

(19)



(11)

EP 2 546 504 B1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des
Hinweises auf die Patenterteilung:
03.10.2018 Patentblatt 2018/40

(51) Int Cl.:
F02F 7/00 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **12175309.9**

(22) Anmeldetag: **06.07.2012**

(54) **Brennkraftmaschine**

Internal combustion engine

Moteur à combustion

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB
GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO
PL PT RO RS SE SI SK SM TR**

(30) Priorität: **14.07.2011 DE 102011079166**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
16.01.2013 Patentblatt 2013/03

(73) Patentinhaber: **MAHLE International GmbH
70376 Stuttgart (DE)**

(72) Erfinder:
• **An, Dimitri
70374 Stuttgart (DE)**

• **Fallscheer, Thomas
70329 Stuttgart (DE)**
• **Hütter, Ulrich
73614 Schorndorf (DE)**

(74) Vertreter: **BRP Renaud & Partner mbB
Rechtsanwälte Patentanwälte
Steuerberater
Königstraße 28
70173 Stuttgart (DE)**

(56) Entgegenhaltungen:
**EP-A2- 0 307 571 EP-A2- 1 998 034
DE-A1- 4 009 017 DE-C1- 4 310 002
JP-A- H08 254 155**

EP 2 546 504 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents im Europäischen Patentblatt kann jedermann nach Maßgabe der Ausführungsordnung beim Europäischen Patentamt gegen dieses Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Brennkraftmaschine.

[0002] Üblicherweise umfasst eine Brennkraftmaschine einen Zylinderkopf sowie eine Zylinderkopfhabe. Ferner kann ein Zwischenflansch zwischen der Zylinderkopfhabe und dem Zylinderkopf angeordnet sein, der bzgl. der Zylinderkopfhabe und des Zylinderkopfs ein separates Bauteil bildet. Im Zwischenflansch können Komponenten der Brennkraftmaschine angeordnet sein, bspw. Bestandteile einer Kraftstoffeinspritzanlage und/oder Bestandteile eines Zündsystems.

[0003] Die im Zwischenflansch untergebrachten Komponenten können eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber Schwingungen und Vibrationen aufweisen, die bspw. über den Zylinderkopf in den Zwischenflansch eingeleitet werden können. Hierdurch kann die dauerhafte Funktionssicherheit dieser Komponenten beeinträchtigt werden.

[0004] DE4009017 offenbart eine Brennkraftmaschine mit einem Zwischenflansch.

[0005] Die vorliegende Erfindung beschäftigt sich mit dem Problem, für eine Brennkraftmaschine der eingangs genannten Art eine verbesserte oder zumindest eine andere Ausführungsform anzugeben, die sich insbesondere durch eine reduzierte Schwingungsbelastung des Zwischenflansches bzw. der darin untergebrachten Komponenten auszeichnet.

[0006] Dieses Problem wird erfindungsgemäß durch den Gegenstand des unabhängigen Anspruchs gelöst. Vorteilhafte Ausführungsformen sind Gegenstand der abhängigen Ansprüche.

[0007] Die Erfindung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, den Zwischenflansch über eine erste Dichtungsanordnung gegenüber dem Zylinderkopf und über eine zweite Dichtungsanordnung gegenüber der Zylinderkopfhabe schwingungsmäßig zu entkoppeln. Den Dichtungsanordnungen wird dadurch eine Doppelfunktion zugeordnet, da sie einerseits die erforderliche Abdichtung zwischen Zwischenflansch und Zylinderkopf einerseits und zwischen Zwischenflansch und Zylinderkopfhabe andererseits bewirken und außerdem die schwingungsmäßige Entkopplung zwischen Zwischenflansch und Zylinderkopf einerseits sowie zwischen Zylinderkopfhabe und Zwischenflansch andererseits bewirken. Die Erfindung nutzt hierbei die Überlegung, dass für die Dichtung geeignete elastische Materialien gleichzeitig auch zur Schwingungsentkopplung geeignet sein können.

[0008] Damit die Dichtungsanordnungen ihre schwingungsentkoppelnde Wirkung gegenüber dem Zwischenflansch erfüllen können, schlägt die Erfindung ferner vor, den Zwischenflansch nicht unmittelbar am Zylinderkopf zu befestigen, sondern nur mittelbar über die Zylinderkopfhabe, und zwar durch die Befestigung der Zylinderkopfhabe am Zylinderkopf. Hierzu wird zumindest eine Bundschraube verwendet, die einen Schaft mit einem Gewindeabschnitt, einen Kopf und beabstandet zum

Kopf einen Bund aufweist. Die jeweilige Bundschraube ist dabei einteilig ausgebildet und weist ihre Bestandteile, also den Schaft, den Gewindeabschnitt, den Kopf und den Bund, integral auf. Dabei ist der Gewindeabschnitt an einem ersten Endabschnitt der Bundschraube ausgebildet, während der Kopf an einem zweiten Endabschnitt der Bundschraube ausgebildet ist. Der Bund ist dabei am Schaft ausgebildet und trennt dort den Gewindeabschnitt von einem gewindefreien Zentralabschnitt, der sich vom Bund bis zum Kopf erstreckt. Im montierten Zustand ist die jeweilige Bundschraube mit dem Gewindeabschnitt in eine am Zylinderkopf ausgebildete Gewindeöffnung eingeschraubt, wobei sie sich mit dem Bund am Zylinderkopf abstützt, wobei sie sich mit ihrem Schaft, insbesondere mit ihrem Zentralabschnitt, durch eine am Zwischenflansch ausgebildete Flanschdurchgangsöffnung und außerdem durch eine an der Zylinderkopfhabe ausgebildete Haubendurchgangsöffnung hindurch erstreckt und wobei sich die Bundschraube mit ihrem Kopf an der Zylinderkopfhabe abstützt. Letztlich verspannt die jeweilige Bundschraube die Zylinderkopfhabe durch den Zwischenflansch hindurch mit dem Zylinderkopf, wobei sich die Zylinderkopfhabe über den Zwischenflansch am Zylinderkopf vorgespannt abstützt.

[0009] Zweckmäßig sind mehrere derartige Bundschrauben vorgesehen, die entlang der Umfangskontur der Zylinderkopfhabe bzw. des Zwischenflansches verteilt angeordnet sind.

