestimmten Betätigungsweges wird die durch das

erste Element erzeugte Rückstellkraft in eine gleichgerichtete Kraft zur Pedalkraft umgewandelt.

**[0019]** Das erste Element weist dazu federnde Bereiche in radialer und/oder axialer und/oder tangentialer Richtung auf, die durch das zweite Element bei einem Kolbenhub entsprechend elastisch deformiert werden.

**[0020]** In einer bevorzugten Ausgestaltung weisen das erste Element und das zweite Element ein sich über eine erste Länge erstreckendes radiales Übermaß zueinander auf, so dass über einen Betätigungsweg bei axialer Relativbewegung des zweiten Elements zum ersten Element eine Reibkraft zwischen dem ersten und dem zweiten Element zu verzeichnen ist.

**[0021]** Das erste Element kann dazu hülsenartig ausgebildet sein und mit einem ersten Ende am Boden des Gehäuses anliegen und an dem zweiten in Richtung zum Kolben weisenden Ende einen radial nach innen weisenden Absatz mit einem Durchbruch mit einem Innendurchmesser aufweisen und dass das zweite Element eine Durchmessererweiterung besitzen, deren Außendurchmesser größer ist als der Innendurchmesser des Durchbruchs, so dass das zweite Element bei Betätigung des Kolbens in das erste Element einschiebbar ist und das erste Element deformiert wird, wird das zweite Element soweit in das erste Element eingeschoben, wobei zwischen diesen eine Reibkraft wirkt, die entgegen der Pedalkraft gerichtet ist. Wird das zweite Element weiter verschoben, baut sich das Übermaß bis auf Null ab, so dass wieder nur die Rückstellfeder und das erste Element eine Rückstellkraft erzeugen. Bei einer Rückbewegung des Pedals und somit einer Rückhubbewegung des Kolbens wirken zuerst die Rückstellfeder und das erste Element mit ihrer Rückstellkraft. Wenn die Durchmessererweiterung des zweiten Elementes mit dem Innendurchmesser des Durchbruchs in Reibkontakt gelangt, wirkt die Reibkraft zwischen diesen der Rückstellkraft entgegen, bis der Reibkontakt wieder aufgehoben ist, wenn das zweite Element axial soweit zum ersten Element verschoben wurde, dass kein radiales Übermaß mehr zwischen diesen vorhanden ist.

**[0022]** Das erfindungsgemäße System gewährleistet die Erzeugung einer Pedalkraftkennlinie mit und ohne Hysterese, insbesondere im Bauraum eines Kupplungsgeberzylinders (CMC), wodurch eine hydraulische oder mechanische Kupplungsbetätigung ersetzt und die Kraftkennlinie und Hysterese einer konventionellen hydraulisch oder mechanisch betätigten Kupplung abgebildet werden kann. Die Betätigung der Kupplung erfolgt bei diesem System über eine Regelung, welche als Eingangssignal die Stellung des Kupplungspedals über einen Sensor erfasst und an die Aktuatorik weiter gibt. Die Kraftkennlinie kann

je nach eingesetztem Element linear, progressiv oder degressiv erzeugt werden, sowie über den Pedalweg variieren (ansteigen und abfallen). Das System zur Erzeugung der Pedalkraftkennlinie mit und/oder ohne Hysterese kann vorwiegend bei sogenannten „by-Wire-Systemen“ für Gas-, Brems- und Kupplungspedalen in Fahrzeugen eingesetzt werden.

**[0023]** Der Einsatz kann auch in anderen Systemen, bei denen eine Pedalkraftsimulation realisiert werden soll, erfolgen, z.B. in Fahr simulatoren oder in beispielsweise Pedalen wie Kupplungspedalen, Bremspedalen oder Gaspedalen von Computerspielen.

