



(12) **Offenlegungsschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2012 001 655.7**
 (22) Anmeldetag: **27.01.2012**
 (43) Offenlegungstag: **01.08.2013**

(51) Int Cl.: **B60G 7/02 (2012.01)**
F16F 13/00 (2012.01)

(71) Anmelder:
AUDI AG, 85045, Ingolstadt, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
 gezogene Druckschriften:

(72) Erfinder:
**Conrad, Thomas, Dipl.-Ing., 91757, Treuchtlingen,
 DE; Unger, Wolfgang, Dipl.-Ing., 85080,
 Gaimersheim, DE; Schlecht, Albert, 86684,
 Holzheim, DE; Stocker, Markus, 94094,
 Rothalmünster, DE**

DE	101 45 304	B4
DE	39 34 238	A1
DE	103 30 877	A1
DE	29 615 913	U1
JP	S60- 179 320	A
JP	2009- 143 380	A
JP	H10- 58 934	A

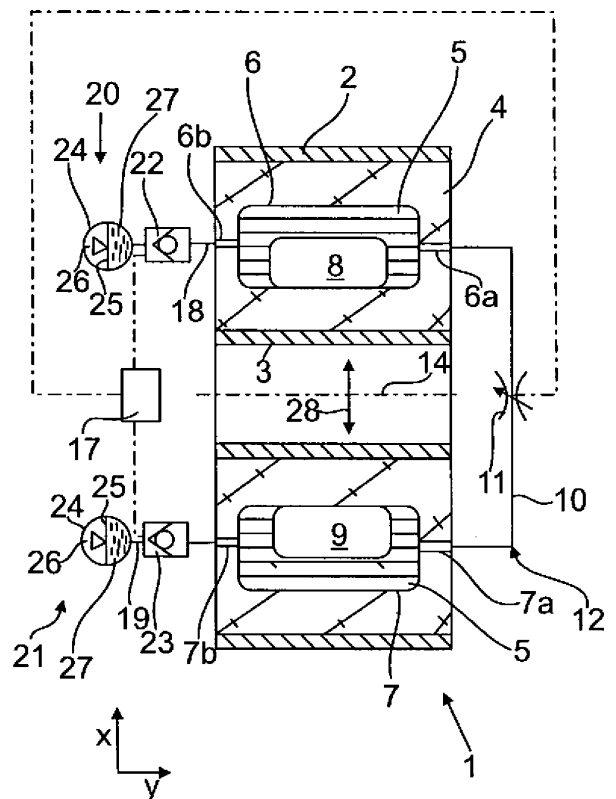
Rechercheantrag gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 PatG ist gestellt.

Prüfungsantrag gemäß § 44 PatG ist gestellt.

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Hydraulisch dämpfendes Lager für ein Fahrwerk eines Fahrzeuges, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, sowie Verfahren zur Veränderung der Position eines Fahrwerk-lagers**

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft ein hydraulisch dämpfendes Lager für ein Fahrwerk eines Fahrzeuges, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, mit einem ersten Lagerteil, das mit einem ersten Bauteil verbunden ist, und mit einem zweiten Lagerteil, das mit einem zweiten Bauteil verbunden ist. Erfindungsgemäß ist zwischen dem ersten Lagerteil und dem zweiten Lagerteil wenigstens ein Elastomerkörper angeordnet, der wenigstens zwei miteinander strömungstechnisch mittels einer Überströmeinrichtung verbundene sowie mit einer Flüssigkeit befüllte Kammern dergestalt wenigstens teilweise begrenzt, dass bei einer Relativbewegung zwischen dem ersten und dem zweiten Lagerteil und einer dadurch bedingten Druckbelastung und/oder Komprimierung wenigstens einer Kammer die Flüssigkeit aus dieser wenigstens in eine Kammer über die wenigstens eine Überströmeinrichtung in die wenigstens eine andere, vorzugsweise auf Zug belastete Kammer überströmt. Erfindungsgemäß ist die Überströmeinrichtung (12) zur Einstellung der Dämpfungscharakteristik des Lagers mit einer Ventileinrichtung (11) zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung (12) gekoppelt, wobei wenigstens eine der Kammern (6, 7), bevorzugt jede der Kammern (6, 7), mit einer, mittels einer Absperrereinrichtung (22, 23) absperrbaren Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) gekoppelt ist, die zur Einstellung der Lagersteifigkeit mit dem jeweils zugeordneten Kammervolumen strömungstechnisch verbindbar ist. Ferner wird ein bevorzugtes Verfahren zur Veränderung der Position eines Lagers, insbesondere eines Fahrwerk-lagers, in einem Fahrzeug, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, mit einem hydraulisch dämpfenden Lager gemäß der Erfindung vorgeschlagen.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein hydraulisch dämpfendes Lager für ein Fahrwerk eines Fahrzeugs, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie ein Verfahren zur Veränderung der Position eines Fahrwerkklagers in einem Fahrzeug, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, nach dem Oberbegriff des Anspruchs 15.

[0002] Fahrwerkklager müssen eine Vielzahl von Anforderungen erfüllen, wozu unter anderem die Aufnahme von Kräften, die Dämpfung von Schwingungen, die Fähigkeit zur elastischen Verformung und auch die Isolation von Geräusch gehören. Die gezielte Dämpfung von Schwingungen kann dabei zum Beispiel durch Verwendung von auch als Hydrolagern bezeichneten hydraulisch dämpfenden Lagern erzielt werden. Weiterhin gibt es Fahrsituationen, welche eine weiche statische Lagerkennlinie mit großem Verformungsweg erfordern, während hingegen bei anderen Fahrsituationen eine steife Lagerkennlinie mit geringem Verformungsweg erwünscht sein kann. Ein Beispiel für ein derartiges Lager ist aus der DE 103 30 877 A1 bekannt, bei der zwischen einer äußeren und einer inneren Lagerhülse ein Elastomerkörper angeordnet ist, in dem zwei mit Flüssigkeit gefüllte Kammern ausgebildet sind. Die Kammern sind voneinander getrennt und symmetrisch zu beiden Seiten der Längsachse der inneren Lagerhülse angeordnet und weisen jeweils einen Anschlag auf, der auf einer gemeinsamen Querachse der inneren Lagerhülse und im Abstand zu einer entsprechenden Gegenanschlagfläche innerhalb der Kammer angeordnet ist. Die Anschläge sind hier verschiebbar ausgebildet und derart mit Druck beaufschlagbar, dass sie entlang einer gemeinsamen Querachse verschoben werden können und die innere Lagerhülse gegenüber der äußeren Lagerhülse in einem aktuellen Schwingungszustand fixiert wird. Der zum Fixieren erforderliche Druck ist erst dann vollständig aufgebaut, wenn beide Anschläge an ihren Gegenanschlagflächen anliegen. Mit einem derartig ausgebildeten Fahrwerkklager soll die Lagersteifigkeit jederzeit um ein Vielfaches erhöht werden können.

[0003] Problematisch bei einem derartigen Lageraufbau ist jedoch, dass eine hohe Dämpfung von Schwingungen, wie zum Beispiel im Bereich der Achseigenfrequenzen des Fahrwerks, stets mit einer Erhöhung der dynamischen Steifigkeiten im höherfrequenten Bereich einhergeht, was auch als dynamische Verhärtung bezeichnet wird. Daraus resultiert schließlich eine verstärkte Übertragung von Geräuschen der Radaufhängung in die Karosserie, was unerwünscht ist. Zudem ist eine hohe Dämpfung bei hydraulisch dämpfenden Lagern nur in einem schmalen Frequenzbereich möglich. Des Weiteren kann es insbesondere in den auf Zug belasteten Kammern und einer damit einhergehenden Volumenvergröße-

rung dieser Kammern zum Auftreten von Unterdrücken kommen, die zu einer Kavitation im Kammerbereich und damit auch zu Beschädigungen des Lagers führen können. Abgesehen davon treten durch diese Kavitationsereignisse auch vom Fahrer wahrnehmbare und als extrem störend empfundene Geräusche auf.

