

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft Dossier ~~(10/03)~~ **Alternative Fahrzeugtechnologie**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

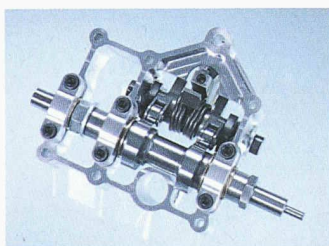
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

lungsumgebungen mit Breitenwirkung zu ebnet. Die By-wire-Systeme des Novanta ermöglichen eine vollkommen neuartige und innovative Gestaltung des Innenraums: kein Lenkrad, kein Schalthebel, keine Pedale. Der erste Eindruck im geräumigen Interieur des Novanta ist von Leere geprägt. Doch dann fährt auf Knopfdruck eine futuristische Steuerungseinheit aus der Türverkleidung und schiebt sich in Reichweite des Fahrers. Diese Steuerungseinheit enthält alle Bedienelemente, die man zum Fahren braucht: Lenkung, Gas, Bremse und Wählhebel für das automatische Getriebe. SKF Switzerland, 8603 Schwerzenbach, 01 825 81 81, Fax 01 825 82 82, skf.schweiz@skf.com, www.skf.ch.

Presta Delta Valve Control



Um signifikante Verbesserungen der Abgasgrenzwerte beim Ottomotor zu erreichen, gibt es eine begrenzte Auswahl von Massnahmen, welche einzeln oder kombiniert wirksam sind: Benzin-Direkteinspritzung, Magerbetrieb, variable Ventilsteuerung, Aufladung und variable Verdichtung. Thyssen Krupp Presta entwickelt einen kontinuierlich variablen Ventiltrieb in modularer Bauweise und mit modularer Funktionalität. Die Presta Delta Valve Control ist ein

mechanisches, 4-gliedriges, umlauffähiges Kurvenrastgetriebe mit veränderbarem Rastbereich, bestehend aus einem Nocken, einem Übertragungsglied, einem Abtriebsglied und einem Gehäuse. Die Vorteile der Presta Delta Valve Control gegenüber den anderen mechanisch variablen Ventilgetrieben sind folgende: keine Begrenzung der Motordrehzahl, keine Toleranzempfindlichkeit, minimale Aktuatorleistung, geringe Konstruktionsänderungen am Zylinderkopf, wenig Bauraumbedarf in Zylinderkopfumgebung. Mit der Presta Delta Valve Control sind ausser der kontinuierlichen Veränderung der Ventilhubkurve auch folgende weitere vorteilhafte Funktionalitäten darstellbar: Ventilabschaltung, Zylinderabschaltung, Selektive Zylinderabschaltung, Zylinderselektive Laststeuerung.

Das Modul besteht aus einem Gehäuse, welches die Nockenwelle, die Übertragungsglieder und deren Führung sowie die gesamte Aktuatorik beinhaltet. Das Modul wird auf den Zylinderkopf oder gemeinsam mit diesem am Motorblock verschraubt. Eine Justierung zum Ausgleich von toleranzbedingten Fehllagen ist nicht erforderlich. Nach Adaption des Moduls mit der Presta Delta Valve Control an einen Zylinderkopf kann die Funktionalität des Systems ohne weitere Änderung am Zylinderkopf ausgehend von einem Hubumschaltssystem sukzessiv bis zur zylinderselektiven Laststeuerung erweitert werden. Thyssen Krupp Presta AG, FL-9492 Eschen, +423 377-2244, Fax 377-2245, www.thyssenkrupppresta.com.

Sanftes Gleiten bringt Aufschwung

KLÜBER
LUBRICATION

Spielerisches Gleiten und sich leicht und frei fühlen – ein Traum so alt wie wir Menschen! Was in der Natur ganz mühelos und automatisch funktioniert, will bei Bauteilen und Maschinenelementen richtig verstanden und eingesetzt werden:

**Die TROCKEN-Schmierung –
mit GLEITLACKEN von Klüber**

Gleitlacke, eine leistungsstarke und verschleissmindernde Alternative zu Oel- und Fettschmierungen, werden überall dort eingesetzt, wo eine trockene, tropffreie und saubere Schmierung ein absolutes Muss für ein einwandfreies Zusammenspiel und Funktionieren der einzelnen Komponenten und Gummiteilen ist.

Mit Gleitlacken von Klüber zu vereinfachten und kostengünstigen Lösungen.

Rufen Sie uns an –
wir beraten Sie gerne!



FILO concept car by SKF-Bertone
Vorgestellt am Autosalon in Genf
März 2001

Novanta concept car by SKF-Bertone
Vorgestellt am Autosalon in Genf
März 2002



By-Wire by SKF



General Motors
Fuel-cell-powered Hy-wire
Vorgestellt an der Paris Auto Show
September 2002

Die By-Wire-Technik von SKF hat wesentlich zum Erfolg mehrerer hochinnovativer Konzeptfahrzeuge beigetragen. SKF forscht und entwickelt in diesem Bereich seit über 15 Jahren und ist ein führender Anbieter von Drive-by-Wire-Lösungen, darunter von intelligenten Steuerungen für Lenk-, Brems-, Kupplungs- und Beschleunigungssystemen. Die intelligenten elektromechanischen SEMAU-Aktuatoren (Smart Electro-Mechanical Actuating Units) von SKF bieten Konstrukteuren völlig neue Möglichkeiten bei der Fahrzeugentwicklung.



Wenn Sie ausführliche Informationen zur By-Wire-Technik von SKF erhalten oder sich darüber informieren möchten, wie SKF Ihr Unternehmen bei der praktischen Umsetzung von Konzepten unterstützen kann, wenden Sie sich an automotive@skf.com

Driving Concepts to Reality