**[0024]** Es wird erstmalig vorgeschlagen, zusätzlich zu einem federnden Element, welches eine Rückstellkraft zur Pedalkraft zur Verfügung stellt und im Inneren oder auf der Außenseite des Gehäuses angeordnet sein kann, wenigstens ein weiteres federndes erstes Element vorzusehen, welches in der Lage ist, in radialer, axialer oder tangentialer Richtung eine je nach Betätigung des Kolbens E5 variable zusätzliche Gegenkraft zu erzeugen.

**[0025]** Mittels eines weiteren zweiten Elements, welches mit dem ersten Element kombinierbar ist, wird das erste Element bei einer Pedalbetätigung durch ein Übermaß zwischen einem Außendurchmesser des zweiten Elementes zu einem Innendurchmesser des ersten Elementes bis zu einer gewissen Pedalstellung verformt, um eine zusätzliche Kraft entgegen der Pedalkraft zu erzeugen. Durchschreitet der größte Durchmesser des zweiten Elementes den Kontaktbereich des weiteren federnden Elements, ist das Übermaß nicht mehr vorhanden und die in Richtung der Rückstellkraft wirkende Gegenkraft wird in eine gleichgerichtete Kraft zur Pedalkraft umgewandelt und unterstützt die Betätigung. Die Kraftkennlinie stagniert oder sinkt dadurch. Die Pedalkraft kann durch diese Eigenschaft einfach variabel entsprechend des jeweiligen Einsatzfalles eingestellt werden.

**[0026]** Die Erfindung wird nachfolgend anhand von Ausführungsbeispielen und zugehörigen Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

**[0027]** Fig. 1 einen Längsschnitt eines Pedalkraftsimulators mit einem zur Rückstellfeder zusätzlichen ersten Element im Längsschnitt,

**[0028]** Fig. 2 eine dreidimensionale Darstellung eines Pedalkraftsimulators mit zur Rückstellfeder zusätzlichen ersten Element und zweiten Element,

**[0029]** Fig. 3 den Längsschnitt gemäß Fig. 2,

**[0030]** Fig. 4 die dreidimensionale Einzelteildarstellung des ersten Elementes gemäß Fig. 2.

**[0031]** In Fig. 1 ist eine mögliche erste konstruktive Variante eines Systems zur Pedalkraftsimulation (Pedalkraftsimulator) dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass in einem Gehäuse 1 ein Kolben 2 mittels einer Druckstange 3 axial beweglich angeordnet ist. Die Druckstange 3 steht mit einem nicht dargestellten Pedalhebel eines ebenfalls nicht gezeigten Pedals in Verbindung. Das Gehäuse 1 weist eine zylinderförmige Wand 1.1 und einen Boden 1.2 auf, wobei in den Boden 1.2 ist eine Entlüftungsbohrung 1.3 eingebracht ist. Zwischen dem Kolben 2 und dem Boden 1.2 des Gehäuses 1 stützt sich eine Rückstellfeder E1 ab, deren Außendurchmesser innen am Gehäuse 1 zentriert wird und die einen nicht bezeichneten Innendurchmesser aufweist. In Ausgangsstellung des Kolbens 2, d.h. wenn das Pedal nicht betätigt wird, hält die Rückstellfeder E1 den Kolben 2 in seiner in Fig. 1 dargestellten Ausgangsposition. Innerhalb des Innendurchmessers der Rückstellfeder E1 ist ein zusätzliches erstes Federelement E2 angeordnet, welches sich ebenfalls am Boden 1.2 des Gehäuses 1 abstützt. Es ist jedoch das in Richtung zum Kolben 2 weisende Ende des zusätzlichen ersten Federelementes E2 in Ausgangsposition von der darauf zuweisenden Stirnseite des Kolbens 2 um eine Länge L1 beabstandet.

