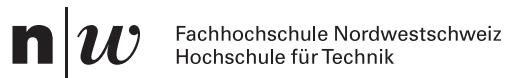


Fachbericht Projekt 5 EIT

Detroit Electric Car

Umrüsten eines Detroit Electric Car von 1918 auf Li-Ion Batterien



Autoren:

Yanick Frei
Marc Müller

Auftraggeber:

Urs Jäger

Fachcoach:

Felix Jenni

Windisch, 29. April 2017

Version: 1.0

Abstract

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Der Detroit im Originalzustand	2
2.1. Geschichte	2
2.1.1. Firma	2
2.1.2. Detroit aus 1918	2
2.2. Funktion der Bleibatterie	3
2.3. Originalladegerät	4
2.4. Alternative Konzepte zur Spannungsregelung	5
3. Der Detroit im aktuellen Zustand	6
3.1. Batterie	6
3.1.1. Funktion von Lithium-Ionen-Akkumulatoren	6
3.1.2. Aufbau der Batterie mit Schutzschaltung	6
3.1.3. Das Batteriemanagementsystem	6
3.1.4. Berechnungen zur Batterie	6
3.2. Antrieb	8
3.2.1. Funktion des Reihenschlussmotores	8
3.2.2. Funktion des Stufenschalters	10
3.3. Hilfsstromversorgung	13
3.3.1. Steuerplatine	13
3.3.2. Beleuchtung	15
3.4. Steuerung	16
3.4.1. Gashebel	16
3.4.2. Bremsen des Detroits	17
3.4.3. Richtungssteuerung	18
3.5. Das neue Ladegerät	19
4. Das Peugeot-Unfallauto	20
4.1. Batterie	20
4.2. Stromrichter und Motor	21
4.3. Lademodi	23
5. Schlusswort	24
A. Literaturverzeichnis	25

1 Einleitung

2 Der Detroit im Originalzustand

In diesem ersten Kapitel soll der Detroit, wie er im Jahre 1918 war, vorgestellt werden. Dabei wird sowohl ein Blick in die Geschichte mit den damaligen Elektrofahrzeugen, als auch auf den Detroit selbst eingegangen. Von der Funktion des Detroits werden nur die Punkte erläutert, die sich im Vergleich zu heute geändert haben, dies sind die Batterie und das zugehörige Ladegerät.

2.1. Geschichte

2.1.1. Firma

Der Detroit aus dem Jahre 1918 ist bei weitem nicht der erste seiner Art. Seit dem Jahr 1907 fabrizierte die amerikanische Firma aus Detroit, welche bis dahin Pferdekutschen produzierte, Elektroautos. In den 1910er Jahren erreichten sie ihren Höhepunkt mit 1000 bis 2000 verkauften Autos pro Jahr. Mehrheitlich Frauen fuhren Detroits, da sie sich zu schade für normale Autos waren. Diese hatten damals noch keinen elektrischen Anlasser und somit musste der Motor mühsam per Hand angekurbelt werden. Auch waren damals Schadstofffilter noch nicht bekannt, womit sehr viel ungesunder Qualm in die Umwelt und die Gesichter der Damen geblasen wurde. Die Firma fabrizierte ihre Fahrzeuge bis in die späten 1930er Jahre, danach wurden Elektroautos nicht weiter gefördert und die mächtige Ölindustrie unterstützte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Somit war dies das Ende der Firma Detroit Electric Car.

In der heutigen Zeit ereignet sich mehrheitlich wieder ein Umdenken in den Köpfen der Menschen. Elektroautos sind umweltfreundlich, günstiger im Unterhalt und modern, obwohl die Geschichte der Elektrofahrzeuge weiter zurückreicht als die der Benzin- und Dieselfahrzeuge.

2.1.2. Detroit aus 1918

Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen Detroit Electric Car aus dem Jahre 1918. Die korrekte Modellbezeichnung ist leider unbekannt jedoch kann auf Schaltung des Motors und der Hilfssysteme wie Licht und Hupe darauf rückgeschlossen werden, dass es sich um ein Model 79 handelt. Dies bestätigt die Nachforschungen mit Hilfe alter Schemas. Weiter sind auch die früheren Besitzer dieses Detroits unbekannt. Es ist lediglich bekannt das unser Auftraggeber, Herr Jäger, das Fahrzeug von Herr Vöglin

Herkunft
ausfindig
machen

2.2. Funktion der Bleibatterie

2.3. Originalladegerät

2.4. Alternative Konzepte zur Spannungsregelung

3 Der Detroit im aktuellen Zustand

3.1. Batterie

3.1.1. Funktion von Lithium-Ionen-Akkumulatoren

3.1.2. Aufbau der Batterie mit Schutzschaltung

3.1.3. Das Batteriemanagementsystem

3.1.4. Berechnungen zur Batterie

Bei der Batterie sind vor allem der maximale Kurzschlussstrom sowie die maximale Verlustleistung von Interesse, da diese für die Sicherung und die Kühlung relevant sind.

Mittels $\frac{dU}{dI}$ -Messung konnte der Innenwiderstand der Batterie bestimmt werden. Dabei wurde eine Messung im Leerlauf und eine bei einem Strom von ca. 50 A durchgeführt, wobei diese Messung für zwölf in Serie geschaltete Zellen durchgeführt wurde. Die Messung ergab einen Innenwiderstand von 20 mΩ, deswegen wird zur Sicherheit mit folgenden Werten gerechnet:

- 15 mΩ als schlimmster Fall für den Kurzschluss (maximaler Kurzschlussstrom)
- 24 mΩ als schlimmster Fall für die Verlustleistung (maximale Abwärme)

Da jeweils drei Stränge zu 12 Zellen parallel geschaltet sind ergibt sich ein Widerstand von:

$$R_B = \frac{1}{\frac{1}{R_1} + \frac{1}{R_2} + \frac{1}{R_3}} = 5 \text{ m}\Omega \text{ bzw. } 8 \text{ m}\Omega$$

