

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 1245/2010  
(22) Anmeldetag: 26.07.2010  
(43) Veröffentlicht am: 15.02.2012

(51) Int. Cl. : **F02D 9/06** (2006.01)  
**F02B 37/00** (2006.01)

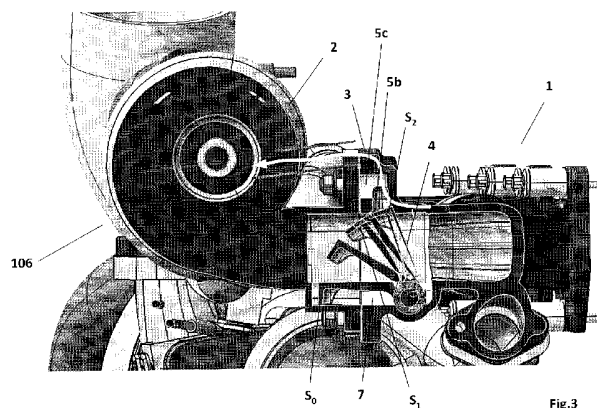
(73) Patentanmelder:  
MAN NUTZFAHRZEUGE ÖSTERREICH AG  
A-4400 STEYR (AT)

(72) Erfinder:  
RAMMER FRANZ DIPL.ING.  
WOLFERN (AT)  
LEITENMAYR FRANZ ING.  
PERG (AT)  
RAAB GOTTFRIED DIPL.ING.  
PERG (AT)

(54) **VERFAHREN ZUR MOTORBREMSUNG**

(57) Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Motorbremsung mit einem vorzugsweise nach dem Dieselprinzip arbeitenden Motor vorgesehen. Der Motor (11) weist hierbei zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine (106) und einem Ladeluftverdichter (105), die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, auf. Der Motor (11) weist ferner einem Abgaskrümmter (103), der den Abgasstrom von Auslassventilen (102) des Motors zum Abgasturbolader leitet, und eine zwischen den Auslassventilen (102) und dem Abgasturbolader angeordnete Vorrichtung zur Drosselung (4) des Abgasstroms auf, sowie zumindest einer Bypassleitung (5) zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung zur Drosselung (4) des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung (5) auf ein Turbinenrad der Abgasturbine (106) geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung zur Drosselung (4) des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird. Entsprechend dem Verfahren erfolgt vorzugsweise des Weiteren eine Messung eines Abgasgegendrucks, sowie eines Ladeluftdrucks. Basierend auf der Messung des Abgasgegendrucks und des Ladeluftdrucks kann eine Bestimmung einer optimalen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung (4) des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Bremsleistung durchgeführt werden.

Anschließend erfolgt eine Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks durch Einstellen der Vorrichtung zur Drosselung (4) des Abgasstroms entsprechend der Bestimmung der optimalen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung (4) des Abgasstroms. Die vorliegende Erfindung betrifft des Weiteren eine Vorrichtung zur Motorbremsung mit einem vorzugsweise nach dem Dieselprinzip arbeitenden Motor (M), welche Mittel zur Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens aufweist.





### Zusammenfassung

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Motorbremsung mit einem vorzugsweise nach dem Dieselprinzip arbeitenden Motor vorgesehen. Der Motor weist hierbei zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine und einem Ladeluftverdichter, die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, auf. Der Motor weist ferner einem Abgaskrümmter, der den Abgasstrom von Auslassventilen des Motors zum Abgasturbolader leitet, und eine zwischen den Auslassventilen und dem Abgasturbolader angeordnete Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms auf, sowie zumindest einer Bypassleitung zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung auf ein Turbinenrad der Abgasturbine geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird. Entsprechend dem Verfahren erfolgt vorzugsweise des Weiteren eine Messung eines Abgasgegendrucks, sowie eines Ladeluftdrucks. Basierend auf der Messung des Abgasgegendrucks und des Ladeluftdrucks kann eine Bestimmung einer optimalen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Bremsleistung durchgeführt werden. Anschließend erfolgt eine Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks durch Einstellen der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend der Bestimmung der optimalen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms. Die vorliegende Erfindung betrifft des Weiteren eine Vorrichtung zur Motorbremsung mit einem vorzugsweise nach dem Dieselprinzip arbeitenden Motor, welche Mittel zur Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens aufweist.

(Fig. 3)

## Beschreibung

### Verfahren zur Motorbremsung

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Motorbremsung mit einem vorzugsweise nach dem Dieselpinzip arbeitenden Motor, der zumindest einen von  
5 einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine und einem Ladeluftverdichter, die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, aufweist, mit einem Abgaskrümmern, der den Abgasstrom von Auslassventilen des Motors zum Abgasturbolader leitet, und mit einer zwischen den Auslassventilen und dem Abgasturbolader angeordneten  
10 Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, sowie einer Bypassleitung zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die Bypassleitung auf ein Turbinenrad der Abgasturbine geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird. Unter „stromauf“ wird hierbei eine Strömungsrichtung des Abgases verstanden, die entgegengesetzt zur Strömungsrichtung des Abgases ist, wenn  
15 dieses den Motor über seine Auslassventile verlässt und in Richtung Drosselvorrichtung bzw. Abgasturbolader strömt.

### Stand der Technik

20 Als Motorbremsvorrichtung sei hier z.B. jene der EP 0736672 B1 in Verbindung mit einem hierdurch geschützten Verfahren zur Motorbremsung genannt. Bei diesem Verfahren wird die Motorbremsung derart vollzogen, dass die Abgasströmung gedrosselt und so stromauf der Drosselvorrichtung ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird, das nach einem Zwischenöffnen eines Auslassventiles in den Verbrennungsraum rückströmt und während des anschließenden Kompressionstaktes bei weiterhin teiloffengehaltenem Auslassventil für die  
25 Motorbremsung sorgt. Beim Motorbremsen wird hierbei in ein Zwischenöffnen des Auslassventiles, das bei in Drosselstellung befindlicher durch den im Abgas hervorgerufenen Druckanstieg bewirkt wird, steuerungstechnisch eingegriffen, in dem das nach Zwischenöffnung zum Schließen neigende Auslassventil zwangsweise durch eine Nockenwellenfern in den  
30 Auslassventilbetätigungsmechanismus eingebaute Steuereinrichtung abgefangen am Schließen gehindert und dann längstens bis zur Nockenwellen gesteuerten Auslassventilöffnung teilweise offen gehalten wird.

Bei diesem Motorbremsverfahren befinden sich während des Motorbremsbetriebes die im Abgasstrang angeordneten Drosselklappen in einer Drosselstellung, in der der zugehörige Abgasstrang nicht vollständig geschlossen ist, so dass die Drosselklappe durch einen randseitig offen bleibenden schmalen Spalt von einem Teil des aufgestauten Abgases passiert werden kann. Dieser Abgas-Schlupf ist notwendig, um ein Abwürgen des Abgasstromes und ein Überhitzen der Brennkraftmaschine bzw. des Motors zu verhindern.

Obgleich dieses bekannte Motorbremsverfahren hervorragende Bremsleistungen erbringt, ergibt sich für manche Anwendungsfälle der Wunsch nach einer Bremsleistungssteigerung während des Motorbremsbetriebes, um die im Fahrzeug vorhandenen weiteren Bremssysteme wie Retarder und Betriebsbremse stärker zu entlasten oder geringer dimensioniert darstellen zu können. Hierzu sind Zusatzmaßnahmen notwendig, mit denen es möglich wird, den Ladeluftdruck während des Motorbremsbetriebes anzuheben, so dass sich deutlich höhere Abgasgegendrücke einstellen.

Zur Erzielung einer solchen Ladeluftdruckerhöhung für eine Bremsleistungssteigerung sind bereits verschiedene Vorrichtungen und Methoden bekannt. Aus der EP 1 762 716 ist beispielsweise eine Anordnung zur Steuerung des Abgasstroms eines Motors bekannt, wobei zwischen den Auslassventilen und dem Turbolader eine Bypassleitung angeordnet ist, die einen Teil des Abgasstroms an der Drosseleinrichtung vorbeiführt und diesen auf das Turbinenrad des Turboladers leitet. Es kann somit eine hinreichende Luftmenge zur Beaufschlagung des Motors dann bereit gestellt werden, wenn der Turbolader auch bei geschlossener Bremsklappe eine hohe Drehzahl und damit ein entsprechendes Fördervolumen erreicht.

Aus der EP 1 801 392 ist eine Vorrichtung zur Steigerung der Bremsleistung einer mehrzylindrigen Brennkraftmaschine eines Fahrzeugs während des Motorbremsbetriebes bekannt, wobei jeder Abgassammelstrang durch eine Absperrklappe während des Motorbremsbetriebes vollständig absperrbar ist, vom absperrbaren Bereich jedes Abgassammelstranges eine Bypassleitung abzweigt, jede Bypassleitung mit einer Düsenbohrung kommuniziert, die in einer Turbinenwand der Abgasturbine ausgebildet ist, die beiden Düsenbohrungen in einer zur Achse des Turbinenrades senkrechten Ebene entweder parallel nebeneinander verlaufend und über je einen zum anderen benachbarten Austritt, oder in spitzem Winkel zueinander verlaufend sowie ineinander übergehend und dann über einen gemeinsamen Austritt tangential auf den Außenbereich des Turbinenrades gerichtet in die Turbinenkammer ausmünden.

Die vorstehend genannten Vorrichtungen und Methoden regeln die Motorbremsleistung über den Abgasgegendruck, was je nach Klappenstellung der Drosselvorrichtung zu einem weniger günstigen Ansprechverhalten des Bremssystems führen kann und weisen zur Düsenabschaltung aufwendige Schaltventile auf.

Ausgehend hiervon besteht die Aufgabe der vorliegenden Erfindung darin, ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Motorbremsung vorzusehen, welche mit geringerem Bauteil- und Kostenaufwand, sowie einer verbesserten Regelung eine gesteigerte Motorbremsleistung erbringen.

Zur Lösung dieser Aufgabe wird die in Patentanspruch 1 angegebene Merkmalskombination vorgeschlagen. Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den abhängigen Ansprüchen.

Offenbarung der Erfindung

Nach Maßgabe der vorliegenden Erfindung ist ein Verfahren zur Motorbremsung eines vorzugsweise nach dem Dieselpinzipp arbeitenden mehrzylindrigen Motors vorgesehen. Der Motor weist hierbei zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine und einem Ladeluftverdichter, die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, auf. Bei Vorhandensein einer Mehrzahl von Abgasturboladern ist vorzugsweise zumindest ein Hochdruckstufe und eine Niederdruckstufe vorgesehen. Der Motor weist ferner zumindest einen Abgaskrümmner, der den Abgasstrom von Auslassventilen des Motors zum Abgasturbolader leitet, und zumindest eine zwischen den Auslassventilen und dem Abgasturbolader angeordnete Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms auf, sowie zumindest eine Bypassleitung zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung auf zumindest ein Turbinenrad der Abgasturbine geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird.

Entsprechend dem Verfahren erfolgt des Weiteren eine Messung eines Abgasgegendrucks, sowie eines Ladeluftdrucks. Basierend auf der Messung des Abgasgegendrucks und des Ladeluftdrucks kann eine Ermittlung einer optimalen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung

des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Bremsleistung durchgeführt werden. Mit anderen Worten kann eine Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Stellung ermittelt werden.

- 5    Anschließend erfolgt eine Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks durch Einstellen der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend der Ermittlung der optimalen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms bzw. entsprechend der ermittelten Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms.
- 10   Dies ermöglicht im Gegensatz zu einer Regelung basierend auf nur dem Abgasgegendruck als Regelgröße eine Erzielung eines höheren Abgasgegendrucks über den gesamten Drehzahlbereich des Motors. Der vom Abgasturbolader erzeugte Ladeluftdruck hat einen wesentlichen Einfluss auf den Abgasgegendruck. Die Einbeziehung des Ladeluftdrucks in die Regelung des Abgasgegendrucks ermöglicht daher einen schnelleren Anstieg des Abgasge-
- 15   gendrucks und somit eine verbesserte Motorbremsleistung.

Die optimale Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms ist in einem ersten Drehzahlbereich des Motors vorzugsweise eine Schließstellung, in welcher der Querschnitt eines Abgassystems blockiert wird und der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypasslei-

20   tung an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird. Alternativ kann die optimale Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms in einem ersten Drehzahlbereich des Motors ebenfalls eine Schließstellung sein, in welcher zumindest ein Teil des Querschnitts des Abgassystems freigegeben wird und zumindest ein Teil des Abgasstroms durch die zumindest eine Bypassleitung an der Vorrichtung zur Drosselung des

25   Abgasstroms vorbeigeführt wird.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung ist die optimale Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms in einem zweiten Drehzahlbereich des Motors eine Schließstellung, in welcher zumindest ein Teil des Querschnitts des Abgassystems frei-

30   gegeben wird und ein Teil des Abgasstroms durch die zumindest eine Bypassleitung an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird.

Die Bypassleitung weist einen geringeren Querschnitt als das Abgassystem auf, so dass ein vorbestimmt begrenzter Abgasstrom mit hoher Geschwindigkeit und somit hohem Impuls auf

35   das Turbinenrad der Abgasturbine geleitet wird. Hierdurch wird erreicht, dass der Abgastur-

3.3818 AT pr  
20.07.2010

bolader trotz relativ geringer Antriebsluftmenge auf eine hohe Drehzahl gebracht wird und damit verdichterseitig die gewünschte Luftmenge zur Verfügung stellt, wobei die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms vorzugsweise in einer Schließstellung ist, in welcher der Querschnitt eines Abgassystems durch die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms geschlossen oder fast geschlossen wird und der Motor eine geringe Drehzahl, vorzugsweise unter 1400 Umdrehungen pro Minute aufweist. Insbesondere lässt sich damit erreichen, dass die Motorbremse bei bereits geringen Drehzahlen einsetzt. Demnach kann der erste Drehzahlbereich des Motors ein Drehzahlbereich kleiner gleich 1400 Umdrehungen pro Minute sein.

10

In einem zweiten Drehzahlbereich des Motors ist die optimale Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms vorzugsweise eine Schließstellung, in welcher zumindest ein Teil des Querschnitts des Abgassystems freigegeben wird und ein Teil des Abgasstroms durch die Bypassleitung an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird. Der zweite Drehzahlbereich des Motors ist dabei vorzugsweise ein Drehzahlbereich größer als 1400 Umdrehungen pro Minute bis zu einer Höchstdrehzahl des Motors. Bei einer mittleren und/oder hohen Drehzahl des Motors kann der Abgasgegendruck, sowie Ladeluftdruck daher vorwiegend durch die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms geregelt werden.