**[0032]** Bei Betätigung des nicht dargestellten Pedals (beispielsweise Kupplungspedal eines Fahrzeuges) wird über die Pedalstange 3 der Kolben 2 mit einer Pedalkraft betätigt, welcher die Rückstellkraft der Rückstellfeder E1 entgegenwirkt. Hat der Kolben einen Betätigungsweg der Länge L1 zurückgelegt, stellt bei einer weiteren Pedalbetätigung zusätzlich das erste elastische Federelement E2 eine weitere Rückstellkraft zum Kolben 2 bzw. zum Pedal zur Verfügung, wodurch der Pedalkraftsimulator über den Betätigungsweg eine nichtlineare Kennlinie besitzt. Ab diesem Betätigungspunkt, in dem auch das erste elastische Federelement E2 wirkt, kann eine flacher werdende, stagnierende oder steigende Kennlinie erzeugt werden.

**[0033]** Gemäß nicht dargestellter Ausführungsbeispiele können die Rückstellfeder E1 und das zusätzliche erste elastische Federelement E2 auch auf der Außenseite des Gehäuses 1 angeordnet sein.

**[0034]** Die Konstruktion einer weiteren Variante eines erfindungsgemäßen Pedalkraftsimulators ist in Fig. 2 dreidimensional und in Fig. 3 im Längsschnitt schematisch dargestellt. Auch bei dieser Variante ist in einem Gehäuse 1 ein mittels einer Pedalstange 3 betätigbarer Kolben 2 angeordnet, der gegen eine im Gehäuse 1 zwischen dem Boden 1.2 und der Stirnfläche des Kolbens sitzende Rückstellfeder E1 bei Betätigung des hier nicht dargestellten Pedals wirkt. Das Pedal wurde gemäß Fig. 2 und Fig. 3 bereits betätigt, so dass der Kolben 2 aus der in Fig. 3 gestrichelt dargestellten Ausgangsposition um eine Länge L2 (Betä-

tigungsweg) in Richtung zum Boden **1.2** des Gehäuses **2** bewegt wurde. Bis zu dieser Position wirkt lediglich die Rückstellfeder E1 mit einer Rückstellkraft auf den Kolben **2**.

**[0035]** Bei dieser Variante ist ebenfalls ein weiteres erstes elastisches Federelement E2 vorgesehen, welches sich am Boden **1.2** des Gehäuses **1** abstützt und im Wesentlichen hohlzylindrisch ausgebildet ist. Es weist Längsschlitze **4** und in Richtung zum Kolben **2** einen radial nach innen weisenden Absatz mit einer Ausnehmung **5** mit einem Innendurchmesser d5 (siehe **Fig. 4**) auf, aus deren Richtung die Längsschlitze **4** eingebracht sind. Zwischen dem ersten Element E2 und dem Kolben **2** sitzt ein drittes Element E3, welches im Längsschnitt in der Art eines Rhombus ausgebildet ist und somit eine Durchmessererweiterung von einem an den Enden geringen Durchmesser D1 als der Durchmesser d5 der Ausnehmung **5** des ersten Federelementes E2 auf einen in etwa mittigen größeren Durchmesser D2 als der Durchmesser d5 der Ausnehmung aufweist.

**[0036]** Das zweite Element D3 ist dadurch bei Betätigung des Kolbens **2** in das erste Element E2 einschickbar und deformiert dabei ab dem in **Fig. 3** zurückgelegten Betätigungsweg der Länge L2 das erste Element E2 durch das Übermaß zwischen E2 und E3.

