



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer : **0 350 082 B1**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag der Patentschrift :
13.11.91 Patentblatt 91/46

(51) Int. Cl.⁵ : **F02D 41/22**

(21) Anmeldenummer : **89116695.1**

(22) Anmeldetag : **16.07.86**

(54) **Sicherheits- und Notfahrverfahren für eine Brennkraftmaschine mit Selbstzündung und Einrichtung zu dessen Durchführung.**

(30) Priorität : **31.08.85 DE 3531198**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung :
10.01.90 Patentblatt 90/02

(45) Bekanntmachung des Hinweises auf die
Patenterteilung :
13.11.91 Patentblatt 91/46

(84) Benannte Vertragsstaaten :
DE FR

(56) Entgegenhaltungen :
FR-A- 2 399 545
GB-A- 2 133 906
US-A- 4 425 889
US-A- 4 491 112
PATENT ABSTRACTS OF JAPAN, Band 7, Nr.
265 (M-258)[1410], 25. November 1983, Seite 49
M 258; & JP-A-58 144 651 (NAKADA) 29-
08-1983

(60) Veröffentlichungsnummer der früheren
Anmeldung nach Art. 76 EPÜ : **0 213 349**

(73) Patentinhaber : **ROBERT BOSCH GmbH**
Postfach 10 60 50
W-7000 Stuttgart 10 (DE)

(72) Erfinder : **Buck, Rainer, Dipl.-Ing.**
Heilbronner Strasse 4
W-7146 Tamm (DE)
Erfinder : **Fischer, Werner, Dipl.-Ing.**
Bergstrasse 14
W-7257 Ditzingen (DE)
Erfinder : **Kull, Hermann, Dr.-Ing.**
Novalisstaffel 1
W-7000 Stuttgart 1 (DE)
Erfinder : **Sieber, Albrecht, Dipl.-Ing.**
Hans-Thoma-Strasse 11
W-7140 Ludwigsburg (DE)
Erfinder : **Wessel, Wolf, Ing.grad.**
Mühlstrasse 27
W-7141 Oberriexingen (DE)

EP 0 350 082 B1

Anmerkung : Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einem Verfahren und einer Einrichtung nach der Gattung der unabhängigen Ansprüche. Es ist bekannt, zur elektronischen Regelung des Betriebs von selbstzündenden Brennkraftmaschinen (Dieselmotoren) mit elektrischen Signalen angesteuerte, elektrische Stellwerke einzusetzen, wobei anstelle von mechanischen Kraftstoffzumeß- und Regelsystemen ein zentrales Steuergerät die erforderlichen Stellsignale erzeugt. Mechanische Kraftstoffzumeßsysteme bei Dieselmotoren sind zwar bezüglich ihrer Fehlersicherheit als zuverlässig anzusehen, sie sind aber unter Umständen zunehmend weniger in der Lage, der Vielzahl von unterschiedlichen Betriebsbedingungen und Umwelteinflüssen heutzutage Rechnung zu tragen.

Der Einsatz elektronischer Komponenten in Verbindung mit einer elektronischen Dieselregelung (EDC) macht auch dann umfassende Sicherheits-, Überwachungs- und Notfahrmassnahmen wünschenswert, wenn die einzelnen Baugruppen für sich gesehen schon Möglichkeiten zur Fehlererkennung und gegebenenfalls -Heilung aufweist.

Bei einer Sicherheitseinrichtung für eine Brennkraftmaschine mit Selbstzündung ist es bekannt (DE-OS 3301742), fortlaufend bestimmte, den Betrieb der Brennkraftmaschine betreffende Signale wie etwa Fahrpedalstellung, errechneter Sollwert des Regelwegs, Drehzahl, Bremspedalstellung u.dgl. zu erfassen und durch Minimalwertauswahl einen korrigierten Regelwegsollwert zur erstellen und dem Stellregler der EDC-Anlage zuzuführen. Dieser korrigierte Regelwegsollwert dient gleichzeitig der Feststellung einer Regelwegabweichung unter Einbeziehung eines rückgemeldeten Regelwegistwertsignals. Bei Überschreiten vorgegebener Grenzen reagiert die bekannte Sicherheitseinrichtung dann entweder mit einem abschalten der Einspritzpumpe, Stromloschalten der Endstufe des Stellreglers oder Einführung eines Notfahrbetriebs. Bei dieser bekannten Sicherheitseinrichtung können sich aber unter Umständen Probleme ergeben, weil nicht alle denkbaren Randbedingungen bei der Erfassung der Sicherheitsbedingungen einbezogen sind. So läßt sich zwar durch einen entsprechenden Leerlaufkontakt am Fahrpedal ein Leerlaufsignal gewinnen — dies ist aber dann nicht gültig, wenn beispielsweise die Brennkraftmaschine mit einer Fahrgeschwindigkeitsregelung ausgerüstet ist.

Es ist daher die Aufgabe vorliegender Erfindung, bei einer elektronischen Dieselregelung (EDC) eine umfassende Sicherheits- und Notfahreinrichtung zu schaffen, die unter allen Umständen ein Durchgehen des Motors einerseits verhindert, andererseits einen Notbetrieb des Fahrzeugs weitgehend ermöglicht und

auch dem Auftreten peripherer, an sich nicht zu erwartender Randbedingungen noch ordnungsgemäß Rechnung trägt.

5 Vorteile der Erfindung

Die Erfindung löst diese Aufgabe mit den kennzeichnenden Merkmalen der unabhängigen Ansprüche und hat den Vorteil, daß in Verbindung mit einem Fahrgeschwindigkeitsreglen ein Sicherheitsfallzuverlässig erkannt wird und bei Auftreten eines Sicherheitsfalls auf, einen sowohl für die Brennkraftmaschine als auch für den Fahrbetrieb ungefährlichen Regelweg (der Einspritzpumpe) umgeschaltet wird, wobei scharfe Drehmoment-
10 sprünge bei fehlerhaften, vom Hauptrechner vorgegebenen Mengensignal vermieden werden. Vorteilhaft ist ferner, daß auch dann, wenn auf eine minimale Kennlinie des Regelwegs umgeschaltet werden muß, die automatische Startmengensteuerung etwa bei Kaltstart freigegeben ist und erst nach erstmaligem
15 Überschreiten der sogenannten normalen Startabwurf-drehzahl wieder auf die normale minimale Regelwegkennlinie zurückgesetzt wird (RWmin-Kennlinie).

Ein weiterer Vorteil vorliegender Erfindung besteht darin, daß bei Erkennung einer fehlerhaften Einstellung des Regelwegs entweder die Stellregelung auf einen zweiten Zweig im Eingang des Stellreglers umgeschaltet wird oder es erfolgt gleichzeitig
20 hiermit Beaufschlagung eines zweiten, redundanten Stellreglers, wodurch auch Defekte im normalerweise vorhandenen Stellregler abgesichert sind. Hier besteht auch die Möglichkeit, bei Wiederaufnahme eines ordnungsgemäßen Arbeitens durch den ersten
25 Stellregler auf diesen zurückzuschalten, wozu entsprechende Rückschaltkriterien entwickelt sind.

Die Umschaltung auf den Notbetrieb kann dabei erfolgen entweder aufgrund einer separaten Überwachung der Hauptrechnerfunktion durch ein eigenes Überwachungssystem (Watchdog) oder durch Erfassung eines speziellen redundanten Leerlaufsignals, welches in Verbindung mit einem rückgeführten Istweg der Regelstangenposition (RWist) die Umschaltung auf den redundanten Stellregler bewirkt, dem
30 separat zusätzliche, einen minimalen Sollwert erzeugende Blöcke zugeordnet sind, die auch von einem eigenen Drehzahlgeber beaufschlagt sein können.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen der Erfindung möglich.

