



(10) **DE 10 2009 016 252 A1** 2010.10.07

(12) **Offenlegungsschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2009 016 252.6**

(22) Anmeldetag: **03.04.2009**

(43) Offenlegungstag: **07.10.2010**

(51) Int Cl.⁸: **B60G 17/02** (2006.01)
B60G 15/06 (2006.01)

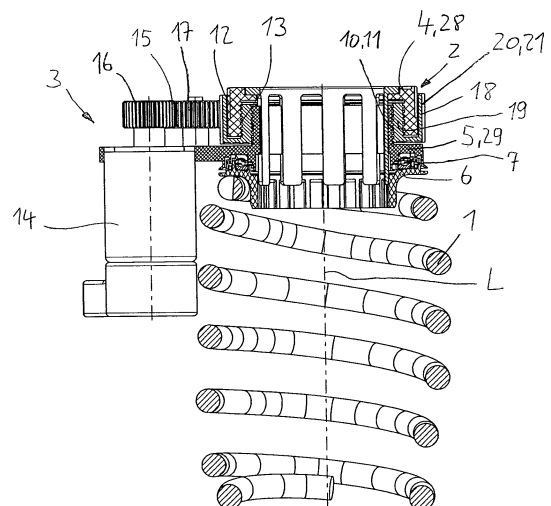
(71) Anmelder:
**Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG, 91074
Herzogenaurach, DE**

(72) Erfinder:
Schmidt, Meinhard, 91126 Kammerstein, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Höhenverstelleinrichtung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen**

(57) Zusammenfassung: Höhenverstelleinrichtung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen, mit einem insbesondere durch einen Federteller (6) gebildeten Tragfederlager für eine zwischen einem Fahrzeugaufbau und einem Radträgerelement wirksam angeordneten Tragfeder, wobei das Tragfederlager mittels eines Aktuators (3) höhenverstellbar angeordnet ist, wobei der Aktuator (3) ein Antriebsteil (18) aufweist, das in formschlüssigem Wirkeingriff steht sowohl mit einem dem Fahrzeugaufbau oder dem Radträgerelement zugeordneten ersten Stellteil (28) als auch mit einem dem Tragfederlager zugeordneten zweiten Stellteil (29) für eine relative Höhenverstellung zwischen dem Antriebsteil (18) einerseits und jedem der beiden Stellteile (28, 29) andererseits.



Beschreibung

Zusammenfassung der Erfindung

Gebiet der Erfindung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Höhenverstellereinrichtung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen. Derartige Höhenverstellereinrichtungen dienen dem Zweck, den Abstand des gefederten Fahrzeugaufbaus zur Fahrbahn zu verändern. Im normalen Fahrbetrieb kann beispielsweise eine Normal-Niveaustellung eingestellt sein, während z. B. bei unebenem Gelände eine Hochniveaustellung und auf glatter Fahrbahn bei hohen Fahrzeuggeschwindigkeiten eine Tiefniveaustellung eingestellt sein kann.

Hintergrund der Erfindung

[0002] Aus DE 10 2006 056 762 A1 beispielsweise ist eine Höhenverstellereinrichtung bekannt geworden, die an einer Federbeinachse vorgesehen ist. Ein am Domlager wirksam angeordneter Aktuator weist einen Elektromotor und ein Stellgetriebe auf, das einen auf einer Innenhülse drehbar gelagerten, axial unverschiebbar gehaltenen Stellring aufweist, in den an seinem Außenumfang zumindest eine zur Umfangsrichtung schräge, nutförmige Stellkulisse eingearbeitet ist. Der obere Federteller der Schraubendruckfeder ist mit einem zylindrischen Führungsabschnitt versehen, der sowohl auf dem Stellring als auch auf der Innenhülse axial verschiebbar geführt ist und der in die Stellkulisse des Stellrings eingreift. Unter einer Betätigung des Aktuators verdreht der Stellring um eine Längsachse, wobei aufgrund der Kulissenführung der Federteller in Längsrichtung der Federbeinachse verschoben wird, so dass das Fahrzeugniveau geändert ist.

[0003] Insgesamt drei jeweils um 120° zueinander versetzt angeordnete, übereinanderliegende nutförmige Stellkulissen sind in den Stellring eingearbeitet. Der Stellring ist an seinem dem Domlager zugewandten Ende an einer Domlagerplatte über ein Axialkugellager axial gelagert. Die Schnelligkeit, mit der eine Niveaustellung erfolgen kann, ist abhängig von der Leistung des Aktuators, und auch von der Steigung der Stellkulisse. Eine größere Steigung ermöglicht eine schnellere Verstellung, eine geringere Steigung bedeutet eine langsamere Verstellung, wobei jedoch mit zunehmender Steigung die Stellkräfte zwischen der Stellkulisse und dem in diese Stellkulisse eingreifenden Mitnehmer zunehmen.