[0004] Ein weiterer wesentlicher Nachteil derartiger herkömmlicher Lageraufbauten ist, dass zur Veränderung der Position eines derartigen Fahrwerkklagers in einem Fahrzeug, was auch Wegverstellung genannt wird, in Verbindung mit einer hydraulischen Aktuatorik stets Aggregate zur Druckbereitstellung erforderlich sind, deren Platz- und Leistungsbedarf hoch ist. Eine Lösung mittels elektrischer Aktoren erfordert dagegen stets eine komplizierte Verstellmechanik.

[0005] Demgegenüber ist es Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein hydraulisch dämpfendes Lager für ein Fahrwerk eines Fahrzeugs, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, zur Verfügung zu stellen, das bei relativ einfachem Aufbau auf funktionssichere Weise eine gewünschte Steifigkeitseinstellung ermöglicht, ebenso wie es eine für unterschiedliche Fahrsituationen gezielte Dämpfung von Schwingungen ermöglicht. Zudem ist es eine weitere Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren zur Veränderung der Position eines Lagers, insbesondere eines Fahrwerkklagers, in einem Fahrzeug, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, zur Verfügung zu stellen, mittels dem die Veränderung der Position (Wegverstellung) des Lagers auf bauteiltechnisch einfache sowie funktionssichere Weise durchgeführt werden kann.

[0006] Diese Aufgabe wird gelöst mit den Merkmalen der unabhängigen Patentansprüche. Vorteilhafte Ausgestaltungen hierzu sind Gegenstand der darauf rückbezogenen Unteransprüche.

[0007] Gemäß Patentanspruch 1 wird ein hydraulisch dämpfendes Lager für ein Fahrwerk eines Fahrzeugs, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, vorgeschlagen, das ein erstes Lagerteil aufweist, das mit einem ersten Bauteil verbunden ist, und das ein zweites Lagerteil aufweist, das mit einem zweiten Bauteil verbunden ist. Zwischen dem ersten Lagerteil und dem zweiten Lagerteil ist wenigstens ein Elastomerkörper angeordnet, der wenigstens zwei miteinander strömungstechnisch mittels einer Überströmeinrichtung verbundene sowie mit einer Flüssigkeit befüllte, insbesondere voneinander beabstandete, Kammern dergestalt wenigstens teilweise begrenzt, dass bei einer Relativbewegung zwischen dem ersten und dem zweiten Lagerteil und einer dadurch bedingten Druckbelastung und/oder Komprimierung wenigstens einer Kammer, die Flüssigkeit aus dieser wenigstens einen Kammer über die wenigstens eine Überströmeinrich-

tung in die wenigstens eine andere, vorzugsweise auf zugbelastete Kammer überströmt.

[0008] Erfindungsgemäß ist vorgesehen, dass die Überströmeinrichtung zur Einstellung der Dämpfungscharakteristik des Lagers mit einer Ventileinrichtung zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung gekoppelt ist. Weiter ist wenigstens eine der Kammern, bevorzugt jede der Kammern, mit einer, mittels einer Absperrereinrichtung absperrbaren Ausgleichsvolumeneinrichtung gekoppelt, die zur Einstellung der Lagersteifigkeit mit dem jeweils zugeordneten Kammervolumen strömungstechnisch verbindbar ist.

[0009] Mit der vorliegenden Erfindungsidee wird somit die Steifigkeitsschaltung des Lagers funktionell von der Einstellung der Dämpfungscharakteristik des Lagers abgetrennt, wodurch sich erhebliche Freiheiten im Hinblick auf die Einstellung der Dämpfungscharakteristik und/oder der Einstellung der Lagersteifigkeit ergeben. So kann durch die mit der Überströmeinrichtung gekoppelte Ventileinrichtung zur Absperrung bzw. Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung eine gezielte Einstellung des Dämpfungsmaximums vorgenommen werden, und zwar abhängig von den jeweils gerade vorherrschenden Fahr- bzw. Betriebsbedingungen.

[0010] Mit einer derartigen Ventileinrichtung zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung, das heißt mit einer derartigen variabel einstellbaren Ventileinrichtung, kann somit eine an die jeweilige Fahrsituation angepasste gezielte Dämpfung von Schwingungen ermöglicht werden, wobei gleichzeitig ein Zustand eingesteht wird, der die Isolation höherfrequenter Geräusche ermöglicht. Das heißt mit anderen Worten, dass hierdurch das Dämpfungsmaximum gezielt auf verschiedene Frequenzen gelegt werden kann.

[0011] Auf der anderen Seite kann alternativ oder aber auch zusätzlich dazu, und dies vor allem auch unabhängig von der Einstellung der Dämpfungscharakteristik, über die Ausgleichsvolumeneinrichtung eine einfache Einstellung der Lagersteifigkeit vorgenommen werden, zum Beispiel dergestalt, dass die Ausgleichsvolumina der Ausgleichsvolumeneinrichtung hinzu geschaltet werden, wodurch die Lagercharakteristik weicher eingestellt werden kann, was nachfolgend noch in Verbindung mit den konkreten Ausführungsformen näher beschrieben wird.

[0012] Mit einer derartigen erfindungsgemäßen Lösung wird somit insgesamt ein einfach aufgebautes, funktionssicheres hydraulisch dämpfendes Lager für ein Fahrwerk eines Fahrzeugs zur Verfügung gestellt, das stets optimal an die jeweilige Fahrsituation anpassbar ist.

[0013] Zudem können durch den erfindungsgemäßen Aufbau kritische Unterdrücke in den Kammern, insbesondere in den auf Zug belasteten Kammern vermieden werden, da durch entsprechende Ansteuerung der Ausgleichsvolumeneinrichtung sichergestellt werden kann, dass stets ausreichend Flüssigkeit in den Kammern vorhanden ist, was hilft, Kavitation zu vermeiden.

[0014] Mit der erfindungsgemäßen Lösung können zudem Positionsveränderungen auf einfache Weise energiesparend durchgeführt werden, ohne dass hier eine zusätzliche Aktuatorik etc. benötigt wird, was nachfolgend noch näher in Verbindung mit der erfindungsgemäßen Verfahrensführung erläutert wird.

[0015] Wie bereits zuvor erwähnt, kann es gegebenenfalls ausreichend sein, dass lediglich eine der Kammern mit einer Ausgleichsvolumeneinrichtung gekoppelt ist, wobei jedoch bevorzugt vorgesehen ist, dass jede der Kammern mit einer Ausgleichsvolumeneinrichtung gekoppelt ist. Dadurch ergibt sich für viele Anwendungsfälle eine ausreichende Flexibilität bei der Einstellung der Lagersteifigkeit. Grundsätzlich ist es in diesem Zusammenhang auch möglich, lediglich eine einzige Ausgleichsvolumeneinrichtung vorzusehen, an die mehrere bzw. alle Kammern angeschlossen sind. Aus Gründen der Flexibilität im Hinblick auf die Zuschaltung der einzelnen Ausgleichsvolumina ist es jedoch bevorzugt, dass jeder Kammer ein eigenes Ausgleichsvolumen und damit eine eigene Ausgleichsvolumeneinrichtung zugeordnet ist.