**[0037]** Das weitere erste Element / Federelement E2 besitzt die Eigenschaft, durch federnde Bereiche **6**, die durch die Längsschlitze **4** gebildet werden, in radialer, axialer oder tangentialer Richtung eine je nach Betätigung des Kolbens **2** variable zusätzliche Gegenkraft (Rückstellkraft) zu erzeugen. Das zweite Element E3 verformt bis zu einer gewissen Pedalstellung das erste Federelement E2. Dadurch wird die zusätzliche Kraft entgegen der Pedalkraftrichtung erzeugt. Durchschreitet der größte Durchmesser D2 des zweiten Elements E3 den Kontaktbereich des federnden ersten Elements/Federelements E2, d.h. dessen Innendurchmesser d5, so dass kein radiales Übermaß mehr zwischen ersten und zweiten Element E2, E3 vorhanden ist, wird die Gegenkraft in eine gleichgerichtete Kraft zur Pedalkraft umgewandelt und unterstützt die Betätigung. Die Kraftkennlinie stagniert oder sinkt dadurch. Die Pedalkraft kann durch diese Eigenschaft variabel eingestellt werden. Durch verschiedene Kombinationen des ersten und zweiten Elements E2 und E3 können auch verschiedene Betätigungseigenschaften, je nach Wunsch des Fahrers erzeugt werden.

**[0038]** Das zweite Element E3 kann aus einem nicht elastisch verformbaren Material bestehen oder ebenfalls elastisch verformbar sein, wobei der Elastizitätsmodul des zweiten Elements und des dritten Elements gleich oder unterschiedlich sein können. Das zweite Element E2 ist mit dem Kolben **3** verbunden,

um mit diesem den erforderlichen Rückhub vollführen zu können.

**[0039]** Auch bei dieser Variante können gemäß nicht dargestellter Ausführungsbeispiele die Rückstellfeder E1 und/oder das zusätzliche erste elastische Federelement E2 und/oder das zweite Element E3 auch auf der Außenseite des Gehäuses **1** angeordnet sein.

#### Bezugszeichenliste

<b>1</b>	Gehäuse
<b>1.1</b>	Wand
<b>1.2</b>	Boden
<b>1.3</b>	Entlüftungsbohrung
<b>2</b>	Kolben
<b>3</b>	Druckstange
<b>4</b>	Längsschlitze
<b>5</b>	Ausnehmung
<b>6</b>	federnde Bereiche
<b>d5</b>	Innendurchmesser
<b>D1</b>	Durchmesser an den Enden des zweiten Elements
<b>D2</b>	größter Durchmesser des zweiten Elements
<b>E1</b>	Rückstellfeder
<b>E2</b>	erstes elastisches Element/Federelement
<b>E3</b>	zweites Element
<b>L1</b>	Länge
<b>L2</b>	Betätigungsweg

**ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG**

*Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde automatisiert erzeugt und ist ausschließlich zur besseren Information des Lesers aufgenommen. Die Liste ist nicht Bestandteil der deutschen Patent- bzw. Gebrauchsmusteranmeldung. Das DPMA übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.*

**Zitierte Patentliteratur**

- DE 102008061569 A1 [0002]
- DE 10360784 B4 [0006]
- DE 102006054020 A1 [0006]
- US 2002/0117893 A1 [0006]
- DE 102012202314 A1 [0007]

### Patentansprüche

1. System zur Pedalkraftsimulation, insbesondere für ein Kupplungsbetätigungssystem, wobei das Pedal mit einer Pedalkraft betätigbar ist und mit einem, in einem Gehäuse (1) entgegen einer Rückstellkraft einer Rückstellfeder (E1) axial verschiebbaren Kolben (2) wirkverbunden ist, und die Stellung des Pedals über einen Sensor erfassbar und an die die Kupplung betätigende Aktorik weiterleitbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Kolben (2) mit wenigstens einem weiteren federnden Element wirkverbunden ist, welches mit ansteigendem und abfallenden Kraftverlauf eine Hysterese bereitstellt.

2. System nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass zusätzlich zur Rückstellfeder (E1) zwischen Kolben (2) und Gehäuse (1) wenigstens ein weiteres erstes federndes Element (E2) angeordnet ist, mit dem bei Betätigung des Pedals und somit des Kolbens (2) eine auf den Kolben (2) wirkende Rückstellkraft erzeugbar ist.

3. System nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, und dass erste federnde Element (E2) eine nicht lineare Kennlinie über einen Betätigungsweg des Kolbens (2) aufweist.