Aufgabe der Erfindung

[0004] Aufgabe der vorliegenden Erfindung war es, eine Höhenverstellereinrichtung nach den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1 anzugeben, bei dem eine Niveaustellung effektiver durchgeführt werden kann.

[0005] Erfindungsgemäß wurde diese Aufgabe durch den Gegenstand des Anspruchs 1 gelöst. Dadurch, dass der Aktuator ein Antriebsteil aufweist, dass in formschlüssigem Wirkeingriff steht sowohl mit einem dem Fahrzeugaufbau oder dem Radträgerelement zugeordneten ersten Stellteil als auch mit einem dem Tragfederlager zugeordneten zweiten Stellteil, und dadurch, dass eine Aktuatorbetätigung mittels des Wirkeingriffes eine relative Höhenverstellung zwischen dem Antriebsteil einerseits und jedem der beiden Stellteile andererseits gewährleistet, ist eine effektive Niveaustellung gewährleistet. Eine Betätigung des Antriebsteiles bewirkt demzufolge eine Höhenverstellung sowohl des ersten Stellteiles, als auch des zweiten Stellteiles, wobei sich die beiden Stellwege zu einem gemeinsamen Stellweg für die gewünschte Höhenverstellung addieren. In günstiger Weise ist somit sichergestellt, dass bei einer Betätigung des Antriebsteiles eine Niveaustellung ebenfalls im Vergleich zu dem genannten Stand der Technik deutlich schneller erfolgen kann, ohne dass die Belastung im Wirkeingriff in unerwünschter Weise zunehmen muß.

[0006] Tragfedern tragen das Gewicht des Fahrzeugaufbaus, sie sind einerseits am Fahrzeugaufbau und andererseits an Achskonstruktionen abgestützt. Bei so genannten Federbeinachsen beispielsweise werden Schraubendruckfedern als Tragfedern eingesetzt. Die vorliegende Erfindung ist insbesondere für McPherson Federbeine geeignet. McPherson Federbeine übernehmen auch die Radführung und übertragen demzufolge entsprechende Kräfte. Das Domlager ermöglicht eine Drehung des Dämpfers um die Längsachse.

[0007] Die Tragfedern sind mit ihren beiden Federenden an Tragfederlagern abgestützt, wobei das eine Tragfederlager dem Fahrzeugaufbau und das andere Tragfederlager dem Radträgerelement zugeordnet ist. Bei Schraubendruckfedern werden oftmals Federteller als Tragfederlager eingesetzt.

[0008] Radträgerelemente nehmen die Fahrzeugräder auf, wobei derartige Radträgerelemente oftmals Lenker aufweisen, die als Längslenker oder Querlenker ausgeführt sein können. Das besondere Kennzeichen der McPherson-Federbein-Achse ist die direkt mit dem Dämpfergehäuse verbundene Radlagerung, als Radträgerlement.

[0009] Die bei gattungsgemäßen und auch erfindungsgemäßen Höhenverstellereinrichtungen eingesetzten Aktuatoren weisen einen Motor auf, und gegebenenfalls ein Stellgetriebe, um eine gewünschte Höhenverstellung des Tragfederlagers durchzuführen.

[0010] Ein formschlüssiger Wirkeingriff im Sinne der Erfindung liegt beispielsweise vor, wenn ein Stirnrad mit einer Zahnstange oder auch mit zwei Zahnstangen kämmt, wobei beispielsweise die Zahnstangen an diametral gegenüberliegenden Seiten des Stirnrades angeordnet sein können, so dass bei einer Drehung des Stirnrades beide Zahnstangen entlang ihrer Längsachse verschoben werden. Ein formschlüssiger Wirkeingriff im Sinne der Erfindung liegt auch vor, wenn eine Schraubverbindung hergestellt ist, wobei Schraubengewinde miteinander in Eingriff stehen.

[0011] Für die Erfindung eignen sich auch in günstiger Weise Rollengewindetribe mit Rollenrückführung und Planetengewindetribe aufgrund einer reduzierten Reibung gegenüber direktem Schraubeingriff von Gewinden.

[0012] Bei Planetengewindetrieben werden Rollen als Planeten in einem als Spindelmutter ausgeführten Planetenträger aufgenommen. Konische Lagerflächen am Planetenträger nehmen Axialkräfte der Rollen auf, die mit ihren kegeligen Enden an den konischen Lagerflächen anliegen, wobei die Rollen an ihrem zylindrischen Außenumfang bspw. mit einem Linksgewinde und die mit den Rollen in Eingriff stehende Spindel mit einem Rechtsgewinde versehen sein können.