[0016] Gemäß einer besonders bevorzugten konkreten Lagerausgestaltung wird vorgeschlagen, dass die jeder Ausgleichsvolumeneinrichtung zugeordnete Absperrereinrichtung mit einer Steuereinrichtung, vorzugsweise einer elektrischen Steuereinrichtung gekoppelt ist, mittels der die Absperrereinrichtung in Abhängigkeit von definierten Lagerzuständen so ansteuerbar ist, dass zum einen in einer Offenstellung der Absperrereinrichtung die Strömungsverbindung zwischen der Ausgleichsvolumeneinrichtung und der jeweils zugeordneten Kammer in beide Strömungsrichtungen freigegeben ist. Dies ist insbesondere dann von Vorteil, wenn eine niedrigere Lagersteifigkeit gewünscht ist, da dann auf einfache Weise sichergestellt wird, dass bei einer entsprechenden Druckbelastung der Kammer die Flüssigkeit auf einfache Weise in das Zusatzvolumen bzw. Ausgleichsvolumen der Ausgleichsvolumeneinrichtung verdrängt werden kann. Andererseits kann bei einem schnellen Lastwechsel und einer weniger starken Druckbeanspruchung dann auch wieder auf schnelle und einfache Weise Flüssigkeit aus der Ausgleichsvolumeneinrichtung in die zugeordnete Kammer einströmen. Zum anderen kann alternativ dazu vorgesehen sein, dass in einer Schließstellung der Absperrereinrichtung die Strömungsverbindung zwischen der Ausgleichsvolumeneinrichtung und der je-

weils zugeordneten Kammer in eine Strömungsrichtung dergestalt gesperrt ist, dass lediglich Flüssigkeit aus der Ausgleichsvolumeneinrichtung in die jeweils zugeordnete Kammer einströmen kann. In dieser Schließstellung der Absperrereinrichtung weist somit das Lager im Bereich der so abgesperrten Kammer eine hohe bzw. maximale Lagersteifigkeit auf, da das Überströmen der Flüssigkeit in die Ausgleichsvolumeneinrichtung unterbunden ist. Andererseits kann jedoch, durch die einseitig offene Strömungsverbindung von der Ausgleichsvolumeneinrichtung in die jeweils zugeordnete Kammer, auf einfache Weise sichergestellt werden, dass auch in dieser Schließstellung bei einer entsprechenden Zugkraftbeaufschlagung der Kammer, Flüssigkeit von der Ausgleichsvolumeneinrichtung in die Kammer nachströmen kann, so dass das Auftreten von Unterdrücken, die zu einer Kavitation und damit gegebenenfalls zu einer Beschädigung des Lagers führen können, zuverlässig vermieden werden.

[0017] Es versteht sich, dass zwischen den eben beschriebenen maximalen Stellungen (Offenstellung der Absperrereinrichtung einerseits und Schließstellung der Absperrereinrichtung andererseits) selbstverständlich jederzeit Stellungen der Absperrereinrichtung möglich bzw. einstellbar sind, in denen die Absperrereinrichtung mehr oder weniger offen bzw. geschlossen ist. Die Wahl der jeweiligen Zwischenstellung hängt in diesem Fall von der für die jeweilige Fahrsituation gewünschten Lagersteifigkeit ab, die zum Beispiel in einem Kennfeld einer Steuereinrichtung, bezogen auf unterschiedliche Fahrsituationen, abgelegt ist. Die Steuereinrichtung selbst kann dabei zum Beispiel Bestandteil einer separaten Steuereinrichtung sein oder aber auch Bestandteil einer anderen fahrzeugseitigen Steuereinheit sein, zum Beispiel Bestandteil eines Motorsteuergeräts sein, um nur ein Beispiel zu nennen. Grundsätzlich besteht aber auch die Möglichkeit, die Absperrereinrichtung so auszugestalten, dass diese nur zwischen den beiden genannten Stellungen, nämlich der Offenstellung einerseits und der Schließstellung andererseits verstellbar ist.

[0018] Gemäß einer bauteiltechnisch besonders einfachen und funktionssicheren Ausgestaltung wird weiter vorgeschlagen, dass die Absperrereinrichtung jeweils durch ein mittels einer Steuereinrichtung öffnbares Rückschlagventil gebildet ist, das in der Schließstellung den Durchfluss in Richtung der Ausgleichsvolumeneinrichtung sperrt und in Richtung der jeweils zugeordneten Kammer freigibt. Bei dem Rückschlagventil kann es sich zum Beispiel um ein federbelastetes Rückschlagventil handeln, wobei jedoch auch andere Rückschlagventile zum Einsatz gelangen können. Ein derartiges Rückschlagventil ist bevorzugt so ausgebildet, dass es in der Schließstellung den Durchfluss in Richtung der jeweils zugeordneten Kammer erst in Abhängigkeit von dem Erreichen eines definierten Schwellwertes, bevorzugt

einer definierten Druckdifferenz zwischen der Ausgleichsvolumeneinrichtung und zugeordneter Kammer, höchst bevorzugt erst nach Überschreiten eines Unterdruckschwellwertes in der auf Zug belasteten Kammer, freigibt. Ein derartiger Aufbau zeichnet sich, wie bereits zuvor erwähnt, durch einen bauteiltechnisch einfachen Aufbau aus und weist eine sehr hohe Funktionssicherheit auf, wobei der Steuerungsaufwand für ein derartiges Rückschlagventil zudem relativ gering ist.

[0019] Gemäß einer weiteren besonders bevorzugten Ausgestaltung wird vorgeschlagen, dass die Ausgleichsvolumeneinrichtung ein Gehäuse aufweist, in dem ein Gasvolumen aufgenommen ist, das von den darin aufnehmbaren oder aufgenommenen Flüssigkeitsvolumen mittels eines Trennelementes dergestalt abgetrennt ist, dass das Gasvolumen bei einströmender Flüssigkeit komprimierbar ist. Das Trennelement kann hierbei insbesondere durch eine flexible und/oder elastische Membran, die in dem Gehäuse festgelegt ist, gebildet sein. Mit einer derartig ausgebildeten Ausgleichsvolumeneinrichtung lässt sich somit eine besonders komfortable und einfache Veränderung der Lagersteifigkeit erzielen, die sich durch eine weiche Federkennlinie mit einem großen Federweg auszeichnet, da durch das zusätzliche Gasvolumen eine Gasfeder zur Verfügung gestellt wird, die dies ermöglicht. Zudem wird mit einem derartigen Aufbau sichergestellt, dass die bei Hydrolagern auftretende dynamische Verhärtung zu höheren Frequenzen hin in einen nicht störenden Bereich verschoben wird, weil die Strömungswiderstände zu diesen Ausgleichsvolumeneinrichtungen besonders strömungswiderstandsarm sind bzw. besonders strömungswiderstandsarm ausgelegt sein können. Insgesamt ist es hierbei von Vorteil, wenn die Ausgleichsvolumeneinrichtung gemäß einer besonders bevorzugten konkreten Ausgestaltung so aufgebaut ist, dass in dem Gehäuse der Ausgleichsvolumeneinrichtung, bezogen auf den Herstell- und/oder Ausgangszustand, ein definiertes Gasvolumen mit einem definierten Gasdruck zusammen mit einer definierten Flüssigkeitsmenge aufgenommen ist. Der Gasdruck kann entsprechend der Funktionsanforderung eingestellt werden, um ein gewünschtes Gaspolster bzw. eine gewünschte Gasfeder zur Verfügung zu stellen.