Zeichnung

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen (auch zur Verdeutlichung des Umfeldes der Erfindung)

Fig. 1 in vereinfachter schematischer Darstellung

eine Brennkraftmaschine mit Selbstzündung und ihren wesentlichen zugeordneten Komponenten einschließlich Istwertgebern,

Fig. 2 ein Blockschaltbild einer umfassenden Sicherheits- und Notfahreinrichtung,

Fig. 3 in Form eines Diagramms den für den Notfahrzustand vorgegebenen Regelweg über der Drehzahl unter Einschluß einer sogenannten Starthysterese,

Fig. 4 in Form diskreter Gatterschaltungen eine Verarbeitungsmöglichkeit externer Betriebsgrößen zur Erfassung des Sicherheitsfalls, bei dem umzuschalten oder entsprechend vorgegebenen Kennlinien abzuregeln ist,

Fig. 5 in Form eines Diagramms den Verlauf der zugeführten Einspritzmenge über der Zeit bei Auftreten eines Sicherheitsfalls und

Fig. 6 in Form eines Blockschaltbilds Umschaltmöglichkeiten auf einen Ersatzregler bei gleichzeitiger, durchlaufend erfolgender Beobachtung des ersten Reglers oder Normalreglers auf Wiederverwendbarkeit.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In Fig. 1 ist die Brennkraftmaschine mit Selbstzündung (Dieselmotor) mit 10 bezeichnet; sie hat ein Ansaugrohr 11 und ein Abgasrohr 12. Eine Kraftstoffeinspritzpumpe 13 steht mit einem hier stellvertretend für die jeweils benötigte Menge von Einspritzventilen schematisch dargestelltem Einspritzventil 14 über eine Druckleitung 15 in Verbindung. Das Einspritzventil 14 kann einen Spritzbeginngeber 16 umfassen, der über eine gestrichelt angegebene Verbindungsleitung 16a ein redundantes Drehzahlsignal einem Drehzahlsignalerfassungs- und Verarbeitungsblock 17 zuführt oder der dieses Drehzahlsignal gesonderten Weiterverarbeitungsblöcken vermittelt.

Zur Drehzahlgewinnung ist ein Drehzahlgeber 18 vorgesehen, der die Drehzahl der Brennkraftmaschine über einen von deren Kurbelwelle angetriebenen Zahnkranz 19 beispielsweise erfaßt und dessen Ausgang mit dem Drehzahlsignal-Erfassungsblock 17 verbunden ist. Es versteht sich, daß die Art der Gewinnung der für das erfindungsgemäße Sicherheitssystem verwendeten Signale in Fig. 1 und den nachfolgenden Figuren lediglich beispielhaft dargestellt ist; die jeweils verwendeten Signale können auch auf andere Art und Weise aus den Betriebszuständen der Brennkraftmaschine abgeleitet werden. Ferner wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die in den Zeichnungen dargestellten, die Erfindungen anhand diskreter Schaltstufen angehenden Blockschaltbilder die Erfindung nicht beschränken, sondern insbesondere dazu dienen, die funktionellen Grundwirkungen der Erfindung zu veranschaulichen und spezielle Funktionsabläufe in einer möglichen

Realisierungsform anzugeben. Es versteht sich, daß einzelne Bausteine und Blöcke in analoger, digitaler oder auch hybrider Technik aufgebaut sein können, oder auch, ganz oder teilweise zusammengefaßt, entsprechende Bereiche von programmgesteuerten digitalen Systemen, beispielsweise Mikroprozessoren, Mikrorechner, digitale oder analoge Logikschaltungen u.dgl. umfassen können. Die im folgenden angegebene Beschreibung der Erfindung ist daher lediglich als bevorzugtes Ausführungsbeispiel bezüglich des funktionellen Gesamt- und Zeitablaufs, der durch die jeweils besprochenen Blöcke erzielten Wirkungsweisen und bezüglich des jeweiligen Zusammenwirkens der durch die einzelnen Komponenten dargestellten Teilfunktionen zu werten, wobei die Hinweise auf die einzelnen Schaltungsblöcke aus Gründen eines besseren Verständnisses erfolgen.

Grob schematisiert zeigt die Blockschaltbilddarstellung der Fig. 1 ferner noch ergänzend zu dem am Ausgang des Drehzahlerfassungsblocks 17 anstehenden Drehzahlsignal N weitere Mittel zur Signalgewinnung. Der Istwert des Regelwegs RW_{ist}, der aus der Position der Regelstange 13a der Kraftstoffpumpe 13 beispielsweise über einen Istwertgeber oder Wandler für den Regelweg erzeugt wird, ein Fahrpedal-Stellungssignal FFG (Fußfahrpedal), beispielsweise erfaßt durch die Position eines Abgriffs eines in mechanischer Verbindung mit dem Fußfahrpedal 21 stehenden Potentiometers 22, aus welchem Signal auch ein Fahrpedal-Leerlaufsignal FFG-LL abgeleitet werden kann, welches aber in gleicher Weise auch durch einen Leerlaufkontaktschalter am Fußfahrpedal erzeugt werden kann.

Ferner ist die Gewinnung eines Bremssignals BS über einen geeigneten, dem Bremspedal 23 zugeordneten Kontaktgeber 24 noch von Bedeutung, der im übrigen auch die Bremslichter 25 bedienen kann oder separat das Bremssignal erzeugt. Ein solcher Bremskontaktgeber kann auch Teil eines im Bremszylinder angeordneten Druckschalters sein.

Zur elektronischen Steuerung und Führung der Einspritzpumpe 13 ist ein zentrales Steuergerät 26 vorgesehen, welches einen Hauptrechner und weitere periphere Schaltungen enthält. Dem Steuergerät 26 werden, wie bei 27 angedeutet, eine Vielzahl äußerer Betriebssignale, Umwälzsignale und Sollgrößen zugeführt und aus diesen Eingangsgrößen erstellt dann der im Steuergerät 26 enthaltene Hauptrechner mindestens ein Signal für den Sollwert des Regelwegs RW_{soll}, welches einem nachgeschalteten Stellregler 27 zugeführt ist, der ein vorgegebenes Regelverhalten aufweist und meist ein sogenannter PID-Regler ist, der über eine in Fig. 1 nicht dargestellte Stromreglerendstufe den Steller 28 ansteuert, der die Regelstange 13a in die jeweils gewünschte Position verschiebt.

Sämtliche oder ein Teil der hier erwähnten Signale gehen, abgesehen davon, daß sie bei 27

auch das zentrale Steuergerät 26 beaufschlagen, zu einer Sicherheits- und Notfahreinrichtung geführt, die, wie es sich versteht, auch Teil des zentralen Steuergeräts 26 sein kann, beispielsweise also als zusätzlicher Programmblock im Hauptrechner enthalten sein kann oder auf sonstige, beliebige Art und Weise realisiert ist.

Ein Blockschaltbild der Sicherheits- und Notfahreinrichtung 29 ist in Fig. 2 im einzelnen dargestellt und wird im folgenden zunächst ihrem Aufbau nach erläutert. Dabei sind in Fig. 2 zum zentralen Steuergerät 26 und zur Sicherheits- und Notfahreinrichtung 29 gehörende Komponenten ineinandergreifend dargestellt — der Hauptrechner ist mit 30 bezeichnet, eine wesentliche Funktionen des Hauptrechners kontrollierende, nur diesem zugeordnete Überwachungsschaltung (Watchdog) mit 30a bezeichnet. Ein erstes Drehzahlsignal N gelangt von einem Normaldrehzahlgeber 31, beispielsweise gebildet von einer sich zum synchron mit der Brennkraftmaschine drehenden Scheibe 32 mit Signalmarkierungen, einem auf dieser ansprechenden Geber 33, einer nachgeschalteten Impulsformerstufe 34 zum Hauptrechner 30, der das Drehzahlsignal und das am Eingang 35 anstehende Fahrpedalsignal FFG, üblicherweise mit weiteren, in diesem Zusammenhang nicht interessierenden Größen auswertet und einen Regelweg-Sollwert RWsoll erzeugt und über die Ausgangsleitung 30b einem ersten Stellregler 36 zuführt. Ein an den Ausgang des Stellreglers 36 (PID-Regler) geschalteter Stromregler 37 steuert mit seiner Endstufe unmittelbar das Stellglied 38 für die Regelstangenposition an. Ein rückgeführter Istwert des Regelwegs RWist gelangt über die Leitung 39 zum Eingang des Stellreglers 36, wodurch für den Ablauf der Normalfunktionen die Schleife geschlossen ist.