20

Zur Erzielung einer maximalen Bremsleistung bei einer jeweiligen Motordrehzahl wird vorzugsweise zuerst ein maximaler Ladeluftdruck eingeregelt und nach Erreichen des für die Motordrehzahl maximalen Ladeluftdrucks erfolgt eine Regelung des maximalen Abgasgegendrucks. Je nach Motordrehzahl kann somit im Vergleich zu herkömmlichen Regelungen ein größerer Kanalquerschnitt der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms freigegeben werden.

25

Zumindest eine Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms entspricht einem bestimmten Abgasgegendruck. Vorzugsweise erfolgt eine Erkennung einer richtigen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms durch eine Regeleinrichtung aus einem Vergleich des aktuellen Ladeluftdrucks mit einem Solladeluftdruck bei dem aktuellen Abgasgegendruck. Die Regeleinrichtung kann beispielsweise ein Motor- oder Fahrzeugsteuergerät sein.

30

Bezugnehmend auf Fig. 4 ergibt sich somit ein besseres Ansprechverhalten im Motorbremsbetrieb. Ist beispielsweise 90% der Kanalfäche der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms verschlossen beträgt der Abgasgegendruck ca. 65% des maximal erreichbaren Werts. Soll die Motorbremsleistung nun auf null reduziert werden, muss die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms geöffnet werden. Wird die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms jedoch weiter geöffnet, kommt es zunächst zu einem Anstieg des Abgasgegendrucks aufgrund des durch den erhöhten Gasdurchsatz bedingten höheren Ladeluftdrucks. Der Abgasgegendruck nimmt also erst zu bevor es zu einem Abfall kommen kann, was ein schlechtes Ansprechverhalten der Motorbremse zur Folge hätte. Ein Abgasgegendruck von ca. 65% liegt jedoch ebenfalls bei einer Schließung von nur 30% der Kanalfäche der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms an. Entsprechend dem erfindungsgemäßen Verfahren erfolgt daher eine Erkennung einer richtigen Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms aus einem Vergleich des aktuellen Ladeluftdrucks mit einem Sollladeluftdruck bei dem aktuellen Abgasgegendruck, wodurch ein verbessertes Ansprechverhalten im Motorbremsbetrieb erreicht wird.

Falls der aktuelle Abgasgegendruck geringer ist als ein gewünschter Abgasgegendruck und falls der Ladeluftdruck einem vorbestimmten Wert entspricht, kann die Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms weiter geschlossen werden. Bezugnehmend auf Fig. 3 kann der vorbestimmte Wert beispielsweise dadurch gegeben sein, dass der prozentuale Ladeluftdruck größer oder gleich dem prozentualen Abgasgegendruck ist. Falls der aktuelle Abgasgegendruck geringer ist als ein gewünschter Abgasgegendruck und falls der Ladeluftdruck kleiner als ein vorbestimmter Wert ist, kann die Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms weiter geöffnet werden.

In einem Drehzahlbereich von 0 bis 1000 Umdrehungen pro Minute des Motors wird die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms vorzugsweise in eine Schließstellung gestellt, in welcher sowohl der Querschnitt des Abgassystems als auch die zumindest eine Bypassleitung blockiert werden. Die zumindest eine Bypassleitung kann dabei durch ein Schwenken der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms verschlossen werden.

Gemäß einem weiteren Aspekt erfolgt die Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks zusätzlich zur Regelung durch die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms durch eine Einrichtung zur Ladedruckregelung.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung ist die Einrichtung zur Ladedruckregelung durch wenigstens ein Waste Gate gebildet, welches die Abgasturbine umgeht.

5 Nach Maßgabe der vorliegenden Erfindung ist des Weiteren eine Vorrichtung zur Motorbremsung eines vorzugsweise nach dem Dieselpinzip arbeitenden Motors vorgesehen, der  
10 zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine und einem Ladeluftverdichter, die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, aufweist, mit einem Abgaskrümmter, der den Abgasstrom von Auslassventilen des Motors zu dem zumindest einen Abgasturbolader leitet, und mit einer zwischen den Auslassventilen  
15 und dem Abgasturbolader angeordneten Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, sowie zumindest einer Bypassleitung zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung auf ein Turbinenrad der Abgasturbine geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms ein Druckerhöhung im Abgas erzeugt wird, sowie Mittel zur Messung eines Abgasgedrucks, sowie eines Ladeluftdrucks vorgesehen sind.

20 Des Weiteren ist eine Steuereinrichtung vorgesehen, welche sich eignet, basierend auf der Messung des Abgasgedrucks und des Ladeluftdrucks eine Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Bremsleistung zu ermitteln. Die Steuereinrichtung führt anschließend eine Regelung des Abgasgedrucks sowie des Ladeluftdrucks durch die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend der ermittelten Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms durch.

25 Die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms weist vorzugsweise eine erste Schließstellung auf, in welcher der Querschnitt eines Abgassystems blockiert ist, der Abgasstrom jedoch durch die zumindest eine Bypassleitung an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird, sowie eine zweite Schließstellung, in welcher der Querschnitt des Abgassystems und die zumindest eine Bypassleitung blockiert sind. Aufgrund dessen, dass  
30 die Bypassleitung durch die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms verschließbar ist, entfallen die bei herkömmlichen Drosselvorrichtungen verwendeten aufwendigen Schaltventile.

3.3818 AT pr  
20.07.2010

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung erfolgt die die Regelung des Abgasgedrucks sowie des Ladeluftdrucks zusätzlich zur Regelung durch die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms durch eine Einrichtung zur Ladedruckregelung.

- 5 Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung ist die Einrichtung zur Ladedruckregelung durch wenigstens ein Waste Gate gebildet, welches insbesondere die Abgasturbine umgeht.

10 Entsprechend einem weiteren Gedanken der vorliegenden Erfindung ist zusätzlich oder alternativ zur erfindungsgemäßen Vorrichtung bzw. zum erfindungsgemäßen Verfahren zur Motorbremsung ein weiteres Verfahren bzw. eine weitere Vorrichtung zum Durchführen eines Verfahrens zur Motorbremsung eines vorzugsweise nach dem Dieselprinzip arbeitenden Motors vorgesehen, der je Zylinder wenigstens ein an ein Auslasssystem angeschlossenes Auslassventil aufweist, in welches Auslasssystem eine Drosselvorrichtung eingebaut ist, die  
15 zur Motorbremsung so betätigt wird, dass die Abgasströmung gedrosselt und so stromauf der Drosselvorrichtung ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird, das nach einem Zwischenöffnen des Auslassventils in den Verbrennungsraum rückströmt und während des anschließenden Kompressionstaktes bei weiterhin teiloffengehaltenem Auslassventil für eine erhöhte Motorbremsleistung sorgt, wobei beim Motorbremsen in ein Zwischenöffnen des Auslassventils, das bei in Drosselstellung befindlicher Drosselvorrichtung durch den im Abgas hervorgeru-  
20 fenen Druckanstieg bewirkt wird, steuerungstechnisch eingegriffen wird, in dem das nach Zwischenöffnung zum Schließen neigende Auslassventil zwangsweise durch einenockenwellenfern in den Auslassventilbetätigungsmechanismus eingebaute Steuereinrichtung abgefangen am Schließen gehindert und dann längstens bis zurnockengesteuerten Auslassventilöffnung teilweise offen gehalten wird, wobei der Motor ferner zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine und einem Ladeluftverdichter, die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, aufweist, mit einem Abgaskrümm-  
25 mer, der den Abgasstrom von Auslassventilen des Motors zum Abgasturbolader leitet, und mit einer zwischen den Auslassventilen und dem Abgasturbolader angeordneten Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, sowie zumindest einer Bypassleitung zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung auf zumindest ein Turbinenrad der Abgasturbine geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung zur Drosse-  
30 lung des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird, eine Messung eines Abgasgedrucks, sowie eines Ladeluftdrucks erfolgt, wobei basierend auf der Messung des Ab-  
35

3.3818 AT pr  
20.07.2010

gasgedrucks und des Ladeluftdrucks eine Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Bremsleistung ermittelt wird und eine Regelung des Abgasgedrucks sowie des Ladeluftdrucks durch die Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend der ermittelten Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms erfolgt.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung wird am Ende des Expansions-  
taktes, wenn dienockenwellenseitige Steuerung des Auslassventils wieder wirksam wird, die Haltefunktion der vorher als hydraulisch gesperrter Puffer wirkenden Steuereinrichtung aufgehoben und dann die Öffnung des Auslassventils bis zu dessen vollem Hub, dessen Halten und Wiederschließen während des Ausschubtaktes durch den zugehörigen normalen Auslassventilsteuernocken über den Auslassventilbetätigungsmechanismus mit der dann darin nur noch als mechanischer Puffer wirkenden Steuereinrichtung (50) gesteuert.

Gemäß einem anderen Aspekt der vorliegenden Erfindung ist die Steuereinrichtung in einem zylinderkopfseitig gelagerten Kipphebel eingebaut wirksam und weist einen in einer Bohrung des Kipphebels leckagearm axial zwischen zwei mechanisch durch Anschläge begrenzten Endstellungen beweglichen, vorn auf die hintere Stirnfläche des Auslassventilschaftes wirkenden und rückseitig durch eine Druckfeder sowie hydraulisch beaufschlagten Steuerkolben und einer in einen Gewindeabschnitt der selben Kipphebelbohrung eingeschraubten Steuerbuchse auf, in deren nach vorn zum Steuerkolben hin offenem Druckraum die den Steuerkolben beaufschlagende Druckfeder sowie ein nur die Einleitung von Druckmittel aus einem Druckmittelzufuhrkanal zulassendes Rückschlagventil mit einem druckfederbelasteten Schließorgan eingebaut sind. Der Druckmittelzufuhrkanal wird über einen kipphebelinternen Speisekanal mit Druckmittel versorgt, wobei vom Druckraum aus durch die Steuerbuchse zu deren oberem Ende ein Entlastungskanal führt, dessen Austrittsöffnung während eines Bremsvorganges in der Abfang- und Haltephase der Steuervorrichtung zwecks Aufbau und Halten des Druckmitteldruckes im Druckraum und eines damit einhergehenden Ausfahrens und Halten des Steuerkolbens in ausgefahrener Auslassventil-Abfangposition durch einen zylinderdeckelfest angeordneten Anschlag verschlossen gehalten wird.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung wird während eines Bremsvorganges beim abgasgedruckbedingten Zwischenöffnen des Auslassventils der Steuerkolben aufgrund der im Druckraum wirkenden Kräfte - dem Auslassventilschaft folgend - in seine ausgefahrene Endposition ausgeschoben und damit einhergehend der sich volumenmä-

ßig vergrößernde Druckraum mit Druckmittel aufgefüllt, somit der Steuerkolben anschließend hydraulisch in Auslassventil-Abfangposition verblockt ist und in dieser das sich in Schließrichtung bewegendes Auslassventil mit seiner Stirnfläche abfängt und entsprechend offen hält.

5

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung erfolgt die Rückführung des Steuerkolbens aus seiner Auslassventil-Abfangposition in seine eingefahrene Grundstellung am Ende der Haltephase in der Weise, dass bei nockenwellenseitig mit dem normalen Auslassnocken direkt oder indirekt über eine Stößelstange erfolgender Betätigung des Kipphebels durch dessen Wegschwenken vom zylinderdeckelseitigen Anschlag die Austrittsöffnung des steuerbuchseninternen Entlastungskanals am oberen Ende der Steuerbuchse freigegeben wird, somit das im Druckraum befindliche Druckmittel druckentlastet und vom nun nachrückfähigen, nicht mehr mit dem Kipphebel verblockten Steuerkolben volumenentlastet wird, solange, bis dieser seine vollständig eingefahrene Grundstellung eingenommen hat.

15

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung ist - unter Anwendung bei einem Verbrennungsmotor mit untenliegender Nockenwelle, von der aus die Betätigung eines Auslassventils über eine Stößelstange und einen nachfolgenden Kipphebel erfolgt - die Steuereinrichtung im Raum zwischen Stößelstange und Krafterleitorgan des Kipphebels in einer im bzw. am Zylinderkopf angeordneten Aufnahmhülse wirksam und weist eine in der Aufnahmhülse leakagearm koaxial verschiebbare, unten am oberen Ende der Stößelstange abgestützte Steuerhülse sowie einen in einer Sacklochbohrung der Steuerhülse leakagearm koaxial verschiebbar eingebauten Steuerkolben auf, der oben an einem gelenkig mit dem Krafterleitorgan des Kipphebels verbundenen Schubübertragungsteil abgestützt und unten von einer in Richtung des letzteren wirkenden Druckfeder beaufschlagt ist, die in dem unterhalb des Steuerkolbens gegebenen Teil der Sacklochbohrung und solchermaßen begrenzten hydraulischen Druckraum eingebaut ist, der über einen zylinderkopf- bzw. bockinternen Speisekanal sowie einen aufnahmhülseinternen Speisekanal und einen mit diesem kommunizierenden steuerhülseinternen Zufuhrkanal mit Druckmittel, insbesondere Motoröl, versorgt ist, wobei ein in den Druckraum eingebautes Rückschlagventil mit seinem federbelasteten Schließorgan ein Rückströmen von Druckmittel aus dem Druckraum in den Zufuhrkanal verhindert.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung wird während eines Bremsvorganges beim abgasgedruckt bedingten Zwischenöffnen des Auslassventils der Steuerkol-

35

ben aufgrund der im Druckraum wirkenden Kräfte ausgefahren und dabei der Kipphebel nachgeführt, wobei beim Ausfahren des Steuerkolbens nach einem auf den Aufspringhub des Auslassventils abgestimmten Hubweg die Austrittsöffnung eines steuerkolbeninternen Entlastungskanals durch Austauchen aus der steuerhülseseitigen Sacklochbohrung freigegeben und über diesen Entlastungskanal das druckrauminterne Druckmittel druckentlastet wird und dass zu Beginn der anschließenden Schließbewegung des Auslassventils über den entsprechend nachgeführten Kipphebel und das Schubübertragungsteil der Steuerkolben wieder in Richtung seiner unausgefahrenen Grundstellung verschoben wird, solange, bis die Austrittsöffnung des Entlastungskanals durch die Wand der Sacklochbohrung wieder verschlossen ist, wodurch der Druckraum wieder abgesperrt, damit die Steuereinrichtung hydraulisch blockiert und das Auslassventil in der entsprechenden Teilöffnungsstellung abgefangen gehalten bleibt.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung erfolgt die Aufhebung der hydraulischen Verblockung des Steuerkolbens in der Steuerhülse und dessen Rückführung aus Auslassventil-Abfangposition in seine unausgefahrte Grundstellung dann, wenn bei nockenwellenseitig mit dem normalen Auslassnocken erfolglicher Betätigung der Stößelstange und damit einhergehendem Hub der Steuerhülse nach einem bestimmten, auf den Maximal-Öffnungshub des Auslassventils abgestimmten Hub der Steuerhülse durch deren Austauchen aus der Aufnahmebohrung der Aufnahmehülse der Austrittsquerschnitt einer vom Druckraum quer abgehenden Entlastungsbohrung freigegeben wird, somit das im Druckraum befindliche Druckmittel druckentlastet und vom nun nachrückfähigen Steuerkolben volumentlastet wird, solange, bis dieser seine vollständig eingefahrte Grundstellung eingenommen hat, welche bei Aufsitzen des Schubübertragungsteiles an der Stirnseite der Steuerhülse gegeben ist.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung wird das Auslassventil nach abgasgegendruckbewirktem Zwischenöffnen in einer Abfangposition gehalten, deren Abstand zur Schließposition etwa  $1/5$  bis  $1/20$  des vollen nockenwellengesteuerten Auslassventil-Öffnungshubes beträgt.

