

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 750/2014
(22) Anmeldetag: 06.10.2014
(43) Veröffentlicht am: 15.05.2015

(51) Int. Cl.: **F02D 41/22** (2006.01)

(30) Priorität:
22.10.2013 DE 102013017446.5 beansprucht.

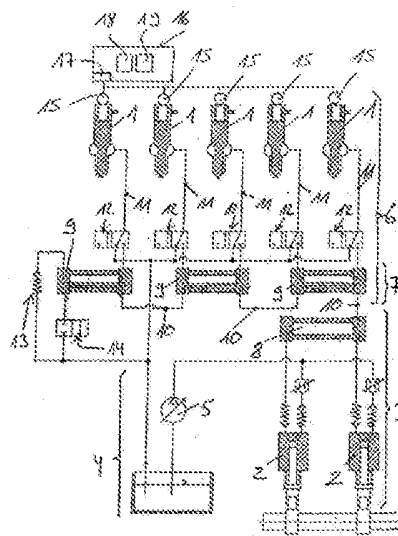
(71) Patentanmelder:
MAN DIESEL & TURBO SE
86153 AUGSBURG (DE)

(72) Erfinder:
Maier Ludwig
86420 Diedorf (DE)
Schrott Christoph
86152 Augsburg (DE)
Wellenkötter Harald
86163 Augsburg (DE)
Huchel Christian
86152 Augsburg (DE)
Kern Stefan
86399 Bobingen (DE)
Kovalev Denis
86152 Augsburg (DE)
Huslik Fabian
86156 Augsburg (DE)
Weber Armin
87754 Kammlach (DE)

(74) Vertreter:
BEER & PARTNER PATENTANWÄLTE KG
WIEN

(54) **Motorsteuergerät**

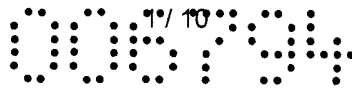
(57) Motorsteuergerät (16) einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer mit Diesel oder mit Schweröl oder mit Gas betriebenen Brennkraftmaschine, wobei die Brennkraftmaschine eine Kraftstoffversorgungsanlage, insbesondere eine Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage, mit Magnetaktuatoren aufweist, wobei das Motorsteuergerät (16) Mittel (17, 18, 19) umfasst, um im Stillstand der Brennkraftmaschine bei druckloser Kraftstoffversorgungsanlage automatisch einen Istwert mindestens einer magnetischen Kenngröße mindestens eines Magnetaktuator (15) zu ermitteln und derart auszuwerten, dass das Motorsteuergerät (16) dann, wenn der jeweilige Istwert von einem entsprechenden Sollwert um weniger als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf einen ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktuator schließt, wohingegen das Motorsteuergerät (16) dann, wenn der jeweilige Istwert vom entsprechenden Sollwert um mehr als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf einen nicht ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktuator schließt.



Zusammenfassung

Motorsteuergerät (16) einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer mit Diesel oder mit Schweröl oder mit Gas betriebenen Brennkraftmaschine, wobei die Brennkraftmaschine eine Kraftstoffversorgungsanlage, insbesondere eine Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage, mit Magnetaktuatoren aufweist, wobei das Motorsteuergerät (16) Mittel (17, 18, 19) umfasst, um im Stillstand der Brennkraftmaschine bei druckloser Kraftstoffversorgungsanlage automatisch einen Istwert mindestens einer magnetischen Kenngröße mindestens eines Magnetaktuators (15) zu ermitteln und derart auszuwerten, dass das Motorsteuergerät (16) dann, wenn der jeweilige Istwert von einem entsprechenden Sollwert um weniger als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf einen ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktor schließt, wohingegen das Motorsteuergerät (16) dann, wenn der jeweilige Istwert vom entsprechenden Sollwert um mehr als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf einen nicht ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktor schließt.