Es ist mindestens ein Hilfsdrehzahlgeber oder Ersatzdrehzahlgeber 31' vorgesehen, der auch ein Spritzbeginngeber (SB-Geber) sein kann, dessen Ausgangssignal als Ersatzdrehzahlsignal bei Ausfall des Normaldrehzahlgebers 31 verwendbar ist. Es gelten folgende Bedingungen für Startvorgang, Überprüfung auf Vorhandensein dieses Ersatzdrehzahlgebers und Verwendung desselben :

Bei Einschalten der Spannung wird die Startmenge als Sollwert für die Stellwerkregelung ausgegeben, wobei die Ausgabe jedoch nur dann erfolgt, wenn von einer Ersatzdrehzahlgeberüberwachung kein Fehler bei der Messung des Innenwiderstands des Ersatzdrehzahlgebers erkannt worden ist. Eine Fehlererkennung des Sensorinnenwiderstandes führt erst dann zur Freigabe der Startmenge bei Erreichen einer vorgegebenen Drehzahlschwelle, ermittelt aus Impulsen des Normaldrehzahlgebers.

Wird als Ersatzdrehzahlgeber der SB-Geber verwendet, so ändern sich für die Mengen- und Spritzbeginnregelung bei Ausfall des Normaldrehzahlgebers folgende Funktionen :

1. Als Startmengen-Abwurfdrehzahl (also als Drehzahl, bei welcher die zuzuführende Kraftstoffmenge nicht mehr aufgrund von Startbedingungen bestimmt wird, sondern aus normalen äußeren Betriebsbedingungen) wird eine feste Abwurfdrehzahl vorgegeben ;

2. es wird auf ein geändertes Fahrverhalten-Kennfeld umgeschaltet, wobei bei der Auslegung dieses Kennfelds folgendes gilt :

- a) für die Fahrpedalstellung O ist eine Restmenge für die Einspritzmenge vorzugeben, die bei jeder Drehzahl im Nutzbereich eine sichere SB-Auswertung zuläßt (auch über die Abregelung hinaus sowie bei Drehzahl 0). Diese Restmenge liegt unterhalb des Null-Lastbedarfs des Motors -
- b) die Vollastmenge wird über die oberste Kennlinie des Fahrverhalten-Kennfelds definiert, sie muß deutlich unter der Saugmotorvollast liegen. Auch die Abregeldrehzahl wird (als Bestandteil des Fahrverhalten-Kennfelds) deutlich herabgesetzt -
- c) die Leerlaufdrehzahlregelung wird über das Fahrverhalten-Kennfeld bei Leerlauf (Fußfahrgewicht = 0-FFG = 0) realisiert. Es wird eine gegenüber Normalbetrieb erhöhte Leerlaufdrehzahl vorgegeben.

3. Falls normalerweise SB-Regelung durchgeführt wird, wird Umschaltung auf SB-Steuerung vorgenommen.

Wird anstelle des Spritzbeginnsensors SBS ein beliebiger anderer Drehzahlsensor 31', wie weiter vorn schon erwähnt, verwendet, dann kann dieser beispielsweise als Drehzahlsensor am Anlasserzahnkranz eingesetzt sein. Um hier auf bei selbstzündenden Brennkraftmaschinen übliche Drehzahlsignale zu gelangen (der Spritzbeginnsensor erzeugt ein Signal beispielsweise nur alle zwei Kurbelwellenumdrehungen) und um durch die bei der Impulserfassung über den Anlasserdrehkranz bewirkte hohe Frequenz der Drehzahlimpulse den Hauptrechner 30 nicht zu überlasten, ist der Impulsformerschaltung 34' eine Teiler-schaltung 42 nachgeschaltet, die diese für den Sicherheits- und Notfahrfall vorgesehen und insoweit redundanten Drehzahlsignale in etwa auf die gleiche Frequenz wie beim SB-Signal herabsetzt. In Fig. 2 ist dargestellt, daß der Hauptrechner 30 Normal- und Ersatzdrehzahlsignal zugeführt bekommt, die Sicherheits- und Notfahreinrichtungen über den Drehzahl-Aufbereitungsblock 41 aber vom Normaldrehzahlgeber mit Drehzahlinformation versorgt werden. Es ist genauso gut möglich, die S+N-Einrichtung oder einen Teil davon mit Drehzahlinformationen aus dem Ersatzdrehzahlgeber zu versorgen.

Die weiteren Sicherheits- und Notfahranordnungen der Fig. 2 werden im folgenden in Verbindung mit den jeweils auftretenden Sicherheitsfällen und den sich hierdurch ergebenden Funktionen erläutert.

Um bei einer erfaßten Leerlaufpositionsstellung des Fahrpedals (FFG-LL-Signal) zu überprüfen, ob sich der Regelistweg RWist unterhalb einer vorgegebenen Größe RWmin befindet, kann jedenfalls dann keine einfache Verknüpfung dieser Größen vorgenommen werden, wenn die Brennkraftmaschine mit einer Fahrgeschwindigkeitsregelung FGR betrieben wird, die vom Hauptrechner 30 in ihrer Steuerfunktion ausgeht.

Daher gelangt der Istwert des Regelwegs RWist über eine Verzweigungsleitung 39' zu einem Vergleich 43, dessen anderem Eingang von einem RWmin-Kennlinienblock 44 eine die jeweilige Drehzahl betreffende RWmin-Angabe zuführt. Das Ausgangssignal dieses Vergleichers stellt dann ein erstes und notwendiges Signal dar, welches in diese Überprüfung einbezogen wird. Bei einer Fahrgeschwindigkeitsregelung, die in Verbindung mit einer elektronischen Dieselregelung (EDC) realisiert wird, befindet sich das Fahrpedal in der LL-Stellung und trotzdem wird der Brennkraftmaschine eine je nach Bedarf hohe Einspritzmenge, was ein großen Regelweg RWist entspricht, zugeführt.

Daher muß bei der Fahrgeschwindigkeitsregelung FGR die vom Rechner üblicherweise realisierte FFG-LL-Erkennung, also die Erfassung und Auswertung der Leerlaufposition des Fußfahrgebers, unterbunden werden.

Es ist ein wichtiges Merkmal, über das am Eingang 45 zugeführte Bremssignal BS und ein Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignal (FGR-Signal) ein sogenanntes redundantes, also zusätzliches Leerlaufsignal LL* zu schaffen, und zwar durch die in der Fig. 2 oben Mitte dargestellte Verknüpfung, die so arbeitet, daß eine mögliche Fahrgeschwindigkeits-Regelungsfunktion FGR nicht zu einer fehlerhaften Leerlauf-Positionserkennung führt.

Bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel erfolgt die Verknüpfung mittels einer Verknüpfungsschaltung 46, die aus zwei UND-Gliedern 46a, 46b und einem nachgeschalteten ODER-Glied 47 besteht. Am Ausgang dieses ODER-Glieds ergibt sich dann das redundante Leerlaufsignal LL* nur dann, wenn entweder keine Fahrgeschwindigkeits-Regelungsfunktion vorliegt (wird durch die Negation am entsprechenden Eingang des UND-Gatters 46b erkannt) und gleichzeitig vom Fußfahrgeber ein Leerlaufsignal FFG-LL vorliegt oder die Fahrgeschwindigkeits-Regelungsfunktion zwar vorhanden ist, aber die Bremse betätigt wird. Eine solche Kombination darf im Normalbetrieb nicht auftreten, da bei Betätigen der Bremse die FGR-Funktion eliminiert werden muß. Beide Signale gelangen gleichwertig über das ODER-Gatter 47 als LL*-Signal auf den einen Eingang einer

nachgeschalteten weiteren Gatterschaltung, nämlich wiederum ein UND-Gatter 48, das dann dazu dient, mit dem redundanten Leerlaufsignal LL* zusammen und der Überprüfung auf das vom Vergleich 43 gelieferte RWmin-Signal erforderlichenfalls auf einen für Motor und Fahrer ungefährlichen Regelweg umzuschalten.

Da hier unter Umständen mit einer Rechnerverzögerung oder Signallaufzeitverzögerung oder Steller-Verzögerung gerechnet werden muß, ist dem UND-Gatter 48 ein Verzögerungsblock 49 nachgeschaltet, der erst dann ein nachgeschaltetes Reaktionsglied zur unmittelbaren Betätigung ansteuert, wenn eine vorgegebene Zeitdauer T abgelaufen ist. Das Reaktionsglied ist zur Verdeutlichmachung der Funktion als bistabiles Flipflop 50 mit den Eingängen S/R dargestellt, kann aber in einem Rechner auch anders realisiert sein (z.B. Setzen einer Flag). Das Flipflop 50 wird an seinem Eingang S gesetzt, wenn der Sicherheitsfall eintritt mit weiter unten noch zu erläuternden Folgen und wird an seinem Eingang R rückgesetzt, und zwar, wie erkennbar, über ein ODER-Gatter 51 unmittelbar bei Wegfall des redundanten Leerlaufsignals LL* und außerdem dann, wenn von einem Starthystereseblock 52 ein Signal zugeführt wird, welches einen Startvorgang angibt, wie noch erläutert wird.

Gibt man in diesem Zusammenhang einen minimalen Regelweg RWmin bei fester unterer Grenzdrehzahlschwelle vor, dann ergeben sich Probleme auch für den Notfahrbetrieb, da sich an dieser Grenzdrehzahl dann bei fehlerhaften, vom Rechner vorgegebenen Mengensignal scharfe Drehmomentsprünge ergeben können. Entsprechend einem Merkmal vorliegender Erfindung wird daher die Grenzdrehzahl-Schwellenkonzepktion durch eine drehzahlabhängige Regelwegkennlinie für minimalen Regelweg RWmin ersetzt, wie dies im Kennlinienblock 44 der Fig. 2 angedeutet und in dem Diagramm der Fig. 3 detailliert dargestellt ist. Der RWmin-Verlauf über der Drehzahl ist in Fig. 3 in durchgezogener Linienführung gezeigt, wobei hinzuzufügen ist, daß alle in Form von Kennlinien beschriebenen Funktionen auch mehr oder weniger komplex ausgestattet sein können und jeweils und auch hier im folgenden ein sich als sinnvoll ergebender Minimalstand beschrieben wird.

Die RWmin-Kennlinie über der Drehzahl besteht aus drei Ästen a), b) und c), wobei der Ast a) oberhalb einer schon erwähnten Schwellendrehzahl n_{grenz} liegt und Regelwege vorgibt, die unterhalb des Nullast-Mengenbedarfs des Motors liegen, aber oberhalb des Regelwegs, der vom Hauptrechner bei ungestörtem Betrieb für die Leerlaufstellung des Fußfahrpedals ausgegeben wird; der unterhalb der Grenzdrehzahl ansteigende Ast b) erlaubt eine Leerlaufregelung im Notfahrbetrieb, liegt aber oberhalb der Leerlaufregelkennlinie für den Normalbetrieb, während der dritte

Ast c) Regelwege erlaubt, die einen Kaltstart ermöglichen.

Andererseits kann ein solcher RWmin-Kennlinienverlauf eine automatische Startmengensteuerung durch die elektronische Diesele Regelung EDC gefährden, die bei Kaltstart mehr Startmenge (entsprechend größerem Regelweg RW) freigeben will als die RWmin-Kennlinie in Fig. 3 erlaubt. Es wird deshalb in einer Ausgestaltung vorliegender Erfindung diese RWmin-Kennlinie für den Startfall, der vom Block 52 in Fig. 2 erkannt wird, der auch für die gleich noch zu erläuternde Änderung des RWmin-Verlaufs verantwortlich sein kann, mit einer Hysterese versehen, die in Fig. 2 gestrichelt als RWmin' dargestellt ist und beim ersten Einschalten eine Verschiebung in Richtung auf höhere Drehzahlen hin bewirkt. Dabei ist im Diagramm der Fig. 3 noch strichpunktiert und mit I bezeichnet der normale Startmengenverlauf über der Drehzahl angegeben.

Nach erstmaligem Überschreiten der normalen Startabwurfdrehzahl (zuzüglich einem Sicherheitsabstand) wird dann von RWmin', also aus der aufgeweiteten Hysteresekonfiguration, wieder auf die normale RWmin-Kennlinie zurückgesetzt.

Der Komparator 43 vergleicht den aus der RWmin-Kennlinie entnommenen RWmin-Wert mit dem tatsächlichen RWist-Wert wird hierbei eine fehlerhafte Einstellung des Regelwegs RW festgestellt, ist also RWist größer als RWmin und tritt gleichzeitig die Leerlaufbedingung LL* auf, dann wird nach der vom Verzögerungsblock 49 vorgegebenen Verzögerungszeit das Flipflop 50 gesetzt, welches über seinen Ausgang FFA und über ein nachgeschaltetes ODER-Glied 53 die Stellregelung des Regelwegs auf einen zweiten Zweig umschaltet, der dann, also bei Eintreten dieses Sicherheitsfalls, auf die soeben ausführlich geschilderte RWmin-Kennlinie regelt, und gleichzeitig über die Rückleitung 54 diesen eingetretenen Sicherheitsfall dem Hauptrechner 30 mitteilt.

Um auf die RWmin-Kennlinie im eingetretenen Sicherheitsfall für den Notfahrbetrieb regeln zu können, kann dann entweder, was in der Zeichnung der Fig. 2 nicht dargestellt ist, der Eingang des Stellreglers 36 auf den Ausgang des RWmin-Kennliniengenerierungsblock 44 geschaltet werden, d.h. man arbeitet mit dem gleichen Stellregler 36 weiter oder man kann (alternativ) auf einen zweiten redundanten Stellregler 36' umschalten, und zwar durch Betätigung eines Schalters 55 vom Ausgang des Flipflops 50 aus, da auf diese Weise auch Defekte des Normalstellreglers 36 abgesichert sind.

Eine solche Umschaltung über das ODER-Glied 53 wird auch dann vorgenommen, wenn festgestellt wird, nämlich über die Überwachungsschaltung Watchdog 30a des Hauptrechners 30, daß dieser selbst nicht betriebsfähig ist, also beispielsweise defekt ist, eine zu niedrige Spannung aufweist o.dgl. Dann schaltet der Watchdog 30a über die Leitung 56

den Schalter 55 ebenfalls um.

Dieücksetzung des Sicherheits-Umschaltflipflops 50 erfolgt in jedem Fall, wenn, wie schon erwähnt, die Leerlaufbedingung LL* wieder aufgehoben ist, oder um über den Starthystereseblock 52 das Flipflop 50 bei Startbedingungen in die definierte Ausgangslage zu bringen.

Die Rückmeldung der Umschaltung über die Leitung 54 zum Hauptrechner 30 ist deshalb erforderlich, weil dieser selbst (gegebenenfalls) eine Überwachung auf Regelabweichung durchführt bzw. um den Hauptrechner 30 im gewünschten Sinn zu manipulieren, da dieser sonst, bei dieser ergänzenden redundanten Abschaltung über einen zusätzlichen Steller (z.B. Absperrventil für den Kraftstoff), selbst das System insgesamt abschalten könnte.