[0013] Bei einer erfindungsgemäßen Weiterbildung weist der Aktuator das um eine Längsachse drehbar angeordnete Antriebsteil auf, wobei an diesem Antriebsteil ein erster Gewindeabschnitt und ein zweiter Gewindeabschnitt vorgesehen sind. Beide Gewindeabschnitte stehen in Schraubverbindung sowohl mit dem ersten Stellteil als auch mit dem zweiten Stellteil, wobei die beiden Gewindeabschnitte des Antriebsteiles mit gegenläufiger Gangrichtung versehen sind.

[0014] Unter einer Gangrichtung eines Gewindes versteht man die Drehrichtung, die zum Ineinanderdrehen der Gewinde führt. Rechtsgewinde laufen durch Drehung im Uhrzeigersinn ineinander, Linksgewinde hingegen auseinander.

[0015] Bei dieser erfindungsgemäßen Weiterbildung erfolgt durch die Drehung des Antriebsteiles um die Längsachse eine Verschiebung der beiden Stellteile entlang der Längsachse, um die gewünschte Niveaustellung durchzuführen. Die gegenläufige Gangrichtung bewirkt, dass sich die beiden Stellwege der Stellteile zu einem gemeinsamen Gesamtstellweg addieren.

[0016] Die weiter oben erwähnten Planetengewindetribe können bei dieser erfindungsgemäßen Weiterbildung in vorteilhafter Weise zum Einsatz kommen, wobei je ein Planetengewindetrieb zwischen jedem der beiden Stellteile und dem Antriebsteil ange-

ordnet sein kann.

[0017] Wenn die erfindungsgemäße Höhenverstell-einrichtung bei einer Federbeinachse zum Einsatz kommen soll, kann das erste Stellteil als an dem Fahrzeugaufbau gehaltene Domlagerplatte zur Abstützung der Tragfeder ausgebildet sein, wobei zwischen der Domlagerplatte und dem Tragfederlager der Aktuator wirksam angeordnet ist. Das zweite Stellteil kann als Trägerplatte für das Tragfederlager ausgebildet sein, wobei zwischen der Trägerplatte und dem Tragfederlager ein Axiallager angeordnet sein kann. Dieses Axiallager ermöglicht eine freie Drehung der Schraubendruckfeder. Unter einem Zusammendrücken oder Entspannen der Schraubendruckfeder verdrehen deren Enden zueinander, wobei diese Verdrehung durch das Axiallager ungehindert ermöglicht wird.

[0018] Bei vielen Anwendungen kann es möglich sein, dass um eine Längsachse drehbare Antriebsteil zwischen dem ersten Stellteil und den zweiten Stellteil anzuordnen, wobei eine Verdrehsicherung zwischen dem ersten Stellteil und dem zweiten Stellteil vorgesehen ist. Eine Betätigung des Antriebsteiles bewirkt dessen Verdrehung um die Längsachse, wobei die Verdrehsicherung sicherstellt, dass die im Wirkeingriff mit dem Antriebsteil stehenden Stellteile lediglich entlang der Längsachse zueinander verschoben werden, jedoch nicht gemeinsam mit dem Antriebsteil.

[0019] Erfindungsgemäße Höhenverstell-einrichtungen weisen einen Aktuator auf, der insbesondere mit einem Elektromotor und einem daran angeschlossenen Stellgetriebe versehen ist, wobei das Stellgetriebe das Antriebsteil aufweist. Das Stellgetriebe kann beispielsweise ein Zahnradgetriebe, insbesondere Stirnradgetriebe aufweisen, wobei das Antriebsteil eine Stirnverzahnung aufweisen kann, um mit einem oder mehreren Ritzeln, Zahnrädern oder Stirnrädern des Stellgetriebes zu kämmen. Dieses Antriebsteil kann in günstiger Weise mit den bereits oben erwähnten Gewindeabschnitten gegenläufiger Gangrichtung versehen sein.

[0020] Eines der beiden Stellteile kann in günstiger Weise mit einem Halter zur Halterung des Motors und des Stellgetriebes versehen sein. In günstiger Weise kann der Halter und das Stellteil als einstückiges Bauteil ausgebildet sein.

[0021] Bei dem zuletzt erwähnten erfindungsgemäßen Ausführungsbeispiel kann das Antriebsteil einen inneren Ring mit den beiden Gewindeabschnitten aufweisen, sowie einen den inneren Ring umgebenden äußeren Ring, an dem die Stirnverzahnung ausgebildet ist. Dieses Antriebsteil baut in axialer Richtung in günstiger Weise sehr kurz, denn die Stirnverzahnung und die Gewindeabschnitte sind nicht axial

hintereinander angeordnet, sondern die Stirnverzahnung kann neben den Gewindeabschnitten angeordnet sein.

