

Schaeffler-Kolloquium 2014 in Baden-Baden zeigt Technologien

Im Rahmen des Schaeffler-Kolloquiums gewährt das Unternehmen alle vier Jahre Einblicke in neueste Entwicklungen und Technologien aus den Bereichen Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie zur Hybridisierung und Elektromobilität. Am 3. und 4. April 2014 findet diese Kundenveranstaltung bereits zum zehnten Mal und mit der Rekordteilnehmerzahl von 810 Ingenieuren und Technikern aus der Automobilindustrie statt.

Das Thema Mobilität für morgen bildet den roten Faden für die Veranstaltung. Schaeffler Entwicklungsvorstand Prof. Peter Gutzmer zeigt die unterschiedlichen Anforderungen auf, die in den verschiedenen Regionen der Erde an die Mobilität gestellt werden. Neben der Arbeit in Forschung und Entwicklung bildet dafür auch eine umfassende hauseigene Mobilitätsstudie eine belastbare Grundlage.

Schaeffler bietet auf dem Kolloquium Antworten auf die Frage zum automobilen Antriebsstrang der Zukunft. Variable Ventiltriebssysteme sind beispielsweise ein maßgebliches Element zur Wirkungsgradsteigerung moderner Verbrennungsmotoren. Hier liefert Schaeffler eine Bandbreite verschiedener, auf Kundenansprüche maßgeschneiderter Produkte bis hin zum weltweit ersten vollvariablen, elektrohydraulischen Ventilsteuerungssystem Uni-Air. Dieses ist mittlerweile um Funktionen erweitert, die modernste Verbrennungsverfahren unterstützen und eine komfortable Zylinderabschaltung ermöglichen.

Schaeffler bietet auch für Plug-in-Hybridfahrzeuge maßgeschneiderte Antriebs- und Getriebelösungen – gleich ob für sportliche wie für überwiegend in der Stadt bewegte Fahrzeuge. Weltneuheiten sind ein getriebeintegrierter Antrieb mit Leistungsverzweigung sowie ein Range-Extender-Getriebe. Bei letzterem handelt es sich um ein Dreiganggetriebe mit integrierter elektrischer Maschine, das sich mit Verbrennungsmotoren kombinieren lässt. Schaeffler bietet auch Produkte für Automobilhersteller, die den vorhandenen verbrennungsmotorischen Antriebsstrang um eine Plug-in-Hybridvariante erweitern wollen.

Kostengünstigere und effiziente Systeme für die Hybridisierung lassen sich mit elektrischen Antrieben auf 48-Volt-Niveau darstellen. Auch hierzu präsentiert Schaeffler auf dem Kolloquium verschiedene Ansätze. Dabei findet der Elektroantrieb seinen Platz an der Hinterachse, am Getriebe oder am Motor. Mit einer 48-Volt-Mildhybridisierung lassen sich durch Rekuperation – die Energierückgewinnung beim Verzögern – rund fünfzehn Prozent Kraftstoff einsparen.

Im Bereich Chassis treibt Schaeffler den Austausch hydraulischer Fahrwerkregelungen durch elektromechanische Systeme voran. Dazu zählen Wankstabilisierung, Niveauregelung, Sturz- und Vorspurbetätigung sowie eine aktive Dämpfung – allesamt elektromechanisch. (ampnet/nic)

Bilder zum Artikel



Schaeffler Demonstratorfahrzeug System 48V.