Die Abwärme berechnet sich gemäss der Formel $P = I^2 \cdot R$ (für diese Berechnungen wird der Wert von 8 mΩ benutzt), dies soll zuerst für einen konstanten Ladestrom von 10 A berechnet werden:

$$P_{V,Laden} = (10 \text{ A})^2 \cdot 8 \text{ m}\Omega = 0.8 \text{ mW}$$

Für den maximalen Fahrstrom ergibt sich eine Abwärme von:

$$P_{V,Max} = (100 \text{ A})^2 \cdot 8 \text{ m}\Omega = 80 \text{ W}$$

Der schlimmste Fall eines Kurzschlusses ist ein Kurzschluss direkt an den Klemmen der Batterie. In diesem Fall wird der Stromfluss nur durch die Spannung der Batterie beschränkt. Im

schlimmsten Fall muss mit der Ladeschlussspannung und einem kleinen Innenwiderstand der Batterie gerechnet werden, der Kurzschlussstrom berechnet sich gemäss $I = \frac{U}{R}$ zu:

$$I_k = \frac{12 \cdot 4.2 \text{ V}}{5 \text{ m}\Omega} = \underline{\underline{10\ 800 \text{ A}}}$$

3.2. Antrieb

Im Detroit kann die Geschwindigkeit mittels eines Steuerhebels mit fünf Positionen ausgewählt werden. Um dabei die Funktion die Funktion von Stufenschalter und Motor zu verstehen ist es unabdingbar, zu Beginn einen Blick auf die Funktionsweise des Motors zu richten. Anschliessend werden die verschiedenen Schaltungen, die mit dem Stufenschalter realisierbar sind, vorgestellt.

3.2.1. Funktion des Reihenschlussmotors

Grundsätzlich ist der verwendete Motor ein Gleichstrommotor. Für diesen Motor sind die beiden Gleichungen 3.1 und 3.2 ausschlaggebend, welche die Funktion des idealen Ankers beschreiben (k steht dabei für eine Maschinenkonstante, die die Konstruktion des Motors zusammenfasst):

$$M_{el} = k \cdot \Phi_E \cdot I_A \quad (3.1)$$

$$U_i = k \cdot \Phi_E \cdot \omega_{me} \quad (3.2)$$

Wichtig ist die Bemerkung, dass diese Gleichungen für den idealen Anker gelten. Bei einem realen Motor addiert sich zur induzierten Spannung U_i noch die Spannung über dem ohmschen Ankerwiderstand $R_A \cdot I_A$. Außerdem entstehen im Motor selbst Reibungen, die das verfügbare mechanische Drehmoment reduzieren (beispielsweise Lager oder Lüfter).

Wird angenommen, dass die Nichtlinearitäten klein sind im Vergleich zum idealen Modell kann gesagt werden, dass der Strom proportional zum Moment und die Spannung proportional zur Winkelgeschwindigkeit ist. Mit dem Erregerfluss Φ_E können dabei beide Größen beeinflusst werden:

- Bei erhöhtem Erregerfluss wird das Moment pro Strom grösser, jedoch die Winkelgeschwindigkeit pro Spannung kleiner
- Bei verringertem Erregerfluss wird die Winkelgeschwindigkeit pro Spannung grösser, jedoch das Moment pro Strom kleiner

Über einen veränderlichen Erregerfluss können also gezielt Moment und Geschwindigkeit aneinander angepasst werden. Genau dieses Verhalten wird im Reihenschlussmotor ausgenutzt. Bevor jedoch auf dessen Funktion eingegangen wird, soll der schematische Aufbau des Reihenschlussmotors in Abbildung 3.1 erläutert werden.

Der Erregerfluss ist dabei vom Erregerstrom abhängig, wie in Formel 3.3 gezeigt ist:

$$\Phi_E = \frac{L_E}{N_E} \cdot I_E \quad (3.3)$$

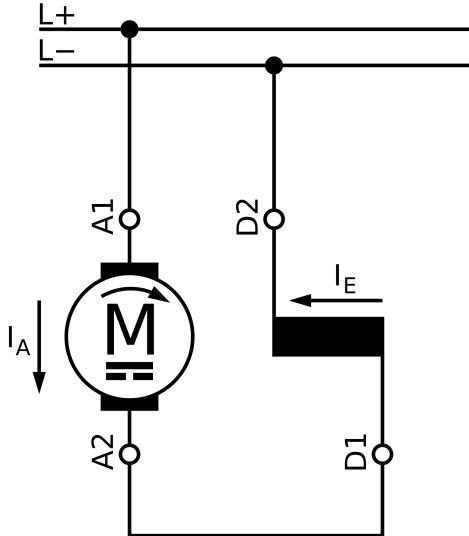


Abbildung 3.1.: Elektrisches Schema eines Reihenschlussmotors [1]

Da durch Anker und Erregerwicklung der selbe Strom fliest, also $I_A = I_E$ gilt, sieht man sehr gut, dass bei sinkendem Stromfluss zum einen das Moment aufgrund von Formel 3.1 kleiner wird, zum anderen das Moment auch durch die schwächere Erregung (aufgrund des geringeren Stromes) kleiner wird. Das Moment ist also quadratisch abhängig vom Stromfluss. Wird ausserdem die weitere Maschinenkonstante $c = k \cdot \frac{L_E}{N_E}$ gesetzt, resultieren für die ideale Reihenschlussmaschine die beiden Formeln 3.4 und 3.5:

$$M_{el} = c \cdot I^2 \quad (3.4)$$

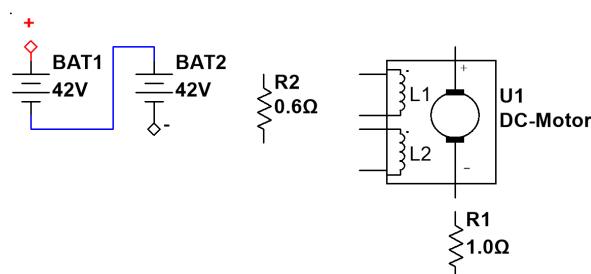
$$\omega_{me} = \frac{U_i}{c \cdot I} \quad (3.5)$$

Da auch bei der Reihenschlussmaschine der ohmsche Spannungsabfall über Anker- und Erregerwicklung einen zum Strom proportionalen Spannungsabfall bewirkt stellt sich für jede angelegte Spannung automatisch ein Gleichgewicht zwischen Drehzahl und Drehmoment ein. Dies erlaubt jedoch weder eine vernünftige Regelung der Geschwindigkeit noch ist es in jedem möglichem Arbeitspunkt besonders effizient.