Gemäß einem weiteren Aspekt der vorliegenden Erfindung wird die Steuereinrichtung auch als hydraulisches Ventilspielausgleichsorgan herangezogen, wobei ein im Ventilbetätigungsmechanismus auftretendes Spiel durch entsprechende Druckmittelnachfüllung in den

Druckraum mit entsprechender Nachführung des Steuerkolbens in Richtung des zu beaufschlagenden Organs ausgeglichen wird.

5 Es ist im Weiteren selbstverständlich, dass die offenbarten Merkmale der Erfindung zur Erzielung weiterer Vorteile und Ausführungen beliebig miteinander kombiniert werden können.

Weitere Eigenschaften und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der folgenden Beschreibung von Ausführungsformen der Erfindung, unter Bezugnahme auf die beigefügten Figuren. Die beschriebenen Ausführungsbeispiele bzw. Ausführungsformen sind rein beispielhaft  
10 und in keinster Weise beschränkend zu verstehen.

#### Kurze Beschreibung der Zeichnungen

Es zeigen:

- 15
- Fig. 1 ein Ablaufdiagramm eines Beispiels des erfindungsgemäßen Verfahrens zur Motorbremsung;
  - Fig. 2 eine Darstellung eines Beispiels eines Abgasstranges einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Motorbremsung;
  - 20 Fig. 3 ein Funktionsschema der erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms;
  - Fig. 4 ein Diagramm eines Verlaufs von Ladeluftdruck und Abgasgedruck im Verhältnis zur Stellung der Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms;
  - Fig. 5 ein Diagramm, aus dem der Hubverlauf eines Auslassventils während des  
25 Bremsbetriebes bei Anwendung des Bremsverfahrens entsprechend einer weiteren Ausführungsform der Erfindung hervorgeht;
  - Fig. 6 ein Diagramm, aus dem der Hubverlauf eines Auslassventils bei einem aus der DE 39 22 884 C2 bekannten Bremsverfahren hervorgeht;
  - Fig. 7A-7D jeweils einen Ausschnitt aus einem Auslassventilbetätigungsmechanismus mit  
30 einer weiteren Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Steuereinrichtung in einer Betriebsstellung während des erfindungsgemäßen Bremsbetriebes; und
  - Fig. 8 ein Funktionsschema der erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Drosselung des Abgasstroms mit einer Einrichtung zur Ladedruckregelung.

Fig. 1 zeigt ein Ablaufdiagramm eines Beispiels des erfindungsgemäßen Verfahrens zur Motorbremsung. Unter weiterer Bezugnahme auf Fig. 9 erfolgt in Schritt S10 zunächst eine Messung eines Abgasgegendrucks und eines Ladeluftdrucks. Die Messung des statischen und/oder dynamischen Drucks der Ladeluft erfolgt beispielsweise mittels zumindest eines Drucksensors P bekannter Bauart, welcher im Bereich zwischen dem Motor M bzw. den Zylindern 101 und dem Ladeluftverdichter 105 angeordnet ist. Die Messung des statischen und/oder dynamischen Drucks des Abgases erfolgt beispielsweise mittels zumindest eines Drucksensors P bekannter Bauart, welcher im Bereich zwischen dem Motor M bzw. den Auslassventilen 102 der Zylinder 101 des Motors M und der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms und/oder im Bereich zwischen der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms und der Abgasturbine 106 angeordnet ist.

In Schritt S20 wird bestimmt, ob der gemessene, d.h. aktuelle Abgasgegendruck geringer als ein gewünschter Abgasgegendruck ist und ein Ladeluftdruck einem vorbestimmten Wert entspricht. Bei einer positiven Bestimmung erfolgt in Schritt S30 ein Schließen einer Vorrichtung 4 zur Drosselung eines Abgasstroms in eine vorbestimmte Stellung, wobei auch bei einem vollständigen Schließen der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms durch den mittels Bypassleitungen 5a, 5b an der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführten Abgasstrom, welcher auf zumindest ein Turbinenrad eines Abgasturboladers 106 geleitet wird, ein Ladeluftdruck erzeugt wird, da die Abgasturbine 106 mechanisch mit dem Ladeluftverdichter 105 verbunden ist.

Bei einer negativen Feststellung wird in Schritt S40 ferner bestimmt, ob der gemessene, d.h. aktuelle Abgasgegendruck geringer als ein gewünschter Abgasgegendruck ist und ein Ladeluftdruck kleiner als ein vorbestimmter Wert ist.

Bei einer positiven Bestimmung erfolgt in Schritt S50 ein Öffnen der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms in eine vorbestimmte Stellung, sofern die Drehzahl des Motors M in einem zweiten Drehzahlbereich liegt, welcher größer gleich beispielsweise 1400 Umdrehungen pro Minute ist. Falls die Drehzahl des Motors M in einem ersten Drehzahlbereich liegt, welcher beispielsweise kleiner als 1400 Umdrehungen pro Minute ist, ist die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms in einer ersten Schließstellung, in der der Querschnitt eines Abgassystems blockiert wird und der Abgasstrom durch die Bypassleitungen 5a, 5b an der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird. Die Vorrichtung 4 zur

Drosselung des Abgasstroms wird erst dann geöffnet, wenn die Drehzahl des Motors M den ersten Drehzahlbereich überschreitet.

5 In Schritt S30 und S50 erfolgt somit eine Regelung des Abgasgedrucks und des Ladeluftdrucks durch Verwenden der Bypassleitungen 5 zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms und/oder Einstellen der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend einer Bestimmung der optimalen Stellung der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms.

10 Zusätzlich zur Messung des Abgasgedrucks und des Ladeluftdrucks kann auch die Stellung der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms direkt mittels Sensoren bekannter Bauart gemessen werden. Dies würde die Regelung zusätzlich verbessern und es könnte dann effizienter auf vorgegebene Stellungen der Drosselvorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms eingestellt werden.

15 Fig. 2 zeigt eine Darstellung eines Beispiels eines Abgasstranges 1 einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Motorbremsung. Der Abgasstrang 1 besteht aus einem ersten Abgassammelstrang 1a und einem zweiten Abgassammelstrang 1b und weist auf dessen Stirnseite einen Flansch 3 zur Befestigung an einem Abgasturbolader 106 (siehe Fig. 9) auf.

20 Der erste Abgassammelstrang 1a weist eine erste Bypassleitung 5a auf, die durch einen kurzen Stichkanal aus dem Abgassammelstrang 1a versorgt wird. Der erste Abgassammelstrang 1a weist des Weiteren eine Aussparung 7a zur Aufnahme einer Vorrichtung 4 zur Drosselung eines Abgasstroms auf. Der zweite Abgassammelstrang 1b weist eine zweite Bypassleitung 5b auf, die durch einen kurzen Stichkanal aus dem Abgassammelstrang 1b versorgt wird. Der zweite Abgassammelstrang 1b weist des Weiteren eine Aussparung 7b zur Aufnahme der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms auf.

25 Die erste Bypassleitung 5a und die zweite Bypassleitung 5b münden in eine gemeinsame Bypassleitung 5c, welche mit einer Düsenbohrung 6 des Abgasturboladers (siehe Fig. 9) kommuniziert.

30 Fig. 3 zeigt ein Funktionsschema der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend einer bevorzugten Ausführungsform der vorliegenden Erfindung. Der Abgasstrang 1 eines vorzugsweise nach dem Dieselpinzip arbeitenden Motors M ist an einem Turbinen-

35

radgehäuse 2 der Abgasturbine 106 (siehe auch Fig. 9) mittels eines Flanschs 3 befestigt. Die Darstellung zeigt insbesondere einen Querschnitt durch den Abgassammelstrang 1b aus Fig. 2. Der den Abgasstrang 1 passierende Abgasstrom beaufschlagt das Turbinenrad (nicht dargestellt) der Abgasturbine 106 des Abgasturboladers. Jeder der Abgassammelstränge 1a, 1b weist die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms auf, die zwischen dem Motor M und dem Turbinenrad des Abgasturboladers angeordnet ist. Erfindungsgemäß zweigt von jedem Abgassammelstrang 1a, 1b eine Bypassleitung 5a, 5b ab, die mit der Düsenbohrung 6 in dem Turbinenradgehäuse 2 (siehe Fig. 9) kommuniziert.

Die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms ist durch eine schwenkbare Klappe bzw. zwei schwenkbare Klappen gebildet und ist in einer Aussparung 7a, 7b des jeweiligen Abgassammelstranges 1a, 1b ausgebildet (siehe Fig. 2). Alternativ kann die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms an Stelle zumindest einer schwenkbaren Klappe jedoch ebenfalls durch zumindest ein Tellerventil, zumindest einen Schieber, zumindest einen Drehschieber, oder ähnliches ausgebildet sein.

Die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms kann zwischen einer Öffnungs- und zwei Schließstellungen stufenlos bewegt werden. In der Öffnungsstellung  $S_0$  gibt die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms den vollen Querschnitt des jeweiligen Abgassammelstranges 1a, 1b frei. In einer ersten Schließstellung  $S_1$  blockiert die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms den vollen Querschnitt des jeweiligen Abgassammelstranges 1a, 1b, jedoch ist die Bypassleitung 5a, 5b frei. Wird die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms weiter in eine zweite Schließstellung  $S_2$  geschlossen, blockiert sie sowohl den jeweiligen Abgassammelstrang 1a, 1b, als auch die Bypassleitung 5a, 5b.

Bei teilweise geschlossener Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms, d.h. bei einer Klappenstellung zwischen der Öffnungsstellung  $S_0$  und der ersten Schließstellung  $S_1$ , wird die über der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms angeordnete Bypassleitung 5a, 5b von dem Abgasstrom beaufschlagt und leitet diesen durch die gemeinsame Bypassleitung 5c auf das Turbinenrad über die in dem Turbinenradgehäuse 1 integrierte Düsenbohrung 6. Der Querschnitt der Bypassleitung 5a, 5b ist wesentlich geringer als der Querschnitt des Abgassammelstranges 1a, 1b, so dass bei teilweise geschlossener Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms ein verhältnismäßig geringer Anteil des Abgasstroms durch die Bypassleitung 5a, 5b geleitet wird.

Ist die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms in der ersten Schließstellung  $S_1$ , stellt die Bypassleitung 5a, 5b jedoch den einzigen Strömungspfad des Abgases zum Turbinenrad dar. Auf Grund des geringen Querschnitts der Bypassleitung 5a, 5b bzw. der gemeinsamen Bypassleitung 5c besteht ein hoher Gegendruck, so dass nur ein entsprechend geringer Anteil des Abgasstroms zum Turbinenrad gelangt, jedoch mit hoher Strömungsgeschwindigkeit und somit hohem Impuls. Hierdurch wird ein Abfall der Drehzahl des Turbinenrads und eines Verdichterrads verhindert, so dass der Motor M trotz eines geringen Drehzahlniveaus einlassseitig weiterhin mit verdichteter Luft beaufschlagt und die Wirksamkeit der Motorbremse gesteigert wird.

10

Fig. 4 zeigt ein Diagramm eines Verlaufs von Ladeluftdruck und Abgasgegendruck im Verhältnis zur Stellung der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms bei einer maximalen Bremsdrehzahl, d.h. Motordrehzahl im Bremsbetrieb.

15 Der Ladeluftdruck beginnt bei völlig geschlossener Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms im Bremsbetrieb auf einem Niveau von ca. 30% des maximalen Werts. Der Ladeluftdruck bei vollständig geschlossener Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms resultiert aus dem durch die Bypassleitungen 5a, 5b, 5c an der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms vorbei geführten Abgasstroms, welcher auf das Turbinenrad des Abgasturboladers geleitet wird und somit einen Ladeluftdruck erzeugt. Das Niveau des Ladeluftdrucks von 30% entspricht daher dem maximal durch die Bypassleitungen 5a, 5b erzeugbaren Ladeluftdruck. Der Abgasgegendruck beginnt bei ca. 50% des maximalen Werts bei vollständig geschlossener Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms, was dem von dem Motor erzeugten Abgasgegendruck in Verbindung mit dem aufgrund des Ladeluftdrucks erzeugten Anteil des Abgasgegendrucks entspricht. Mit Öffnung der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms steigt dann der Ladeluftdruck auf ein Maximum, das hier bei ca. halboffener Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms erreicht wird. Bei weiterem Öffnen der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms fällt der Ladeluftdruck wegen des geringer werdenden Gasdurchsatzes wieder ab bis er bei vollständig geöffneter Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms auf ein sehr geringes Niveau zurückgeht. Der Abgasgegendruck steigt in etwa parallel mit dem Ladeluftdruck und erreicht sein Maximum bei einer etwas weiter geschlossenen Stellung der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms als der Ladeluftdruck und fällt dann ebenfalls auf ein sehr geringes Niveau bei vollständig geöffneter Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms.

35

Für einen bestimmten gewünschten Abgasgegendruck bei einer Bremssteillast gibt es meist zwei zugehörige mögliche Stellungen der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms. Die günstigere Stellung ist dabei immer die Stellung mit dem höheren Ladedruck. Ein Regler erkennt die richtige Stellung der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms aus einem Vergleich des aktuellen Ladedrucks mit einem Solladedruck aus einem Kennfeld und regelt immer in die Richtung der Stellung der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms für den Abgasgegendruck mit dem höheren Ladeluftdruck.

In den Fig. 7A - 7D sind gleiche bzw. einander entsprechende Teile mit gleichen Bezugszeichen gekennzeichnet.

Von dem dazugehörigen 4-Takt-Hubkolbenverbrennungsmotor ist in diesen Figuren nur der Schaft eines Auslassventils 10 und des zugehörigen Ventilbetätigungsmechanismus zu sehen, soweit er für das Verständnis der Erfindung erforderlich ist.