Eine zusätzliche Maßnahme zum reinen Betrieb über die RWmin-Kennlinie besteht darin, dem RWmin-Kennliniengenerierungsblock ergänzend noch über die Teilleitung 57a der Leitung 57 vom Fußfahrgabe ein Fußfahrgabesignal FFG zuzuführen, welches, zum erzeugten RWmin-Signal hinzugefügt, jede beliebige RW-Lage einzuregeln erlaubt, so daß auf einfache Weise bei Hauptrechnerausfall oder Ausfall der beim jeweiligen Sicherheitsfall betroffenen Komponenten eine erweiterte Notfahrt möglich ist.

Eine weitere Ausgestaltung vorliegender Erfindung besteht darin, daß ein Erkennungsschaltblock 58 für Ausfall des Regelweggebers vorgesehen ist; dieser Erkennungsschaltung 58 wird daher das vom Regelweggeber erzeugte und rückgemeldete Istwertsignal des Regelwegs RWist ergänzend zugeführt.

Der Erkennungsschaltungs 58 werden beliebige, mit der Istposition des Regelwegs verknüpfte Eingangssignale zugeführt, wobei die Regelweggeber-Ausfallerkennung dann durch eine für sich bekannte Maßnahme des sogenannten Signal-Range-Check durchgeführt wird. Bei festgestelltem Ausfall des Regelweggebers wird dann entsprechend einem Merkmal vorliegender Erfindung nicht mehr das echte (insofern aber nicht mehr zutreffende) Regelwegsignal RWist an die Positionsregelung (der Stellregler 36, 36') bzw. an den Hauptrechner 30 zurückgemeldet, sondern ein simuliertes Signal, welches durch eine von der Erkennungsschaltung 58 bewirkte Umschaltung eines Schalters 59 auf einen RWist*-Generierungsblock 60 erzeugt wird. Dieses simulierte Signal wird entweder aus dem Stellreglerausgang, wie in Fig. 2 dargestellt, abgeleitet, oder auch aus anderen verfügbaren Größen, beispielsweise auch Ausgang des dem Stellregler nachgeschalteten Stromreglers 37. Insofern ist aber auch der RWist-Generierungsblock für den allgemeinen Fall ein Beobachter des Stellers 38.

Es versteht sich, daß, wie für sich gesehen bekannt, ergänzend zu den bisher getroffenen Maßnahmen noch eine Überdrehenschutzschaltung 61 vorgesehen ist, die an allen Blöcken vorbei direkt auf die

Endstufe des Stromreglers 37 einwirkt und Überdrehzahlen verhindert.

Wesentliche Merkmale bestehen daher darin, daß zusätzlich zu dem redundanten Drehzahlgeber 31' bzw. Spritzbeginnsensor ein redundantes Leerlaufsignal LL* generiert wird, desgleichen ein RWmin-Kennlinienverlauf, welcher ergänzend durch Signale des Fahrfußgebers eine Verschiebung für erweiterten Notfahrbetrieb erfahren kann.

Eine ergänzende Erweiterung erfährt die RWmin-Kennlinie durch eine Starthysteresefunktion, so daß neben dem erweiterten Notfahrbetrieb auch Startvorgänge noch möglich sind. Die Umschaltung auf den Notbetrieb erfolgt wahlweise durch Beaufschlagung eines Reaktionselements, nämlich des Flipflops 50 oder auch über den dem Rechner unmittelbar zugeordneten Watchdog bei Rückmeldung der Flipflop-Umschaltung. Es ist vorzugsweise ein redundanter Stellregler vorgesehen, der für den Sicherheitsfall und Umschaltung auf Notfahrbetrieb von der RWmin-Kennliniengenerierung angesteuert wird. Ferner läßt sich durch Erzeugung eines simulierten Regelwegsignals eine für den Notfahrbetrieb auswertbare Istwertgröße gewinnen. Durch die Einbeziehung des Stellerbeobachters entsprechend den RWist*-Generierungsblock 60 in das Überwachungsprogramm kann auch das Stellerverhalten überprüft werden.

Ein weiteres Problem für den allgemeinen Sicherheits- und Notfahrbetrieb bei selbstzündenden Brennkraftmaschinen besteht darin, daß der Fußfahrpedal klemmen oder nicht mehr in Leerlaufstellung zurückgehen kann oder wenn im Steuergerät die Signalauswertung des Fahrpedalgebers defekt oder dessen Signal vom Rechner falsch interpretiert wird; in diesem Fall besteht die Gefahr, daß, obwohl der Fahrer den Fuß vom Fahrpedal genommen hat, also ein FFG-LL-Signal vorliegt, unerwünscht Gas gegeben wird. Zwar kann man ein solches unerwünschtes Gasgeben dann verhindern, wenn man zusätzlich ein dann durch die normale Reaktion des Fahrers bewirktes Bremssignal BS als redundantes Sicherheitssignal, wie auch in Fig. 2 geschehen, mit einbezieht, trifft allerdings dann auf Probleme, wenn unter bestimmten, eingangs schon erwähnten Fällen des Fahrbetriebs beispielsweise bei schnellem Fahren kurzzeitig auf die Bremse getreten wird, wobei das Fahrpedal sich nicht in Leerlaufposition befindet oder wenn, beispielsweise zur Annäherung einer Art Antischlupfregelung oder bei sehr sportlichem Fahren gelegentlich gleichzeitig Gas und Bremse betätigt werden.

Wenn dann die Einspritzmenge abrupt weggenommen und entweder auf einen mit Sicherheit Einspritzmenge 0 liefernden Regelweg geregelt oder sogar die Endstufe für das Pumpenstellwerk gesperrt wird, können sich deshalb gefährliche Fahrzustände ergeben, weil in letzterwähntem Fall der Stellregler

des Stellwerks an den Anschlag läuft, beim Wiedereinschalten nach Aufheben des Sicherheitsfalls dann unerwünscht lange dauernde Einschwingvorgänge mit zum Teil erheblichen Einspritzmengen-Überschwingungen auftreten können und das abrupte Abschalten bzw. Wegnehmen der Einspritzmenge im Fahrbetrieb auf jeden Fall erhebliche Verzögerung des Fahrzeugs hervorruft.

Für den Fall der Bremsbetätigung wird so vorgegangen, daß ein abruptes Wegnehmen der Einspritzmenge für die geschilderten Fälle vermieden wird, wobei entsprechend der Darstellung der Fig. 4 das Auslösen eines Sicherheitsfalls für den Rechner nur dann gegeben ist, wenn

1. die Fahrpedalstellung nicht Leerlauf ist ($\overline{\text{FFG-LL}}$) und

2a) entweder zuerst das Fahrpedal nicht in Leerlaufstellung ist und zeitlich nachfolgend das Bremsbetätigungssignal BS auftritt oder

2b) zuerst die Bremse betätigt wird (Signal BS) und zeitlich nachfolgend das Fahrpedal nicht in Leerlaufstellung ist und für diesen Fall ferner die Fahrgeschwindigkeit größer als eine vorgegebene Mindestsicherheitsgeschwindigkeit ist, also $V < V_{\text{min}}$.

Es versteht sich, daß diese Bedingungen nicht allein statisch zu betrachten sind. Zwar soll der Sicherheitsfall wieder aufgehoben werden, wenn LL-Stellung des Fahrpedals erkannt wird oder die Bremse wieder gelöst wird, nicht jedoch beispielsweise wenn nach ausgelöstem Sicherheitsfall und Weiterbestand der Bedingungen "Bremse gedrückt, $\text{FFG} \neq \text{LL}$ " die eventuell zum Auslösen noch erforderliche Geschwindigkeitsbedingung wegfällt.