4. System nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass das erste federnde Element (2) mit wenigstens einem zweiten Element (E3) kombiniert ist, welches zwischen dem Kolben (2) und dem ersten federnden Element (E2) angeordnet ist derart, dass das zweite Element (E3) bis zu einer ersten Position des Kolbens (2) das federnde erste Element E2 elastisch verformt und dass nach Überschreiten der ersten Position die Rückstellkraft in eine gleichgerichtete Kraft zur Pedalkraft umgewandelt wird.

5. System nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Rückstellfeder (E1) und/oder das weitere erste federnde Element (E2) und/oder das zweite Element (E2) innerhalb oder außerhalb des Gehäuses (1) angeordnet ist/sind.

6. System nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Rückstellfeder und das wenigstens eine erste Element innerhalb des Gehäuses (1) angeordnet sind und sich am Boden des Gehäuses (1) abstützen und dass das erste Element die Rückstellfeder (E1) umringt oder von der Rückstellfeder (E1) umringt ist.

7. System nach einem der Ansprüche 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zweite Element (E3) zwischen dem Kolben (2) und dem ersten Element (E2) angeordnet ist derart, dass das zweite Element (E3) bis zu einer ersten Pedalstellung/Kolbenposition das federnde erste Element E2 elastisch ver-

formt und die Rückstellkraft erzeugt wird und dass nach Überschreiten der ersten Position die Rückstellkraft in eine gleichgerichtete Kraft zur Pedalkraft umgewandelt wird.

8. System nach einem der Ansprüche 2 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass das erste Element (E2) federnde Bereiche in radialer und/oder axialer und/oder tangentialer Richtung aufweist.

9. System nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass das erste Element (E2) und das zweite Element (E3) ein sich über eine erste Länge erstreckendes radiales Übermaß zueinander aufweisen, so dass über einen Betätigungsweg bei einer axialen Relativbewegung des zweiten Elements (E3) zum ersten Element (E2) eine Reibkraft zwischen dem ersten und dem zweiten Element (E2, E3) zu verzeichnen ist.

10. System nach einem der Ansprüche 2 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass das erste Element (E2) hülsenartig ausgebildet ist und mit einem ersten Ende am Boden des Gehäuses (1) anliegt und an dem zweiten in Richtung zum Kolben (2) weisenden Ende einen radial nach innen weisenden Absatz mit einer Ausnehmung (5) mit einem Innendurchmesser (d5) aufweist und dass das zweite Element (E3) eine Durchmessererweiterung besitzt, deren Außendurchmesser (D2) größer ist als der Innendurchmesser (d5) der Ausnehmung (5) und dass das zweite Element (E3) bei Betätigung des Kolbens (2) in das erste Element (E2) einschiebbar ist.