Grundsätzlich weist dieser 4-Takt-Hubkolbenverbrennungsmotor je Zylinder wenigstens ein an ein Auslasssystem angeschlossenes Auslassventil auf. Die Auslassventile sind von einer herkömmlichen Nockenwelle aus für Gaswechsellvorgänge über entsprechende Ventilbetätigungsmechanismen steuerbar. In Verbindung mit dem Auslassventil gehört hierzu ein im Zylinderkopf 20 gelagerter Kipphebel 30, der, je nach Art der Anordnung der Nockenwelle am Motor, entweder direkt von dieser oder indirekt über eine Stößelstange 40 betätigbar ist. Das im Zylinderkopf 20 mit seinem Schaft geführte Auslassventil 10 ist durch eine nicht dargestellte Schließfeder permanent in Schließrichtung beaufschlagt. In das Auslasssystem ist eine Drosselvorrichtung, z.B. eine Drosselklappe eingebaut, die über eine zugehörige Steuerung zur Motorbremsung so betätigt wird, dass die Abgasströmung gedrosselt und so stromauf der Drosselvorrichtung ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird. Die beim Ausschleiben benachbarter Zylinder entstehenden Druckwellen überlagern sich mit dem stationären Gegendruck und bewirken infolge der positiven Druckdifferenz ein Zwischenöffnen des Auslassventils 10 - siehe Phase A1 im Diagramm gemäß Fig. 5. In dieses unabhängig von der Nockenwellensteuerung erfolgende Auslassventil-Zwischenöffnen wird während des Bremsbetriebes erfindungsgemäß steuerungstechnisch eingegriffen, in dem das nach Zwischenöffnung unter der Einwirkung seiner Schließfeder wieder zum Schließen neigende Auslassventil 10 zwangsweise durch eine nockenwellenfern in den Auslassventilbetätigungsmechanismus eingebaute Steuereinrichtung 50 abgefangen und dann mittels dieser über den gesamten

3.3818 AT pr  
20.07.2010

Kompressionstakt sowie Expansionstakt in teilgeöffneter Abfangposition gehalten wird - siehe Phase A2 im Diagramm gemäß Fig. 5.

Die Steuereinrichtung 50 kann auf unterschiedliche Art und Weise realisiert und an verschiedenen Stellen des Auslassventilbetätigungsmechanismus eingebaut sein. Beispiele hierfür geben die Fig. 7A - 7D an.

Im Beispiel gemäß Fig. 7A - 7D ist die Steuereinrichtung 50 im Kipphebel 30 wirksam eingebaut und besteht aus zwei Hauptorganen, nämlich einem Steuerkolben 60 und einer Steuerbuchse 70. Der Steuerkolben 60 ist leckagearm in einer Bohrung 80 des Kipphebels 30 axial zwischen zwei durch Anschläge 90, 100 begrenzten Endstellungen beweglich, wirkt vorn über eine gekrümmte Stirnfläche 110 auf die hintere Stirnfläche 120 des Auslassventilschaftes und ist rückseitig sowohl durch eine Druckfeder 130 beaufschlagt als auch hydraulisch druckbeaufschlagbar.

Die Steuerbuchse 70 ist in einem Gewindeabschnitt derselben Bohrung 80 im Kipphebel 30 über dem Steuerkolben 60 eingeschraubt und bildet mit ihrer vorderen Stirnfläche den hinteren Anschlag 90, der die eingefahrene Grundstellung des Steuerkolbens 60 definiert. Die ausgefahrene Endposition des Steuerkolbens 60 wird durch den vorderen Anschlag 100 begrenzt, der durch den hinteren Rand einer umlaufenden Nut am Steuerkolben 60 gebildet ist, in die ein am Kipphebel 30 befestigtes Hubbegrenzungsorgan 140 eingreift.

Die Steuerbuchse 70 weist einen nach vorn zum Steuerkolben 60 hin offenen Druckraum 150 auf, in den die den Steuerkolben 60 beaufschlagende Druckfeder 130 sowie ein nur die Einleitung von Druckmittel aus einem Druckmittelzufuhrkanal 160 zulassendes Rückschlagventil mit seinem druckfederbelasteten Schließorgan 170 eingebaut sind. Der steuerbuchsenintern aus einer Querbohrung und einer davon abgehend zentral in den Druckraum 150 ausmündenden Bohrung bestehende Druckmittelzufuhrkanal 160 wird über einen kipphebelinternen Speisekanal 18 vom Kipphebel-Lagerbereich 190 her mit Druckmittel, hier Schmieröl, bestimmten Druckes versorgt. Außerdem führt vom Druckraum 150 aus durch die Steuerbuchse 70 und ein in dieser fest eingebautes Einsatzstück 190 ein Entlastungskanal 200, dessen einsatzstückseitige Austrittsöffnung während eines Bremsvorganges in der Abfang- und Haltephase (A2) der Steuervorrichtung 50 zwecks Aufbau und Halten des Druckmitteldruckes im Druckraum 15 und eines damit einhergehenden Ausfahrens und Halten des

Steuerkolbens 60 in ausgefahrener Auslassventil-Abfangposition durch einen fest am Zylinderdeckel 210 angeordneten Anschlag 220 verschlossen gehalten wird.

5 Nachfolgend ist anhand der Figurenfolge Fig. 7A - 7B - 7C - 7D auf einen vollständigen Zyklus während des Motorbremsens eingegangen.

10 Fig. 7A zeigt dabei das Auslassventil 10 anfangs des Ansaugtaktes in Schließstellung A (siehe dazu auch Diagramm in Fig. 5). Die Steuereinrichtung 50 wirkt in dieser Phase innerhalb des Kipphebels 30 als mechanischer Puffer, wobei der Steuerkolben 60 von unten her durch das Auslassventil 1 in eingefahrene Position gedrückt ist und die Steuerbuchse 70 über ihr Einsatzstück 190 am Anschlag 220 abgestützt ist. Ein eventuelles Ventilspiel wird durch teilweises Ausfahren des Steuerkolbens 60 überbrückt.

15 Fig. 7B zeigt die Verhältnisse in dem Moment, wenn das Auslassventil 10 während des Motorbremsens beim abgasgedruckbedingten Zwischenöffnen seinen Maximalhub B in Phase A1 (siehe Diagramm Fig. 5) erreicht hat. Bei diesem Zwischenöffnen des Auslassventils 10 hebt dieses vom Steuerkolben 60 ab und dieser wird nun durch die Druckfeder 130 nachgeführt in seine Abfangposition ausgefahren. Dieses geht, weil der Steuerkolben 60 sich von der Steuerbuchse 70 wegbewegt, einher mit einer Vergrößerung des Druckraumes 150 und dessen Auffüllung mit Druckmittel über den Druckmittelzufuhrkanal 160, wobei nach  
20 vollständiger Auffüllung des Druckraumes 150, zum einen wegen des sperrenden Rückschlagventils 170 und zum anderen wegen der abgesperrten Austrittsöffnung des Entlastungskanals 200, der Steuerkolben 160 in seiner ausgefahrenen Abfangstellung (vorgegeben durch Anschlag 100) hydraulisch verblockt ist. Dieser Zustand ist aus Fig. 7B ersichtlich. Aus  
25 Fig. 7B ist außerdem ersichtlich, dass das Auslassventil 10 beim Zwischenöffnen diesem Steuerkolbenhub mit größerem Hub A - B voreilt.

30 Beim Übergang von Phase A1 nach Phase A2 bewegt sich das Auslassventil 10 wieder in Schließrichtung, wird dann aber schon nach kurzem Weg B - C durch die hydraulisch verblockte Steuereinrichtung 50 abgefangen. Fig. 7C zeigt diese Abfangposition C bei ansonsten gleichen Verhältnissen wie in Fig. 7B, welche Abfangposition C über den gesamten restlichen Kompressionstakt und folgenden Expansionstakt erhalten bleibt.

35 Erst dann, wenn am Ende des Expansionstaktes die nockenwellenseitige Steuerung des Auslassventils 10 über den zugehörigen Auslassnocken wieder wirksam wird, erfolgt eine

3.3818 AT pr  
20.07.2010

Aufhebung dieser vorherigen hydraulischen Verblockung der Steuereinrichtung 50, denn, sobald der Kipphebel 3 in Richtung Auslassventil öffnen bewegt wird, hebt die Steuerbuchse 70 mit ihrem Einsatzstück 190 vom Anschlag 220 ab. Dadurch wird der Entlastungskanal 200 freigegeben und Druckmittel kann aus dem Druckraum 150 der nun nicht mehr verblockten Steuereinrichtung 50 abströmen und zwar unter der Einwirkung des vom Auslassventil 10 in Richtung seiner eingefahrenen Grundposition gedrückten Steuerkolbens 60.

Sobald der Steuerkolben 60 voll eingerückt ist, wirkt die Steuereinrichtung 50 wieder nur als rein mechanischer Puffer am Kipphebel 30, über den dann in Phase A3 (siehe Diagramm gemäß Fig. 5) während des Ausschubtaktes beim Motorbremsen das Öffnen des Auslassventils 10 bis zum vollen Auslassventilhub D - diese Position zeigt Fig. 7D -, dessen Halten und Wiederschließen gesteuert durch den zugehörigen Auslasssteuernocken der Nockenwelle erfolgt.

Am Ende des Ausschubtaktes beim Motorbremsen nimmt der Kipphebel 30 mit der Steuereinrichtung 50 wieder die in Fig. 7A gezeigte Position ein, aus der der nächste Bremszyklus erfolgt.

Fig. 8 zeigt eine Übersicht bzw. ein Funktionsschema eines Beispiels der erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Motorbremsung einer mehrzylindrigen Brennkraftmaschine bzw. eines mehrzylindrigen Motors M umfassend eine Drosselvorrichtung 4 sowie eine weitere Einrichtung zur Ladedruckregelung 107.

Der in Fig. 8 dargestellte Motor M arbeitet vorzugsweise nach dem Dieselprinzip und umfasst sechs Zylinder 101. Jeder der Zylinder 101 weist zumindest ein Auslassventil 102 auf. Der Motor M weist ferner einen Abgasturbolader, umfassend einen Ladeluftverdichter 105 und eine Abgasturbine 106, auf. Der Abgasturbolader kann einstufig oder mehrstufig ausgebildet sein.

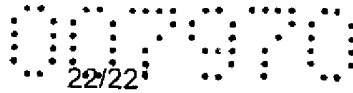
Der Ladeluftverdichter 105 ist über ein Kanalsystem mit dem Lufteinlassbereich des Motors M bzw. den Zylindern 101 des Motors M verbunden. Der Ladeluftverdichter 105 wird über eine mechanische Verbindung, vorzugsweise über eine Welle, von der Abgasturbine 106 angetrieben. Zwischen dem Lufteinlassbereich bzw. den Zylindern 101 des Motors M und dem Ladeluftverdichter 105 befindet sich zumindest ein Drucksensor P bekannter Bauart, der den statischen und/oder dynamischen Druck der von dem Ladeluftverdichter 105 ange-

saugten und anschließend verdichteten Luft ermittelt bzw. misst. Vor dem Ladeluftverdichter 105 kann zusätzlich ein Luftfilter (nicht in Fig. 8 dargestellt) zur Reinigung der Luft von entsprechenden Partikeln bestimmter Art und Größe vorgesehen bzw. angeordnet sein.

5 An seiner Auslassseite weist der Motor M zumindest einen Abgaskrümmmer 103 auf, welcher mit dem zumindest einen Auslassventil 102 jedes Zylinders 101 verbunden ist. Der Abgaskrümmmer 103 ist ferner mit der Abgasturbine 106 des Abgasturboladers verbunden. Zwischen dem Motor M bzw. dem Abgaskrümmmer 103 und der Abgasturbine 106 weist die Vor-  
10 richtung zur Motorbremsung eine Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms auf. Die Drosselvorrichtung 4 umfasst dabei beispielsweise Drosselklappen 4, welche durch ihre Stellung bzw. Position im Gehäuse der Drosselvorrichtung den durchströmten Querschnitt des Abgasstroms und somit den Abgasgegendruck beeinflussen können. Ferner umfasst die Vorrichtung zur Motorbremsung zumindest eine Bypassleitung 5a, 5b, welche den Abgasstrom innerhalb einer gemeinsamen Bypassleitung 5c an der Vorrichtung 4 zur Drosselung  
15 des Abgasstroms vorbei leiten kann. Die gemeinsame Bypassleitung 5c ist mit der Abgasturbine 106 bzw. dem Turbinenradgehäuse 2 über eine Düsenbohrung 6 im Turbinenradgehäuse 2 verbunden, sodass insbesondere bei geschlossener Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms ein reduzierter Abgasstrom die Abgasturbine 106 und somit den Ladeluftverdichter 105 antreiben kann.

20 Die beispielsweise in Form von Drosselklappen 4 ausgeführte Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms wird bezüglich ihrer Position vorzugsweise über eine Stell- bzw. Steuereinrichtung SM, 104 gesteuert, wobei die Drosselklappen 4 mechanisch miteinander verbunden sind. Zwischen der Drosselvorrichtung 4 und dem Motor M bzw. den Auslassventilen 102 der  
25 Zylinder 101 kann sich zumindest ein Drucksensor P bekannter Bauart befinden, der den statischen und/oder dynamischen Druck des Abgases erfasst bzw. misst. Zusätzlich oder alternativ dazu kann sich zumindest ein weiterer Drucksensor P stromab der Drosselvorrichtung 4 befinden.

30 Wie bereits eingangs genannt, weist die erfindungsgemäße Vorrichtung ferner zumindest eine weitere Einrichtung 107 zu Ladedruckregelung auf. Die Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung umfasst zumindest eine Bypassleitung, die bezüglich des Abgasstroms die Abgasturbine 106 umgeht. Die zumindest eine Bypassleitung weist ferner zumindest ein Waste Gate bzw. ein Bypassventil auf. Über die zumindest eine Bypassleitung kann bei geöffnetem  
35 Bypassventil das Abgas vor der Abgasturbine 106 abgezweigt werden und das Abgas strömt



an der Abgasturbine 106 vorbei, beispielsweise in ein Abgasnachbehandlungssystem und/oder Schalldämpfersystem. Das zumindest eine Waste Gate bzw. Bypassventil wird bezüglich seiner Wirkung auf das Abgas bzw. dessen Druck über die Stell- bzw. Steuereinrichtung SM, 104 gesteuert.

5

Wenn nicht die volle Bremsleistung benötigt wird, wird die vorhandene Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung zusätzlich oder alternativ zur Regelung über die Drosselvorrichtung oder die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms eingesetzt, da sich dadurch der Ladedruck und damit die Bremsleistung schneller und feinfühlicher einstellen lässt. Der Ladeluftverdichter 105 erzeugt einen vorgegebenen Ladedruck im Zylinder 101 des Motors M, wobei der Abgasstrom über das zumindest eine Auslassventil 102 jedes Zylinders 101 über den Abgaskrümmen 103 der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms zugeführt wird.

10

Bei einer bestimmten Motordrehzahl stellt sich zu einer Stellung der Drosselvorrichtung 4 immer ein definierter Ladedruck ein. Wie bereits genannt, sind die Bypass- bzw. Zuführungsleitungen der Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung im Abgaskanal zwischen der Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms und nach dem Ausgang der Abgasturbine 106 angeordnet. Die Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung leitet eine vorgegebene Menge des Abgasstroms an der Abgasturbine 106 vorbei, wobei der an der Abgasturbine 106 vorbeigeleitete Abgasstrom nach der Abgasturbine 106 wieder in den Abgaskanal mündet.

