Fahrwerk virtuell – 11. chassis.tech plus 2020

Die chassis.tech plus, bekannt als Münchner Fahrwerk-Symposium, fand zum ersten Mal nicht in Bayern, sondern virtuell statt. Die mehr als 200 Teilnehmer konnten sich nach individueller Vorliebe ihr eigenes Programm der vierzöglichen Veranstaltung im Internet zusammenstellen. Für lebendige Interaktion der Besucher sorgten die Q&As und Chatforen.

ÜBER 200 TEILNEHMER IM INTERNET

Das war ein voller Erfolg: Bei der erstmals virtuell ausgerichteten chassis.tech plus 2020 machten über 200 Teilnehmer mit. Durch die Covid-19-Pandemie musste die elfte Auflage (23. und 24. Juni 2020) vom Bayerischen Hof in das World Wide Web verlagert werden. Mit etwas Verspätung und ein paar Ruckelbildern, die bei Videokonferenzen aber gewohnt und üblich sind, starteten die Keynotes und über 42 Vorträge.

Die internationalen Teilnehmer wurden vom Wissenschaftlichen Leiter der Tagung, Prof. Peter E. Pfeffer, Hochschule München, und Dr. Alexander Heintzel, Chefredakteur der ATZ-MTZ-Gruppe, live im Internet begrüßt. ATZlive und der Partner TÜV Süd veranstalteten die chassis.tech plus wieder gemeinsam. In sieben Keynotes zeigten Schaeffler, Volkswagen, Showa und Toyota sowie Hochschule Kempten, TÜV Süd und Ford R&A Europe neue Entwicklungen der Fahrwerkstechnik auf.

ERFAHRUNGEN MIT BEHINDERTENFahrzeugen NUTZEN

Dr. Keiwan Kashi, Schaeffler Technologies, beschäftigte sich in seiner Plenarrede mit den X-by-Wire-Systemen für Intelligent Connected Vehicles (ICVs). Dazu zählte er People Mover, Robotaxis, urbane Busse und Shuttles, aber auch Lieferwagen für Güter, die alle zukünftig hochautomatisiert nach SAE-Level 4 und 5 durch die Städte bewegt werden. Das aktuelle Hauptproblem bei der ICV-Automatisierung sei

Die Online-Ausstellung mit Ständen von AVL, Dassault Systèmes, Showa, Springer Professional, TÜV Süd und UACJ sowie mit einem Infoelement von ZF bereicherte das virtuelle Event, Teilnehmer konnten sich mit vielen Informationen versorgen

Eine der sieben Keynotes: Masato Fujiyama (rechts) von Toyota im Q&A mit Tagungsleiter Pfeffer nach seinem Vortrag über das Chassis des Yaris

Bei Fragen konnten die 200 Teilnehmer am Infoschalter in der virtuellen Empfangshalle direkt Kontakt zu ATZlive herstellen

der Mangel an Zuverlässigkeit der Sensorik und fehlende Testdaten sowie die eingeschränkte Performance bei der Entscheidungsfindung in den Steuergeräten. Daher sei es sinnvoll, sich etwa bei der Technik für Behindertenfahrzeuge umzuschauen, wo Schaeffler Paravan 15 Jahre Erfahrung vorweisen könne: Diese Autos haben eine Milliarde Kilometer im Alltag zurückgelegt, Messdaten seien also reichlich vorhanden. Mit dem SpaceDrive II stehe eine Lösung bereit, die zwar für Menschen mit Behinderungen gedacht war, aber nun die Funktionen des automatisierten Fahrens besser ermöglichen könne.

KUNDEN NICHT BEIM AD-THEMA ENTtäUSCHEN

Im Rahmen von Kurzinterviews, die live ausgestrahlt, aber auch aufgezeichnet wurden, relativierte Pfeffer den ersten Enthusiasmus beim Trendthema automatisiertes Fahren, weil erst später – zum Teil auch von den Ingenieuren – erkannt worden sei, dass noch viele Hausaufgaben für die AD-Funktionen gemacht werden müssten, etwa bei Homologation oder Testverfahren. Realistischere Einschätzungen seien gefragt, damit man keine Kunden enttäusche.

Mit Stefan Resch vom Tagungspartner TÜV Süd wurde über funktionale Integrationen diskutiert. Denn das Fahrzeugverhalten eines Elektroautos werde durch den Einsatz verschiedener Systeme erzeugt. Beispielsweise ist es zwar mit einem Bremssystem ausgestattet, dieses hat die Reibungsbremse aber nicht mehr so oft in Betrieb, weil meist der Antrieb durch ein Rekuperieren für das Bremsen sorgt. Dennoch müsse die Reibungsbremse für besondere Ereignisse ihre Funktionalität 100 % bereithalten.

Und Prof. Bernhard Schick, Hochschule Kempten, sprach über die Motion Control eines Fahrzeugs, die bei höheren Automatisierungsgraden immer wichtiger werde, etwa um Phänomene wie die Reisekrankheit zu vermeiden. Bei einem Benchmark mit Level-2-Pkw hätte sich gezeigt, dass die besten Fahrzeuge sportliche Fahrzeuge waren, weil sie bezüglich der Reisekrankheit präzise einlenkten und sehr gut stabilisiert waren. Alle drei Experten wurden von Dr. Alexander Heintzel, Chefredakteur der ATZ-MTZ-Gruppe, befragt.

AUTOS FÜR MÄNNER UND FRAUEN GESTALTEN

Der COO des japanischen Automobilzulieferers Showa, Yousuke Sekino, sieht

ZITATE

Keiwan Kashi, Schaeffler Technologies:
„Unser Space Drive ist der Drive-By-Wire-Antriebsbaukasten für alle People Mover und Robotaxis.“

Stefan Resch, TÜV Süd:
„Es kommt mehr und mehr auf eine Feintuning des Orchesters von Chassis-Aktuatoren an.“

Peter E. Pfeffer:
„Unsere Autos starten viel schneller als die Computer hier in unserer virtuellen Konferenz.“

FOTOS: © 2020 Proske GmbH | ATZlive

im Fahrwerk ein zentrales Element des Automobilbaus für die Zukunft. „Ohne das Chassis haben Sie keinen Grip. Das Chassis wird also wichtig bleiben“, sagte der aus Japan dem Kongress live zugeschaltete Sekino in seiner Keynote.

Allerdings glaubt der japanische Experte, dass sich autonom fahrende Autos in der Gestaltung stark verändern werden. Da das Auto bislang von Männern entwickelt wurde, seien „Sitzpositionen, Blickwinkel, Größe der Lenkräder und Betätigungskräfte für Männer optimiert“. Das ändere sich aber derzeit zum Vorteil der Frauen. „Ergonomie, Fahrerassistenzsysteme und Bedienelemente haben Werte erreicht, bei denen die Physiognomie einer erwachsenen fahrenden Person irrelevant ist.“ Dieser Trend werde sich fortsetzen.

Trotz des virtuellen Erfolgs: Viele Referenten, Interviewpartner und Teilnehmer äußerten den dringenden Wunsch, sich nächstes Jahr doch wieder persönlich in München treffen zu können, dann auf eine reale Mass Bier und eine Brezen zur 12. chassis.tech plus am 29. und 30. Juni 2021 im Bayerischen Hof.

Michael Reichenbach