[0020] Die Anbindung der Ausgleichsvolumeneinrichtung an die jeweils zugeordnete Kammer kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. Besonders bevorzugt ist vorgesehen, dass von der Ausgleichsvolumeneinrichtung eine Schlauch- und/oder Rohrleitung wegführt, die mit einem von der zugeordneten Kammer wegführenden Verbindungskanal strömungsverbunden ist. Die Schlauch- und/oder Rohrleitung kann dabei sowohl starr als auch flexibel oder aber auch teilweise starr und teilweise flexibel ausgebildet sein. Der Verbindungskanal kann wiederum in dem Elastomerkörper verlaufen bzw. dort integral ausgebildet

sein. Ebenso sollte der Verbindungskanal bevorzugt so angeordnet sein bzw. so ausgebildet sein, dass dieser bei einer Druck- oder Unterdruckbeaufschlagung formstabil bleibt, damit die Querschnittsfläche nicht verändert wird, so dass die Strömungsverbindung zur Ausgleichsvolumeneinrichtung funktionsfähig bleibt. Im Hinblick auf eine baulich besonders einfache Realisierung wird zudem vorgeschlagen, dass die Absperreinrichtung in die Schlauch- und/oder Rohrleitung integriert ist, die regelmäßig außerhalb des Elastomerkörpers bzw. des Lageraufbaus verlaufen.

[0021] Gemäß einer weiteren besonders bevorzugten Ausgestaltung der vorliegenden Erfindungsidee wird vorgeschlagen, dass das Lager ein verschachteltes Lager ist, bei dem das erste Lagerteil ein Lageraußenteil ausbildet, in dem das zweite Lagerteil als Lagerinnenteil unter Zwischenschaltung wenigstens eines Elastomerkörpers aufgenommen ist. Dadurch ergibt sich ein insgesamt kompakter Lageraufbau. Ebenso ist ein Lageraufbau vorteilhaft, bei dem die Kammern jeweils insgesamt in dem Elastomerkörper ausgebildet bzw. aufgenommen sind, wenngleich auch Lagerausgestaltungen, bei denen die Kammern lediglich bereichsweise vom Elastomerkörper begrenzt sind, grundsätzlich denkbar und möglich sind. Weiter ist insbesondere ein konkreter Aufbau vorteilhaft, insbesondere im Hinblick auf hydraulisch dämpfende Fahrwerkager, bei der zwei mit Flüssigkeit gefüllte Kammern vorgesehen sind, die im Querschnitt gesehen, im Wesentlichen auf gegenüberliegenden Seiten des Lagerinnenteils angeordnet sind. Ein derartiger Lageraufbau ist für eine Vielzahl von konkreten Lageranwendungen vorteilhaft.

[0022] In Verbindung mit den über die Überströmeinrichtung strömungstechnisch verbundenen Kammern ist es besonders vorteilhaft, wenn die Kammern strömungstechnisch entkoppelt bzw. unabhängig von deren jeweiliger Strömungsverbindung mit der jeweils zugeordneten Ausgleichsvolumeneinrichtung, wie dies bereits zuvor dargestellt worden ist, mit wenigstens einem die Überströmeinrichtung zwischen den Kammern ausbildenden Strömungskanal strömungstechnisch verbunden sind. Dieser Strömungskanal kann grundsätzlich vollständig im Elastomerkörper verlaufen. Alternativ dazu ist es aber auch möglich, dass der Strömungskanal lediglich zum Teil im Elastomerkörper verläuft. In diesem Fall ist dann gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung vorgesehen, dass von den Kammern jeweils ein Kanalabschnitt, vorzugsweise ein in dem Elastomerkörper verlaufender oder dort integral ausgebildeter sowie bei einer Unter-/Überdruckbeaufschlagung des Elastomerkörpers ausreichend formstabilen Kanalabschnitt, des Strömungskanals wegführt. Die Kanalabschnitte münden bevorzugt in einen vorteilhafter Weise außerhalb des Elastomerkörpers verlaufenden Verbindungsabschnitt des Strömungskanals.

Zudem kann in diesem Zusammenhang vorgesehen sein, dass in den Verbindungsabschnitt die Ventileinrichtung zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses für den Strömungskanal integriert ist. Ein derartiger konkreter Aufbau erlaubt eine gute funktionsmäßige Trennung zwischen der Einstellung der Dämpfungscharakteristik und der Einstellung der Lagersteifigkeit und ist zudem auf bauteiltechnisch einfache und funktionssichere Weise herstellbar.

[0023] Die Ventileinrichtung zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung kann grundsätzlich auf unterschiedlichste Art und Weise ausgebildet werden. Besonders bevorzugt ist ein Aufbau, bei dem diese durch ein Drosselventil, bevorzugt durch ein elektrisch ansteuerbares Drosselventil, gebildet ist, mittels dem der Strömungsquerschnitt und damit der Durchfluss durch die Überströmeinrichtung in Abhängigkeit von mittels einer Steuereinrichtung vorgegebener Dämpfungsparameter eingestellt bzw. verändert werden kann. Eine derartige Drosselventileinrichtung bzw. -anordnung kann auf einfache und funktionssichere Weise in den Lageraufbau integriert werden und ermöglicht durch einfache Ansteuerung die Einstellung der jeweils, bezogen auf die jeweilige Fahrsituation, vorgegebenen Dämpfungscharakteristik. Die jeweiligen Dämpfungsmaxima, bezogen auf die jeweilige Fahrsituation bzw. Betriebssituation, können dabei zum Beispiel wiederum in einem Kennfeld der Steuereinrichtung abgelegt sein, die ebenfalls wiederum als separate Steuereinrichtung ausgelegt sein kann oder aber auch Bestandteil einer anderen fahrzeugseitig vorhandenen Steuereinrichtung sein kann, zum Beispiel Bestandteil eines Motorsteuergerätes sein kann.

[0024] Die erfindungsgemäße Aufgabe wird ferner durch ein Verfahren zur Veränderung der Position eines Lagers, insbesondere eines Fahrwerkagers, in einem Fahrzeug, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, gelöst, bei der zur Veränderung der Position (Wegverstellung) des Lagers die mit der Überströmeinrichtung gekoppelte Ventileinrichtung und damit die Strömungsverbindung zwischen den Kammern abgesperrt wird. Weiter wird eine einer ersten Kammer zugeordnete Absperreinrichtung in die Offenstellung und eine einer zweiten Kammer zugeordnete Absperreinrichtung in die Schließstellung überführt, so dass bei einer Relativverlagerung des ersten Lagerteils gegenüber dem zweiten Lagerteil und einer dadurch bedingten Druckbeanspruchung der ersten Kammer Flüssigkeit aus der ersten Kammer in die Ausgleichsvolumeneinrichtung einströmt, während gleichzeitig die auf Zug beanspruchte Kammer Flüssigkeit aus der der zweiten Kammer zugeordneten Ausgleichsvolumeneinrichtung nachsaugt. Dadurch wird erreicht, dass das Lager in Richtung der ersten Kammer verlagert wird. Ein Rückströmen bzw. Rückschwingen wird dabei durch das Schließen der nicht aktiv geöffneten Absperreinrichtung verhindert,

wodurch sichergestellt ist, dass sich das Lager auf diese Weise durch mehrere Schwingvorgänge in die gewünschte Richtung „pumpt“, wobei es sich selbstständig versteift, bis sich ein Gleichgewicht ergibt.