Die in der Fig. 4 dargestellten Bewertungsblöcke 62 und 63 sind daher Schaltungsmittel, die eine zeitliche Zuordnung oder ein zeitlich aufeinanderfolgendes Auftreten von Ereignissen erfassen können und nur dann ein Signal abgeben, wenn die in den Blöcken angegebenen Bedingungen erfüllt sind. Der Sicherheitsfall entsprechend angenommenem hochgehenden Signal an einem Ausgangsgatter (UND-Schaltung 64) ergibt sich also nur dann, wenn dem einen Eingang das Signal "Fahrpedal befindet sich nicht in Leerlaufstellung" zugeführt wird, während dem anderen Eingang vom vorgeschalteten ODER-Gatter 65 ein Signal entweder nach der weiter vorn genannten Bedingung 2a) oder 2b) zugeführt wird.

Sobald dieser Sicherheitsfall auftritt, erfolgt eine Verarbeitung entsprechend dem Diagramm der Fig. 5, welches die zugeführte Einspritzmenge über der Zeit darstellt. Es wird daher bei Eintreten des Sicherheitsfalls zunächst eine Wartezeit T_w gestartet und nach Ablauf der Wartezeit wird die Einspritzmenge nicht abrupt, sondern rampenförmig über der Zeit mit vorgegebener Steigung DF/DT reduziert und dabei auf

eine vorgebbare Sicherheitsdrehzahl N_s geregelt. Für die Regelung können die üblichen Leerlaufregelparameter gelten.

Sofort nach Aufhebung des Sicherheitsfalls, (wobei Aufhebung heißt: Eine der beiden Bedingungen "Bremsen betätigt" bzw. "FFG $\neq$ LL" entfällt) also in der Zeichnung der Fig. 4 zum Zeitpunkt t_2 , wenn der Sicherheitsfall zum Zeitpunkt t_0 eingetreten, zum Zeitpunkt t_1 die Wartezeit abgelaufen und zum Zeitpunkt t_2^* die Sicherheitsdrehzahl erreicht worden ist, wird die Einspritzmenge wieder rampenförmig über der Zeit mit vorgegebener Steigung DR/DT auf die Menge erhöht, die durch die normalen Eingabegrößen des Steuergeräts (FFG, FGR...) vorgegeben ist.

Hierdurch ist der sonst auftretende Konflikt "Bremsen/Fahrpedal" gelöst, es werden harte Mengenstöße vermieden, wobei man durch die zusätzliche Einführung der Geschwindigkeits-Sicherheitsschwelle N_s einen weiteren Auslegungsfreiheitsgrad erzielt. Wesentlich ist auch, daß bei einer solchen Sicherheitsfall-Auslegung der oder die Stellregler nicht an den Anschlag laufen.

Da für dieses spezielle Sicherheitsproblem lediglich die Eingangsgrößen des Fahrpedalgebers FFG sowie des Bremsschalters BS benötigt werden, die entsprechend der Darstellung der Fig. 2 ohnehin dem Hauptrechner zugeführt sind, ergibt sich der weitere Vorteil, daß diese gesamte Sicherheitsfunktion in den Hauptrechner 30 verlagert, dieser also entsprechend ausgelegt werden kann, so daß auch ein wesentlich geringerer Schaltungsaufwand resultiert.

Eine weitere Ergänzung vorliegender Erfindung läßt sich schließlich noch der Darstellung der Fig. 6 entnehmen. Es handelt sich hierbei um die weiter vorn schon angesprochene Möglichkeit der Anordnung eines zweiten Stellreglers oder Ersatzreglers, der in Fig. 6 mit 66 bezeichnet ist. Der Normalregler trägt, wie in Fig. 2 das Bezugszeichen 36.

Zwar verfügt das Sicherheits- und Notfahrssystem in der Darstellung der Fig. 2 ebenfalls über einen zweiten und daher redundanten Regler 36'; dieser kann bei diesem System aber auch wahlweise vorgesehen sein, da im Sicherheitsfall auch lediglich die Stellregelung des Regelwegs auf den zweiten Zweig, gebildet aus den Blöcken 44 und 52 umschaltet, so daß mit der RW_{min} -Kennlinie weitergeregelt wird. Diese Umschaltung des zweiten Zweigs kann auch auf den ursprünglichen Stellregler vorgenommen werden. Im Gegensatz hierzu erhöht der entsprechend der Fig. 6 effektiv vorgesehene redundante Stellregler 66 die Verfügbarkeit des ganzen Systems und damit auch des Fahrzeugs. Dabei liegen folgende Überlegungen zugrunde. Bei EDC-Systemen wird die Einspritzmenge über den elektromagnetischen Steller 38' (siehe Fig. 6) mit Positionsrückmeldung (Stellung der Regelstange-RWist-Geber) und einem Stellregler 36 im Steuergerät zugemessen. Bei Aus-

fall dieses einen Stellreglers kann auf keinen Fall mehr eine Mengenzumessung durchgeführt werden, so daß auch das mit einer solchen Brennkraftmaschine ausgerüstete Fahrzeug stehenbleibt.

Die Erfindung sieht hier einen zweiten Ersatzstellregler 66 oder redundanten Regler vor und stellt ferner Mittel zur Verfügung, die erkennen, ob der normale Stellregler 36 funktionsunfähig ist, damit auf den Ersatzstellregler 66 umgeschaltet werden kann. Es versteht sich, daß solche Maßnahmen auch bei anderen Stellreglern für andere Größen, beispielsweise Abgasrückführrate ARF, Spritzbeginn oder ähnliches angewendet werden können.

Als zu einem solchen Stellregler gehörig kann der eigentliche Regler (PID) selbst, und in Erweiterung auch noch zugeordnete nachfolgende Stufen einschließlich Endstufe (Stromregler 37) angesehen werden. Da ein Stellregler, wie schon erwähnt, allgemein einen I-Anteil enthält, kann man bei funktionsfähigem Stellregler davon ausgehen, daß bei Vorhandensein einer Regelabweichung der Reglerausgang auf die zur Ausregelung der Abweichung maximal mögliche Position geht, er läuft an den Anschlag, wobei die Richtung der Abweichung und die Richtung des Reglers am Anschlag einander sinngemäß zugeordnet sind. Diese Zuordnung und die Forderung, daß der Regler an den Anschlag läuft, erlauben eine Überprüfung des Stellreglers und eventuell nachfolgender Stufen unter Beachtung des Grundsatzes, daß bei vorhandener Regelabweichung und bei Vorliegen dieser Regelabweichung für eine vorgegebene Festzeit die Feststellung möglich ist, ob der Reglerausgang sich am sinnngemäßen Anschlag befindet. Ist dies nicht der Fall, dann muß auf den Ersatzstellregler 66 umgeschaltet werden. Die Erfindung sieht entsprechend Fig. 6 eine Vergleichseinrichtung 67 vor, der am Eingang 67a die Regelabweichung und am Eingang 67b die Reglerausgangslage zugeführt sind. Die Regelabweichung wird dabei in üblicher Weise an einem Summationspunkt 68 gewonnen, dem vom Hauptrechner der Regelstangensollwert RW_{soll} und vom RW_{ist} -Geber der rückgeführte Regelstangenistwert zugeführt ist. Wird festgestellt, daß nach Ablauf der vorgegebenen Festzeit τ die Reglerausgangslage nicht dem Anschlag entspricht, dann schaltet der Vergleichs- über den Schalter 69 auf den Ersatzregler 66 um, der dann entweder ebenfalls mit dem bisherigen Sollwert weiterarbeiten kann (zugeführt über die Leitung 70) oder dem auch aus einer Notfahreinrichtung ein von dieser abgeleiteter, separater Sollwert über die Leitung 71 als RW_{soll} -Not (s. Block 44, Fig. 2) zuführbar ist. Ein Ausfall des Normalstellreglers 36 bedeutet im letzteren Fall immer vollständiges Umschalten auf den Notfahrzweig, was unter Umständen eine Vereinfachung der Logik darstellt.