(Fig. 1)



Die Erfindung betrifft ein Motorsteuergerät nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Fig. 1 zeigt den grundsätzlichen Aufbau einer aus dem Stand der Technik bekannten Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage einer Brennkraftmaschine. Dieser Aufbau ist aus der DE 101 57 135 B4 bekannt. So umfasst die Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage der Fig. 1 je Zylinder der Brennkraftmaschine jeweils mindestens einen Injektor 1. Über die Injektoren 1 ist in jeden der Zylinder der Brennkraftmaschine Kraftstoff einspritzbar. Die Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage umfasst weiterhin eine mindestens eine Niederdruckpumpe 5, mindestens eine Hochdruckpumpe 2 und einen Hochdruckpumpenspeicher 8 aufweisende Pumpeinrichtung 3, um Kraftstoff von einem Niederdruckbereich 4 der Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage in einen Hochdruckbereich 6 derselben zu fördern, wobei im Hochdruckbereich 6 zwischen der Pumpeinrichtung 3 und den Injektoren 1 ein permanent unter Hochdruck stehendes Druckspeichersystem 7 vorgesehen ist. Das permanent unter Hochdruck stehende Druckspeichersystem 7, welches auch als Common-Rail bezeichnet wird, weist mehrere Speichereinheiten 9 auf. Die Speichereinheiten 9 sind mit der Pumpeinrichtung 3 sowie untereinander über permanent unter Hochdruck stehende Hochdruckleitungen 10 verbunden. Das Druckspeichersystem 7, nämlich die Speichereinheiten 9, sind weiterhin über abhängig vom Einspritztakt zeitweise unter Hochdruck stehende Hochdruckleitungen 11 mit den Injektoren 1 verbunden. Den abhängig vom Einspritztakt zeitweise unter Hochdruck stehenden Hochdruckleitungen 11, welche die Injektoren 1 mit den Speichereinheiten 9 verbinden, sind Schaltventile 12 zugeordnet, die abhängig vom Einspritztakt den Injektoren 1 Kraftstoff zuleiten. Einer der Speichereinheiten 9 des Druckspeichersystems 7 ist ein Druckbegrenzungsventil 13 und ein Spülventil 14 zugeordnet.

Als Aktuatoren kommen in solchen Common-Rail-Kraftstoffversorgungsanlagen zunehmend Magnetaktuatoren zum Einsatz. So zeigt Fig. 1, dass die Injektoren 1 der Kraftstoffversorgungsanlage über Magnetaktuatoren 15 angesteuert werden. Ferner können im Bereich der Niederdruckpumpe 5, der Hochdruckpumpe 2 sowie im Bereich der Ventile 12, 13 und 14 derartige Magnetaktuatoren verbaut sein.

Kraftstoffversorgungsanlage auszuführen. Hierzu ermittelt das Motorsteuergerät automatisch einen Istwert mindestens einer magnetischen Kenngröße mindestens eines Magnetaktuators und wertet denselben automatisch derart aus, dass dann, wenn der jeweilige Istwert von einem entsprechenden Sollwert um weniger als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf ein ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktor geschlossen wird. Dann hingegen, wenn der jeweilige Istwert vom entsprechenden Sollwert um mehr als den vorbestimmten Betrag abweicht, schließt das Motorsteuergerät automatisch auf einen nicht ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktor.

Mit der Erfindung ist es möglich, außerhalb der regulären Wartungsarbeiten an einer Brennkraftmaschine und damit außerhalb der regulären Wartungsintervalle im Stillstand der Brennkraftmaschine bei druckloser Kraftstoffversorgungsanlage automatisch ohne manuellen Zugriff und ohne diesbezügliche Arbeiten an der Kraftstoffversorgungsanlage bzw. an der Brennkraftmaschine die Magnetaktuatoren der Kraftstoffversorgungsanlage automatisch einer Funktionsüberprüfung zu unterziehen. Hierdurch ist es möglich, rechtzeitig auf einen fehlerhaft arbeitenden Magnetaktor zu schließen und rechtzeitig eine individuelle Wartung bzw. einen Austausch desselben zu veranlassen, um so einen ungeplanten Motorstopp infolge eines Ausfalls eines Magnetaktuators zu vermeiden.

Vorzugsweise weist das Motorsteuergerät Schnittstellen auf, um die Magnetaktuatoren anzusteuern und mit denselben Daten auszutauschen, ebenso hardwareseitige Baugruppen zur automatischen Ermittlung des Istwerts der oder jeder magnetischen Kenngröße der Magnetaktuatoren und softwareseitige Baugruppen zur automatischen Auswertung des Istwerts der oder jeder magnetischen Kenngröße der Magnetaktuatoren.

Eine derartige Ausgestaltung des Motorsteuergeräts ist bevorzugt und erlaubt eine vollautomatische Funktionsüberprüfung der Magnetaktuatoren einer Kraftstoffversorgungsanlage.