[0025] Eine derartige erfindungsgemäße Positionsveränderung bzw. Wegverstellung kann somit auf energiesparende und bauteilsparende Weise erzielt werden, da auf elektrische Aktoren und eine hydraulische Druckerzeugung verzichtet werden kann, was zudem eine wesentliche Platz- und Gewichtersparnis mit sich bringt. Das zeigt, dass abgesehen vom Steuerstrom der Absperreinrichtungen und der Ventileinrichtung Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung keine zusätzliche Energie verbraucht wird.

[0026] Die Erfindung wird nachfolgend anhand einer Zeichnung näher erläutert.

[0027] Es zeigen:

[0028] **Fig. 1** schematisch eine Schnittansicht durch eine beispielhafte Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Lagers in einer Grund- und Ausgangsstellung, und

[0029] **Fig. 2a, b** das Lager gemäß **Fig. 1** in unterschiedlich eingefederten Zuständen.

[0030] In der **Fig. 1** ist schematisch und beispielhaft ein Querschnitt durch eine beispielhafte Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Lagerausgestaltung gezeigt. Konkret ist ein hydraulisch dämpfendes Lager **1** gezeigt, das ein Lageraußenteil **2** aufweist, das zum Beispiel eine Zylinderhülsenform aufweist. Das Lager **1** umfasst ferner ein im inneren des Lageraußenteils **2** aufgenommenes, hier beispielhaft ebenfalls zylinderhülsenartig ausgebildetes Lagerinnenteil **3**, das mit dem Lageraußenteil **2** mittels eines Elastomerkörpers **4** verbunden ist. Der Elastomerkörper **4** kann dabei zum Beispiel sowohl am Lagerinnenteil **3** als auch am Lageraußenteil **2** anvulkanisiert sein. Alternativ dazu kann der Elastomerkörper **4** aber auch lediglich an einem der beiden Bauteile (Lageraußenteil **2**, Lagerinnenteil **3**) anvulkanisiert sein, zum Beispiel am Lagerinnenteil **3** und dann zur Ausbildung einer Vorspannung im Elastomerkörper **4** in das Lageraußenteil eingepresst sein.

[0031] Wie der in der **Fig. 1** gezeigte Querschnitt zeigt, kann das Lager **1** im Elastomerkörper **4** in der hier beispielhaft gewählten Fahrreuglängsachsenrichtung x zwei einander mit Bezug zum Lagerinnenteil **3** gegenüberliegende und mit einer Hydraulikflüssigkeit **5** befüllte Kammern **6, 7** aufweisen.

[0032] In den Kammern **6, 7** ist hier ferner noch jeweils ein aus einem gleichen oder anderen Elastom-

ermaterial hergestellter Elastomeranschlag **8, 9** ausgebildet, der zur Wegbegrenzung dient.

[0033] Der Elastomerkörper **4** ist hier beispielhaft umlaufend um das Lagerinnenteil **3** ausgebildet, könnte jedoch auch durch zwei voneinander beabstandete Elastomerblöcke gebildet sein. Ebenso können in dem Elastomerkörper **4** selbstverständlich noch weitere Kammern, Ausnehmungen oder dergleichen ausgebildet, was hier aber aus Übersichtlichkeitsgründen nicht dargestellt ist.

[0034] Von jeder der Kammern **6, 7** führt jeweils ein in dem Elastomerkörper **4** verlaufender bzw. dort integral ausgebildeter Kanalabschnitt **6a, 7a** weg, wobei die Kanalabschnitte **6a, 7a** in einen hier beispielhaft außerhalb des Elastomerkörpers **4** verlaufenden Verbindungsabschnitt **10** (zum Beispiel eine Rohrleitung, ein Kanal oder dergleichen) einmünden, in dem ein elektrisch ansteuerbares Drosselventil **11** angeordnet ist, mittels dem der Strömungsquerschnitt und damit der Durchfluss durch den Verbindungsabschnitt **10** in Abhängigkeit von mittels einer Steuereinrichtung **17** vorgegebener Dämpfungsparameter eingestellt bzw. verändert werden kann. Die beiden Kanalabschnitte **6a, 7a** bilden somit zusammen mit dem Verbindungsabschnitt **10** einen Strömungskanal **12** aus, über den bei geöffnetem Drosselventil **11** Hydraulikflüssigkeit von der einen Kammer in die andere Kammer überströmen kann, wie dies in der **Fig. 2a** gezeigt ist. Kommt es nämlich zu einer entsprechenden, hier durch die Kraft F dargestellten Kraftbeaufschlagung des Lagers **1** und damit zum Beispiel zu einer Relativverlagerung des Lagerinnenteils **3** relativ zum Lageraußenteil **2**, hier beispielhaft dargestellt durch den Versatz **13** der Mittellinie **14**, so wird die untere Kammer **7** auf Druck belastet, wodurch die in der Kammer **7** aufgenommene Hydraulikflüssigkeit über den Kanalabschnitt **7a** in den Verbindungsabschnitt **10** des Strömungskanals **12** überströmt (Pfeil **15** in **Fig. 2a**), von wo aus die Flüssigkeit dann entsprechend des Pfeils **16** der **Fig. 2a** über den Kanalabschnitt **6a** in die entsprechend auf Zug beanspruchte und damit einer Volumenvergrößerung unterliegende Kammer **6** einströmt.

[0035] In der **Fig. 2a** ist das gegenüber dem Ausgangszustand (**Fig. 1**) veränderte Kammervolumen der Kammern **6, 7** strichpunktiert eingezeichnet, wobei die strichpunktierte Linie die Ausgangslage symbolisiert.

[0036] Die Dämpfungscharakteristik bzw. das Dämpfungsmaximum kann hierbei durch entsprechende Wahl des Strömungsquerschnitts des Drosselventils **11** eingestellt bzw. verändert bzw. vorgegeben werden, was bevorzugt mittels der Steuereinrichtung **17** erfolgt.

[0037] Mittels eines derartig variabel einstellbaren Drosselventils **11** kann die Dämpfungscharakteristik gezielt auf die Erfordernisse im Fahrbetrieb angepasst werden.

[0038] Wie dies in [Fig. 1](#) weiter ersichtlich ist, führt (hier lediglich beispielhaft zur Betonung der Unabhängigkeit) ein vom Strömungskanal **12** auf der in Fahrzeugquerrichtung y gegenüberliegenden Seite der Kanalabschnitte **6a**, **7a** liegender Verbindungskanal **6b**, **7b** von jeder der Kammern **6**, **7** weg. Auch hier sind die Verbindungskanäle **6b**, **7b** so ausgebildet, dass sie in dem Elastomerkörper **4** verlaufen bzw. sind dort integral ausgebildet. Die beiden Verbindungskanäle **6b**, **7b** sind jeweils mittels einer Schlauch- und/oder Rohrleitung **18**, **19** mit einer Ausgleichsvolumeneinrichtung **20**, **21** strömungsverbunden, wobei hier beispielhaft in jede der Schlauch- und/oder Rohrleitungen **18**, **19** ein bevorzugt federbelastetes Rückschlagventil **22**, **23** integriert ist, das als elektrisch ansteuerbares Rückschlagventil **22**, **23** hier beispielhaft ebenfalls mit der Steuereinrichtung **17** signaltechnisch bzw. elektrisch verbunden ist.

[0039] Sowohl die Verbindungskanäle **6b**, **7b** als auch die Kanalabschnitte **6a**, **7a** sind hier vorzugsweise so angeordnet bzw. ausgebildet, dass diese bei einer entsprechenden Druckbeaufschlagung nicht bzw. nicht so komprimiert werden, dass keine Flüssigkeitsströmung mehr möglich ist.