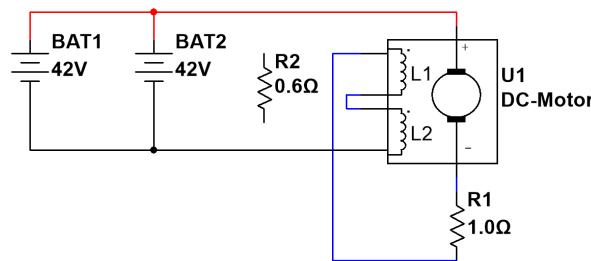
Um diese Probleme anzugehen wird mit der sogenannten Feldschwächung gearbeitet: Bei niedrigen Drehzahlen, wo hohes Moment gefordert ist, wird die Erregung komplett in Serie zum Anker geschaltet. Sind bei höheren Drehzahlen nicht mehr so hohe Momente benötigt, wird ein Teil des Stromes "an der Erregerwicklung vorbei" geleitet, sodass die Erregung zusätzlich geschwächt wird. Dies wird als Feldschwächung bezeichnet.

3.2.2. Funktion des Stufenschalters

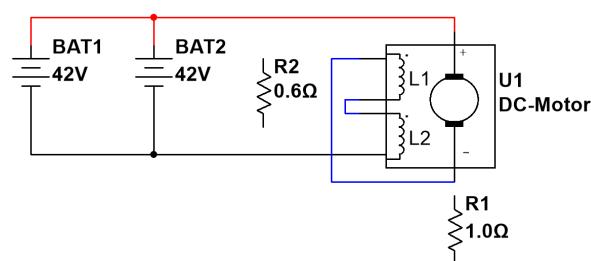
Diese Effekte, die beim Reihenschlussmotor bereits vorgestellt wurden, werden vom Stufenschalter gesteuert. Dies ist zum einen die Spannung über dem Motor, zum anderen ist auch eine mögliche Feldschwächung möglich. Im Folgenden sollen die fünf Fahrstufen sowie die ursprüngliche Ladestufe vorgestellt werden.



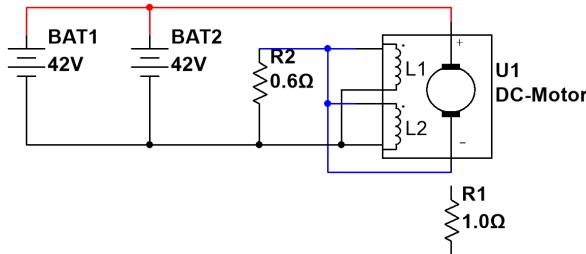
Stufe: Laden In der Nullstellung des Stufenschalters ist die Batterie im Lademodus. Dazu sind beide Batterien in Serie geschalten, sodass beide Batterien mit dem selben Strom geladen werden. Sämtliche Komponenten des Motors sowie die beiden Widerstände sind nicht angeschlossen. Diese Stufe ist auch nach dem Umbau des Detroits weiterhin vorhanden. Das serielle Laden der beiden Batterien wird aber durch die verbauten Dioden verhindert.



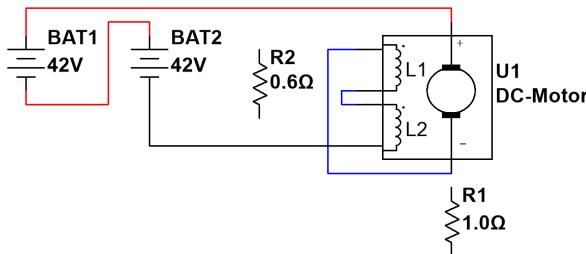
Stufe: Eins In der ersten Fahrstufe werden die beiden Batterien parallel geschaltet, wodurch zum einen die Spannung verringert wird, zum anderen auch der für grosse Momente benötigte Strom geliefert werden kann. Um ein maximales Moment zu erreichen sind beide Feldwicklungen in Serie angeschlossen, wodurch durch beide der volle Fahrstrom fließt. Außerdem ist zur Begrenzung des Anlaufstromes (da im ersten Moment die induzierte Spannung $U_i = 0V$ beträgt) der Widerstand R_1 in Serie geschaltet.



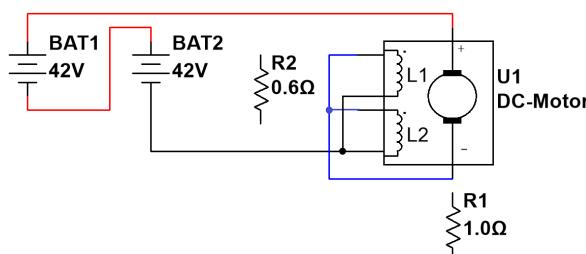
Stufe: Zwei Die zweite Stufe ist fast gleich aufgebaut wie die erste. Auch hier wird für ein möglichst grosses Moment die Serieschaltung der Erregerwicklungen sowie die paralellschaltung der Batterien verwendet. Der einzige Unterschied zur ersten Fahrstufe ist, dass der Anfahrwiderstand R_1 überbrückt und somit funktionslos ist. Durch den weggefallenen Spannungsabfall über dem Anfahrwiderstand wird die erreichbare induzierte Spannung grösser, ohne dabei das erreichbare Moment zu reduzieren.



Stufe: Drei In der dritten Stufe wird nun erstmals von der Feldschwächung Gebrauch gemacht. Die beiden Erregerwicklungen sind nicht mehr seriell, sondern paralell geschaltet. Außerdem ist der Widerstand R_2 paralell zu den beiden Erregerwicklungen geschaltet. Durch diese Parallelschaltung ist der Stromfluss in der Erregerwicklung und damit die Erregung selbst deutlich kleiner als in den vorherigen Fahrstufen, wodurch eine höhere Winkelgeschwindigkeit bei reduziertem Moment ermöglicht wird. Die beiden Batterien sind weiterhin parell geschaltet.