Bevorzugte Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und der nachfolgenden Beschreibung. Ausführungsbeispiele der Erfindung werden, ohne hierauf beschränkt zu sein, an Hand der Zeichnung näher erläutert. Dabei zeigt:

Fig. 1: eine schematisierte Darstellung einer Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage einer Brennkraftmaschine zusammen mit einem Motorsteuergerät.

Die hier vorliegende Erfindung betrifft ein Motorsteuergerät einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer mittelschnell laufenden Vier-Takt-Brennkraftmaschine, die als Kraftstoff Diesel oder Schweröl oder Gas nutzt.

Bei einer solchen Brennkraftmaschine handelt es sich vorzugsweise um einen Schiffsmotor.

Eine solche Brennkraftmaschine verfügt typischerweise über eine Common-Rail-Kraftstoffversorgungsanlage, deren grundsätzlicher Aufbau dem hier angesprochenen Fachmann geläufig ist und bereits unter Bezugnahme auf Fig. 1 beschrieben wurde. Eine solche Kraftstoffversorgungsanlage weist Magnetaktuatoren 15 auf, die vom Motorsteuergerät 16 angesteuert werden können. In Fig. 1 sind derartige Magnetaktuatoren 15 im Bereich der Injektoren 1 gezeichnet.

Im Sinne der hier vorliegenden Erfindung wird vorgeschlagen, dass das Motorsteuergerät 16 Mittel umfasst, um im Stillstand der Brennkraftmaschine bei druckloser Kraftstoffversorgungsanlage automatisch einen Istwert mindestens einer magnetischen Kenngröße der in der Kraftstoffversorgungsanlage verbauten Magnetaktuatoren 15 zu ermitteln und derart auszuwerten, dass das Motorsteuergerät 16 dann, wenn der jeweilige Istwert von einem entsprechenden Sollwert, der in dem Motorsteuergerät 16 hinterlegt ist, um weniger als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf ein ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktor 15 schließt, wohingegen das Motorsteuergerät 16 dann, wenn der

jeweilige Istwert von dem entsprechenden Sollwert um mehr als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf einen nicht ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktuator 15 schließt.

Die obigen Mittel sind ins Motorsteuergerät 16 integriert, sodass demnach ohne manuellen Zugriff auf die Kraftstoffversorgungsanlage im Stillstand der Brennkraftmaschine bei druckloser Kraftstoffversorgungsanlage die Funktionsüberprüfung der Magnetaktuatoren 15 derselben automatisch außerhalb regulärer Wartungsintervalle der Brennkraftmaschine bzw. der Kraftstoffversorgungsanlage erfolgen kann.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Mittel, die erfindungsgemäß in das Motorsteuergerät 16 zur automatischen Funktionsüberprüfung der Magnetaktuatoren 15 integriert sind, dem hier angesprochenen Fachmann geläufig sind. So offenbart die DE 10 2005 011 227 A1, auf deren Offenbarungsgehalt hier durch Verweis vollumfänglich Bezug genommen wird, eine Vorrichtung sowie ein Verfahren zur Ermittlung von magnetischen Kenngrößen fertig montierter Elektromagnete bzw. Magnetaktuatoren, die erfindungsgemäß in das Motorsteuergerät 16 integriert sein können. So ist es aus diesem Stand der Technik bekannt, die Funktionsüberprüfung fertig montierter Elektromagnete ausschließlich mit einer Erregerspule durchzuführen, wobei zur Messung einer Ist-Kennlinie die in der Erregerspule induzierte Gegenspannung messtechnisch erfasst wird.

Dies kann mit der in der DE 10 2005 011 227 A1 offenbarten Vorrichtung erfolgen, die eine Brückenschaltung enthält und dann erfindungsgemäß in das Motorsteuergerät 16 integriert ist bzw. Bestandteil des Motorsteuergeräts 16 ist. Hinsichtlich des konkreten Aufbaus und der Funktionsweise einer solchen Vorrichtung sei auf die DE 10 2005 011 227 A1 verwiesen.

Vorzugsweise ist vorgesehen, dass das erfindungsgemäße Motorsteuergerät 16 aus dem Istwert jeder erfassten magnetischen Größe eines Magnetaktuator 15 für den jeweiligen Magnetaktuator 15 eine Ist-Arbeitskennlinie ermittelt und

dieselbe mit einer im Motorsteuergerät 16 gespeicherten Soll-Arbeitskennlinie vergleicht.