15

20

Sowohl die Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung, als auch die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms werden von einer Steuereinrichtung 104 angesteuert. Soll ein Ladedruck, welcher geringer als ein maximaler Ladedruck ist, eingeregelt werden, wird die Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung soweit geöffnet, dass sich der gewünschte Ladedruck einstellt. Zur Erzielung der maximalen Bremsleistung wird das Waste Gate bzw. Bypassventil geschlossen, und es wird auf maximalen Ladedruck geregelt.

25

Entsprechend einer weiteren Ausführungsform der Erfindung kann die Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks zusätzlich zur Regelung durch die Vorrichtung 4 zur Drosselung des Abgasstroms durch eine Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung erfolgen. Die Einrichtung 107 zur Ladedruckregelung ist vorzugsweise durch ein Waste Gate gebildet.

30

Die Erfindung wurde anhand von Beispielen näher erläutert, ohne auf die konkreten Ausführungsformen begrenzt zu sein.

35

## Patentansprüche

1. Verfahren zur Motorbremsung eines vorzugsweise nach dem Dieselpinzip arbeitenden Motors (M), der zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine (106) und einem Ladeluftverdichter (105), die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, aufweist, mit einem Abgaskrümmter (103), der den Abgasstrom von Auslassventilen (102) des Motors (M) zum Abgasturbolader leitet, und mit einer zwischen den Auslassventilen (102) und dem zumindest einen Abgasturbolader angeordneten Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms, sowie zumindest einer Bypassleitung (5a, 5b, 5c) zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) auf ein Turbinenrad der Abgasturbine (106) geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird, eine Messung eines Abgasgegendrucks, sowie eines Ladeluftdrucks erfolgt, **dadurch gekennzeichnet**, dass basierend auf der Messung (S10) des Abgasgegendrucks und des Ladeluftdrucks eine Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Bremsleistung ermittelt wird und eine Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks durch die Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend der ermittelten Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms erfolgt.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die optimale Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms in einem ersten Drehzahlbereich des Motors (M) eine Schließstellung (S<sub>2</sub>) ist, in welcher der Querschnitt eines Abgassystems blockiert wird und der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) an der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird.
3. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die optimale Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms in einem ersten Drehzahlbereich des Motors (M) eine Schließstellung (S<sub>1</sub>) ist, in welcher zumindest ein Teil des Querschnitts des Abgassystems freigegeben wird und zumindest ein Teil des Abgasstroms durch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) an der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird.

4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die optimale Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms in einem zweiten Drehzahlbereich des Motors eine Schließstellung ( $S_1$ ) ist, in welcher zumindest ein Teil des Querschnitts des Abgassystems freigegeben wird und ein Teil des Abgasstroms durch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) an der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird.  
5
5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Drehzahlbereich des Motors (M) ein Drehzahlbereich kleiner gleich 1400 Umdrehungen pro Minute ist und der zweite Drehzahlbereich des Motors ein Drehzahlbereich größer als 1400 Umdrehungen pro Minute bis zu einer Höchstdrehzahl des Motors (M) ist.  
10
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zur Erzielung einer maximalen Bremsleistung bei einer jeweiligen Motordrehzahl zuerst ein maximaler Ladeluftdruck eingeregelt wird und nach Erreichen des für die Motordrehzahl maximalen Ladeluftdrucks eine Regelung des maximalen Abgasgegendrucks erfolgt.  
15
7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest eine Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms einem bestimmten Abgasgegendruck entspricht.  
20
8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass eine Erkennung einer richtigen Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms aus einem Vergleich des aktuellen Ladeluftdrucks mit einem Solladeluftdruck bei dem aktuellen Abgasgegendruck erfolgt.  
25
9. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass falls der aktuelle Abgasgegendruck geringer als ein gewünschter Abgasgegendruck ist und falls der Ladeluftdruck einem vorbestimmten Wert entspricht ( $S_{20}$ ), die Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms weiter geschlossen wird ( $S_{30}$ ).  
30
10. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass falls der aktuelle Abgasgegendruck geringer als ein gewünschter Abgasgegendruck ist  
35

und falls der Ladeluftdruck kleiner einem vorbestimmten Wert ist (S40), die Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms weiter geöffnet wird (S50).

- 5 11. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in einem Drehzahlbereich von 0 bis 1000 Umdrehungen pro Minute des Motors (M) die Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms in eine Schließstellung (S<sub>2</sub>) gestellt wird, in welcher sowohl der Querschnitt des Abgassystems als auch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) blockiert werden.
- 10 12. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) durch ein Schwenken der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms verschlossen wird.
- 15 13. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks zusätzlich zur Regelung durch die Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms durch eine Einrichtung (107) zur Ladedruckregelung erfolgt, in die wenigstens ein die Abgasturbine (106) umgehendes Waste Gate eingebunden ist.
- 20 14. Vorrichtung zur Motorbremsung eines vorzugsweise nach dem Dieselpinzip arbeitenden Motors (M), der zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine (106) und einem Ladeluftverdichter (105), die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, aufweist, mit einem Abgaskrümmter (103), der den Abgasstrom von Auslassventilen (102) des Motors (M) zu dem zumindest einen Abgasturbolader leitet, und mit einer zwischen den Auslassventilen (102) und dem Abgasturbolader angeordneten Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms, sowie zumindest einer Bypassleitung (5a, 5b, 5c) zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) auf ein Turbinenrad der Abgasturbine (106) geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird, sowie Mittel zur Messung eines Abgasgegendrucks (P), sowie eines Ladeluftdrucks vorgesehen sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Steuereinrichtung (104) vorgesehen ist, welche sich eignet, basierend auf der Messung (S10) des Abgasgegendrucks und des Ladeluftdrucks eine Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten
- 25
- 30
- 35

Bremsleistung zu ermitteln und die Steuereinrichtung (104) eine Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks durch die Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend der ermittelten Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms durchführt.

5

15. Vorrichtung zur Motorbremsung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass die Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms eine erste Schließstellung ( $S_2$ ) aufweist, in welcher der Querschnitt eines Abgassystems blockiert ist, der Abgasstrom jedoch durch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) an der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms vorbeigeführt wird, sowie eine zweite Schließstellung ( $S_2$ ) aufweist, in welcher der Querschnitt des Abgassystems und die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b, 5c) blockiert sind.

10

15

16. Vorrichtung zur Motorbremsung nach Anspruch 14 oder 15, dadurch gekennzeichnet, dass die Regelung des Abgasgegendrucks sowie des Ladeluftdrucks zusätzlich zur Regelung durch die Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms durch eine Einrichtung (107) zur Ladedruckregelung erfolgt.

20

17. Vorrichtung nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Einrichtung (107) zur Ladedruckregelung durch wenigstens ein die Abgasturbine (106) umgehendes Waste Gate gebildet ist.

25

18. Verfahren zur Motorbremsung eines vorzugsweise nach dem Dieselprinzip arbeitenden Motors (M), der je Zylinder (101) wenigstens ein an ein Auslasssystem angeschlossenes Auslassventil (102) aufweist, in welches Auslasssystem eine Drosselvorrichtung (4) eingebaut ist, die zur Motorbremsung so betätigt wird, dass die Abgasströmung gedrosselt und so stromauf der Drosselvorrichtung (4) ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird, das nach einem Zwischenöffnen des Auslassventils (102) in den Verbrennungsraum rückströmt und während des anschließenden Kompressionstaktes bei weiterhin teiloffengehaltenem Auslassventil (102) für eine erhöhte Motorbremsleistung sorgt, wobei beim Motorbremsen in ein Zwischenöffnen des Auslassventils (10, 102), das bei in Drosselstellung befindlicher Drosselvorrichtung (4) durch den im Abgas hervorgerufenen Druckanstieg bewirkt wird, steuerungstechnisch eingegriffen wird, in dem das nach Zwischenöffnung zum Schließen neigende Auslassventil (10, 102) zwangsweise durch eine nockenwellenfern in den Auslassventilbetätigungsmechanismus eingebaute Steuereinrichtung

30

35

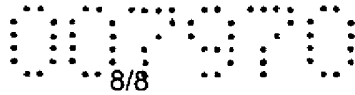
(50) abgefangen am Schließen gehindert und dann längstens bis zurnockengesteuerten Auslassventilöffnung teilweise offen gehalten wird, wobei der Motor (M) ferner zumindest einen von einem Abgasstrom beaufschlagten Abgasturbolader mit einer Abgasturbine (106) und einem Ladeluftverdichter (105), die auf einer gemeinsamen Welle angeordnet sind, aufweist, mit einem Abgaskrümmter (103), der den Abgasstrom von Auslassventilen (102) des Motors (M) zum Abgasturbolader leitet, und mit einer zwischen den Auslassventilen (102) und dem zumindest einen Abgasturbolader angeordneten Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms, sowie zumindest einer Bypassleitung (5a, 5b, 5c) zum Vorbeiführen des Abgasstroms an der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms, wobei der Abgasstrom durch die zumindest eine Bypassleitung (5a, 5b 5c) auf ein Turbinenrad der Abgasturbine (106) geleitet wird, der Abgasstrom gedrosselt und so stromauf der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms ein Druckanstieg im Abgas erzeugt wird, eine Messung eines Abgasgedrucks, sowie eines Ladeluftdrucks erfolgt, **dadurch gekennzeichnet**, dass basierend auf der Messung (S10) des Abgasgedrucks und des Ladeluftdrucks eine Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms zum Erzielen einer vorbestimmten Bremsleistung ermittelt wird und eine Regelung des Abgasgedrucks sowie des Ladeluftdrucks durch die Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms entsprechend der ermittelten Stellung der Vorrichtung (4) zur Drosselung des Abgasstroms erfolgt.

19. Verfahren nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, dass am Ende des Expansionstaktes, wenn die nockenwellenseitige Steuerung des Auslassventils (10) wieder wirksam wird, die Haltefunktion der vorher als hydraulisch gesperrter Puffer wirkenden Steuereinrichtung (50) aufgehoben und dann die Öffnung des Auslassventils (10) bis zu dessen vollem Hub, dessen Halten und Wiederschließen während des Ausschubtaktes durch den zugehörigen normalen Auslassventilsteuernocken über den Auslassventilbetätigungsmechanismus mit der dann darin nur noch als mechanischer Puffer wirkenden Steuereinrichtung (50) gesteuert wird.

20. Verfahren nach einem Ansprüche 18 oder 19, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuereinrichtung (50) in einem zylinderkopfseitig gelagerten Kipphebel (30) eingebaut wirksam ist und aus einem in einer Bohrung (80) des Kipphebels (30) leakagearm axial zwischen zwei mechanisch durch Anschläge (90, 100) begrenzten Endstellungen beweglichen, vorn auf die hintere Stirnfläche (120) des Auslassventilschaftes wirkenden und rückseitig durch eine Druckfeder (130) sowie hydraulisch beaufschlagten Steuerkolben

- (60) und einer in einen Gewindeabschnitt der selben Kipphebelbohrung (80) eingeschraubten Steuerbuchse (70) besteht, in deren nach vorn zum Steuerkolben (60) hin offenem Druckraum (150) die den Steuerkolben (60) beaufschlagende Druckfeder (130) sowie ein nur die Einleitung von Druckmittel aus einem Druckmittelzufuhrkanal (160) zu-
- 5 lassendes Rückschlagventil mit einem druckfederbelasteten Schließorgan (170) eingebaut sind, welcher Druckmittelzufuhrkanal (16) über einen kipphebelinternen Speisekanal (180) mit Druckmittel versorgt wird, wobei vom Druckraum (150) aus durch die Steuerbuchse (70) zu deren oberem Ende ein Entlastungskanal (200) führt, dessen Austritts-
- 10 öffnung während eines Bremsvorganges in der Abfang- und Haltephase der Steuervorrichtung (50) zwecks Aufbau und Halten des Druckmitteldruckes im Druckraum (150) und eines damit einhergehenden Ausfahrens und Halten des Steuerkolbens (60) in ausgefahrener Auslassventil-Abfangposition (C) durch einen zylinderdeckelfest angeordneten Anschlag (220) verschlossen gehalten wird.
- 15 21. Verfahren nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, dass während eines Bremsvorganges beim abgasgegendruckbedingten Zwischenöffnen des Auslassventils (10) der Steuerkolben (60) aufgrund der im Druckraum (150) wirkenden Kräfte - dem Auslassventilschaft folgend - in seine ausgefahrene Endposition ausgeschoben und damit einhergehend der sich volumenmäßig vergrößernde Druckraum (150) mit Druckmittel aufgefüllt
- 20 wird, somit der Steuerkolben (60) anschließend hydraulisch in Auslassventil-Abfangposition (C) verblockt ist und in dieser das sich in Schließrichtung bewegende Auslassventil (10) mit seiner Stirnfläche (110) abfängt und entsprechend offen hält.
- 25 22. Verfahren nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückführung des Steuerkolbens (60) aus seiner Auslassventil-Abfangposition (C) in seine eingefahrene Grundstellung am Ende der Haltephase in der Weise erfolgt, dass bei nockenwellenseitig mit dem normalen Auslassnocken direkt oder indirekt über eine Stößelstange (40) erfolgender Betätigung des Kipphebels (30) durch dessen Wegschwenken vom zylinderdeckelseitigen Anschlag (220) die Austrittsöffnung des steuerbuchseninternen Entlastungskanals (200) am oberen Ende der Steuerbuchse (70) freigegeben wird, somit das im Druck-
- 30 raum (150) befindliche Druckmittel druckentlastet und vom nun nachrückfähigen, nicht mehr mit dem Kipphebel (30) verblockten Steuerkolben (60) volumenentlastet wird, solange, bis dieser seine vollständig eingefahrene Grundstellung eingenommen hat.

