

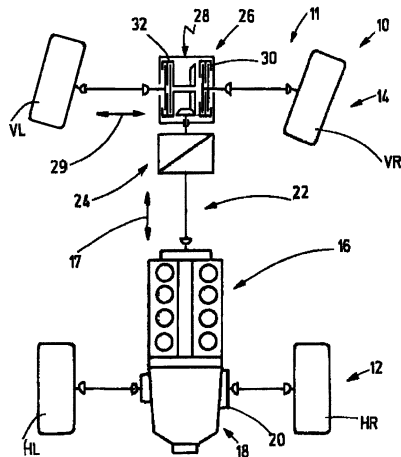
PATENTE

GETRAG DRIVELINE SYSTEMS GMBH

Antriebsstrang für ein Allradfahrzeug und Verfahren zum Ansteuern

Der Hauptanspruch des Patents erstreckt sich auf den Antriebsstrang für ein Allradfahrzeug, dass eine erste und zweite angetriebene Achse aufweist. Die Antriebseinheit ist mit einem Stufengetriebe verbunden, das eine Mehrzahl von Gangstufen zum Erreichen unterschiedlicher Übersetzungsverhältnisse aufweist. Eine Getriebeausgangswelle des Stufengetriebes ist mit einer ersten angetriebenen Achse verbunden. Die Antriebseinheit ist mit einer Zuschaltanordnung gekoppelt, deren Ausgangsglied mit der zweiten Achse verbunden ist.

Antriebsleistung ist über das Stufengetriebe der ersten Achse permanent zuführbar. Über die Zuschaltanordnung kann Antriebsleistung der zweiten Achse nach Bedarf zugeführt werden. Das System ist weiterhin dadurch gekennzeichnet, dass die zweite angetriebene Achse eine erste und eine zweite Achsreibkupplung aufweist, die ein gemeinsames Eingangsglied besitzen und deren Ausgangsglieder jeweils mit einer Antriebswelle für ein linkes beziehungsweise rechtes Rad der zweiten Achse verbunden sind. Die erste und zweite Achsreibkupplung sind unabhängig voneinander ansteuerbar. fs



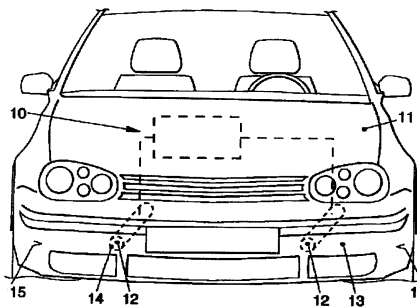
Offenlegungsschrift: DE 102008027672 B4
Anmeldetag: 05.06.2008
Veröffentlichungstag: 29.03.2012

VOLKSWAGEN AG

Kraftfahrzeug-Radarsystem

Die Erfindung beschreibt ein Kraftfahrzeug-Radarsystem, insbesondere für eine Verwendung in einem Fahrzeug mit Adaptive Cruise Control (ACC) oder automatischer Distanzregelung (ADR). Die Aufgabe der Erfindung ist es, den Stand der Technik zu verbessern, wobei die Anordnung einfach und wirtschaftlich herstellbar sein soll. Ermöglicht wird das durch ein System mit wenigstens einem Abstandssensor, wobei der Abstandssensor jeweils ein Sende-Empfangs-Element zum Senden und/oder empfangen von elektromagnetischen Wellen umfasst.

Der Abstandssensor des Kraftfahrzeug-Radarsystems ist im Bereich hinter dem Stoßfänger des Fahrzeugs angeordnet. Ein Teil des Abstandssensors greift in einen beispielsweise u-förmigen Querträger des Stoßfängers ein, sodass eine stabile Lage des Sensors gegeben ist. Der oben genannte Teil des Abstandssensors ist mit einer Verarbeitungselektronik ebenfalls im Wesentlichen im Querträger angeordnet, so dass eine gute Gewichtsverteilung gewährleistet ist. Mehrere im Bereich hinter dem Stoßfänger des Fahrzeugs angeordnete Abstandssensoren sind im vorderseitigen Bereich des Stoßfängers platziert. fs



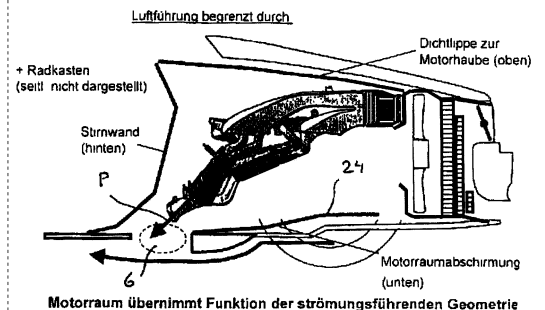
Offenlegungsschrift: DE 10033045 B4
Anmeldetag: 07.07.2000
Veröffentlichungstag: 12.04.2012

BAYERISCHE MOTORENWERKE AG

Kraftfahrzeug mit Brennkraftmaschine sowie Motorraum-Luftführungssystem

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug mit einer insbesondere in Fahrzeuggängsrichtung verlaufenden Zylinderbank und einer seitlich am Kopf oder Block der Brennkraftmaschine vorbei geführten Abgasleitung. Aufgabe der Erfindung ist es, in vorteilhafter Weise einen Wärmetransfer aus jenen im Motorraum angeordneten Abschnitten und Einbauten abzustimmen, die in Bezug auf den momentanen Betriebszustand des Kraftfahrzeugs notwendig sind. Dabei soll eine Alternative zum Stand der Technik dargestellt werden.

Die Patentansprüche formulieren sich aus einer im Motorraum angeordneten Brennkraftmaschine mit einem Abgassystem, dessen Abgasleitungsabschnitt sich zum Unterboden des Kraftfahrzeugs erstreckt. Das Abgassystem ist in einem Luftführungspfad eingebettet, der sich in eine im bodennahen Endbereich des Motorraums ausgebildete Saugzone erstreckt. Zur Ausbildung der Saugzone ist eine Ablenkvorrichtung vorgesehen zur Ablenkung einer Unterbodenluftströmung, wobei die Saugzone auf der Höhe dieser Ablenkvorrichtung oder stromabwärts angeordnet ist. Die Ablenkvorrichtung wird durch einen als separates Bauteil ausgeführten Verdrängerkörper gebildet, der mittels Venturieffekt wirkt. fs



Offenlegungsschrift: DE 10331937 B4
Anmeldetag: 15.07.2003
Veröffentlichungstag: 29.03.2012