[0022] Bei einer zweckmäßigen Weiterbildung begrenzen der innere Ring und der äußere Ring des Antriebsteiles einen Ringspalt, in den das erste Stellteil eingreift und mit seinem Gewindeabschnitt in Schraubverbindung mit dem ersten Gewindeabschnitt des Antriebsteiles steht. Bei dieser erfindungsgemäßen Weiterbildung kann eine sehr Bauraum sparende Höhenverstelleinrichtung bereitgestellt werden.

Kurze Beschreibung der Zeichnungen

[0023] Nachstehend wird die Erfindung anhand eines in insgesamt 5 Figuren abgebildeten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigen:

[0024] **Fig. 1** eine erfindungsgemäße Höhenverstelleinrichtungen in perspektivischer Darstellung,

[0025] **Fig. 2** einen Längsschnitt durch die Höhenverstelleinrichtung aus **Fig. 1**,

[0026] **Fig. 3** einen Längsschnitt wie in **Fig. 2**, jedoch nach einer Niveaueinstellung,

[0027] **Fig. 4** eine Ausschnittsvergrößerung der **Fig. 3** und

[0028] **Fig. 5** eine Ansicht der erfindungsgemäßen Höhenverstelleinrichtung.

Detaillierte Beschreibung der Zeichnungen

[0029] **Fig. 1** zeigt eine erfindungsgemäße Höhenverstellung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen in perspektivischer Darstellung. Diese Höhenverstellung ist für eine Federbeinachse vorgesehen. Eine als Tragfederlager vorgesehene Schraubendruckfeder **1** ist mit ihrem unteren Ende an einem hier nicht abgebildeten Radträger abgestützt. Die Schraubendruckfeder **1** ist mit ihrem oberen Ende über ein Domlager **2** an einem hier nicht abgebildeten Fahrzeugaufbau abgestützt.

[0030] Ferner ist ein Aktuator **3** vorgesehen, über den ein Abstand zwischen dem oberen Ende der Schraubendruckfeder und dem Fahrzeugaufbau eingestellt werden kann.

[0031] **Fig. 2** zeigt die erfindungsgemäße Höhenverstelleinrichtung im Längsschnitt. Das Domlager **2** weist eine Domlagerplatte **4** und eine Trägerplatte **5** auf. Die Domlagerplatte **4** ist zur Halterung an dem nicht abgebildeten Fahrzeugaufbau vorgesehen. Zwischen der Trägerplatte **5** und einem für die Abstützung des oberen Endes der Schraubendruckfe-

der **1** vorgesehenen Federteller **6** ist ein Axiallager **7** angeordnet.

[0032] **Fig. 4** zeigt das Axiallager **7** in einer Ausschnittsvergrößerung. Ein Laufring **8** ist an der Trägerplatte **5** abgestützt, ein weiterer Laufring **9** ist an dem Federteller **6** abgestützt. Zwischen den beiden Laufringen **8** und **9** sind Kugeln **10** angeordnet, die an Laufbahnen der Laufringe **8, 9** abwälzen. Dieses Axiallager **7** ermöglicht eine Verdrehung der beiden Federenden zueinander.

[0033] **Fig. 2** ist weiterhin zu entnehmen, dass die Trägerplatte **5** einen hülsenförmigen Abschnitt **10** aufweist, an dessen Außenumfang ein Gewindeabschnitt **11** ausgebildet ist. Das von der Trägerplatte **5** abgewandte Ende des hülsenförmigen Abschnittes **10** ist dem Fahrzeugaufbau zugewandt.

[0034] **Fig. 2** ist weiterhin zu entnehmen, dass die Domlagerplatte **4** einen umlaufenden Kragen **12** aufweist, wobei das von der Domlagerplatte **4** abgewandte Ende des Kragens **12** der Trägerplatte **5** zugewandt ist. Der umlaufend geschlossene Kragen **12** ist an seinem Innenumfang mit einem Gewindeabschnitt **13** versehen.

[0035] Die beiden Gewindeabschnitte **11, 13** winden sich um eine Längsachse L der Federbeinachse.

[0036] Der Aktuator **3** weist einen Elektromotor **14** auf, an den ein Stellgetriebe **15** angeschlossen ist. Das Stellgetriebe **15** weist Stirnräder **16, 17** auf, wobei das Stirnrad **16** auf der Motorwelle des Elektromotors **15** befestigt ist, und wobei jedes der beiden Stirnräder **10** mit dem Stirnrad **16** kämmt.

[0037] Ferner ist ein Antriebsteil **18** vorgesehen, dass um die Längsachse L drehbar angeordnet ist. Dieses Antriebsteil **18** weist einen inneren Ring **19** auf, und einen äußeren Ring **20**. Beide Ringe **19, 20** sind koaxial zu der Längsachse L angeordnet. Der äußere Ring **20** ist an seinem Außenumfang mit einer Verzahnung **21** versehen. Die beiden Ritzel **15, 17** kämmt mit dieser Verzahnung **21** des äußeren Ringes **20**.