Es folgt eine Seite Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

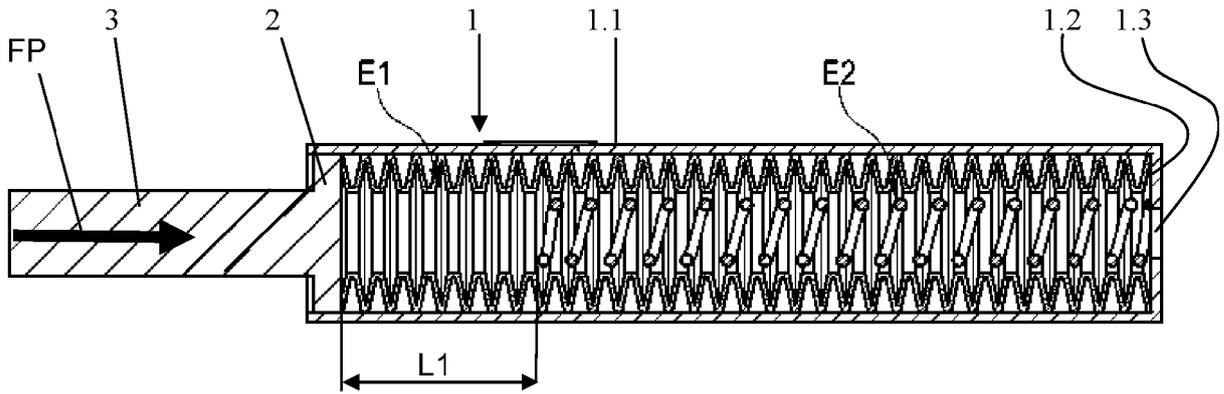


Fig. 1

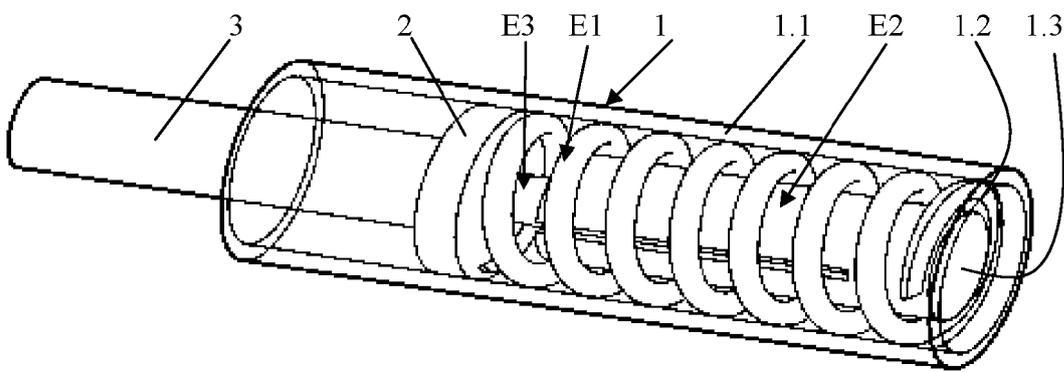


Fig. 2

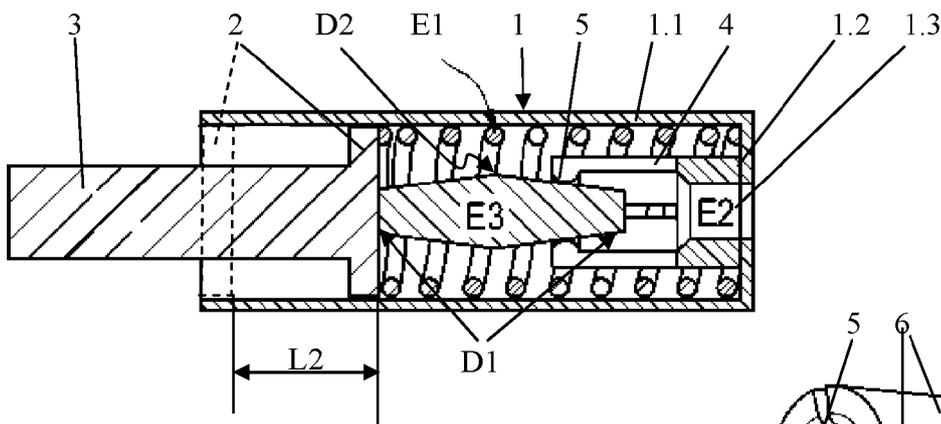


Fig. 3

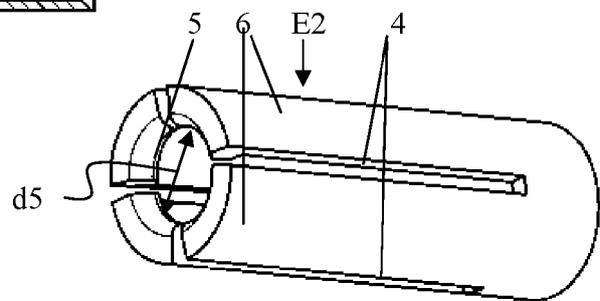


Fig. 4