Stufe: Vier In der vierten Fahrstufe wird die Spannung durch Serieschaltung der Batterien erhöht. Um weiterhin grosse Kräfte zu ermöglichen, wird die Erregerwicklung wieder von parallel nach seriell verschaltet, wodurch keine Feldschwächung realisiert wird. Stufe vier ist deswegen sehr ähnlich aufgebaut wie Stufe zwei, jedoch sind aufgrund der verdoppelten Spannung höhere Leistungen erzielbar als in Stufe zwei. Es ist gut möglich, dass bei den ursprünglichen Blei-Batterien dieser Leistungszuwachs bei hohen Strömen durch den Innenwiderstand der Batterien zum Teil wieder ausgeglichen wurde, bei den modernen Lithium-Ionen-Akkumulatoren kann dies jedoch demenziert werden.



Stufe: Fünf Auch in der fünften und damit höchsten Fahrstufe sind die beiden Batterien für eine höhere Spannung in Serie geschaltet. Hier wird wieder Gebrauch von der Feldschwächung gemacht, indem die beiden Erregerwicklungen parallel geschalten werden und damit der Fluss reduziert wird. Im Gegensatz zur Stufe drei, bei welcher die Erregerwicklungen ebenfalls parallel geschaltet werden, wird hier auf die zusätzliche Parallelschaltung des Widerstandes R_2 und damit auf die weitere Reduktion des Feldes verzichtet. Dadurch sollten sich auch noch bei hohen Geschwindigkeiten genügende Momente ergeben.

Die Fahrstufen werden dabei vom Stufenschalter mechanisch geschaltet, indem unter den Kontaktfingern mittels Kupferplatten Kontakte verbunden (und damit beispielsweise Widerstände

überbrückt) werden. Die Lagen dieser Kupferplatten ist im Originalschema zu finden, wie es im Anhang unter zu finden ist. Ausserdem ist ein Blick in das Innere des Stufenschalters in Abbildung 3.2 gegeben:

Anhang
erstellen



Abbildung 3.2.: Blick in den geöffneten Stufenschalter

Glücklicherweise befand sich der Stufenschalter in einem guten Zustand, sodass lediglich etwas Staub entfernt werden musste. Ausserdem wurde ein Teil der Verkabelung erneuert, sodass diese ebenfalls am Stufenschalter befestigt wurden.

3.3. Hilfsstromversorgung

3.3.1. Steuerplatine

Um die Kommunikation zu und von den beiden Steuerplatinen zu implementieren wurde eine sogenannte Steuerplatine erstellt. Diese regelt sämtliche Funktionen, welche mit dem BMS zu tun haben. Das Schema dieser Steuerplatine ist im Anhang unter [zu finden](#). Dort sind einzelne Bereiche eingefärbt, auf welche im Folgenden eingegangen werden soll.

Anhang

Gelb: Anschlüsse Die gelb hinterlegten Komponenten bilden die Verbindung zu den weiteren Komponenten. Mit Ausnahme der 12 V-Zuleitung wurden sämtliche Verbindungen als Schraubklemmen ausgeführt. Lediglich Letztere wurde aufgrund des grossen Stromes und der benachbarten Montage direkt aufgelötet. Die einzelnen Verbindungen erfüllen folgende Aufgaben:

- **BMS1 / BMS2:** Verbindung zum ersten und zweiten Batteriemanagementsystem
- **12Fahren:** Die 12 V-Spannungsversorgung, wenn das Fahrzeug eingeschaltet ist
- **Voltmeter:** Verbindung zur Batteriestandanzige
- **Hauptschalter:** Verbindung zu den Spulenkontakten des Hauptschalters
- **230:** Verbindung zum 230 VAC-Eingang sowie den beiden Ladegeräten
- **Luefter1 / Luefter2:** Verbindung zu den beiden Lüftern

Rot: Spannungsversorgung Die Spannungsversorgung regelt, wie der Name bereits andeutet, die Versorgung der Steuerung mit Spannung. Dabei sind die beiden Fälle für das eingeschaltete Fahrzeug (Zustand "Fahren") sowie für den Zustand "Laden" zu unterscheiden.

Beim Zustand **Fahren** wird die gesamte Steuerung über den im Fahrzeug eingebauten DC-DC-Wandler versorgt, der ausserdem die Beleuchtung mit Spannung beliefert. In diesem Zustand sind sämtliche Funktionen verfügbar. Ausserdem werden die 24 V des BMS durch die Diode D_1 und den Spannungswandler U_3 bereitgestellt. Die Dioden sorgen dabei für die Trennung der beiden Spannungswandler.

Beim **Laden** ist es wichtig, dass das Fahrzeug nicht eingeschaltet werden kann. Damit wird verhindert, dass unwillentlich mit dem noch eingesteckten Fahrzeug losgefahren wird. Dies wird dadurch sichergestellt, dass das Relais U_4 beim Anschluss von 230 VAC automatisch die Spannungszufuhr für die Steuerung unterbricht. Da jedoch auch beim Laden das BMS eingeschaltet sein soll, wird dieses über einen Spannungswandler vom 230 VAC-Netz versorgt.

Grau: Passive Signale Die beiden passiven Signale umfassen die Information, dass das System eingeschaltet ist beziehungsweise am 230 VAC-Netz angeschlossen ist. Dies sind logische 0 (entspricht < 1 V) und 1 (entspricht > 4 V) Signale. Da bei beiden Zuständen jeweils eine eigene 12 V Versorgungsspannung benötigt wird, können die benötigten Signale einfach mittels passivem Spannungsteiler aus diesen Versorgungsspannungen hergestellt werden. Die Signale sind außerdem für beide Batteriemanagementsysteme gleich.