[0010] Zweckmäßig ist der Bund unmittelbar und/oder starr am Zylinderkopf abgestützt. Hierdurch wird eine starre Fixierung der Bundschraube am Zylinderkopf erzielt. Der Kopf kann unmittelbar und/oder starr an der Zylinderkopfhabe abgestützt sein, um auch hier eine direkte Kraftübertragung zu erzeugen. Bevorzugt ist für den Kopf jedoch eine mittelbare Abstützung an der Zylinderkopfhabe, nämlich über ein elastisches Element, z.B. eine Elastomerscheibe, um auch die Abstützung des Kopfes an der Zylinderkopfhabe hinsichtlich Schwingungen zu entkoppeln. Erfindungsgemäß stützt sich der Zwischenflansch, insbesondere ausschließlich, mittelbar, nämlich über die elastische erste Dichtungsanordnung am Zylinderkopf elastisch ab. Zusätzlich stützt sich auch die Zylinderkopfhabe, insbesondere ausschließlich, mittelbar, nämlich über die elastische zweite Dichtungsanordnung am Zwischenflansch elastisch ab. Durch diese elastische Abstützung des Zwischenflansches einerseits am Zylinderkopf und andererseits an der Zylinderkopfhabe wird die gewünschte schwingungsmäßige Entkopplung des Zwischenflansches verbessert bzw. ermöglicht. Zweckmäßig ist es hierbei, wenn der Zwischenflansch weder mit dem Zylinderkopf noch mit der Zylinderkopfhabe verschraubt ist, sondern wenn bzgl. der Verschraubungsrichtung ein Axialspiel vorhanden bleibt, sodass grundsätzlich eine Beweglichkeit des Zwischenflansches quer zur Verschraubungsrichtung relativ zum Zylinderkopf sowie relativ zur Zylinderkopfhabe möglich ist.

[0011] Um dies zu erreichen, kann gemäß einer vorteilhaften Ausführungsform im montierten Zustand in der Verschraubungsrichtung bzw. in der Montagerichtung ein Abstand zwischen Zylinderkopf und Zylinderkopfhäube größer sein als eine Höhe des Zwischenflansches. In der Folge ist der Zwischenflansch über die elastischen Dichtungsanordnungen zwischen Zylinderkopf und Zylinderkopfhäube axial, also parallel zur Montagerichtung bzw. Verschraubungsrichtung zentriert und elastisch über die Dichtungsanordnungen am Zylinderkopf und an der Zylinderkopfhäube gelagert. Um diesen Abstand zwischen Zylinderkopf und Zylinderkopfhäube gezielt so einstellen zu können, erfolgt die Positionierung des Bunds an der jeweiligen Bundschraube gezielt so, dass beim Montieren die Bundschraube mit dem Bund gegen den Zylinderkopf auf Block verschraubt werden kann, sodass dann automatisch der gewünschte Abstand zwischen Zylinderkopfhäube und Zylinderkopf eingestellt ist.

[0012] Zweckmäßig ist die erste Dichtungsanordnung durch eine einzige, entlang des Zwischenflansches geschlossen umlaufende erste Dichtung gebildet. Zusätzlich oder alternativ kann die zweite Dichtungsanordnung durch eine einzige, entlang des Zwischenflansches geschlossen umlaufende zweite Dichtung gebildet sein. In einem Sonderfall können die erste Dichtung und die zweite Dichtung baugleich sein. Die geschlossen umlaufenden Dichtungen vereinfachen die Montage und führen zu einer effizienten Abdichtung zwischen Zylinderkopf und Zylinderflansch einerseits sowie zwischen Zylinderkopfhäube und Zwischenflansch andererseits.

[0013] Um die Effizienz der jeweiligen Dichtung zu verbessern, kann für die erste Dichtung am Zwischenflansch oder am Zylinderkopf eine entsprechende, nutförmige Aufnahmekammer ausgeformt sein. Ebenso kann für die zweite Dichtung am Zylinderflansch oder an der Zylinderkopfhäube eine entsprechende nutförmige Aufnahmekammer ausgeformt sein.

[0014] Die jeweilige Dichtung trennt zweckmäßig eine Innenseite des Zwischenflansches von einer Außenseite des Zwischenflansches. Zweckmäßig ist die jeweilige Bundschraube auf der Außenseite angeordnet, wodurch die Kapselung des Innenraums und somit die Abdichtung des Innenraums durch die Flanschdurchgangsöffnung nicht beeinträchtigt ist.

[0015] Bei einer anderen Ausführungsform kann zumindest ein Sicherungsbereich vorgesehen sein, in dem der Zwischenflansch ausschließlich am Zylinderkopf gesichert ist. Diese Sicherung ist dabei so ausgelegt, dass sie bei entfernten Bundschrauben den Zwischenflansch am Zylinderkopf festhält, sodass die Zylinderkopfhäube entfernt werden kann, während der Zwischenflansch am Zylinderkopf verbleiben kann. Die Sicherung ist ferner so ausgelegt, dass sie die schwingungsmäßige Entkopplung des Zwischenflansches vom Zylinderkopf nicht beeinträchtigt. Dies kann bspw. durch entsprechendes Spiel axial und radial bzgl. der Montagerichtung sichergestellt werden. Insbesondere lässt sich eine derartige

Sicherung mithilfe einer Verschraubung realisieren, die zwar eine feste Verbindung zwischen dem Zwischenflansch und dem Zylinderkopf herstellt, aber ausreichend Axialspiel und Radialspiel besitzt, dass sie im Montierten Zustand zur Verspannung der Dichtungsanordnungen zwischen der Zylinderkopfhäube und dem Zwischenflansch bzw. zwischen dem Zwischenflansch und dem Zylinderkopf nicht beiträgt.

[0016] Damit die jeweilige mit dem Zylinderkopf starr verbundene Bundschraube selbst keine Schwingungen in den Zwischenflansch einleiten kann, ist zumindest zwischen der Kanaldurchgangsöffnung und der Bundschraube ein ausreichendes Radialspiel vorgesehen. Zweckmäßig ist auch in der Schraubendurchgangsöffnung ein entsprechendes Radialspiel zur Bundschraube vorgesehen, um auch dort in Verbindung mit dem vorstehend genannten elastischen Element eine schwingungsmäßige Entkopplung zwischen Zylinderkopfhäube und Bundschraube zu verbessern.

