

Kurz gemeldet

Prof. Kortüm feierte sechs-
zigsten Geburtstag

Wir gratulieren dem Leiter
der SIMPACK-Entwick-
lungsabteilung zum Geburts-
tag und bedanken uns für
eine Zusammenarbeit, die
wir uns besser nicht vorstel-
len können.

Prof. Kortüm steht seit 20
Jahren an der Spitze der
Abteilung Fahrzeug-System-
dynamik des DLR. In seine
Amtszeit fallen sowohl die
Entwicklung von MEDYNA
und natürlich SIMPACK, als
auch erfolgreiche For-
schungs- und Entwicklungs-
arbeit in der Systemdynamik
von Flugzeugen Eisenbah-
nen, und Straßenfahrzeugen.

FEMBS für Windows NT

Das SIMPACK-Interface zu
Finite-Elemente-Program-
men FEMBS ist nun auch auf
dem Personal Computer
unter Windows NT verfügbar

Neue Mitarbeiter bei IN- TEC

Neu bei INTEC sind Stefan
Dietz und Markus Schitten-
helm. Hr. Dietz war während
seiner Promotion an der
Technischen Universität Ber-
lin an der Entwicklung von
FEMBS¹ beteiligt und ent-
warf FATIGUE, ein Inter-
face, mit dem in SIMPACK
ermittelte Bauteillasten zu
einer Betriebsfestigkeitsbe-
rechnung im FEM-Programm
verwendet werden können.
INTEC kann damit zusätzli-
che Kompetenz für Finite-
Elemente-Berechnung und
FEM-MKS-Kopplung anbie-
ten.

Markus Schittenhelm stieß
direkt von der Hochschule zu

uns und beschäftigt sich mit
Support und Projekten für die
Automobilindustrie.

Neue SIMPACK-User an Hochschulen

- IME Institut für Maschi-
nenelemente und Ma-
schinengestaltung an der
RWTH Aachen bei Prof.
Dr.-Ing Gold
- Technische Universität
Clausthal, Institut für
Mathematik bei Prof. Dr.
Pesch
- Technische Universität
Darmstadt, Mechatroni-
sche Systeme im Ma-
schinenbau und Fahr-
zeugbau bei Prof. Nord-
mann bzw. Prof. Breuer
- Loughborough Univer-
sity, Department of
Electronic & Electric
Engineering bei Prof.
Goodall.

Post Processing Interface zwischen SIMPACK und MATLAB

Eine Programm, mit wel-
chem Ergebnisse einer SIM-
PACK-Zeitschrittintegration
in MATLAB-Plotfiles umge-
setzt werden können, ist nun
verfügbar. Die Software steht
in der SIMPACK-Homepage
zum Download bereit
(<http://www.simpack.de>)
oder kann über INTEC bezo-
gen werden.

Neue SIMAT-Version

SIMAT, das Interface zwi-
schen SIMPACK und MAT-
LAB SIMULINK ist nun für
die neuen Programmversio-
nen MATLAB 5.2 und SI-
MULINK 2.2 verfügbar.

Neue SIMPACK-User

ADtranz

Adtranz setzt SIMPACK am Standort Nürnberg mit
zwei Installationen zur lauffynamischen Auslegung von
Niederflurstraßenbahnen ein.



BMW Motorsport Ltd.

Die Motorsportdivision von BMW setzt auf SIMPACK.
Wir wünschen großen Erfolg auf allen Rennstrecken.

Der weltweit tätige, japanische Konzern SUMITOMO
benützt nun SIMPACK Wheel/Rail zur Auslegung von
Schienenfahrzeugen.

Der Münchner Betrieb Wacker Baumaschinen betreibt
anspruchsvolle Simulationen mit SIMPACK, nunmehr
mit einer zweiten Installation.

SIMPACK-Evolution: Version 7.1

Die Weiterentwicklung von SIMPACK 7 steht un-
mittelbar vor der Auslieferung. Als neue Features
sind vor allem die interaktive 3D-Grafik und die
Animation elastischer Deformationen zu nennen.
Unter Beibehaltung des bisherigen Konzepts kön-
nen nun Bodies, Joints, Forces und Marker, etc.
durch Anklicken in der 3D-Grafik selektiert werden.
Elastische Deformationen lassen sich durch SIM-
PACK-eigene oder importierte 3D-Grafik visualisie-
ren.

Ein Doppelklick auf ein Modellierungselement im SIM-
PACK-3D-Window führt bei SIMPACK 7.1 direkt in
das Body-, Joint-, oder Force-Fenster, je nachdem wel-
cher Button im Pre Prozessor aktiviert ist. Ein im Pre
Prozessor selektiertes Element wird im 3D-Window
farblich abgesetzt. Marker können immer, wenn eine
Markerauswahl angeboten wird, direkt durch Anklicken
selektiert werden. Das bisherige Konzept der Verwal-
tung von Modellierungselementen mit benutzerdefi-
nierten, aussagekräftigen Namen bleibt voll erhalten, die
Grafikinteraktion dient nur zur Ergänzung.

Elastische Deformationen sind in SIMPACK 7.1 sowohl
als Animationen der Ergebnisse von Zeitschrittintegra-
tionen, als auch von Eigenwertanalysen visualisierbar.
Als Grafikobjekte können SIMPACK-Standards und
CAD-Grafiken verwendet werden.

Für Untersuchungen im hochfrequenten und damit re-
chenintensiven Frequenzbereich gibt es nun das Modul
Linear System Response. Damit lassen sich im linearen
Bereich (beispielsweise in der Fahrzeugtechnik) - auch
mit elastischen Strukturen - Systemantworten für mehre-
re Ein- und Ausgänge berechnen. Im Vergleich zur
Zeitschrittintegration sind die Rechenzeiten drastisch
niedriger.