[0040] Die Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** umfasst jeweils ein Gehäuse **24**, in dem, getrennt durch eine flexible und elastische Membran **25** zum einen ein Gasvolumen **26** mit einem definierten Gasdruck und zum anderen ein Flüssigkeitsvolumen **27** aufgenommen ist. Bei der im Gehäuse **24** der Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** bzw. **21** aufgenommenen Flüssigkeit handelt es sich bevorzugt um die gleiche Hydraulikflüssigkeit **5**, wie sie in den Kammern **6**, **7** aufgenommen ist.

[0041] Mittels der Ausgleichsvolumeneinrichtungen **20**, **21** kann auf einfache Weise die Lagersteifigkeit des Lagers **1** eingestellt werden, in dem durch Überführen des Rückschlagventils **22** und/oder **23** in dessen Offenstellung (durch entsprechende Ansteuerung über die Steuereinrichtung **17**) sichergestellt wird, dass Hydraulikflüssigkeit **5** aus der Kammer **6** und/oder **7** in die Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** und/oder **21** einströmen kann.

[0042] Durch die über die flexible bzw. elastische Membran **25** hierdurch bewirkte Komprimierung des Gasvolumens in der Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** und/oder **21** wird dabei eine weiche Federkennlinie eingestellt und damit das Lager **1** insgesamt weicher.

[0043] Wie vorstehend durch die und/oder -Formulierung zum Ausdruck gebracht, besteht dabei die Möglichkeit, die Rückschlagventile **22**, **23** und damit die Reihenschaltung der Kammer **6** bzw. **7** mit dem Flüssigkeitsvolumen **27** der Ausgleichsvolumeneinrichtungen **20** bzw. **21** einzeln für jede der Kammern, zeitversetzt oder aber auch gleichzeitig zu realisieren. Dies hängt von den jeweiligen Fahrsituationen bzw. den jeweils konkret einzustellenden und vorgegebenen Federeigenschaften ab.

[0044] Kommt es zum Beispiel zu einer Lagerbeaufschlagung im Sinne der Kraft F der [Fig. 2a](#), wird die untere Kammer **7** druckbeansprucht, wodurch Flüssigkeit **5** aus der Kammer **7** über den Verbindungskanal **7b** und die Schlauch- und/oder Rohrleitung **19** bei geöffnetem Rückschlagventil **23** in die Ausgleichsvolumeneinrichtung **21** einströmen kann.

[0045] Gleichzeitig kann über das Rückschlagventil **22** und einer entsprechend auf Zug beanspruchten Kammer **6** über den Verbindungskanal **6b** und die Schlauch- und/oder Rohrleitung **18** Flüssigkeit aus der Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** abgesaugt und in die Kammer **6** einströmen, so dass dort kein kavitationsfördernder Unterdruck entstehen kann.

[0046] Bei einer entsprechend des Doppelpfeils **28** in [Fig. 1](#) stattfindenden Kraftbeaufschlagung des Lagers **1** in die andere Richtung, das heißt in die der Kraft F entgegengesetzte Richtung, kann dann der Flüssigkeitsstrom zwischen den Ausgleichsvolumeneinrichtungen **20** und **21** und den jeweils zugeordneten Kammern **6**, **7** in umgekehrter Reihenfolge erfolgen. Das Gleiche gilt selbstverständlich auch für die Überströmung der Flüssigkeit zwischen den Kammern **6**, **7** mittels des Strömungskanals **12**, wobei hierzu zu bemerken ist, dass in Abhängigkeit vom Durchströmquerschnitts des Drosselventils **11** die Überströmung der Flüssigkeit von der einen in die andere Kammer über den Strömungskanal **12** bedingt durch die Trägheit der Flüssigkeit weniger schnell von Statten geht als die Flüssigkeitsströmung zwischen den Ausgleichsvolumeneinrichtungen **20** und/oder **21** und den jeweils zugeordneten Kammern **6** und **7**.

[0047] Die oben gemachten Ausführungen in Verbindung mit der [Fig. 1](#) und der [Fig. 2a](#) zeigen deutlich, dass mit der erfindungsgemäßen Lagerausgestaltung neben einem Kavitationsschutz und einer einfachen Einstellung der Lagersteifigkeit auch eine gezielte Schwingungsdämpfung ermöglicht wird.

[0048] Abgesehen von den eben genannten Vorteilen lässt sich mit dem erfindungsgemäßen Lageraufbau ferner aber auch eine besonders einfache Veränderung der Position des Lagers **1** in einem Fahrzeug, zum Beispiel in einem Fahrwerk eines Kraftfahrzeugs, erzielen, was nachfolgend anhand der [Fig. 2b](#) näher erläutert wird.

[0049] Zur Veränderung der Position (Wegverstellung) des Lagers **1** wird zuerst das Drosselventil **11** geschlossen und damit die Strömungsverbindung zwischen den Kammern **6**, **7** über den Strömungskanal **12** abgesperrt. Weiter wird das der Kammer **7** zugeordnete Rückschlagventil **23** in die Offenstellung und das der Kammer **6** zugeordnete Rückschlagventil **22** in die Schließstellung überführt, so dass bei einer Relativverlagerung des Lagerinnenteils **3** gegenüber dem Lageraußenteil **2** und einer dadurch bedingten Druckbeanspruchung der Kammer **7** Hydraulikflüssigkeit aus der Kammer **7** in die Ausgleichsvolumeneinrichtung **21** einströmt, während gleichzeitig die auf Zug beanspruchte Kammer **6** Hydraulikflüssigkeit aus der der Kammer **6** zugeordneten Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** nachsaugt und somit das Lager **1** in Richtung der Kammer **7** verlagert wird. Die entsprechenden Strömungsvorgänge sind durch die Pfeile **29** und **30** in der [Fig. 2b](#) schematisch gezeigt.

[0050] Dadurch, dass die Rückschlagventile **22**, **23** so ausgelegt sind, dass diese in deren Schließzustand lediglich ein Überströmen von der jeweiligen Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** bzw. **21** in Richtung Kammer **6** bzw. **7** ermöglichen, nicht dagegen ein Rückströmen bzw. Überströmen von Hydraulikflüssigkeit **5** aus der Kammer **6** bzw. **7** in die Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** bzw. **21**, ist im in der [Fig. 2b](#) gezeigten Beispielfall sichergestellt, dass auch bei einer Entlastung des Lagers **1** von der Kraft **F** und einer dadurch bedingten (hier nicht dargestellten) Zugentlastung der Kammer **6** keine Flüssigkeit von der Kammer **6** in die Ausgleichsvolumeneinrichtung **20** zurückströmen kann. Andererseits kann in diesem Fall bei einer Volumenvergrößerung bzw. einer Ausdehnung der Kammer **7** Flüssigkeit von der Ausgleichsvolumeneinrichtung **21** in die Kammer **7** eingesaugt werden, da sich das dortige Rückschlagventil **23** in der Offenstellung befindet, in der die Strömungsverbindung in beiden Richtungen freigegeben ist.

[0051] Durch mehrere derartige Schwingvorgänge pumpt sich somit das Lager **1** bei einer derartigen Schaltstellung des Drosselventils **11** bzw. der Rückschlagventile **22**, **23** immer weiter in die gewünschte Richtung, wobei es sich weiterhin selbstständige versteift, bis sich ein Gleichgewicht einstellt. Sobald das Lager **1** die gewünschte Position erreicht hat, kann die Schaltstellung der Ventile wieder geändert werden und die gewünschte Dämpfungscharakteristik bzw. die gewünschte Lagersteifigkeit in der zuvor beschriebenen Weise eingestellt werden.