[0017] Die Dichtungsanordnungen wirken vorteilhaft jeweils axial, also parallel zur Montagerichtung bzw. Verschraubungsrichtung.

[0018] Weitere wichtige Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen, aus den Zeichnungen und aus der zugehörigen Figurenbeschreibung anhand der Zeichnungen.

[0019] Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und die nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

[0020] Bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert, wobei sich gleiche Bezugszeichen auf gleiche oder ähnliche oder funktional gleiche Bauteile beziehen.

[0021] Es zeigen, jeweils schematisch,

- Fig. 1 eine isometrische Ansicht einer Brennkraftmaschine im Bereich eines Zylinderkopfs,
- Fig. 2 ein Querschnitt der Brennkraftmaschine entsprechend Schnittlinien II in Fig. 1,
- Fig. 3 eine vergrößerte Ansicht eines Details III aus dem Querschnitt der Fig. 2.

[0022] Entsprechend den Fig. 1 bis 3 umfasst eine hier nur teilweise dargestellte Brennkraftmaschine 1, die insbesondere in einem Kraftfahrzeug zur Anwendung kommen kann, einen Zylinderkopf 2, eine Zylinderkopfhäube 3 und einen Zwischenflansch 4. Die einzelnen Komponenten sind dabei bzgl. einer durch einen Doppelpfeil angedeuteten Montagerichtung 5 aufeinander angeordnet, wobei der Zwischenflansch 4 bzgl. der Montagerichtung 5 axial zwischen dem Zylinderkopf 2 und der Zylinderkopfhäube 3 angeordnet ist. Der Zwischenflansch 4 bildet außerdem bzgl. der Zylinderkopfhäube 3 und bzgl. des Zylinderkopfs 2 ein separates Bauteil.

[0023] Zum Befestigen der Zylinderkopfhaube 3 und des Zwischenflansches 4 am Zylinderkopf 2 sind mehrere Bundschrauben 6 vorgesehen, die entlang der Umfangskontur des Zwischenflansches 4 bzw. des Zylinderkopfs 3 verteilt angeordnet sind. Die Bundschrauben 6 werden dabei parallel zur Montagerichtung 5 verschraubt, sodass eine Verschraubungsrichtung der Montagerichtung 5 entspricht, sodass im Folgenden auch die Verschraubungsrichtung mit 5 bezeichnet werden kann.

[0024] Entsprechend den Figuren 2 und 3 besitzt die jeweilige Bundschraube 6 einen Schaft 7, der sich koaxial zu einer Längsmittelachse 8 der Bundschraube 6 erstreckt, wobei die Längsmittelachse 8 im montierten Zustand parallel zur Verschraubungsrichtung 5 verläuft. Ferner umfasst die Bundschraube 6 einen Gewindeabschnitt 9, einen Kopf 10 und einen Bund 11, der vom Kopf 10 beabstandet ist und insbesondere den Gewindeabschnitt 9 vom übrigen Schaft 7 trennt.

[0025] Für die Montage der Zylinderkopfhaube 3 und des Zwischenflansches 4 am Zylinderkopf 2 sind außerdem zwei Dichtungsanordnungen, nämlich eine erste Dichtungsanordnung 12 und eine zweite Dichtungsanordnung 13 vorgesehen. Die erste Dichtungsanordnung 12 ist zwischen dem Zylinderkopf 2 und dem Zwischenflansch 4 angeordnet. Die erste Dichtungsanordnung 12 ist dabei als Axialdichtung konzipiert und wirkt dementsprechend axial, also parallel zur Verschraubungsrichtung 5 bzw. Montagerichtung 5. Die zweite Dichtungsanordnung 13 ist zwischen der Zylinderkopfhaube 3 und dem Zwischenflansch 4 angeordnet. Die zweite Dichtungsanordnung 13 ist hier ebenfalls als Axialdichtung konzipiert, sodass sie ebenfalls axial, also parallel zur Montagerichtung 5 wirkt.

[0026] Im gezeigten, montierten Zustand ist die jeweilige Bundschraube 6 mit dem Gewindeabschnitt 9 in eine Gewindeöffnung 14 eingeschraubt, die am Zylinderkopf 2 ausgebildet ist. Ferner stützt sich die Bundschraube 6 mit ihrem Bund 11 am Zylinderkopf 2, nämlich an einem die Gewindeöffnung 14 einfassenden Öffnungsrand 15 axial, also parallel zur Schraubenlängsmittelachse 8 unmittelbar ab. Der Schaft 7 durchsetzt dabei eine Flanschdurchgangsöffnung 16, die im Zwischenflansch 4 ausgebildet ist, sowie eine Haubendurchgangsöffnung 17, die in der Zylinderkopfhaube 3 ausgebildet ist. Der Kopf 10 stützt sich im gezeigten Beispiel mittelbar an der Zylinderkopfhaube 3 axial ab. Während sich der Bund 11 starr und unmittelbar am Zylinderkopf 2 abstützt, ist der Kopf 10 zweckmäßig über ein elastisches, scheibenförmiges Element 18 mittelbar an der Zylinderkopfhaube 3 abgestützt. Das elastische Element 18 kann Schwingungen absorbieren.

[0027] Alternativ dazu kann bei anderen Ausführungsformen auf ein derartiges elastisches Element 18 verzichtet werden. In diesem Fall können Schwingungen vom Zylinderkopf 2 über die jeweilige Bundschraube 6 auf die Zylinderkopfhaube 3 übertragen werden. Diese Schwingungsübertragung kann jedoch bei bestimmten Bauformen aufgrund der vergleichsweise kleinen Kon-

taktstellen zwischen der Zylinderkopfhaube 3 und dem jeweiligen Schraubenkopf 10 vernachlässigbar gering sein.