23. Verfahren nach einem der Ansprüche 18 und 19, unter Anwendung bei einem Verbrennungsmotor mit untenliegender Nockenwelle, von der aus die Betätigung eines Auslassventils über eine Stößelstange und einen nachfolgenden Kipphebel erfolgt, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuereinrichtung (50) im Raum zwischen Stößelstange (40) und Krafteinleitorgan (230) des Kipphebels (30) in einer im bzw. am Zylinderkopf (20) angeordneten Aufnahmhülse (240) wirksam ist und eine in der Aufnahmhülse (240) leckagearm koaxial verschiebbaren, unten am oberen Ende der Stößelstange (40) abgestützte Steuerhülse (270) sowie einen in einer Sacklochbohrung (280) der Steuerhülse (270) leckagearm koaxial verschiebbar eingebauten Steuerkolben (290) aufweist, der oben an einem gelenkig mit dem Krafteinleitorgan (230) des Kipphebels (30) verbundenen Schubübertragungsteil (300) abgestützt und unten von einer in Richtung des letzteren wirkenden Druckfeder (310) beaufschlagt ist, die in dem unterhalb des Steuerkolbens (290) gegebenen Teil der Sacklochbohrung (280) und solchermaßen begrenzten hydraulischen Druckraum (320) eingebaut ist, der über einen zylinderkopf- bzw. bockinternen Speisekanal (330) sowie einen aufnahmhülseninternen Speisekanal (340) und einen mit diesem kommunizierenden steuerhülseninternen Zufuhrkanal (350) mit Druckmittel, insbesondere Motoröl, versorgt ist, wobei ein in den Druckraum (320) eingebautes Rückschlagventil mit seinem federbelasteten Schließorgan (360) ein Rückströmen von Druckmittel aus dem Druckraum (320) in den Zufuhrkanal (350) verhindert.
24. Verfahren nach Anspruch 23, dadurch gekennzeichnet, dass während eines Bremsvorganges beim abgasgegendruckbedingten Zwischenöffnen des Auslassventils (10) der Steuerkolben (290) aufgrund der im Druckraum (320) wirkenden Kräfte ausgefahren und dabei der Kipphebel (30) nachgeführt wird, wobei beim Ausfahren des Steuerkolbens (290) nach einem auf den Aufspringhub (A-B) des Auslassventils (10) abgestimmten Hubweg die Austrittsöffnung eines steuerkolbeninternen Entlastungskanals (400) durch Austauchen aus der steuerhülsenseitigen Sacklochbohrung (280) freigegeben und über diesen Entlastungskanal (400) das druckrauminterne Druckmittel druckentlastet wird und dass zu Beginn der anschließenden Schließbewegung des Auslassventils (10) über den entsprechend nachgeführten Kipphebel (30) und das Schubübertragungsteil (300) der Steuerkolben (290) wieder in Richtung seiner unausgefahrenen Grundstellung verschoben wird, solange, bis die Austrittsöffnung des Entlastungskanals (400) durch die Wand der Sacklochbohrung (280) wieder verschlossen ist, wodurch der Druckraum (320) wieder abgesperrt, damit die Steuereinrichtung (50) hydraulisch blockiert und das Auslassventil (10) in der entsprechenden Teilöffnungsstellung (C) abgefangen gehalten bleibt.



25. Verfahren nach den Ansprüchen 23 und 24, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufhebung der hydraulischen Verblockung des Steuerkolbens (290) in der Steuerhülse (270) und dessen Rückführung aus Auslassventil-Abfangposition (C) in seine unausgefahrene Grundstellung (A) dann erfolgt, wenn bei nockenwellenseitig mit dem normalen Auslassnocken erfolglicher Betätigung der Stößelstange (40) und damit einhergehendem Hub der Steuerhülse (270) nach einem bestimmten, auf den Maximal-Öffnungshub (A - D) des Auslassventils (10) abgestimmten Hub der Steuerhülse (270) durch deren Austausch aus der Aufnahmebohrung (280) der Aufnahmhülse (240) der Austrittsquerschnitt einer vom Druckraum (320) quer abgehenden Entlastungsbohrung (410) freigegeben wird, somit das im Druckraum (320) befindliche Druckmittel druckentlastet und vom nun nachrückfähigen Steuerkolben (290) volumenentlastet wird, solange, bis dieser seine vollständig eingefahrene Grundstellung eingenommen hat, welche bei Aufsitzen des Schubübertragungsteiles (300) an der Stirnseite (420) der Steuerhülse (270) gegeben ist.
26. Verfahren nach einem der Ansprüche 18 bis 25, dadurch gekennzeichnet, dass das Auslassventil (10) nach abgasgedruckbewirktem Zwischenöffnen in einer Abfangposition (C) gehalten wird, deren Abstand zur Schließposition etwa  $1/5$  bis  $1/20$  des vollen nockenwellengesteuerten Auslassventil-Öffnungshubes (A-D) beträgt.
27. Verfahren nach einem der Ansprüche 18 bis 26, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuereinrichtung (50) auch als hydraulisches Ventilspielausgleichsorgan herangezogen wird, wobei ein im Ventilbetätigungsmechanismus auftretendes Spiel durch entsprechende Druckmittelnachfüllung in den Druckraum (150 bzw. 320) mit entsprechender Nachführung des Steuerkolbens (60 bzw. 290) in Richtung des zu beaufschlagenden Organs (10 bzw. 300) ausgeglichen wird.

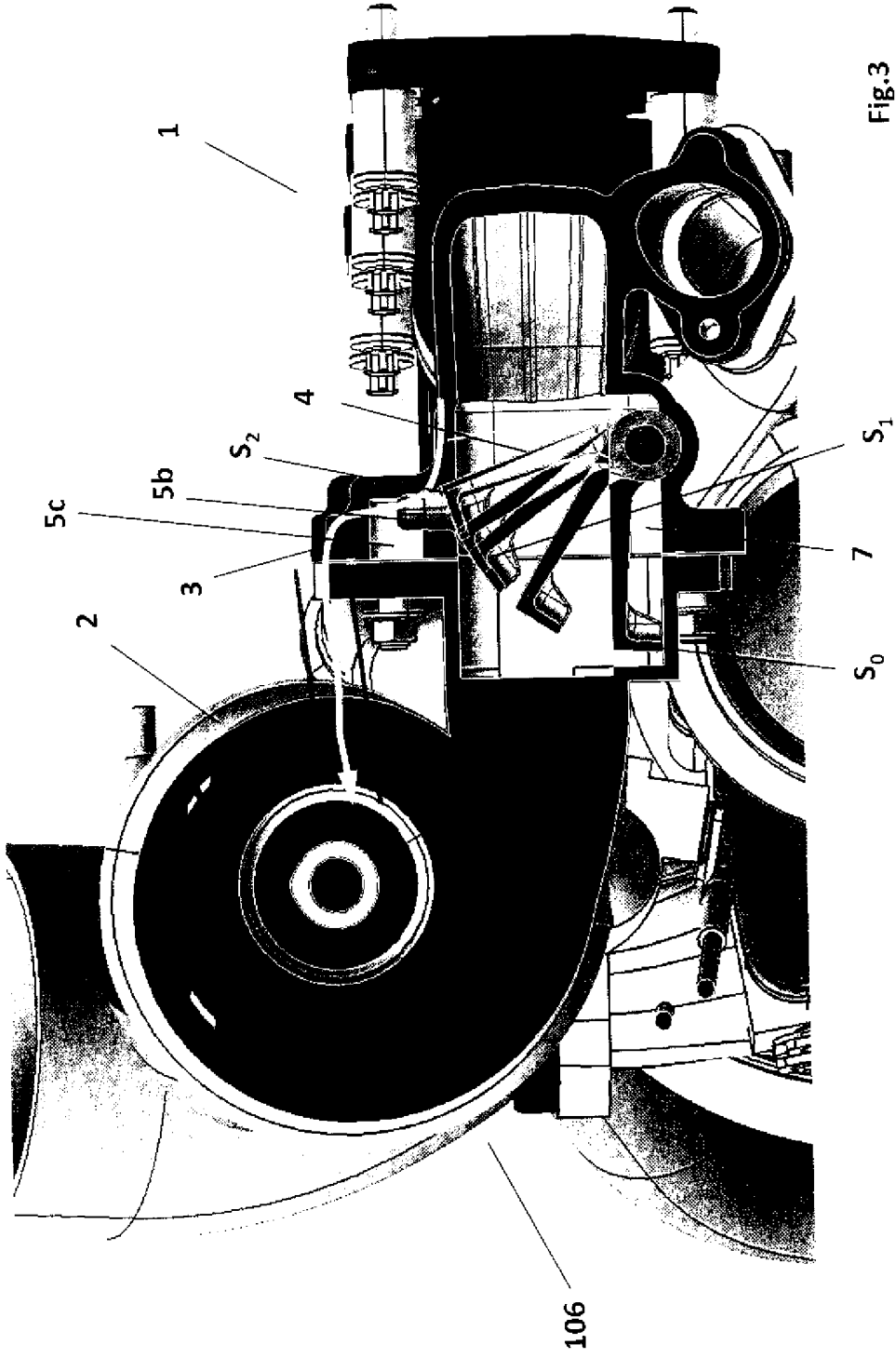


FIG.3

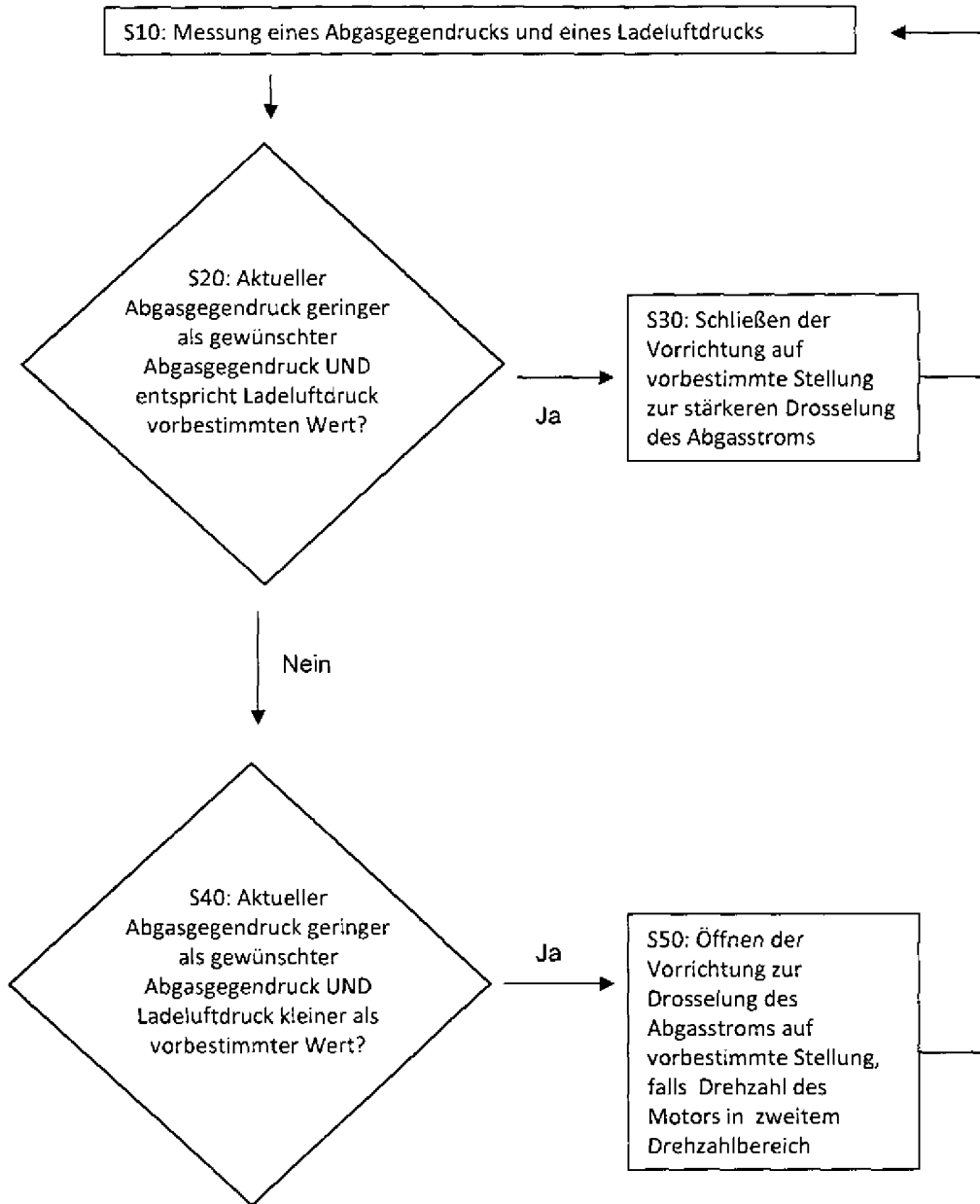
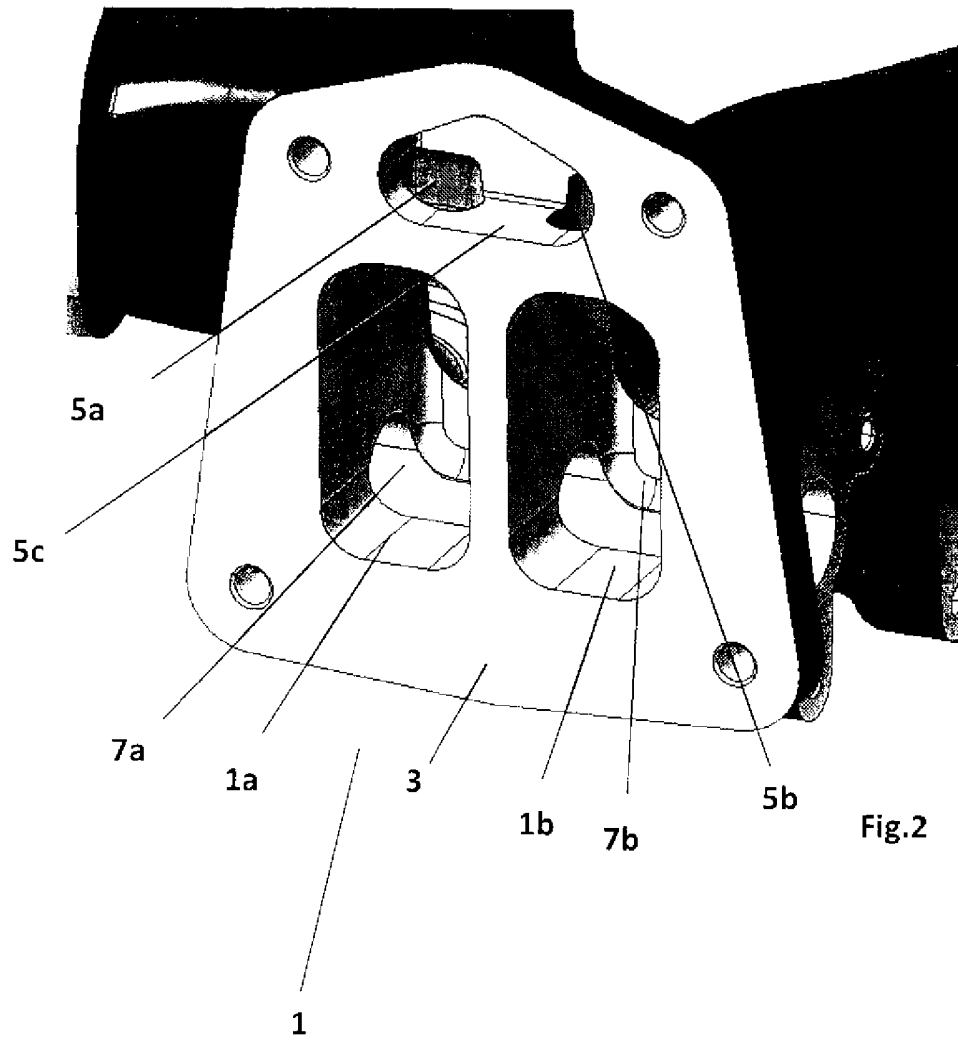