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 10330877 A1 [[0002](#)]

Patentansprüche

1. Hydraulisch dämpfendes Lager für ein Fahrwerk eines Fahrzeugs, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, mit einem ersten Lagerteil, das mit einem ersten Bauteil verbunden ist, und mit einem zweiten Lagerteil, das mit einem zweiten Bauteil verbunden ist, wobei zwischen dem ersten Lagerteil und dem zweiten Lagerteil wenigstens ein Elastomerkörper angeordnet ist, der wenigstens zwei miteinander strömungstechnisch mittels einer Überströmeinrichtung verbundene sowie mit einer Flüssigkeit befüllte Kammern dergestalt wenigstens teilweise begrenzt, dass bei einer Relativbewegung zwischen dem ersten und dem zweiten Lagerteil und einer dadurch bedingten Druckbelastung und/oder Komprimierung wenigstens einer Kammer die Flüssigkeit aus dieser wenigstens einen Kammer über die wenigstens eine Überströmeinrichtung in die wenigstens eine andere, vorzugsweise auf Zug belastete Kammer überströmt, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Überströmeinrichtung (12) zur Einstellung der Dämpfungscharakteristik des Lagers mit einer Ventileinrichtung (11) zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung (12) gekoppelt ist, und dass wenigstens eine der Kammern (6, 7), bevorzugt jede der Kammern (6, 7), mit einer, mittels einer Absperrereinrichtung (22, 23) absperrbaren Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) gekoppelt ist, die zur Einstellung der Lagersteifigkeit mit dem jeweils zugeordneten Kammervolumen strömungstechnisch verbindbar ist.

2. Lager nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die jeder Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) zugeordnete Absperrereinrichtung (22, 23) mit einer Steuereinrichtung (17), vorzugsweise einer elektrischen Steuereinrichtung, gekoppelt ist, mittels der die Absperrereinrichtung (22, 23) in Abhängigkeit von definierten Lagerzuständen so ansteuerbar ist, dass

a) in einer Offenstellung der Absperrereinrichtung (22, 23) die Strömungsverbindung zwischen der Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) und der jeweils zugeordneten Kammer (6, 7) in beide Strömungsrichtungen freigegeben ist, oder

b) in einer Schließstellung der Absperrereinrichtung (22, 23) die Strömungsverbindung zwischen der Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) und der jeweils zugeordneten Kammer (6, 7) in eine Strömungsrichtung dergestalt gesperrt ist, dass lediglich Flüssigkeit aus der Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) in die jeweils zugeordnete Kammer (6, 7) einströmen kann.

3. Lager nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Absperrereinrichtung (22, 23) jeweils durch ein mittels einer Steuereinrichtung offenbares Rückschlagventil gebildet ist, das in der Schließstellung den Durchfluss in Richtung der Ausgleichsvolu-

meneinrichtung (20, 21) sperrt und in Richtung der jeweils zugeordneten Kammer (6, 7) freigibt.

4. Lager nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Rückschlagventil (22, 23), vorzugsweise ein federbelastetes Rückschlagventil, so ausgebildet ist, dass es in der Schließstellung den Durchfluss in Richtung der jeweils zugeordneten Kammer (6, 7) erst in Abhängigkeit von dem Erreichen eines definierten Schwellwertes, bevorzugt einer definierten Druckdifferenz zwischen Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) und zugeordneter Kammer (6, 7), höchst bevorzugt erst nach Überschreiten eines Unterdruckschwellwertes in der auf Zug belasteten Kammer (6, 7), freigibt.

5. Lager nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) ein Gehäuse (24) aufweist, in dem ein Gasvolumen (26) aufgenommen ist, das von dem darin aufnehmbaren oder aufgenommenen Flüssigkeitsvolumen (27) mittels eines Trennelementes, insbesondere mittels einer flexiblen und/oder elastischen Membran (25), dergestalt abgetrennt ist, dass das Gasvolumen bei einströmender Flüssigkeit komprimierbar ist.

6. Lager nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass in dem Gehäuse der Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21), bezogen auf den Herstell- und/oder Ausgangszustand, ein definiertes Gasvolumen (26) mit einem definierten Gasdruck zusammen mit einer definierten Flüssigkeitsmenge aufgenommen ist.

7. Lager nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass von der Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) eine Schlauch- und/oder Rohrleitung (18, 19) wegführt, die mit einem von der zugeordneten Kammer (6, 7) wegführenden Verbindungskanal (6b, 7b), vorzugsweise einem in dem Elastomerkörper (4) verlaufenden oder dort integral ausgebildeten sowie bei einer Druckbeaufschlagung des Elastomerkörpers (4) nicht komprimierbaren Verbindungskanal (6b, 7b), strömungsverbunden ist.

8. Lager nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Absperrereinrichtung (22, 23) in die Schlauch- und/oder Rohrleitung (18, 19) integriert ist.

9. Lager nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das erste Lagerteil (2) ein Lageraußenteil ausbildet, in dem das zweite Lagerteil (3) als Lagerinnenteil unter Zwischenschaltung wenigstens eines Elastomerkörpers (4) aufgenommen ist.

10. Lager nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass zwei mit Flüssigkeit gefüllte Kammern (6, 7)

vorgesehen sind, die im Querschnitt gesehen, im Wesentlichen auf gegenüberliegenden Seiten des Lagerinnenteils angeordnet sind.

11. Lager nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Kammern (6, 7) strömungstechnisch entkoppelt und/oder unabhängig von deren jeweiliger Strömungsverbindung mit der jeweils zugeordneten Ausgleichsvolumeneinrichtung (20, 21) mit wenigstens einem die Überströmeinrichtung (12) zwischen den Kammern (6, 7) ausbildenden Strömungskanal strömungstechnisch verbunden sind.

12. Lager nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass der wenigstens eine Strömungskanal (12) wenigstens zum Teil im Elastomerkörper (4) verläuft.

13. Lager nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass von den Kammern (6, 7) jeweils ein Kanalabschnitt (6a, 7a), vorzugsweise ein in dem Elastomerkörper (4) verlaufender oder dort integral ausgebildeter sowie bei einer Druckbeaufschlagung des Elastomerkörpers (4) nicht komprimierbarer Kanalabschnitt (6a, 7a) des Strömungskanals (12) weggeführt, wobei die Kanalabschnitte (6a, 7a) in einen bevorzugt außerhalb des Elastomerkörpers (4) verlaufenden Verbindungsabschnitt (10) des Strömungskanals (12) münden, wobei bevorzugt vorgesehen ist, dass in den Verbindungsabschnitt (10) die Ventileinrichtung (11) zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch den Strömungskanal (12) integriert ist.

14. Lager nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Ventileinrichtung (11) zur Absperrung oder Regelung des Durchflusses durch die Überströmeinrichtung (12) durch ein Drosselventil, bevorzugt ein elektrisch ansteuerbares Drosselventil, gebildet ist, mittels dem der Strömungsquerschnitt und damit der Durchfluss durch die Überströmeinrichtung (12) in Abhängigkeit von mittels einer Steuereinrichtung (17) vorgegebener Dämpfungparameter einstellbar und/oder veränderbar ist.