[0028] Die Bundschrauben 6 sind so ausgelegt, dass sie zwischen dem Zwischenflansch 4 und dem Zylinderkopf 2 einerseits und zwischen dem Zwischenflansch 4 und der Zylinderkopfhaube 3 andererseits jeweils keine Verblockung bewirken, sodass der Zwischenflansch 4 somit weder den Zylinderkopf 2 noch die Zylinderkopfhaube 3 direkt axial berührt. Erreicht wird dies dadurch, dass sich der Zwischenflansch 4 über die erste Dichtungsanordnung 12 mittelbar am Zylinderkopf 2 und über die zweite Dichtungsanordnung 13 mittelbar an der Zylinderkopfhaube 3 abstützt. Zweckmäßig sind beide Dichtungsanordnungen 12, 13 elastisch ausgeführt, sodass sich der Zwischenflansch 4 sowohl am Zylinderkopf 2 als auch an der Zylinderkopfhaube 3 elastisch abstützt.

[0029] Die Abstimmung der Bundschrauben 6 auf die damit verbundenen Komponenten der Brennkraftmaschine 1, also Zylinderkopf 2, Zylinderkopfhaube 3 und Zwischenflansch 4, erfolgt zweckmäßig so, dass ein in der Montagerichtung 5 gemessener Abstand 19 zwischen einer dem Zylinderkopf 2 zugewandten Unterseite 20 der Zylinderkopfhaube 3 und einer der Zylinderkopfhaube 3 zugewandten Oberseite 21 des Zylinderkopfs 2 größer ist als eine Höhe 22 des Zwischenflansches 4, die in der Montagerichtung 5 zwischen einer dem Zylinderkopf 2 zugewandten Unterseite 23 des Zwischenflansches 4 und einer der Zylinderkopfhaube 3 zugewandten Oberseite 24 des Zwischenflansches 4 gemessen ist. Durch die Elastizitäten der beiden Dichtungsanordnungen 12, 13 ist der Zwischenflansch 4 zwischen dem Zylinderkopf 2 und der Zylinderkopfhaube 3 axial zentriert. Gleichzeitig ist der Zwischenflansch 4 durch die elastischen Dichtungsanordnungen 12, 13 axial und quer dazu, also radial elastisch und beweglich am Zylinderkopf 2 und an der Zylinderkopfhaube 3 gelagert.

[0030] Die erste Dichtungsanordnung 12 ist vorzugsweise durch eine einzige, entlang des Zwischenflansches 4 geschlossen umlaufende erste Dichtung gebildet, die im Folgenden ebenfalls mit 12 bezeichnet wird. Zweckmäßig ist auch die zweite Dichtungsanordnung 13 durch eine einzige, entlang des Zwischenflansches 4 geschlossen umlaufende zweite Dichtung gebildet, die im Folgenden ebenfalls mit 13 bezeichnet wird. Die erste Dichtung 12 ist im gezeigten Beispiel am Zwischenflansch 4 gekammert und an der Oberseite 21 des Zylinderkopfs 2 axial abgestützt. Ferner ist die zweite Dichtung 13 im Beispiel an der Zylinderkopfhaube 3 gekammert und an der Oberseite 24 des Zwischenflansches 4 axial abgestützt.

[0031] Gemäß Fig. 2 sind die Dichtungen 12, 13 so angeordnet, dass sie eine Innenseite 25 des Zwischenflansches 4 von einer Außenseite 26 des Zwischenflansches 4 trennen. Bemerkenswert ist, dass die Bundschrauben 6 an der Außenseite 26 angeordnet sind. Dementsprechend erstrecken sich die Flanschdurchgangsöffnungen 16 ebenfalls durch die Außenseite 26 des Anschlussflan-

sches 4, was die Abdichtung der Innenseite 25 des Anschlussflansches 4 erheblich vereinfacht.

[0032] Entsprechend Fig. 1 kann in einem Bereich 27 eine hier nicht gezeigte Sicherungsschraube angeordnet sein, mit deren Hilfe der Zwischenflansch 4 am Zylinderkopf 2 gesichert werden kann. Der Bereich 27 wird im Folgenden daher auch als Sicherungsbereich 27 bezeichnet. Es ist klar, dass entlang des Umfangs des Zwischenflansches 4 mehrere derartige Sicherungsbereiche 27 vorgesehen sein können. Innerhalb des jeweiligen Sicherungsbereichs 27 erfolgt die Verschraubung derart, dass die schwingungsmäßige Entkopplung und somit insbesondere die Elastizität und Beweglichkeit zwischen Zwischenflansch 4 und Zylinderkopf 2 nicht behindert ist. Dies kann durch ein entsprechendes Axial- und Radialspiel der Verschraubung im jeweiligen Sicherungsbereich 27 realisiert werden.

Patentansprüche

1. Brennkraftmaschine, insbesondere für ein Kraftfahrzeug,

- mit einem Zylinderkopf (2),
 - mit einer Zylinderkopfhabe (3),
 - mit einem Zwischenflansch (4), der zwischen dem Zylinderkopf (2) und der Zylinderkopfhabe (3) angeordnet ist und der bzgl. der Zylinderkopfhabe (3) und des Zylinderkopfs (2) ein separates Bauteil ist,
 - mit mindestens einer Bundschraube (6) zum Befestigen der Zylinderkopfhabe (3) und des Zwischenflansches (4) am Zylinderkopf (2), die einen Schaft (7) mit einem Gewindeabschnitt (9), einen Kopf (10) und beabstandet zum Kopf (10) einen Bund (11) aufweist,
 - mit einer ersten Dichtungsanordnung (12), die zwischen dem Zylinderkopf (2) und dem Zwischenflansch (4) angeordnet ist,
 - mit einer zweiten Dichtungsanordnung (13), die zwischen der Zylinderkopfhabe (3) und dem Zwischenflansch (4) angeordnet ist,
 - wobei die jeweilige Bundschraube (6) mit dem Gewindeabschnitt (9) in eine am Zylinderkopf (2) ausgebildete Gewindeöffnung (14) eingeschraubt ist, mit dem Schaft (7) durch eine am Zwischenflansch (4) ausgeführte Flanschdurchgangsöffnung (16) und durch eine an der Zylinderkopfhabe (3) ausgebildete Haubendurchgangsöffnung (17) durchgeführt ist und mit dem Kopf (10) an der Zylinderkopfhabe (3) abgestützt ist,
 - wobei die Zylinderkopfhabe (3) mittelbar über die zweite elastische Dichtungsanordnung (13) am Zwischenflansch (4) elastisch abgestützt ist,
- dadurch gekennzeichnet,**
- **dass** die jeweilige Bundschraube (6) mit dem

Bund (11) am Zylinderkopf (2) abgestützt ist,
 - **dass** der Zwischenflansch (4) mittelbar über die elastische erste Dichtungsanordnung (12) am Zylinderkopf (2) elastisch abgestützt ist.