Aus der Abweichung zwischen der Ist-Arbeitskennlinie und der Soll-Arbeitskennlinie bestimmt dann das Motorsteuergerät 16 automatisch einen Verschleißzustand und/oder eine Restlebensdauer des jeweiligen Magnetaktuators 15, um für jeden Magnetaktor 15 ein variables bzw. individuelles Wartungsintervall zu generieren. Hierdurch kann die Gefahr minimiert werden, dass ein Magnetaktor 15 im regulären Betrieb der Brennkraftmaschine unerwartet ausfällt und sich somit ein ungeplanter Motorstopp ereignet.

Wie bereits ausgeführt, umfasst das Motorsteuergerät 16 Mittel zur automatischen Funktionsüberprüfung der Magnetaktuatoren 15 im Stellstand der Brennkraftmaschine bei druckloser Kraftstoffversorgungsanlage.

Hierbei handelt es sich zumindest um Schnittstellen 17, um die Magnetaktuatoren 15 anzusteuern, um mit demselben Daten auszutauschen.

Ferner handelt es sich bei diesen Mitteln um hardwareseitige Baugruppen 18, wie sie aus der DE 10 2005 011 227 A1 bekannt sind, sowie um softwareseitige Baugruppen 19.

Mit der hier vorliegenden Erfindung wird demnach vorgeschlagen, dass in ein Motorsteuergerät 16 einer Brennkraftmaschine Mittel integriert sind, um eine Selbstdiagnose und Funktionsüberprüfung an in der Kraftstoffversorgungsanlage verbauten Magnetaktuatoren 15 automatisch durchzuführen. Hiermit kann frühzeitig erkannt werden, ob mit einem Ausfall eines Magnetaktuators 15 zu rechnen ist. Gegebenenfalls kann eine Wartung bzw. ein Austausch eines Magnetaktuators 15 initiiert werden. Für die Magnetaktuatoren 15 können variable bzw. individuelle Wartungsintervalle realisiert werden.

Bezugszeichenliste

1	Injektor
2	Hochdruckpumpe
3	Pumpeinrichtung
4	Niederdruckbereich
5	Niederdruckpumpe
6	Hochdruckbereich
7	Druckspeichersystem
8	Hochdruckpumpenspeicher
9	Speichereinheit
10	Hochdruckleitung
11	Hochdruckleitung
12	Schaltventil
13	Druckbegrenzungsventil
14	Spülventil
15	Magnetaktuator
16	Motorsteuergerät
17	Schnittstellen
18	hardwareseitige Baugruppen
19	softwareseitige Baugruppen

Ansprüche

1. Motorsteuergerät (16) einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer mit Diesel oder mit Schweröl oder mit Gas betriebenen Brennkraftmaschine, wobei die Brennkraftmaschine eine Kraftstoffversorgungsanlage, insbesondere eine Common-Rail Kraftstoffversorgungsanlage, mit Magnetaktuatoren aufweist, dadurch gekennzeichnet, dass das Motorsteuergerät (16) Mittel (17, 18, 19) umfasst, um im Stillstand der Brennkraftmaschine bei druckloser Kraftstoffversorgungsanlage automatisch einen Istwert mindestens einer magnetischen Kenngröße mindestens eines Magnetaktuator (15) zu ermitteln und derart auszuwerten, dass das Motorsteuergerät (16) dann, wenn der jeweilige Istwert von einem entsprechenden Sollwert um weniger als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf einen ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktuator schließt, wohingegen das Motorsteuergerät (16) dann, wenn der jeweilige Istwert vom entsprechenden Sollwert um mehr als einen vorbestimmten Betrag abweicht, automatisch auf einen nicht ordnungsgemäß arbeitenden Magnetaktuator schließt.
2. Motorsteuergerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Motorsteuergerät (16) Schnittstellen (17) aufweist, um die Magnetaktuatoren anzusteuern und mit denselben Daten auszutauschen.
3. Motorsteuergerät nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Motorsteuergerät (16) hardwareseitige Baugruppen (18) zur automatischen Ermittlung des Istwerts der oder jeder magnetischen Kenngröße der Magnetaktuatoren (15) und softwareseitige Baugruppen (19) zur automatischen Auswertung des Istwerts der oder jeder magnetischen Kenngröße der Magnetaktuatoren (15) aufweist.
4. Motorsteuergerät nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Motorsteuergerät (16) aus dem Istwert der oder jeder magnetischen Kenngröße eines Magnetaktuator (15) für den jeweiligen Magnetaktuator (15)

eine Ist-Arbeitskennlinie ermittelt, dieselbe mit einer Soll-Arbeitskennlinie vergleicht und aus der Abweichung zwischen der Ist-Arbeitskennlinie und der Soll-Arbeitskennlinie einen Verschleißzustand und/oder eine Restlebensdauer des jeweiligen Magnetaktuators (15) bestimmt.