15. Verfahren zur Veränderung der Position eines Lagers, insbesondere eines Fahrwerk-lagers, in einem Fahrzeug, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, mit einem hydraulisch dämpfenden Lager nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zur Veränderung der Position (Wegverstellung) des Lagers (1) die mit der Überströmeinrichtung (12) gekoppelte Ventileinrichtung (11) und damit die Strömungsverbindung zwischen den Kammern (6, 7) abgesperrt wird, dass weiter eine einer ersten Kammer (7) zugeordnete Absperrereinrichtung (23) in die Offenstellung

und eine einer zweiten Kammer (6) zugeordnete Absperrereinrichtung (22) in die Schließstellung überführt wird, so dass bei einer Relativverlagerung des ersten Lagerteils (3) gegenüber dem zweiten Lagerteil (4) und einer dadurch bedingten Druckbeanspruchung der ersten Kammer (7) Flüssigkeit aus der ersten Kammer (7) in die Ausgleichsvolumeneinrichtung (21) einströmt, während gleichzeitig die auf Zug beanspruchte zweite Kammer (6) Flüssigkeit aus der der zweiten Kammer (6) zugeordneten Ausgleichsvolumeneinrichtung (20) nachsaugt und das Lager (1) in Richtung der ersten Kammer (7) verlagert wird.

Es folgen 2 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

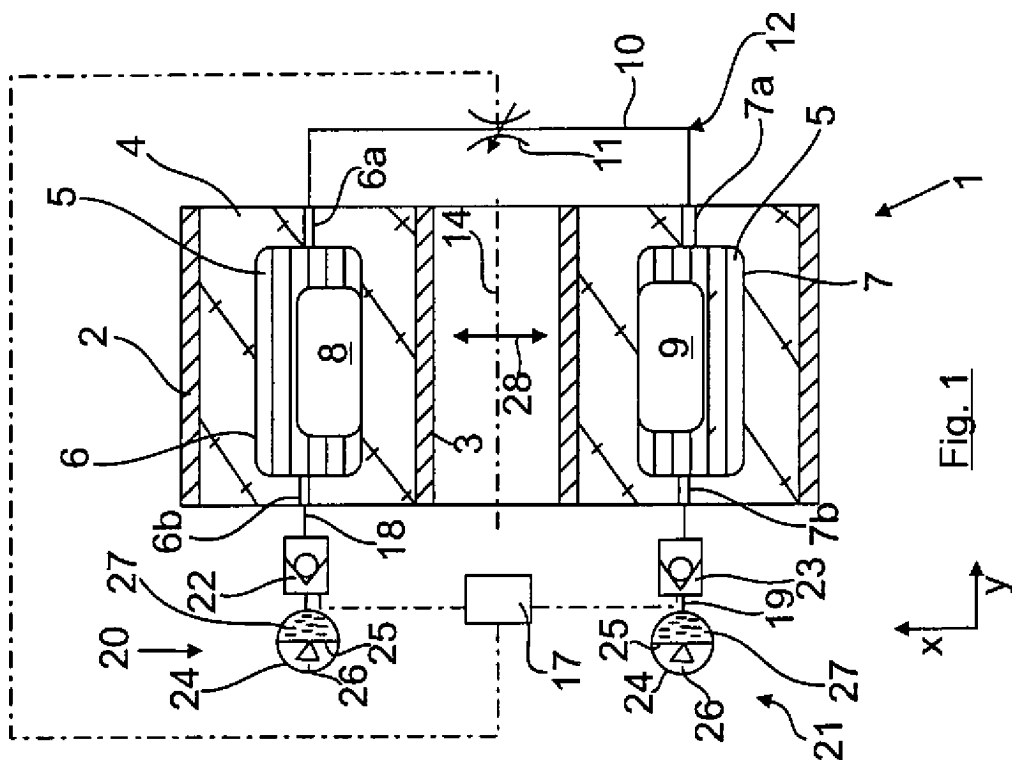


Fig. 1

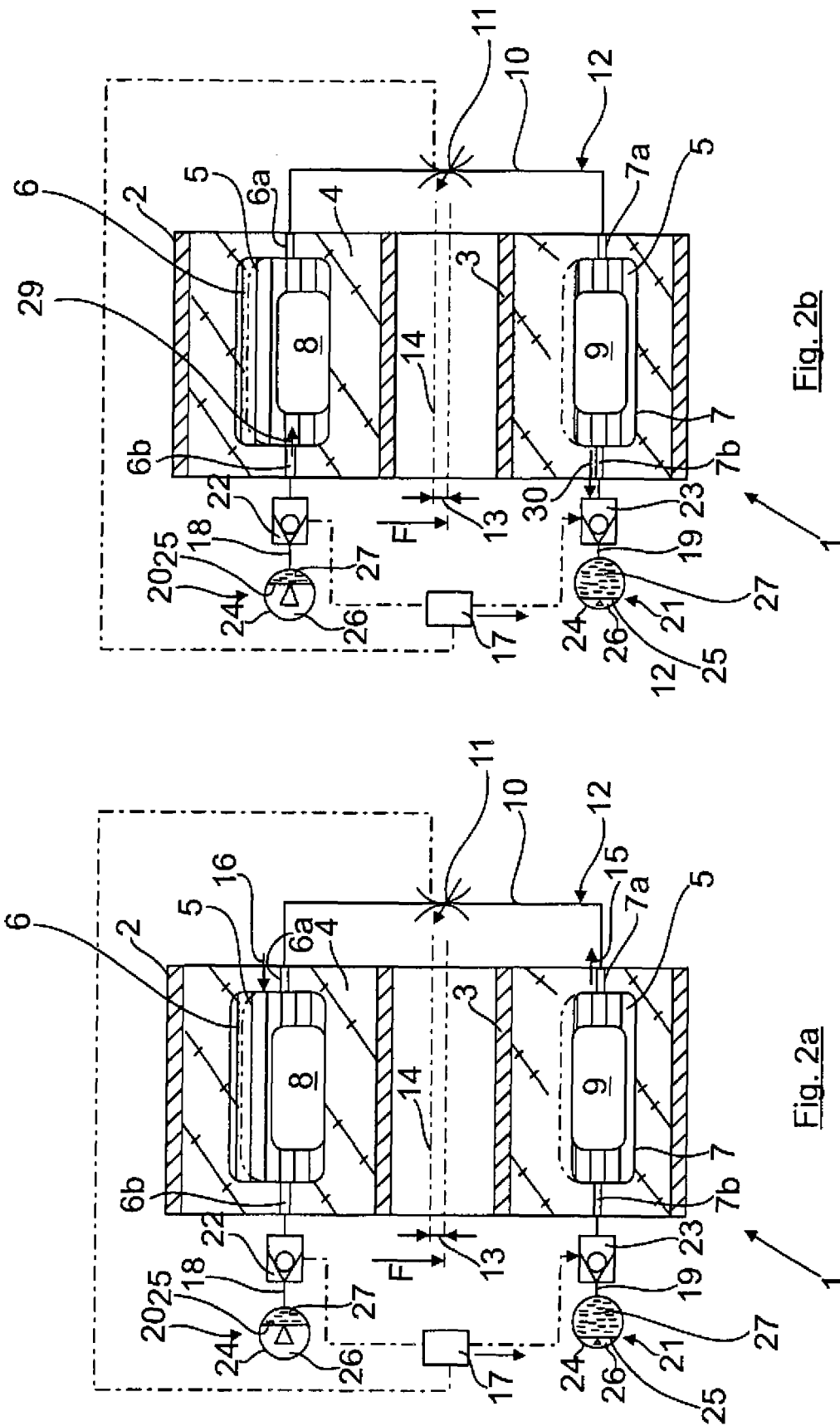


Fig. 2b

Fig. 2a