2. Brennkraftmaschine nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet,** **dass** der Bund (11) unmittelbar und/oder starr am Zylinderkopf (2) abgestützt ist.

3. Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet,**

- **dass** der Kopf (10) unmittelbar und/oder starr an der Zylinderkopfhabe (3) abgestützt ist, oder
- **dass** der Kopf (10) mittelbar über ein starres oder elastisches Element (18) an der Zylinderkopfhabe (3) starr und/oder elastisch abgestützt ist.

4. Brennkraftmaschine nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet,** **dass** der Zwischenflansch (4) weder den Zylinderkopf (2) noch die Zylinderkopfhabe (3) direkt axial berührt.

5. Brennkraftmaschine nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet,** **dass** die jeweilige Bundschraube (6) mit dem Bund (11) an einer dem Zylinderkopf (2) zugewandten Unterseite (23) des Zwischenflansches (4) am Zylinderkopf (2) abgestützt ist.

6. Brennkraftmaschine nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet,** **dass** im montierten Zustand in der Montagerichtung (5) ein Abstand (19) zwischen Zylinderkopf (2) und Zylinderkopfhabe (3) größer ist als eine Höhe (22) des Zwischenflansches (4).

7. Brennkraftmaschine nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet,**

- **dass** die erste Dichtungsanordnung durch eine einzige, entlang des Zwischenflansches (4) geschlossen umlaufende erste Dichtung (12) gebildet ist, und/oder
- **dass** die zweite Dichtungsanordnung durch eine einzige, entlang des Zwischenflansches (4) geschlossen umlaufende zweite Dichtung (13) gebildet ist.

8. Brennkraftmaschine nach Anspruch 7,

dadurch gekennzeichnet,

- **dass** die erste Dichtung (12) am Zwischenflansch (4) oder am Zylinderkopf (2) gekammert ist, und/oder
- **dass** die zweite Dichtung (13) an der Zylinderkopfhaube (3) oder am Zwischenflansch (4) gekammert ist.

9. Brennkraftmaschine nach Anspruch 7 oder 8,
dadurch gekennzeichnet,
dass die jeweilige Dichtung (12,13) eine Innenseite (25) des Zwischenflansches (4) von einer Außenseite (26) des Zwischenflansches (4) trennt, wobei die jeweilige Bundschraube (6) an der Außenseite (26) angeordnet ist. 10
10. Brennkraftmaschine nach einem der Ansprüche 1 bis 9, mit zumindest einem Sicherungsbereich (27), in dem der Zwischenflansch (4) am Zylinderkopf (2) gesichert ist. 20
11. Brennkraftmaschine nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet,
dass im Sicherungsbereich (27) der Zwischenflansch (4) am Zylinderkopf (2) fixiert ist, auch wenn alle Bundschrauben (6) entfernt sind und die Zylinderkopfhaube (3) vom Zwischenflansch (4) abnehmbar ist. 25
12. Brennkraftmaschine nach Anspruch 10 oder 11,
dadurch gekennzeichnet,
dass im Sicherungsbereich (27) bezüglich der Montagerichtung (5) radiales und axiales Spiel zwischen dem Zwischenflansch (4) und dem Zylinderkopf (2) vorgesehen ist. 30
13. Brennkraftmaschine nach einem der Ansprüche 1 bis 12,
dadurch gekennzeichnet,
dass die jeweilige Bundschraube (6) einteilig ausgebildet ist und den Schaft (7), den Gewindeabschnitt (9), den Kopf (10) und den Bund (11) integral aufweist. 35
14. Brennkraftmaschine nach Anspruch 13,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Gewindeabschnitt (9) an einem ersten Endabschnitt der Bundschraube (6) ausgebildet ist, während der Kopf (10) an einem zweiten Endabschnitt der Bundschraube (6) ausgebildet ist. 40
15. Brennkraftmaschine nach einem der Ansprüche 1 bis 14,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Bund (11) am Schaft (7) ausgebildet ist und dort den Gewindeabschnitt (9) von einem gewindefreien Zentralabschnitt trennt, der sich vom 45

Bund (11) bis zum Kopf (10) erstreckt.

Claims

1. Internal combustion engine, in particular for a motor vehicle,
 - with a cylinder head (2),
 - with a cylinder head cover (3),
 - with an intermediate flange (4) that is arranged between the cylinder head (2) and the cylinder head cover (3) and that is a separate component with respect to the cylinder head cover (3) and the cylinder head (2),
 - with at least one collar screw (6) for fastening the cylinder head cover (3) and the intermediate flange (4) on the cylinder head (2) having a shaft (7) with a threaded section (9), a head (10) and a collar (11) spaced from the head (10),
 - with a first sealing arrangement (12) that is arranged between the cylinder head (2) and the intermediate flange (4),
 - with a second sealing arrangement (13) that is arranged between the cylinder head cover (3) and the intermediate flange (4),
 - whereby the respective collar screw (6) with the threaded section (9) is screwed into a threaded opening (14) formed on the cylinder head (2), with the shaft (7) through a flange passage opening (16) designed on the intermediate flange (4) and through a hood passage opening (17) designed on the cylinder head cover (3) and with the head (10) supported on the cylinder head cover (3),
 - whereby the cylinder head cover (3) is elastically supported indirectly via the second elastic sealing arrangement (13) on the intermediate flange (4),**characterized in that**
 - the respective collar screw (6) is supported by the collar (11) on the cylinder head (2),
 - the intermediate flange (4) is elastically supported indirectly via the elastic first sealing arrangement (12) on the cylinder head (2).
2. Internal combustion engine according to claim 1,
characterized in that
the collar (11) is supported directly and/or rigidly on the cylinder head (2).
3. Internal combustion engine according to claim 1 or 2,
characterized in that
 - the head (10) is supported directly and/or rigidly on the cylinder head cover (3), or
 - the head (10) is rigidly and/or elastically supported indirectly via a rigid or elastic element