Grün: Relais für die Ladegeräte Das Batteriemanagementsystem steuert die Ladegeräte lediglich dadurch, dass sie ein- und ausgeschaltet werden. Diese Schaltvorgänge werden über die beiden Relais U_1 und U_5 durchgeführt. Dabei ist es wichtig, dass beide Ladegeräte unabhängig gesteuert werden können, entsprechend sind auch einzelne Relais vorhanden.

Violett: Treiberstufe Die Signale des BMS sind zu schwach, um damit direkt ein Relais oder die Lüfter anzusteuern. Aus diesem Grund werden diese Signale mit Hilfe von MOSFETs verstärkt. Da für das Durchschalten der MOSFETs am Gate eine höhere Spannung anliegen muss als am Sourceanschluss, wurde Letzterer mit Masse verbunden und das zu schaltende Bauelement am Drainanschluss angeschlossen. Am Beispiel der ersten Treiberstufe mit Q_3 soll dies erklärt werden:

Vom BMS her wird ein Signal zur Verfügung gestellt, welches das erste Ladegerät ein- beziehungsweise ausschaltet. Dieses Signal wird an den Gateanschluss des Transistors angeschlossen. Damit sich dieser nicht zu schnell auflädt, ist der Widerstand R_7 in Serie dazu geschaltet. Ein kleinerer Widerstand würde zwar eine höhere Schaltgeschwindigkeit erlauben, dies ist jedoch hier nicht nötig. Der Widerstand R_8 sorgt dafür, dass der Gateanschluss in jedem Fall ein Bezugspotential hat. Bei fehlendem Eingangssignal wird das Gate also hochohmig geerdet.

Blau: Ladezustand Da beide Batterien von unabhängigen Batteriemanagementsystemen überwacht werden, können sie auch einen unterschiedlichen Ladezustand aufweisen. Es ist deswegen zweckmäßig, den jeweils tieferen Ladestand anzeigen zu lassen, um damit den pessimistischsten Fall abzudecken. Diese Signale werden vom BMS in Form eines 5 kHz PWM-Signales zur Verfügung gestellt. Die Idee des Herstellers ist, dass dieses Signal direkt auf ein analoges Messgerät eingespielen wird, dessen Massenträgheit das Signal glättet. Da beim Detroit lediglich ein Anzeigegerät zur Verfügung steht, müssen diese Signale bereits vorzeitig verglichen werden.

Aus diesem Grund werden die beiden Signale zuerst durch ein eingangsseitiges Tiefpassfilter geglättet. Die Operationsverstärkerstufe U_{7A} vergleicht anschliessend die beiden Signale und gibt ein Signal 0 oder 1 aus, je nachdem, nach welchem Tiefpass eine höhere Spannung anliegt. Um unnötige Schaltvorgänge bei beinahe gleichen Signalen zu verhindern, ist mit Hilfe der beiden Widerstände R_{19} und R_{20} eine Hysteresis eingebaut.

Der Transistor Q_1 kann mit dem Signal von U_{7A} direkt angesteuert werden. Da jedoch im umgekehrten Fall ebenfalls ein MOSFET verwendet werden soll, muss dieses Signal invertiert werden. Zu diesem Zweck vergleicht der Operationsverstärker U_{7B} dieses Signal mit der halben Versorgungsspannung, wobei das Signal 1 deutlich über dieser liegt, das Signal 0 deutlich darunter.

Dieses invertierte Signal wird an das Gate des Transistors Q_2 angelegt.

Es steht nun eine Spannung zur Verfügung, welche dem jeweils tieferen der beiden geglätteten PWM-Signalen entspricht. Da das verwendete Voltmeter jedoch verhältnismässig niederohmig ist, wird mit dem Operationsverstärker U_{7C} und dem MOSFET Q_9 eine Spannungsfolgerschaltung gebildet. Der Operationsverstärker vergleicht dabei sein Eingangssignal mit der Spannung, welche am Ausgang des Spannungsfolgers anliegt.

Auch bei dieser Schaltung müssen die MOSFETs nur vergleichsweise langsam schalten. Aus diesem Grund wurde für deren Anschluss die selbe Schaltung wie bei den Treiberstufen gewählt. Lediglich beim Spannungsfolger wurde davon abgewichen. Da der Spannungsteiler der beiden Widerstände R_{27} und R_{28} die Spannung nicht verfälschen soll, ist der Gateanschluss über das Voltmeter mit Masse verbunden. Die Idee dahinter ist, dass bei ausgeschaltetem Eingangssignal der Innenwiderstand des Messgerätes im Vergleich zu R_{28} klein ist, also sowieso nicht ins Gewicht fällt. Bei Funktion der Schaltung existiert der Spannungsteiler aber praktisch nicht, da über dem Widerstand lediglich eine sehr kleine Spannung anliegt.

3.3.2. Beleuchtung

3.4. Steuerung

In diesem Kapitel werden die einzelnen Schaltvorgänge und -zustände des Fahrzeuges analysiert und beschrieben. Dabei wird besonders auf das Zusammenspiel von mechanisch zu elektrisch eingegangen, aber auch rein mechanische Vorgänge sollen vorgestellt werden.

3.4.1. Gashebel

Die wohl direkteste Verbindung von mechanischer und elektrischer Steuerung geschieht mit dem Gashebel. Dieser kennt dabei mechanisch mehrere Zustände, die die benötigten elektrischen Schaltungen herstellen.

Parken Im Zustand Parken ist der Detroit durch die Handbremse gesichert. Diese blockiert die Hinterräder und unterbricht gleichzeitig den Hauptstromkreis durch den Cut-Out-Switch. Gleichzeitig zeigt der Ganghebel in der neutralen Position vertikal nach oben, womit der Rear-Reverse-Switch ebenfalls keinen Kontakt macht. Somit ist Hauptstromkreis sogar zweifach unterbrochen.

Parken zu Neutral Im Zustand Neutral ist der Oldtimer nicht mehr durch die Handbremse gesichert. Um diese zu lösen sind zwei Schritte gleichzeitig notwendig. Zum einen soll der Ganghebel in waagerechte Position gebracht werden um ihn dann anschliessend zu sich zu ziehen. Das ist sogleich die Motorbremse, welche die eigentliche Bremsung bei Bedarf unterstützen kann. Damit wird der Sicherungshebel des Cut-Out-Switch betätigt. Somit ist es nun möglich mit dem zweiten Schritt die Handbremse zu betätigen, wodurch sich die Handbremse und sogleich der Cut-Out-Switch aus der Verankerung heben lassen um sich zu lösen und den Hauptstromkreis zu schliessen.