[0038] Die beiden Ringe **19, 20** begrenzen einen Ringspalt **20a**, der deutlich in der **Fig. 3** zu erkennen ist. Die Domlagerplatte **4** greift mit ihrem Kragen **12** in diesen Ringspalt **20a** ein.

[0039] Der innere Ring **19** des Antriebsteiles **18** ist an seinem Außenumfang mit einem ersten Gewindeabschnitt **22**, und an seinem Innenumfang mit einem zweiten Gewindeabschnitt **23** versehen. Der erste Gewindeabschnitt **22** steht in Schraubverbindung mit dem Gewindeabschnitt **13** des Kragens **12**. Die beiden Gewindeabschnitte **22** und **13** sind als Linksgewinde ausgebildet. Der zweite Gewindeabschnitt **23**

steht in Schraubverbindung mit dem Gewindeabschnitt **11** des hülsenförmigen Abschnittes **10** der Trägerplatte **5**. die Gewindeabschnitte **23** und **11** sind als Rechtsgewinde ausgebildet.

[0040] Die Trägerplatte **5** ist mit einem Halter **24** zur Halterung des Elektromotors **15** sowie des Stellgetriebes **15** versehen, wie beispielsweise den **Fig. 3** und **Fig. 5** zu entnehmen ist. Dieser Halter **24** ist einstückig an die Trägerplatte **5** angeformt.

[0041] Die Domlagerplatte **4** und die Trägerplatte **5** sind zueinander mittels einer Verdrehsicherung **25** verdrehgesichert. Diese Verdrehsicherung **25** umfasst ineinander greifende Klauen **26** der Trägerplatte **5** und Klauen **27** der Domlagerplatte **4**. Die Klauen **26**, **27** erstrecken sich entlang der Längsachse L.

[0042] Nachstehend wird die Wirkungsweise der erfindungsgemäßen Höhenverstelleinrichtung näher erläutert. Zu diesem Zweck wird nachstehend Bezug genommen auf die **Fig. 2** und **Fig. 3**. Während **Fig. 2** die erfindungsgemäße Höhenverstelleinrichtung in einer Tiefniveaustellung zeigt, ist in der **Fig. 3** eine Hochniveaustellung angefahren.

[0043] Ausgehend von der **Fig. 2** wird der Aktuator **3** betätigt. Das Antriebsteil **18** rotiert um die Längsachse L. Aufgrund der Schraubverbindung des Antriebsteiles **18** mit der Domlagerplatte **4** und der Trägerplatte **5** werden unter einer Rotation des Antriebsteiles **18** die Domlagerplatte **4** und die Trägerplatte **5** voneinander weg entlang der Längsachse L verlagert, wobei sowohl die Domlagerplatte **4** als auch die Trägerplatte **5** relativ zu dem Antriebsteil **18** entlang der Längsachse L verschoben werden. Aufgrund der gegenläufigen Gangrichtung der Schraubverbindungen wird bei einer Drehung des Antriebsteiles **18** beispielsweise im Uhrzeigersinn die Domlagerplatte **4** in Richtung auf den nicht abgebildeten Fahrzeugaufbau und die Trägerplatte **5** in Richtung auf die Schraubendruckfeder **1** verlagert. Die Verlagerungen entlang der Längsachse addieren sich zu einem gemeinsamen Stellweg, der eine Höhenverstellung des Fahrzeugaufbaus entspricht.

[0044] **Fig. 3** zeigt schließlich die Situation nach vollendeter Verstellung. Hier ist deutlich zu erkennen, dass die Domlagerplatte **4** und die Trägerplatte **5** axial zueinander verschoben sind.

[0045] **Fig. 5** zeigt deutlich die Anordnung der Stirnräder **16,17**: beide Stirnräder **17** kämmen mit dem Stirnrad **16** und mit der Außenverzahnung **21** des äußeren Ringes **20** des Antriebsteiles **18**.

[0046] Die Domlagerplatte **4** bildet als Teil des Stellgetriebes **15** ein erstes Stellteil **28**, und die Trägerplatte **5** bildet als Teil des Stellgetriebes **15** ein zweites Stellteil **29**.

[0047] Das hier beschriebene Domlager **2** kann vollständig aus Kunststoff in günstiger Weise im Spritzverfahren hergestellt werden. Günstig ist eine Werkstoffpaarung zwischen dem Antriebsteil und jedem der beiden Stellteile. Vorzugsweise sind das Antriebsteil aus Stahl und die beiden Stellteile aus Kunststoff gebildet.

[0048] In vorteilhafter Weise ermöglicht die Erfindung eine problemlose Abdichtung kritischer Bereiche: beispielsweise kann eine Abdichtung zwischen dem Federteller **6** und der Trägerplatte **5** mittels einer Labyrinthdichtung erfolgen, die am Außenumfang des Federtellers **6** angeordnet sein kann. Ebenso kann eine am unteren axialen Ende des Antriebsteiles **18** vorgesehene Labyrinthdichtung am Außenumfang des hülsenförmigen Abschnittes der Trägerplatte **5** angeordnet sein.