Da ein solches Umschalten auch durch eine einmalige Störung ausgelöst werden kann und mit den

bisher erläuterten Mitteln eine Rückschaltung aus dem Notfahrbetrieb nicht mehr möglich ist, obwohl gegebenenfalls die Funktionsfähigkeit des Normalreglers 36 nicht oder nicht weiter gestört ist, wird entsprechend einer Ausgestaltung der Erfindung der Solleingang des (zunächst) als defekt erkannte Regler 36 auf einen Festsollwert umgeschaltet, ebenfalls vom Ausgang des Vergleichers 67 durch Betätigung einer Schalteinrichtung 72, wobei dieser Festsollwert vorzugsweise in der Mitte des Normalbetriebsbereichs liegt. Dabei wird vom Vergleich 67 weiter der Ausgang des Normalreglers 36 beobachtet.

Da mit dem Ersatzstellregler 66 weiterhin mit den sich im Fahrbetrieb ergebenden wechselnden Sollwerten RW_{soll} oder $RW_{soll-Not}$ gearbeitet wird, wird der Normalregler 36 notwendigerweise wechselnd positive und negative Regelabweichungen bezüglich seines Festsollwerts sehen, da ihm die RW_{ist} -Angabe weiterzugeführt wird. Bei wieder geheiltem, also funktionsfähigem Stellregler 36 müßte dann im Wechsel von ihm der eine bzw. der andere Anschlag angefahren werden.

Es ist dann möglich, eine vorgegebene Anzahl von Anschlagwechseln zu bestimmen, die die Vergleichseinrichtung 67 erfassen kann und woraufhin sie dann wieder auf die Normalfunktion zurückschalten kann, so daß aus der Notfahrfunktion wieder abgegangen werden kann mit den sich hierdurch ergebenden Vorteilen und dem weiteren Vorteil, daß die Notfahrfunktion wieder für einen Einsatz zur Verfügung steht.

Patentansprüche

1. Sicherheits- und Notfahrverfahren für eine Brennkraftmaschine mit Selbstzündung, wobei ein Kraftstoff-Stellregler abhängig vom Vergleich zwischen einem Soll-Wert und einem Ist-Wert einen Stellregler ansteuert, und zur übergeordneten Systemüberwachung fortlaufend Betriebszustandssignale der Brennkraftmaschine, die u.a. die Stellung eines Fußfahrgebers und eines Bremspedals angeben, erfaßt und ausgewertet werden, dadurch gekennzeichnet, daß zur Erfassung einer modifizierten Leerlaufbedingung (LL^*), ein Bremspedal-Betätigungssignal (BS) mit einem Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignal (FRG-Signal) und das Nichtauftreten eines Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignals (FRG-Signal) mit einem Fahrpedal-Normalleerlaufsignal (FFG-LL) verglichen wird, und wobei ein Signal für das Vorliegen der modifizierten Leerlaufbedingung (LL^*) dann produziert wird, wenn das Bremspedal-Betätigungssignal (BS) zusammen mit dem Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignal (FRG-Signal) vorliegt oder das Nichtauftreten des Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignals (FRG-Si-

gnal) beim Vorliegen des Fahrpedal-Normalleerlaufsignals (FFG-LL) festgestellt wird, wobei dann auf eine drehzahlabhängige minimale Regelwegkennlinie (RW_{min}) für den Regelwertsoll-Wert umgeschaltet wird, wenn der tatsächliche Regelweg (RW_{ist}) größer als ein minimaler Regelweg (RW_{min}) ist und gleichzeitig die modifizierte Leerlaufbedingung (LL^*) vorliegt.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die für den Notfahrbetrieb drehzahlabhängig generierte minimale Regelwegkennlinie eine Starthystereseffunktion umfaßt, die für den Kaltstart eine zusätzliche Startmenge über die minimale Regelwegkennlinie hinaus drehzahlabhängig freigibt, und nach erstmaligen Überschreiten der normalen Startabwurfrehzahl auf die normale minimale Regelwegkennlinie zurückschaltet.

3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 2, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich eine Umschaltung von einer separaten dem Hauptrechner 30 zugeordneten Überwachungseinrichtung (Watchdog 30a) vorgenommen werden kann.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Erzeugung der minimalen Regelwegkennlinie für den Notfahrbetrieb das Drehzalsignal (N) des Normaldrehzahlgebers (31) oder eines Ersatzdrehzahlgebers (31') zugrunde gelegt wird, der als Spritzbeginnsensor ein Drehzalsignal aus dem erfaßten Spitzbeginn ableitet oder synchron zur Kurbelwellenumdrehung redundant erfaßte Drehzalsignale durch Teilung herabsetzt.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß zum jeweils drehzahlabhängigen, aus der minimalen Regelwegkennlinie für Notfahrt gewonnenen, minimalen Regelweg, zur Gewinnung des neuen eine erweiterte Notfahrt ermöglichenden Regelwegsollwert, ergänzend ein Signal (FFG) des Fußfahrgebers (21) hinzugefügt wird.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der eine erweiterte Notfahrt ermöglichende Regelwegsollwert auf einen zweiten, redundanten Stellregler (36'-66) geschaltet wird.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Ausfall des Istwertgebers für den Regelweg erfaßt und auf ein simuliertes, aus dem Stellreglerausgang abgeleitetes Signal (RW_{ist}^*) umgeschaltet wird.

8. Verfahren nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß bei vorhandenem I-Anteil des Stellreglers die Regelabweichung und die Reglerausgangslage überwacht werden und bei Nichterreichen eines ausgangsseitigen Anschlagswerts durch den Stellregler nach Ablauf eines vorgegebenen Zeitraums auf einen Ersatzregler (36', 66) umgeschaltet wird, wenn innerhalb dieses Zeitraums eine bestimmte Regelabwei-

chung vorlag.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß bei Umschalten auf den Ersatzregler (36', 66) der Normalregler (36) mit einem festen Sollwert beaufschlagt und seine Reglerausgangslage fortlaufend weiter beobachtet wird, mit der Maßgabe, daß bei Erreichen einer vorgegebenen Anzahl von ausgangsseitigen Anschlagwerten die Funktionsfähigkeit des Normalreglers (36) erkannt und auf diesen aus dem Notfahrbetrieb rückgeschaltet wird.

10. Sicherheits- und Notfahreinrichtung für eine Brennkraftmaschine mit Selbstzündung, mit Mitteln die einen Kraftstoff-Stellregler abhängig vom Vergleich zwischen einem Soll-Wert und einem Ist-Wert ein Steller ansteuern, und die zur übergeordneten Systemüberwachung fortlaufend Betriebszustandssignale der Brennkraftmaschine, die u.a. die Stellung eines Fußfahrgebers und eines Bremspedals angeben, erfassen und auswerten, dadurch gekennzeichnet, daß Mittel vorgesehen sind, die zur Erfassung einer modifizierten Leerlaufbedingung (LL*), ein Bremspedal-Betätigungssignal (BS) mit einem Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignal (FRG-Signal) und das Nichtauftreten eines Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignals (FRG-Signal) mit einem Fahrpedal-Normalleerlaufsignal (FFG-LL) vergleichen, wobei die Mittel ein Signal für das Vorliegen der modifizierten Leerlaufbedingung (LL*) dann produzieren, wenn das Bremspedal-Betätigungssignal (BS) zusammen mit dem Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignal (FRG-Signal) vorliegt oder das Nichtauftreten des Fahrgeschwindigkeits-Regelungssignals (FRG-Signal) beim Vorliegen des Fahrpedal-Normalleerlaufsignals (FFG-LL) festgestellt wird, mit Mitteln die dann auf eine drehzahlabhängige minimale Regelwegkennlinie (RWmin) für den Regelwertsoll-Wert umschalten, wenn der tatsächliche Regelweg (RWist) größer als ein minimaler Regelweg (RWmin) ist, und gleichzeitig die modifizierte Leerlaufbedingung (LL*) vorliegt.