Neutral zu Parken Durch die Betätigung der Handbremse wird eine Feder über Zahnräder gespannt und der Cut-Out-Switch unterbricht den Stromkreis. Zu beachten ist, dass die Handbremse mit voller Kraft durchgedrückt wird, damit der Stromkreis klar unterbrochen ist.

Neutral zu Vorwärts Durch das Stellen des Ganghebels in waagrechte Position wird der Rear-Reverse-Switch in die Position Vorwärts geschaltet. Das Wegdrücken des Ganghebels wird mit einem Einrasten. Dies setzt einen Hebel in Bewegung, welcher bis hin zum Stufenschalter führt. So dreht dieser nun in Position 1 und das Fahrzeug fährt im 1. Gang los. Ist das Anfahren nun geschehen, kann in den 2. Gang geschaltet werden. Dies erfolgt durch weiteres Wegdrücken des Ganghebels, bis dieser wieder einrastet. Höhere Gänge bis zum 5. können mit der selben Methode erreicht werden.

Neutral zu Rückwärts Bei einer 45° -Stellung des Ganghebels verschiebt sich der Rear-Reverse-Switch in Position Rückwärts, womit der Stromfluss, wie der Name des Switch schon sagt, umkehrt. Durch gewohntes Schalten in den ersten Gang dreht der Stufenschalter wieder in Position 1 und das Fahrzeug lässt sich rückwärts lenken.

3.4.2. Bremsen des Detroits

Trommel- und Motorbremse (MM)

Elektrische Bremse Bei modernen elektrischen Fahrzeugen wird das Fahrzeug mit der sogenannten "Rekuperation" elektrisch gebremst. Dazu wird der Motor als Generator verwendet und die Energie entweder an den Ursprungsort (Netz oder Batterie) zurück gespiesen oder über einen Heizwiderstand in Wärme umgewandelt. Dies hat gegenüber herkömmlichen mechanischen Bremsen den Vorteil, dass die Bremse keinen Verschleiss aufweist und auch nicht überhitzen kann.

Das Erzeugen elektrischer Energie ist auch mit einer Gleichstrommaschine möglich. Zu diesem Zweck muss die induzierte Spannung (siehe Kapitel 3.2.1 im Anker grösser werden als die Spannung, welche an den Klemmen angelegt wird, also beispielsweise die Batteriespannung. Ist dies der Fall, kehrt sich die Flussrichtung des Stromes um, wodurch die Maschine Energie liefert und als Generator arbeitet.

Stimmt das so? Mit dem Motor des Detroits könnte diese Funktion rein theoretisch ausgeführt werden, es ist jedoch aus mehreren Gründen praktisch nicht möglich. Die Schaltung des Stufenschalters schaltet den Motor in jedem Fall als Reihenschlussmotor. Wird bei dieser Motorverschaltung von aussen Moment zugeführt, so beschleunigt sich lediglich der Anker und es wird weniger Strom für den Antrieb benötigt. Durch den geringeren Stromfluss sinkt jedoch auch die Erregung und mit ihm die induzierte Spannung, es wird also wieder ein neues Gleichgewicht hergestellt.

Rein theoretisch betrachtet wäre es jedoch möglich, mit einer anderen Verschaltung des Stufenschalters ebenfalls eine fremderregte Maschine zu verschalten. Dadurch wäre es möglich, dass die induzierte Spannung des Ankers grösser wird als die Klemmenspannung der Batterien und sich dadurch die Stromrichtung umdreht, ohne dabei das Erregerfeld zu beeinflussen. Um damit aber den Strom, und damit das Bremsmoment, halbwegs konstant zu halten wäre es nötig, entweder die Erregung oder die Klemmenspannung des Motors feinstufig regeln zu können. Dies würde einerseits eine saubere Regelung, andererseits auch zum mindest im Falle der Klemmenspannung einen Stromrichter erfordern. Vermutlich wäre jedoch auch ein zweiter Stromrichter nötig gewesen, um die hohen Ströme bei niedriger Spannung für die Erregerwicklungen herzustellen.

Wird ausserdem betrachtet, dass die Leistung des Fahrzeugs sowieso nicht für steile Bergfahrten gereicht hätte, bei denen bei der Abfahrt (auch aufgrund der damals schlechteren Straßen) wirklich stark gebremst worden wäre und auch die maximal erreichbare Geschwindigkeit ebenfalls verhältnismässig klein war, kommt man zum Schluss dass die rekuperierbare Energie nicht

besonders gross gekommen wäre (insbesondere im Vergleich zu heutigen, deutlich leistungsfähigeren Fahrzeugen). Zusammen mit dem grossen Aufwand für die elektrische Bremse hätte dies ein sehr schlechtes Verhältnis von Aufwand zu Nutzen ergeben.

3.4.3. Richtungssteuerung

”Steuerradhebel“

3.5. Das neue Ladegerät

4 Das Peugeot-Unfallauto

Um den Detroit batterietechnisch auf den aktuellsten Stand zu bringen, sollten aus einem Unfallauto die Batterie sowie die dazugehörigen Bauteile entnommen werden. Beim Unfallauto handelte es sich um einen Peugeot Ion. Dieses Kapitel soll zum einen aufzeigen, wie der Peugeot funktioniert, da dessen Funktionsweise sich stark von der des Detroit unterscheidet. Zum anderen soll ebenfalls aufgezeigt werden, welche Bauteile aus welchen Gründen für den Detroit übernommen oder nicht übernommen wurden.