[0049] Die hier beschriebenen Gewindeabschnitte können auch als Trapezgewinde mit Selbsthemmung ausgeführt sein, so dass auf eine zusätzliche Sperrvorrichtung verzichtet werden kann. Die oben beschriebene Verdrehsicherung kann zugleich als Abdichtung verwendet werden, was dadurch möglich ist, dass die Klauen mit sehr geringem Abstand ineinander greifen.

Bezugszeichenliste

1	Schraubendruckfeder
2	Domlager
3	Aktuator
4	Domlagerplatte
5	Trägerplatte
6	Federteller
7	Axiallager
8	Lauftring
9	Lauftring
10	hülsenförmiger Abschnitt
11	Gewindeabschnitt
12	Kragen
13	Gewindeabschnitt
14	E-Motor
15	Stellgetriebe
16	Stirnrad
17	Stirnrad
18	Antriebsteil
19	innerer Ring
20	äußerer Ring
20a	Ringspalt
21	Verzahnung
22	erster Gewindeabschnitt
23	zweiter Gewindeabschnitt
24	Halter
25	Verdrehsicherung
26	Klaue
27	Klaue
28	erstes Stellteil
29	zweites Stellteil

ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde automatisiert erzeugt und ist ausschließlich zur besseren Information des Lesers aufgenommen. Die Liste ist nicht Bestandteil der deutschen Patent- bzw. Gebrauchsmusteranmeldung. Das DPMA übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

Zitierte Patentliteratur

- DE 102006056762 A1 [\[0002\]](#)

Patentansprüche

1. Höhenverstelleinrichtung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen, mit einem insbesondere durch einen Federteller (6) gebildeten Tragfederlager für eine zwischen einem Fahrzeugaufbau und einem Radträgerelement wirksam angeordneten Tragfeder, wobei das Tragfederlager mittels eines Aktuators (3) höhenverstellbar angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Aktuator (3) ein Antriebsteil (18) aufweist, das in formschlüssigem Wirkeingriff steht sowohl mit einem dem Fahrzeugaufbau oder dem Radträgerelement zugeordneten ersten Stellteil (28) als auch mit einem dem Tragfederlager zugeordneten zweiten Stellteil (29) für eine relative Höhenverstellung zwischen dem Antriebsteil (18) einerseits und jedem der beiden Stellteile (28, 29) andererseits.

2. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 1, bei der der Aktuator (3) das um eine Längsachse (L) drehbar angeordnete, mit einem ersten Gewindeabschnitt (22) und mit einem zweiten Gewindeabschnitt (23) versehene Antriebsteil (18) aufweist, das in Schraubverbindung sowohl mit dem ersten Stellteil (28) als auch mit dem zweiten Stellteil (29) steht, wobei die beiden Gewindeabschnitte (22, 23) des Antriebsteiles (18) mit gegenläufiger Gangrichtung versehen sind.

3. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 1, bei der das erste Stellteil (28) und das zweite Stellteil (29) jeweils mit einem um eine Längsachse gewundenen Gewindeabschnitt (11, 13) gegenläufiger Gangrichtung versehen sind, wobei beide Stellteile (28, 29) in Schraubverbindung mit dem Antriebsteil (18) stehen.

4. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 1, bei der das erste Stellteil (28) als an dem Fahrzeugaufbau gehaltene Domlagerplatte (4) zur Abstützung der Tragfeder ausgebildet ist, wobei zwischen der Domlagerplatte (4) und dem Tragfederlager der Aktuator (3) wirksam angeordnet ist.

5. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 1, bei der das zweite Stellteil (29) als Trägerplatte (5) für das Tragfederlager ausgebildet ist, wobei zwischen der Trägerplatte (5) und dem Tragfederlager ein Axiallager (7) angeordnet ist.

6. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 1, bei der zwischen dem ersten Stellteil (28) und dem zweiten Stellteil (29) das um eine Längsachse (L) drehbare Antriebsteil (18) angeordnet ist, wobei eine Verdrehsicherung (25) zwischen dem ersten Stellteil (28) und dem zweiten Stellteil (29) vorgesehen ist.

7. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 1, bei der der Aktuator (3) mit einem Motor, insbesondere Elektromotor (14), sowie mit einem das Antriebsteil

(18) aufweisenden Stellgetriebe (15) versehen ist.

8. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 7, bei der eines der beiden Stellteile (28, 29) mit einem Halter (24) zur Halterung des Motors und des Stellgetriebes (15) versehen ist.

9. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 7, bei der ein Ritzel des Stellgetriebes (15) mit einer an dem Antriebsteil (18) vorgesehenen Verzahnung kämmt, wobei das Antriebsteil (18) an einem Umfangsabschnitt mit dem ersten Gewindeabschnitt (22) und an einem weiteren Umfangsabschnitt mit dem zweiten Gewindeabschnitt (23) versehen ist.

10. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 9, bei der das Antriebsteil (18) einen inneren Ring (19) mit den beiden Gewindeabschnitten (22, 23), sowie einen den inneren Ring (19) umgebenden äußeren Ring (29) aufweist, an dem die Verzahnung ausgebildet ist.

11. Höhenverstelleinrichtung nach Anspruch 10, bei der das erste Stellteil (28) in einen von dem inneren Ring (19) und dem äußeren Ring (29) gebildeten Ringspalt (20a) eingreift und mit seinem Gewindeabschnitt (13) in Schraubverbindung mit dem ersten Gewindeabschnitt (22) des Antriebsteiles (18) steht.

Es folgen 2 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

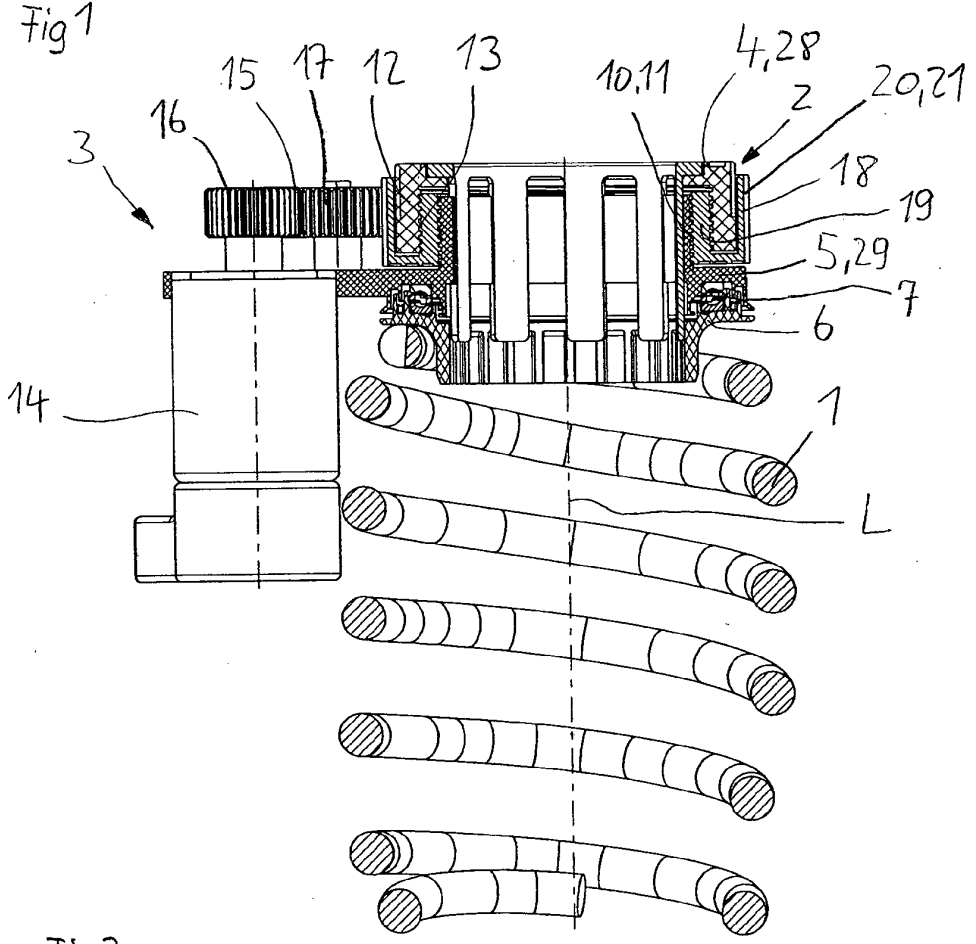
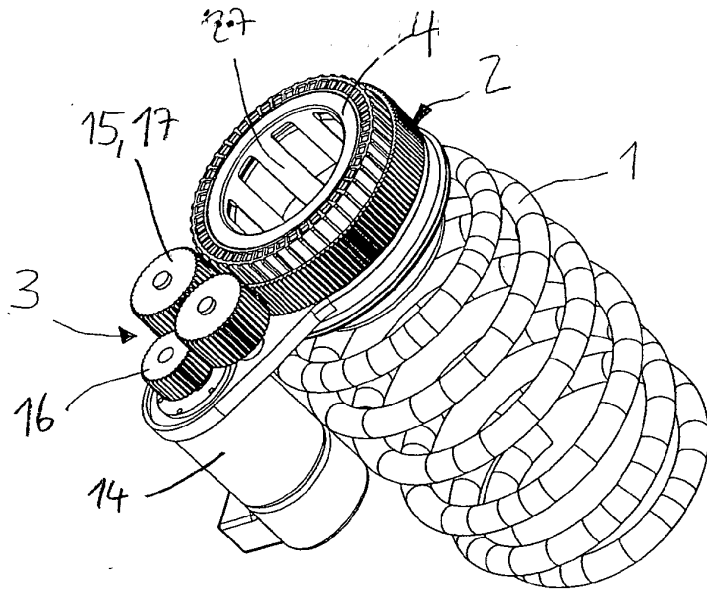