5. Motorsteuergerät nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Motorsteuergerät (16) abhängig von der Abweichung zwischen der Ist-Arbeitskennlinie und der Soll-Arbeitskennlinie ein für den jeweiligen Magnetaktor (15) individuelles Wartungsintervall bestimmt.

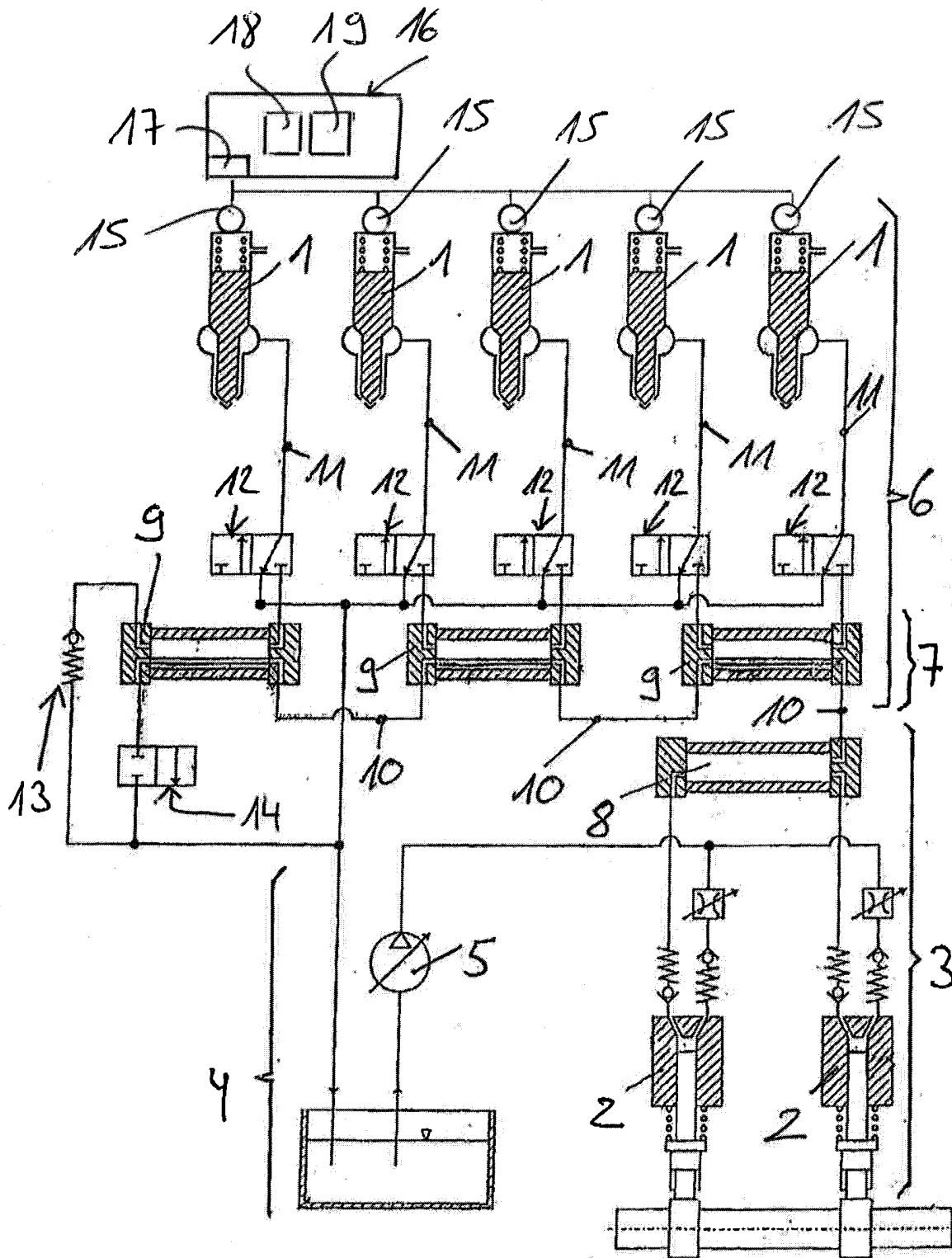


Fig. 1