4.1. Batterie

Beim Peugeot lag das Hauptaugenmerk auf der Batterie. Bei dieser handelte es sich um insgesamt 22 Viererblöcke vom Typ LEV50-4 [2]. Jede Einzelzelle verfügt dabei über eine Kapazität von 50 Ah bei einer Nennspannung von 3.7 V. Da alle Zellen in Serie geschaltet waren, ergab sich eine Gesamtspannung von $22 \cdot 4 \cdot 3.7 \text{ V} = 325.6 \text{ V}$. Zusammen mit der gleich gebliebenen Kapazität ergibt sich ein theoretischer Energiegehalt der Batterie von $325.6 \text{ V} \cdot 50 \text{ Ah} = 16.28 \text{ kWh}$.

Auf jedem solchen Viererblock befand sich eine Sensorplatine des Batteriemanagementsystems. Bereits auf dieser Platine wurden die Spannung sowie die Temperatur der einzelnen Zellen ausgewertet. Auch Balancierströme konnten auf diesen Platinen aktiviert werden. Eine solche Platine ist in Abbildung 4.1 zu sehen:

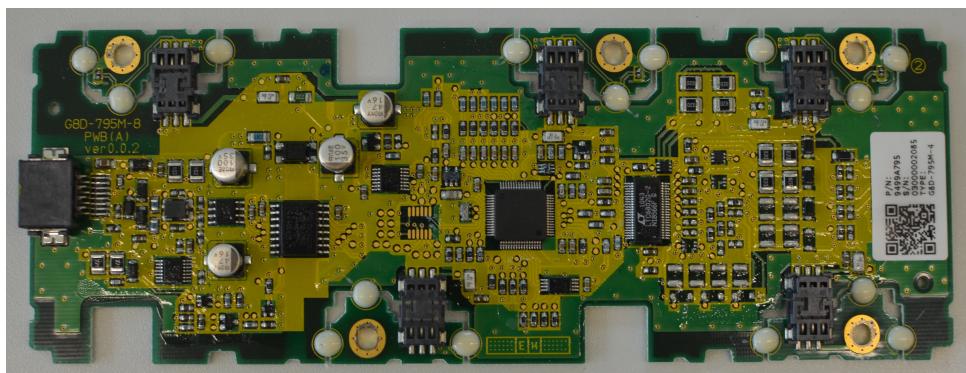


Abbildung 4.1.: Im Peugeot verbaute BMS-Sensorplatine

Die so gesammelten Daten wurden über eine proprietäre Verbindung an das Steuergerät übertragen, welches die Aufgabe hatte, die ausgewerteten Daten zu überwachen und gegebenenfalls Balancierströme oder weitere Schutzfunktionen zu schalten.

Da es nicht möglich war, auf die so gesammelten Daten zuzugreifen, musste dieser Teil der Batterie ersetzt werden und es konnten nur die Zellen alleine übernommen werden.

4.2. Stromrichter und Motor

Die Funktionsweise des Peugeots unterscheidet sich stark von der des Detroit. Aus diesem Grund soll an dieser Stelle ebenfalls kurz auf den Peugeot eingegangen werden, um aufzuzeigen, welche Lösung bei modernen Elektrofahrzeugen gewählt wird. Die Lösung des Peugeot kann stellvertretend für die meisten anderen modernen Elektrofahrzeuge präsentiert werden, da alle auf einem ähnlichen Prinzip beruhen. Selbst moderne Eisenbahnfahrzeuge sind ähnlich aufgebaut, jedoch mit einem grossen Unterschied: Die Energie wird nicht als Gleichspannung aus einer Batterie geliefert, sondern kommt (als Gleich- oder Wechselspannung) meist mit höherer Spannung aus einem Fahrdräht.

Im Gegensatz zum Detroit, der eine klassische Gleichstrommaschine verwendet, ist der Peugeot mit einer Drehfeldmaschine ausgerüstet. Diese Motoren besitzen gegenüber der Gleichstrommaschine mehrere Vorteile. Durch den Wegfall der Bürsten (Asynchronmaschine) beziehungsweise durch die deutlich geringere Belastung (Synchronmaschine) kann die Wartung deutlich reduziert werden. Auch sind, insbesondere bei Synchronmaschinen, bei gleicher Leistung kompaktere Motoren im Vergleich zur Gleichstrommaschine möglich.

Im klassischen Fall werden Synchronmaschinen nicht als Motor, sondern in Kraftwerken als Generator verwendet. Der Asynchronmotor hingegen ist die Standartmaschine am dreiphasigen Netz (Drehstrom), wie es in der Schweiz vorhanden ist. Durch das Aufkommen von Stromrichtern, die es einfach ermöglichen Wechselspannung in Gleichspannung und umgekehrt umzuwandeln, und folglich auch Wechselspannung einer Frequenz in Wechselspannung einer anderen Frequenz (über den Zwischenschritt der Gleichspannung) wurde beiden Maschinentypen ein weiteres Anwendungsgebiet eröffnet, nämlich bei drehzahlvariablen Antrieben.

Ein solcher Stromrichter ist auch im Peugeot eingebaut. Da aus der Batterie bereits Gleichspannung bezogen wird, entfällt im Vergleich zum Frequenzumrichter die erste Stufe der Gleichrichtung. Ein Beispiel für einen Stromrichter, wie er im Peugeot verwendet wird, ist in Abbildung gegeben:

Die sechs Transistoren dienen dabei als Schalter, können also nur ein- oder ausgeschaltet sein. In jedem senkrechten Pfad ist nur jeweils ein Schalter eingeschaltet, da es ansonsten zu einem Kurzschluss kommen würde. Durch die beiden Schalter kann der jeweilige Abgang also entweder auf die positive oder die negative Spannung der Batterie gelegt werden. Wird dies genügend schnell durchgeführt und der Abgang anschliessend gemittelt (dies kann durch die Induktivität des Motors angenommen werden), so kann dabei jede beliebige Spannungsform erreicht werden. Ein einfaches Beispiel für das Resultat dieser Schaltung kann die Nachbildung des Drehstromnetzes, wie wir es vom schweizerischen Landesnetz kennen, sein. Mit diesem sogenannten Drehfeld kann der Motor in Bewegung gesetzt werden. In Abbildung ist ein sogenannter Dreiphasendrehstrom dargestellt. Die Spannungen der einzelnen Phasen sind dabei um 120° phasenverschobene Sinusfunktionen:

Bild
Strom-
richter

Drehfeldmaschinen bieten gegenüber Gleichstrommaschinen einen weiteren Vorteil: Wird eine Ausgangsfrequenz des Stromrichters eingestellt, so dreht sich die Maschine ebenfalls mit dieser Frequenz (Synchronmaschine) beziehungsweise aufgrund des Schlupfes um einige Prozent

Bild Pha-
senspan-
nungen

langsamer (Asynchronmaschine). Versucht nun der Motor, durch aufgenommene Leistung an der Welle, schneller zu drehen als das Feld, so wird er automatisch zum Generator und bremst dabei das Fahrzeug. Dabei muss dieser Vorgang für beide Motorentypen unterschieden werden.