Fig 2

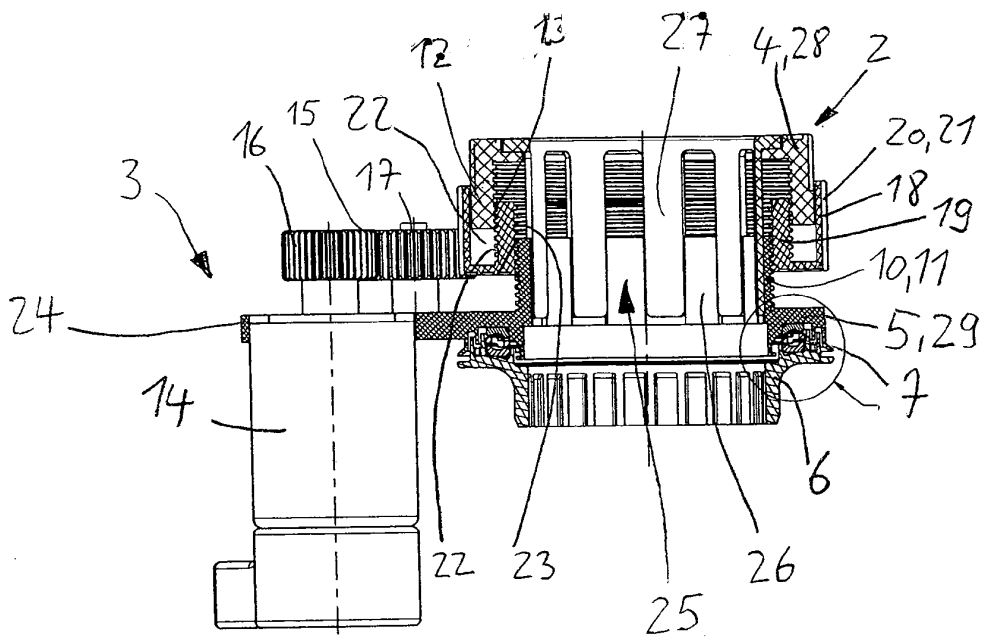


Fig 3

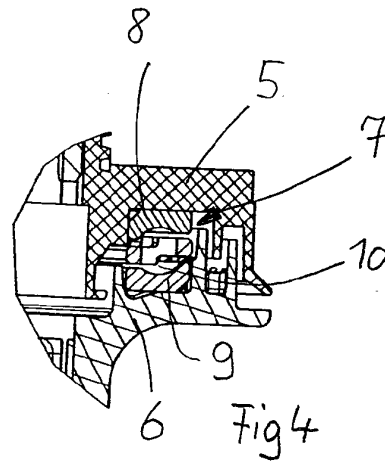


Fig 4

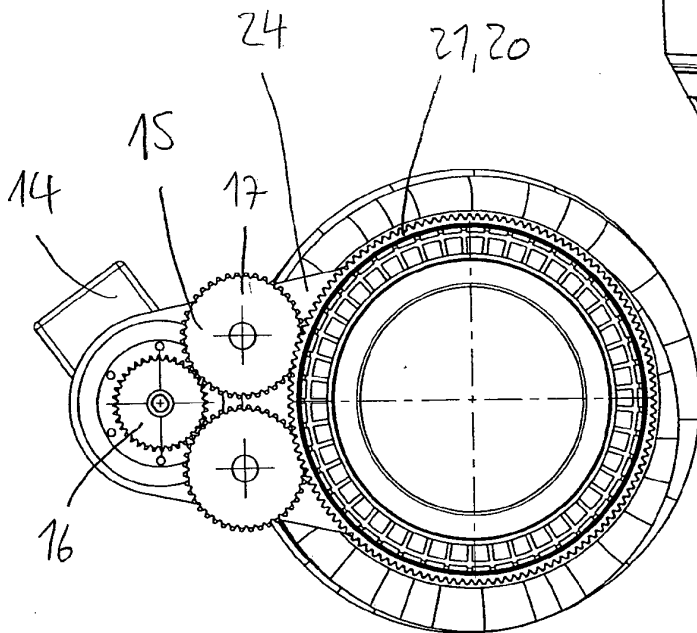


Fig 5