- (18) on the cylinder head cover (3).
4. Internal combustion engine according to one of claims 1 to 3,
characterized in that
the intermediate flange (4) does not directly touch the cylinder head (2) or the cylinder head cover (3) axially.
 5. Internal combustion engine according to one of claims 1 to 4,
characterized in that
the respective collar screw (6) with the collar (11) is supported on the cylinder head (2) by the bottom side (23) of the cylinder flange (4) facing the cylinder head (2).
 6. Internal combustion engine according to one of claims 1 to 5,
characterized in that
a gap (19) between the cylinder head (2) and the cylinder head cover (3) in the mounted state in the mounting direction (5) is greater than a height (22) of the intermediate flange (4).
 7. Internal combustion engine according to one of claims 1 to 6,
characterized in that
 - the first sealing arrangement is formed by a single first seal (12) that runs closed around the intermediate flange (4), and/or
 - the second sealing arrangement is formed by a single second seal (13) that runs closed around the intermediate flange (4).
 8. Internal combustion engine according to claim 7,
characterized in that
 - the first seal (12) is chambered on the intermediate flange (4) or on the cylinder head (2), and/or
 - the second seal (13) is chambered on the cylinder head cover (3) or on the intermediate flange (4).
 9. Internal combustion engine according to claim 7 or 8,
characterized in that
the respective seal (12, 13) separates an inner side (25) of the intermediate flange (4) from an outer side (26) of the intermediate flange (4), whereby the respective collar screw (6) is arranged on the outer side (26).
 10. Internal combustion engine according to one of claims 1 to 9, with at least one securing area (27) in which the intermediate flange (4) is secured to the cylinder head (2).

11. Internal combustion engine according to claim 10,
characterized in that
in the securing area (27), the intermediate flange (4) is affixed to the cylinder head (2), even if all collar bolts (6) are removed, and the cylinder head cover (3) can be removed from the intermediate flange (4).
12. Internal combustion engine according to claim 10 or 11,
characterized in that
radial and axial clearance between the intermediate flange (4) and the cylinder head (2) is provided in the securing area (27) with respect to the mounting direction (5).
13. Internal combustion engine according to one of claims 1 to 12,
characterized in that
the respective collar screw (6) is formed from one piece and is integral to the shaft (7), the threaded section (9), the head (10) and the collar (11).
14. Internal combustion engine according to claim 13,
characterized in that
threaded section (9) is formed at a first end section of the collar screw (6), while the head (10) is formed at a second end section of the collar screw (6).
15. Internal combustion engine according to one of claims 1 to 14,
characterized in that
the collar (11) is formed at the shaft (7) and there separates the threaded section (9) from a thread-free central section, which extends from the collar (11) to the head (10).

Revendications

1. Moteur à combustion interne, en particulier pour un véhicule automobile,
 - avec une tête de cylindre (2),
 - avec un capot de tête de cylindre (3),
 - avec une bride intermédiaire (4), qui est agencée entre la tête de cylindre (2) et le capot de tête de cylindre (3) et qui est un composant séparé par rapport au capot de tête de cylindre (3) et à la tête de cylindre (2),
 - avec au moins une vis à collet (6) pour fixer le capot de tête de cylindre (3) et la bride intermédiaire (4) sur la tête de cylindre (2), qui présente une tige (7) avec un tronçon fileté (9), une tête (10) et à distance de la tête (10) un collet (11),
 - avec un premier aménagement d'étanchéité (12), qui est agencé entre la tête de cylindre (2) et la bride intermédiaire (4),
 - avec un deuxième aménagement d'étanchéité

- (13), qui est agencé entre le capot de tête de cylindre (3) et la bride intermédiaire (4),
 - dans lequel la vis à collet (6) respective est vissée avec le tronçon fileté (9) dans une ouverture fileté (14) réalisée au niveau de la tête de cylindre (2), traverse avec la tige (7) une ouverture de passage de bride (16) réalisée au niveau de la bride intermédiaire (4) et une ouverture de passage de capot (17) réalisée au niveau du capot de tête de cylindre (3) et est soutenue avec la tête (10) au niveau du capot de tête de cylindre (3),
 - dans lequel le capot de tête de cylindre (3) est soutenu de manière élastique indirectement par le biais du deuxième aménagement d'étanchéité élastique (13) au niveau de la bride intermédiaire (4),
caractérisé en ce
 - **que** la vis à collet (6) respective est soutenue avec le collet (11) au niveau de la tête de cylindre (2),
 - **que** la bride intermédiaire (4) est soutenue de manière élastique indirectement par le biais du premier aménagement d'étanchéité élastique (12) au niveau de la tête de cylindre (2).
2. Moteur à combustion interne selon la revendication 1,
caractérisé en ce
que le collet (11) est soutenu directement et/ou de manière rigide au niveau de la tête de cylindre (2).
3. Moteur à combustion interne selon la revendication 1 ou 2,
caractérisé en ce
 - **que** la tête (10) est soutenue directement et/ou de manière rigide au niveau du capot de tête de cylindre (3), ou
 - **que** la tête (10) est soutenue de manière rigide et/ou élastique indirectement par le biais d'un élément rigide ou élastique (18) au niveau du capot de tête de cylindre (3).
4. Moteur à combustion interne selon l'une quelconque des revendications 1 à 3,
caractérisé en ce
que la bride intermédiaire (4) ne touche de manière directement axiale ni la tête de cylindre (2) ni le capot de tête de cylindre (3).
5. Moteur à combustion interne selon l'une quelconque des revendications 1 à 4,
caractérisé en ce
que la vis à collet (6) respective est soutenue avec le collet (11) au niveau d'une face inférieure (23) tournée vers la tête de cylindre (2) de la bride intermédiaire (4) au niveau de la tête de cylindre (2).
6. Moteur à combustion interne selon l'une quelconque des revendications 1 à 5,
caractérisé en ce
qu'à l'état monté dans la direction de montage (5), une distance (19) entre la tête de cylindre (2) et le capot de tête de cylindre (3) est supérieure à une hauteur (22) de la bride intermédiaire (4).
7. Moteur à combustion interne selon l'une quelconque des revendications 1 à 6,
caractérisé en ce
 - **que** le premier aménagement d'étanchéité est formé par un premier joint d'étanchéité (12) unique périphérique fermé le long de la bride intermédiaire (4), et/ou
 - **que** le deuxième aménagement d'étanchéité est formé par un deuxième joint d'étanchéité (13) unique périphérique fermé le long de la bride intermédiaire (4).
8. Moteur à combustion interne selon la revendication 7,
caractérisé en ce
 - **que** le premier joint d'étanchéité (12) est chambré au niveau de la bride intermédiaire (4) ou au niveau de la tête de cylindre (2), et/ou
 - **que** le deuxième joint d'étanchéité (13) est chambré au niveau du capot de tête de cylindre (3) ou au niveau de la bride intermédiaire (4).
9. Moteur à combustion interne selon la revendication 7 ou 8,
caractérisé en ce
que le joint d'étanchéité (12, 13) respectif sépare un côté intérieur (25) de la bride intermédiaire (4) d'un côté extérieur (26) de la bride intermédiaire (4), dans lequel la vis à collet (6) respective est agencée au niveau du côté extérieur (26).
10. Moteur à combustion interne selon l'une quelconque des revendications 1 à 9, avec au moins une zone de sécurité (27), dans lequel la bride intermédiaire (4) est sécurisée au niveau de la tête de cylindre (2).
11. Moteur à combustion interne selon la revendication 10,
caractérisé en ce
que la bride intermédiaire (4) au niveau de la tête de cylindre (2) est fixée dans la zone de sécurité (27), même si toutes les vis à collet (6) sont retirées et que le capot de tête de cylindre (3) est retirable de la bride intermédiaire (4).
12. Moteur à combustion interne selon la revendication 10 ou 11,
caractérisé en ce