Fig.1



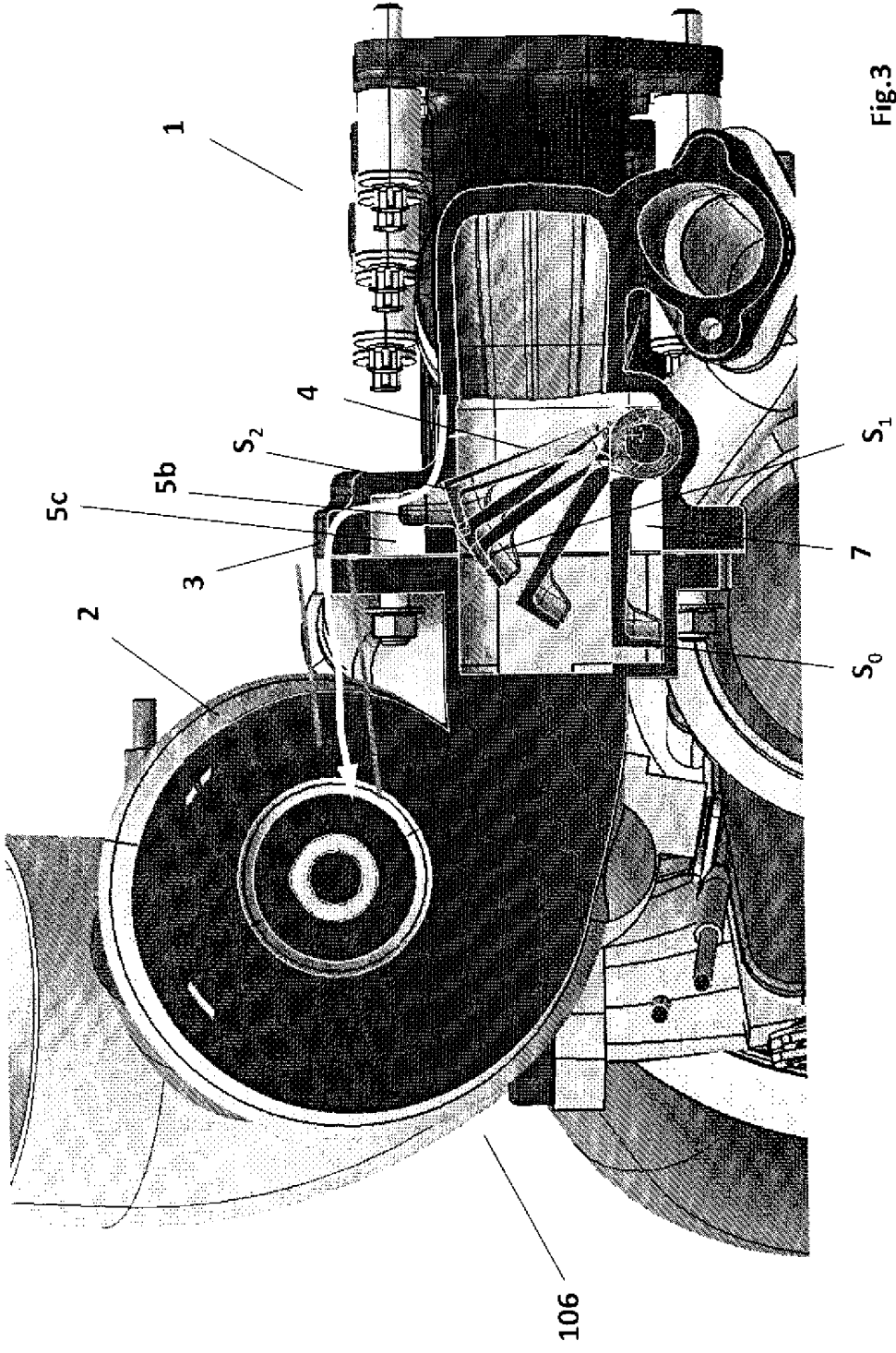


Fig.3

007970

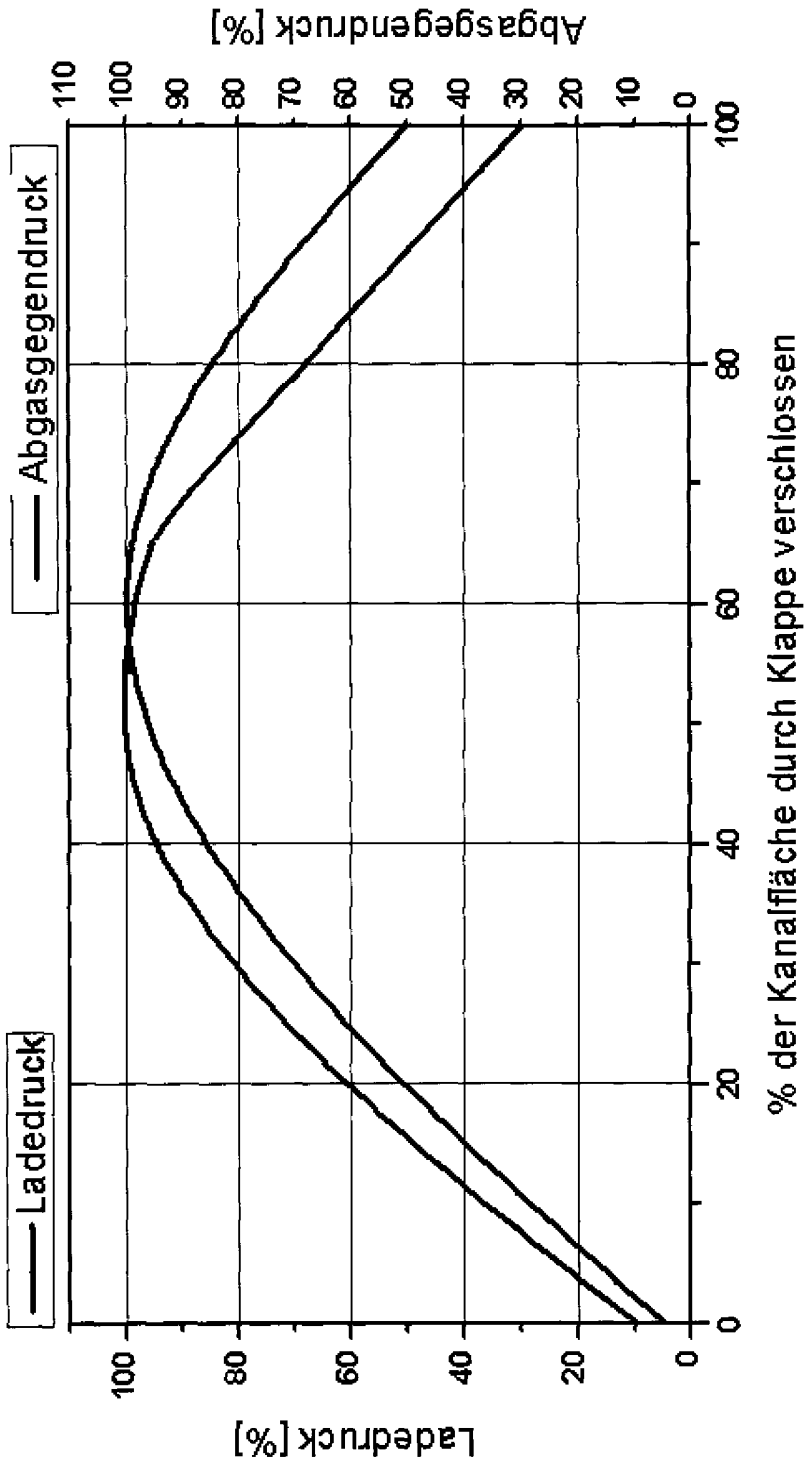
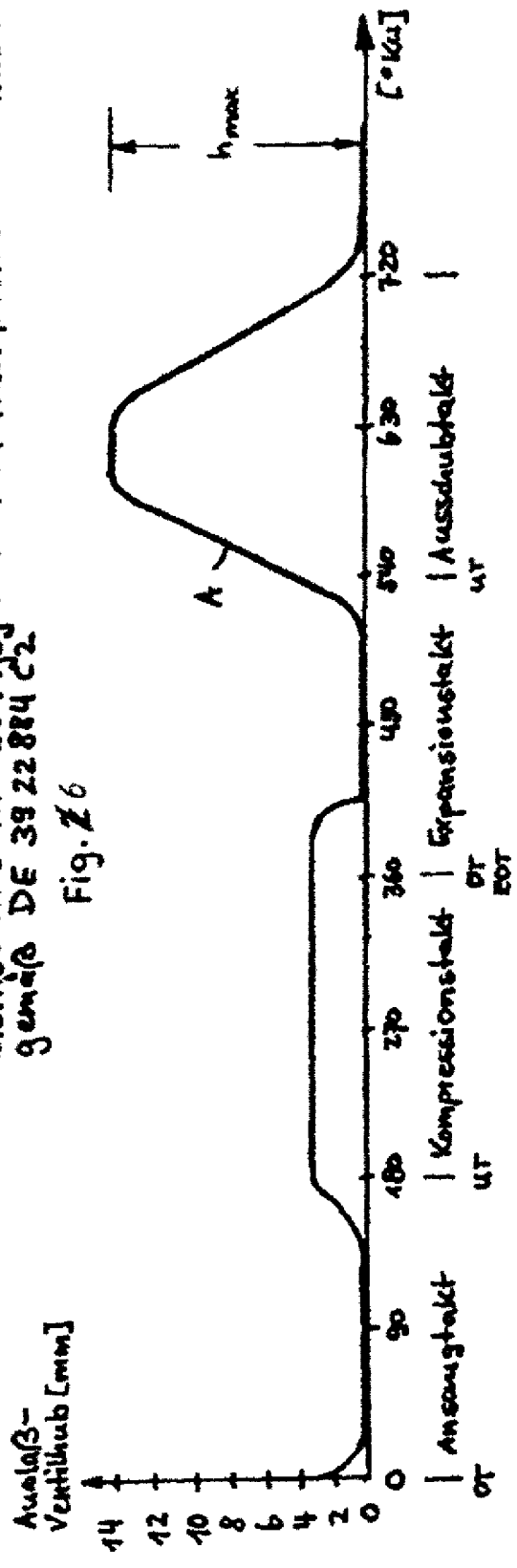


Fig.4

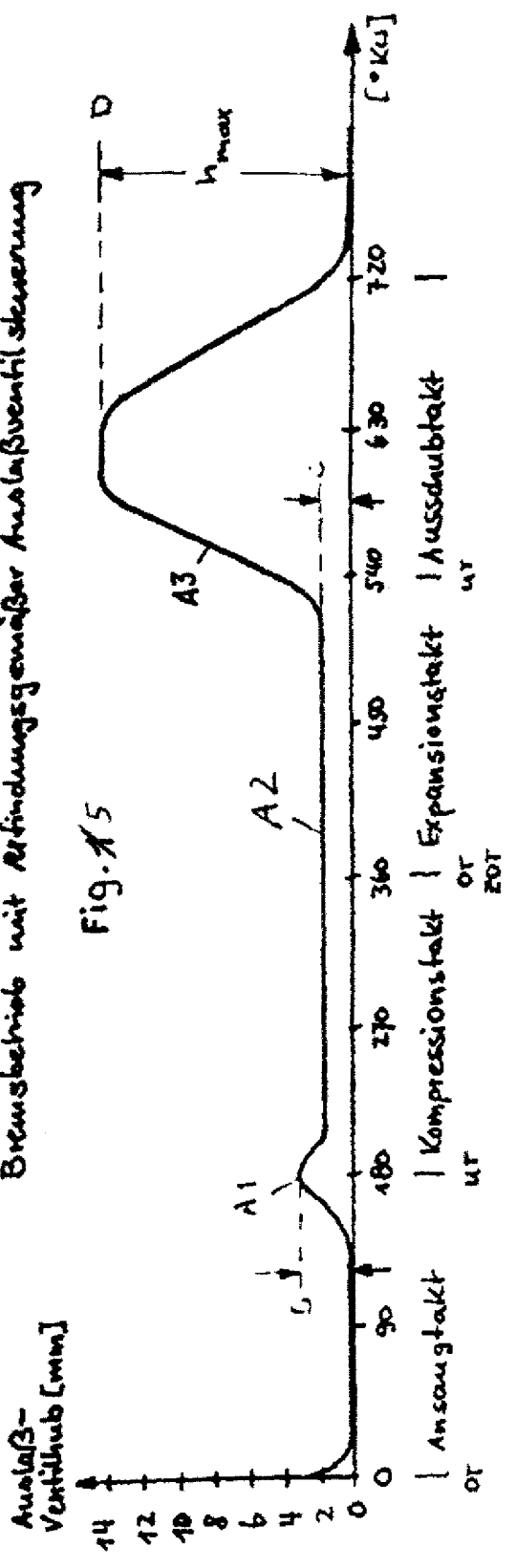
Bremsbetrieb mit zwangsgesteuertem Auslaßventil-Zwischenöffnen  
 gemäß DE 39 22 884 C2