Bei **Asynchronmaschinen** dreht sich funktionsbedingt der Rotor immer etwas langsamer als das Feld, diese Differenz wird auch **Schlupf** genannt. Ist die Maschine im Nennbetrieb, so kann die Vereinfachung getroffen werden, dass das abgegebene Moment proportional zum Schlupf ist. Folglich ist also bei gleicher Drehzahl kein Moment mehr an der Welle abgreifbar. Wird die mechanische Drehzahl grösser als die sogenannte **Synchronfrequenz** (kein Schlupf), so wird der Schlupf negativ und folglich auch das Moment an der Welle. Die Maschine nimmt also mechanische Leistung auf und gibt diese als elektrische Leistung ab.

Stimmt das so? **Synchronmaschinen** funktionieren anders als Asynchronmaschinen. Der Name kommt daher, dass sie stets mit der selben Drehzahl wie das Feld drehen. Ähnlich wie beim Schlupf der Asynchronmaschine gibt es auch hier eine das Moment beeinflussende Grösse. Im Motorbetrieb läuft der Rotor dem Statorfeld hinterher. Der Winkelversatz ist dabei verantwortlich für das abgegebene Moment (beziehungsweise umgekehrt, das Moment bestimmt den Winkelversatz). Wird dieser Winkelversatz null, der Stator läuft also exakt mit dem Rotorfeld mit, so ist auch das abgegebene Moment null. Wenn der Rotor dem Drehfeld voraus eilt, so ändert sich auch hier die Richtung des elektrischen Energieflusses.

Die so erzeugte Energie ist in beiden Fällen eine dreiphasige Wechselspannung. Mit Hilfe des Stromrichters wird dadurch wieder eine konstante Gleichspannung, mit welcher beim Bremsen die Batterie aufgeladen werden kann (dies wird auch als Rekuperation bezeichnet). Dadurch kann zur Bremsung des Fahrzeuges einfach die Frequenz unterhalb der Motorenendrehzahl gehalten werden (Asynchronmaschine) beziehungsweise, bildlich gesprochen, „kurz gewartet werden“, bis der Rotor dem Drehfeld voreilt (Synchronmaschine).

Sämtliche hier vorgestellten Vorgänge benötigen ein hohes Mass an Regelung. Zusätzlich zu den Schaltelementen kommt also in jedem Stromrechner noch ein Prozessor, der den gesamten Zustand steuert. Auch sind viele weitere Schaltungsteile nötig, um beispielsweise eine galvanische Trennung, eine Messung der elektrischen Grössen oder die Überwachung der Schaltertemperaturen durchzuführen. Diese sollen jedoch an dieser Stelle nicht weiter behandelt werden, es sollte nur die grundsätzliche Funktionsweise des Stromrichters erklärt werden.

Auch Gleichstrommaschinen, wie die im Detroit verbaute, können als Generator benutzt werden. Beim Detroit war dies jedoch trotzdem nicht möglich. Für genauere Informationen sei auf das Kapitel 3.4.2 verwiesen.

Für weitere, ausführlichere Informationen zu Drehfeldmaschinen und die dazugehörigen Stromrichter sei auf die Literatur verwiesen.

Literatur

4.3. Lademodi

Der Peugeot konnte auf zwei verschiedene Arten geladen werden. Zum einen besitzt er ein internes Ladegerät. Mit einem Hilfskabel kann also die Verbindung zum 230 VAC-Netz hergestellt werden, dessen Spannung im Peugeot selbst auf die benötigte Gleichspannung umgesetzt wird. Alternativ kann unter Umgehung des internen Gleichrichters direkt mit Gleichstrom geladen werden, was höhere Ladeleistungen ermöglicht.

Laden am 230 VAC-Netz Zum Anschluss an Wechselspannungsnetz ist ein Hilfskabel nötig. Dieses Hilfskabel bildet zum einen den Übergang zwischen den verschiedenen Steckersystemen, zum anderen ist jedoch auch in das Hilfskabel eingebaut eine elektrische Schaltung. Diese findet ihren Platz in einer Box in der Mitte des Kabels. Diese Schaltung übernimmt dabei sowohl Schutzaufgaben (Überspannungs- und Überstromschutz), als auch die Kommunikation mit dem Fahrzeug. So teilt die Schaltung dem Fahrzeug den maximal beziehbaren Strom mit. Außerdem sind in dieser Box mehrere Leuchtdioden verbaut, die den Zustand des Fahrzeuges sowie eventuelle Fehler anzeigen. Dieses Hilfskabel mit Box ist in Abbildung [zu sehen](#):

Bild Hilfskabel

5 Schlusswort

A Literaturverzeichnis

- [1] (06.04.2008) Reihenschlussmotor (interne Verschalung. Wikipedia. Aufgerufen am 18.04.2017. [Online]. Available: <https://de.wikipedia.org/wiki/Gleichstrommaschine#/media/File:Reihenschlussmotor.svg>
- [2] S. Kitano, K. Nishiyama, J. ichi Toriyama, and T. Sonoda, “Development of Large-sized Lithium-ion Cell LEV50 and Its Battery Module LEV50-4 for Electric Vehicle,” GS Yuasa, http://www.gs-yuasa.com/en/technic/vol5/pdf/05_1_021.pdf, Tech. Rep., 2008, Aufgerufen am 02.03.2017.