qu'un jeu radial et axial par rapport à la direction de montage (5) entre la bride intermédiaire (4) et la tête de cylindre (2) est prévue dans la zone de sécurité (27).

5

13. Moteur à combustion interne selon l'une quelconque des revendications 1 à 12,

caractérisé en ce

que la vis à collet respective (6) est réalisée d'un seul tenant et présente intégralement la tige (7), le tronçon fileté (9), la tête (10) et le collet (11). 10

14. Moteur à combustion interne selon la revendication 13,

caractérisé en ce

15

que le tronçon fileté (9) est réalisé au niveau d'un premier tronçon d'extrémité de la vis à collet (6), pendant que la tête (10) est réalisée au niveau d'un deuxième tronçon d'extrémité de la vis à collet (6). 20

15. Moteur à combustion interne selon l'une quelconque des revendications 1 à 14,

caractérisé en ce

que le collet (11) est réalisé au niveau de la tige (7) et y sépare le tronçon fileté (9) d'un tronçon central non fileté, qui s'étend du collet (11) à la tête (10). 25

30

35

40

45

50

55

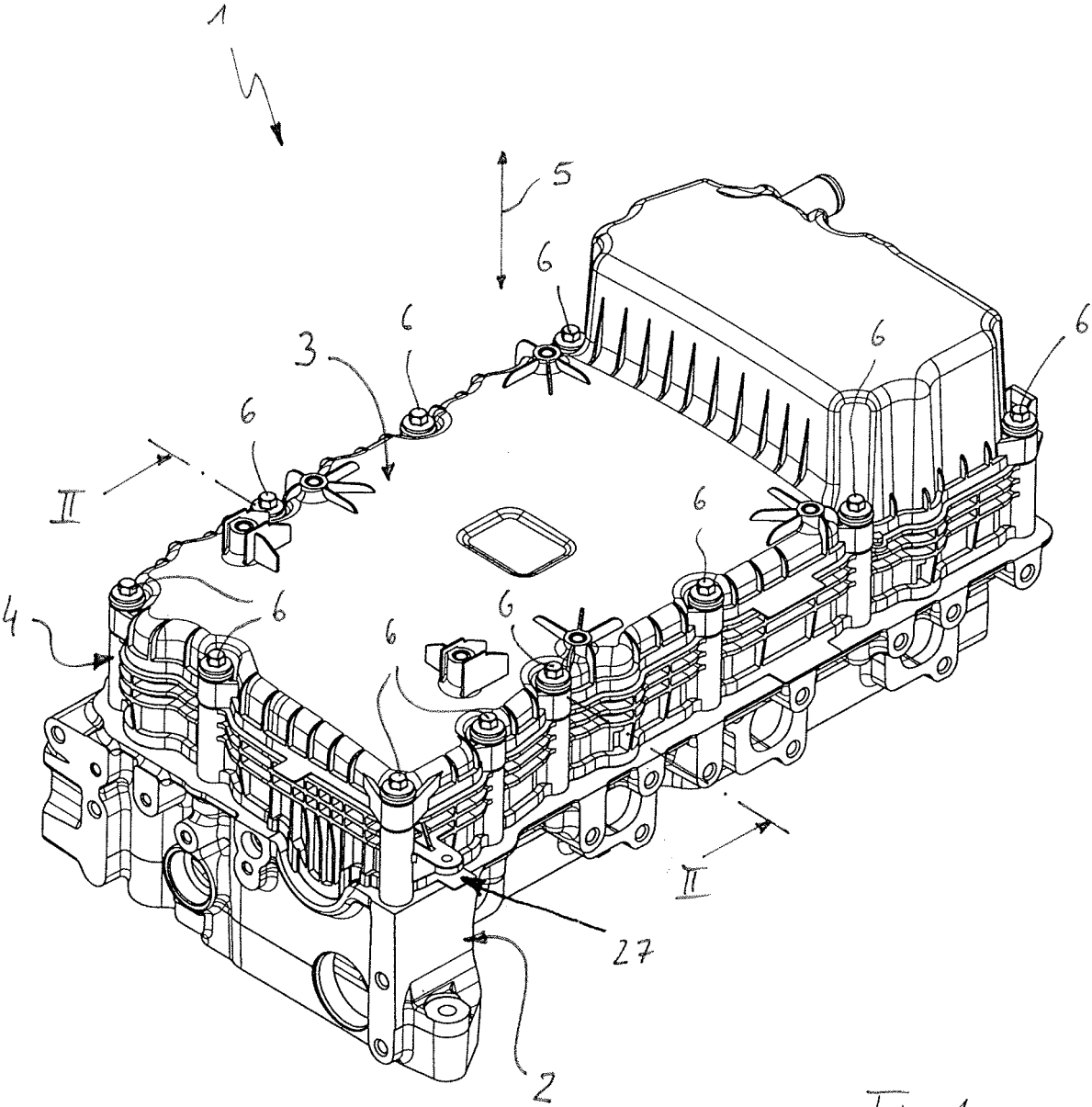
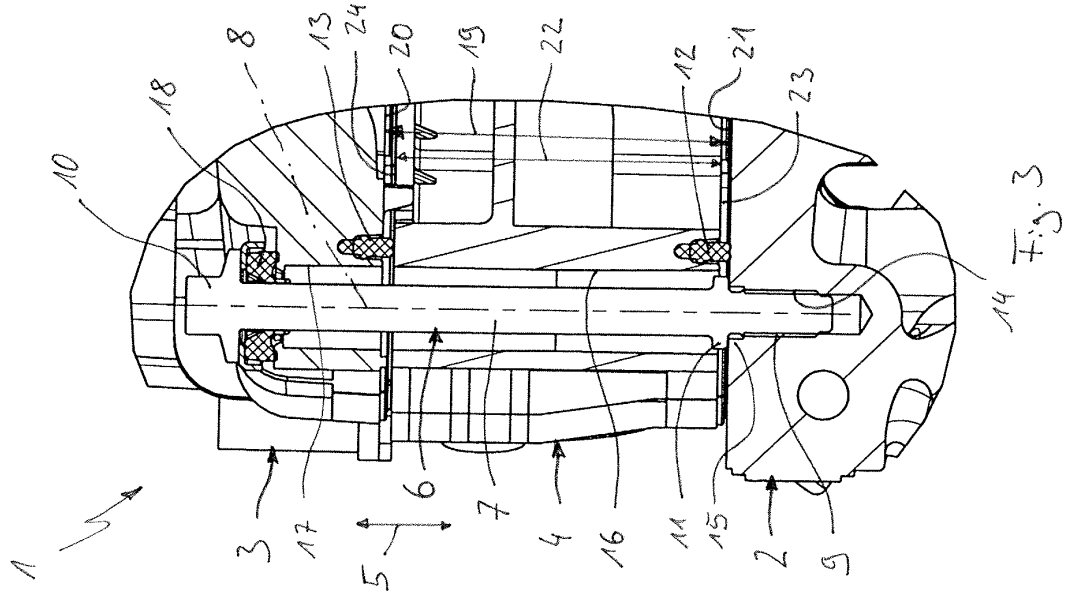
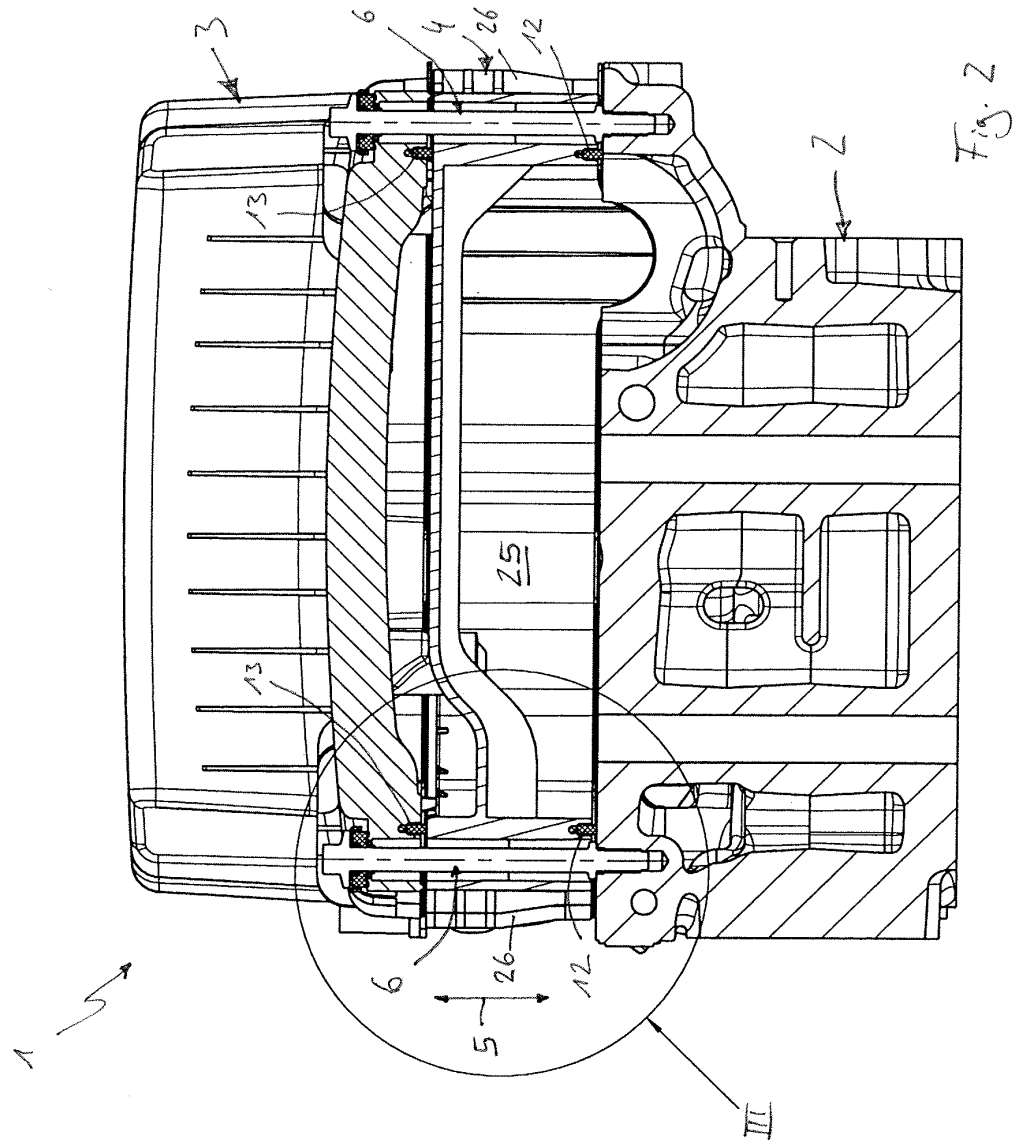


Fig. 1



IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- DE 4009017 [0004]