Fig. Z6



Bremsbetrieb mit Abfindungsgemäßer Auslaßventilsteuerung

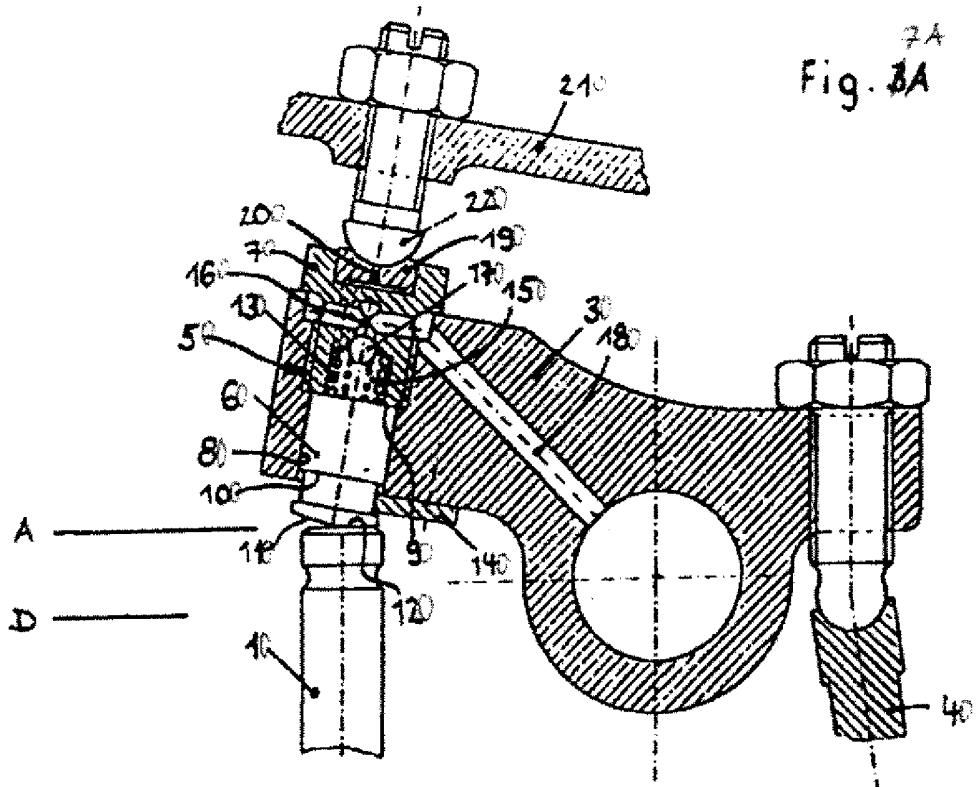
Fig. A5



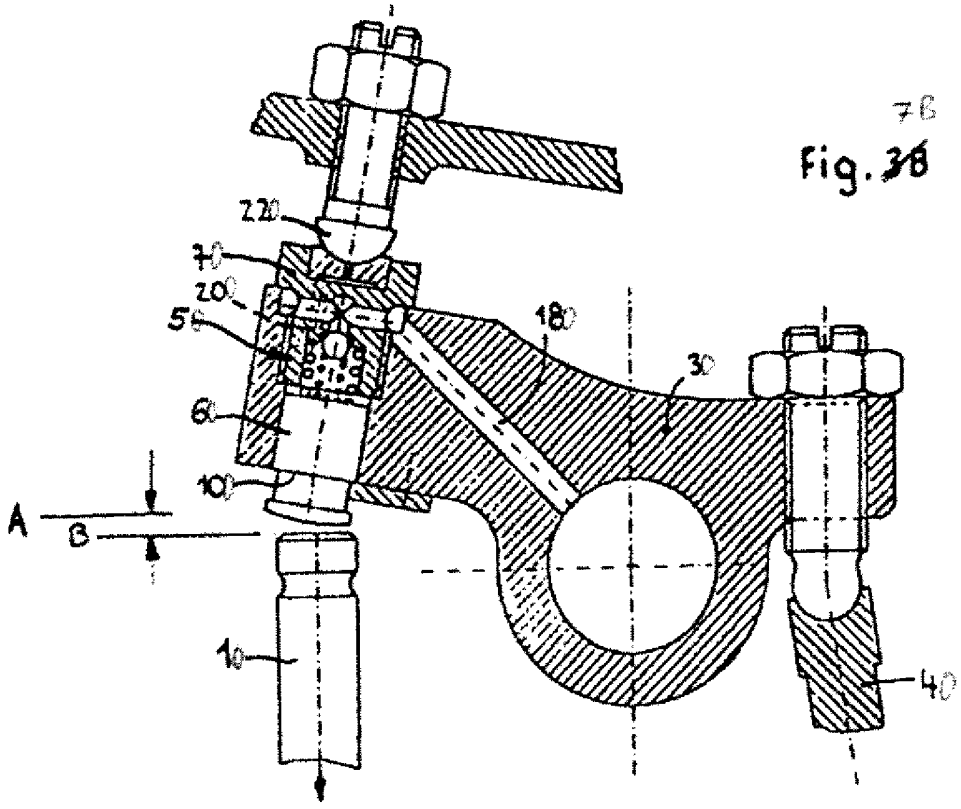
39 22 884 C2

00070

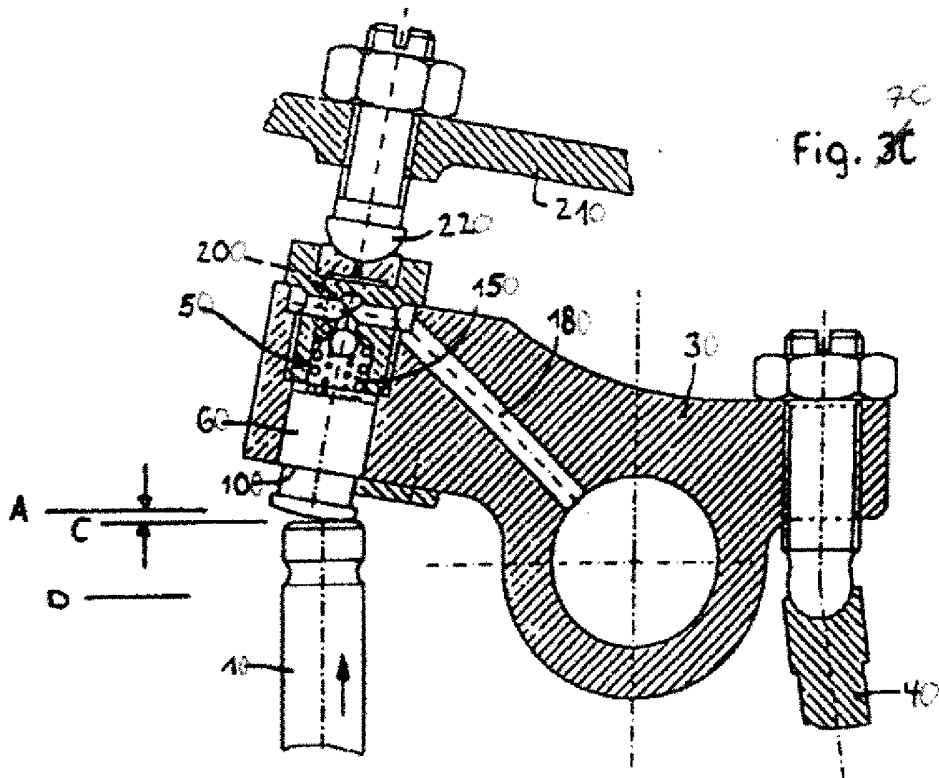
EP 0 789 072 B1



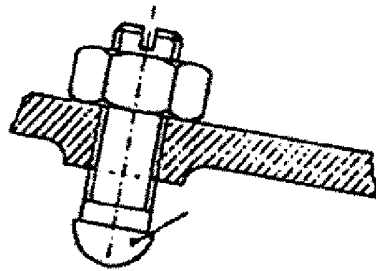
7A  
Fig. 7A



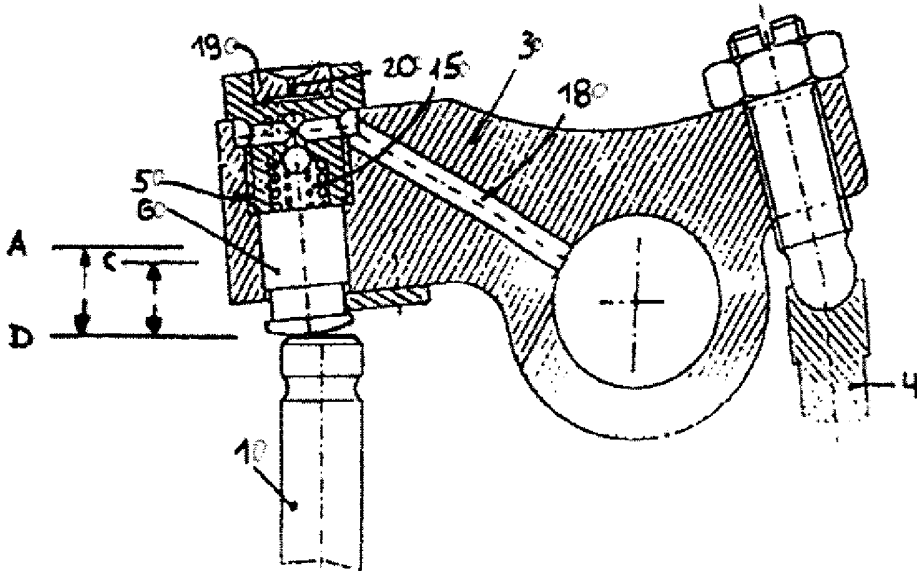
7B  
Fig. 7B



70  
Fig. 30



70  
Fig. 30



007970

3.3818 AT

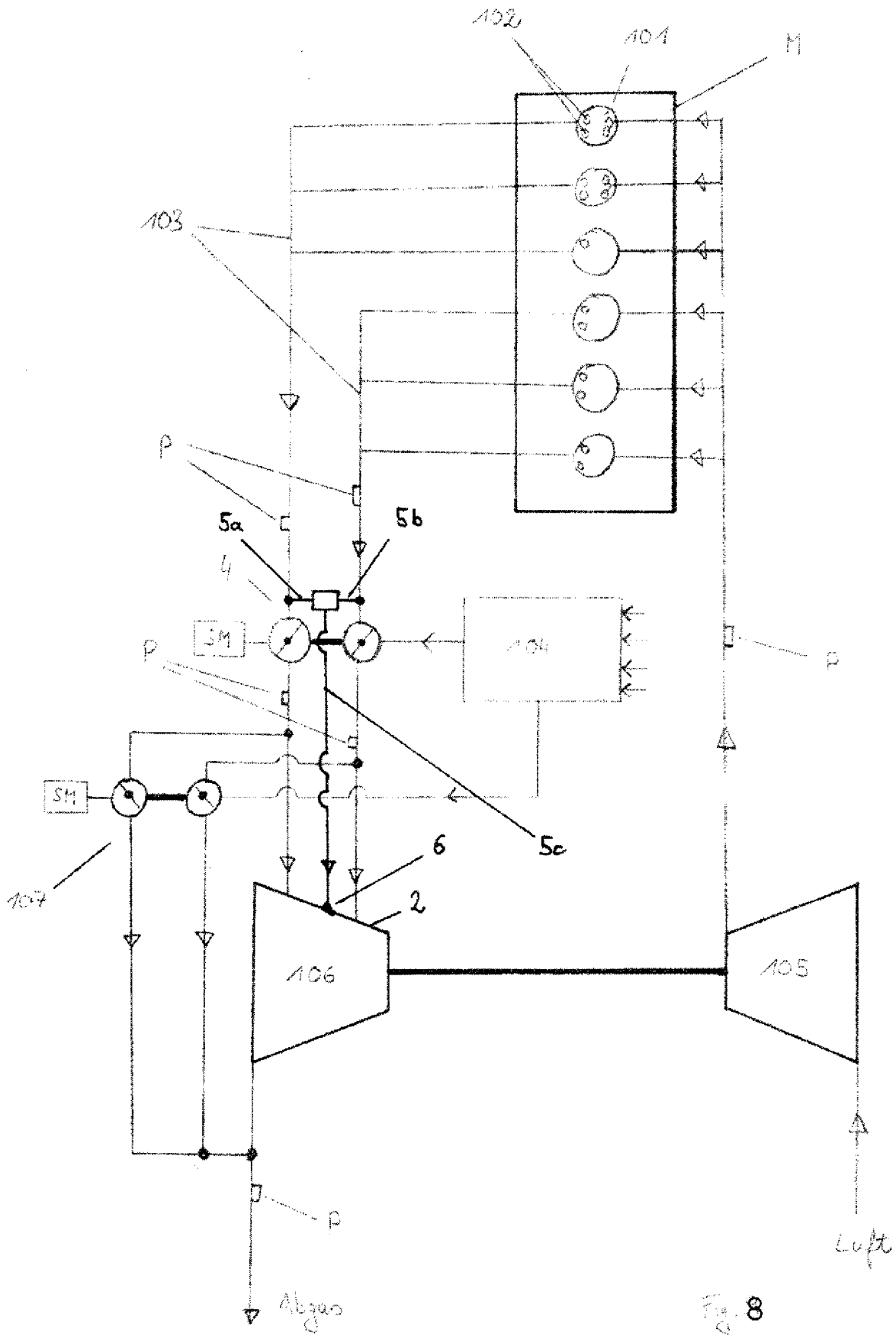


Fig. 8

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC: F02D 9/06 (2006.01); F02B 37/00 (2006.01)		
Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß ECLA: F02D 9/06; F02B 37/00		
Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation): F02B, F02D		
Konsultierte Online-Datenbank: EPODOC, WPI, XFULL		
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am <b>26. Juli 2010</b> eingereichten Ansprüchen <b>1 - 22, 26</b> erstellt. Zu den Ansprüchen <b>23 - 25</b> und <b>27</b> wurde keine Recherche durchgeführt, da die Ansprüche nicht den gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 1 PatG entsprechen.		
Kategorie <sup>1)</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
Y	DE 60202327 T2 (IVECO MOTORENFORSCHUNG AG) 08. Dezember 2005 (08.12.2005)  ganzes Dokument; insb. Ansprüche und Fig.	1 - 4, 6 - 10, 14, 18 - 22, 26
Y	EP 1801392 A2 (MAN NUTZFAHRZEUGE OESTERREICH AG) 27. Juni 2007 (27.06.2007)  Fig. 2 - 11 (insb. Bezugszeichen 12 und 13)	1 - 4, 6 - 10, 14, 18 - 22, 26
Y	EP 0736672 B1 (STEYR NUTZFAHRZEUGE AG) 08. April 1998 (08.04.1998) Fig. 1 - 4D  ANMERKUNG: () Zu den Ansprüchen 23 - 25 und 27 wurde keine Recherche durchgeführt, da die Ansprüche nicht den gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 1 PatG entsprechen, wonach die Ansprüche genau und in unterscheidender Weise angeben müssen, wofür Schutz begehrt wird, und von der Beschreibung gestützt sein müssen. Im Einzelnen ist Folgendes zu bemängeln: Die Ansprüche 23 - 25 und 27 sind nicht durch die Beschreibung gestützt, d.h. die Gegenstände der Ansprüche werden in der Beschreibung der Anmeldung ("Offenbarung") nicht beschrieben.	18 - 22, 26
Datum der Beendigung der Recherche: 12. Dezember 2011		<input checked="" type="checkbox"/> Fortsetzung siehe Folgeblatt Prüfer(in): THALHAMMER C.
<sup>1)</sup> Kategorien der angeführten Dokumente: <b>X</b> Veröffentlichung <b>von besonderer Bedeutung</b> : der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden. <b>Y</b> Veröffentlichung <b>von Bedeutung</b> : der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese <b>Verbindung für einen Fachmann naheliegend</b> ist. <b>A</b> Veröffentlichung, die den <b>allgemeinen Stand der Technik</b> definiert. <b>P</b> Dokument, das <b>von Bedeutung</b> ist (Kategorien X oder Y), jedoch <b>nach dem Prioritätstag</b> der Anmeldung <b>veröffentlicht</b> wurde. <b>E</b> Dokument, das <b>von besonderer Bedeutung</b> ist (Kategorie X), aus dem ein <b>älteres Recht</b> hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). <b>&amp;</b> Veröffentlichung, die Mitglied der selben <b>Patentfamilie</b> ist.		