Claims

1. Fail-safe and back-up method for an internal combustion engine with self-ignition, in which a fuel controller actuates an actuator as a function of the comparison between a nominal value and an actual value, and operating state signals of the internal combustion engine, which inter alia indicate the setting of an accelerator pedal and a brake pedal, are detected and evaluated continuously for the purpose of higher-level system monitoring, characterised in that for the purpose of detecting a modified idling condition (LL*), a brake pedal activation signal (BS) is compared with a driving speed control signal (FRG signal) and the non-occurrence of a driving speed control signal (FRG signal) is compared with an accelerator pedal

normal idling signal (FFG-LL), and a signal for the presence of the modified idling condition (LL*) being produced when the brake pedal activation signal (BS) is present in conjunction with the driving speed control signal (FRG signal) or the non-occurrence of the driving speed control signal (FRG signal) is detected in the presence of the accelerator pedal normal idling signal (FFG-LL), in which case switching over is effected to a minimum control path characteristic curve (RWmin), dependent on the speed of rotation, for the control value nominal value when the actual control path (RWact) is larger than a minimum control path (RWmin) and at the same time the modified idling condition (LL*) is present.

2. Method according to Claim 1, characterised in that the minimum control path characteristic curve generated in a manner dependent on the speed of rotation, for the back-up mode comprises a starting hysteresis function which, in a manner dependent on the speed of rotation, releases for cold starting an additional starting quantity beyond the minimum control path characteristic curve and, after the normal starting release speed of rotation is first exceeded, effects switching back to the normal minimum control path characteristic curve.

3. Method according to one of Claims 1 to 2, characterised in that, in addition, a switch-over from a separate monitoring device (Watchdog 30a) assigned to the main computer (30) can be carried out.

4. Method according to one of Claims 1 to 3, characterised in that the speed of rotation signal (N) of the normal speed of rotation generator (31) or of a stand-by speed of rotation generator (31') is based on the generation of the minimum control path characteristic curve for the back-up mode, which speed of rotation generator derives from the detected injection start a speed of rotation signal as an injection start sensor or decreases redundantly detected speed of rotation signals by division synchronously with the crankshaft rotation.

5. Method according to one of Claims 1 to 4, characterised in that a signal (FFG) of the accelerator pedal generator (21) is added as a supplement to the minimum control path in each case dependent on the speed of rotation, acquired from the minimum control path characteristic curve for back-up mode, for the purpose of acquiring the new control path nominal value which permits an extended back-up mode.

6. Method according to one of Claims 1 to 5, characterised in that the control path nominal value which permits an extended back-up mode is switched to a second, redundant controller (36'-66).

7. Method according to one of Claims 1 to 6, characterised in that the failure of the actual value generator for the control path is detected and switching over is effected to a simulated signal (RWact*) derived from the controller output.

8. Method according to one or more of Claims 1

to 7, characterised in that in the presence of the I-portion of the controller, the control deviation and the controller original position are monitored and in the event of an output-side stop value not being reached by the controller after the expiry of a prescribed period switching over is effected to a stand-by controller (36', 66) if a specific control deviation was present within this period.

9. Method according to Claim 8, characterised in that, when switching over to the stand-by controller (36', 66), the normal controller (36) is fed with a fixed nominal value and its controller original position continues to be continuously monitored with the condition that when a prescribed number of output-side stop values are reached, the operativeness of the normal controller (36) is recognised and switching back to this from back-up mode is effected.

10. Fail-safe and back-up device for an internal combustion engine with self-ignition, having means which actuate a fuel controller an actuator (sic) as a function of the comparison between a nominal value and an actual value, and which continuously detect and evaluated (sic) operating state signals of the internal combustion engine, which inter alia indicate the setting of an accelerator pedal and a brake pedal, for the purpose of higher-level system monitoring, characterised in that means are provided which for the purpose of detecting a modified idling condition (LL*) compare a brake pedal activation signal (BS) with a driving speed control signal (FRG signal) and the non-occurrence of a driving speed control signal (FRG signal) with an accelerator pedal normal idling signal (FFG-LL), the means then producing a signal for the presence of the modified idling condition (LL*) when the brake pedal activation signal (BS) is present in conjunction with the driving speed control signal (FRG signal) or the non-occurrence of the driving speed control signal (FRG signal) is detected in the presence of the accelerator pedal normal idling signal (FFG-LL), using means which then effect switching over is effected to a minimum control path characteristic curve (RW_{min}), dependent on the speed of rotation, for the control value nominal value when the actual control path (RW_{act}) is larger than a minimum control path (RW_{min}) and at the same the modified idling condition (LL*) is present.

Revendications

1. Procédé de sécurité et de secours pour un moteur à combustion interne à auto-allumage, selon lequel un organe de régulation de carburant commande en fonction de la comparaison d'une valeur de consigne et d'une valeur réelle, un organe de réglage et pour la surveillance du système, au-dessus, indique, saisit et exploite en continu les signaux d'état de fonctionnement du moteur à combustion

interne, et en particulier la position d'un détecteur de pédale d'accélérateur et celle de la pédale de frein, procédé caractérisé en ce que pour saisir une condition de fonctionnement au ralenti, modifiée LL*, on compare un signal d'actionnement de pédale de frein BS à un signal de régulation de vitesse (FRG) et la non survenance d'un signal de régulation de vitesse FRG est comparée à un signal de fonctionnement normal au ralenti, de la pédale d'accélérateur (FFG-LL), et on produit un signal pour la présence de la condition de marche à vide modifiée LL*, lorsque le signal d'actionnement de la pédale de frein BS est présent avec le signal de régulation de vitesse de véhicule (FRG), ou bien on détermine la non survenance du signal de régulation de vitesse du véhicule (signal FRG) en présence du signal de fonctionnement normal en marche à vide de la pédale d'accélérateur (FFG-LL), et on commute alors sur une courbe caractéristique de course de régulation minimale RW_{min} dépendante de la vitesse de rotation pour la valeur de consigne de régulation, si la course de régulation réelle (RW réelle) est supérieure à une course de régulation minimale (RW_{min}) et que l'on a en même temps la condition de ralenti modifiée LL*.

2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que la caractéristique de la course de régulation minimale générée en fonction de la vitesse de rotation pour le fonctionnement de secours, comprend une fonction d'hystérésis de démarrage qui libère une quantité de démarrage supplémentaire pour le démarrage à froid au-delà de la caractéristique de la course de régulation minimale dépendante de la vitesse de rotation, et revient sur la caractéristique de la course de régulation minimale, normale, après le premier dépassement de la vitesse de rotation de démarrage normal.

3. Procédé selon l'une des revendications 1 et 2, caractérisé en ce qu'en plus on peut commuter à partir d'une installation de surveillance (chien de garde 30a) distincte appartenant au calculateur principal 30.

4. Procédé selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que pour générer la caractéristique de course de régulation minimale pour le fonctionnement de secours, on utilise le signal de vitesse de rotation N du détecteur normal de vitesse de rotation 31, ou un détecteur de remplacement 31' qui fournit un signal de vitesse de rotation à partir du début de saisie de l'injection comme détecteur de début d'injection ou encore en synchronisme avec la rotation du vilebrequin, par redondance, et ces signaux de rotations sont diminués par division.

5. Procédé selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce que pour chaque course de régulation minimale respectivement dépendante de la vitesse de rotation et qui provient de la caractéristique de course de régulation minimale pour la conduite de secours, est ajouté un signal FFG du détecteur de position de pédale d'accélérateur 21, de manière

complémentaire pour obtenir la nouvelle valeur de consigne de régulation permettant un fonctionnement de secours plus étendu.

6. Procédé selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que l'une des grandeurs de course de régulation de consigne permettant un dépassement de secours étendu, est commutée sur un second organe de régulation redondant (36'-66').

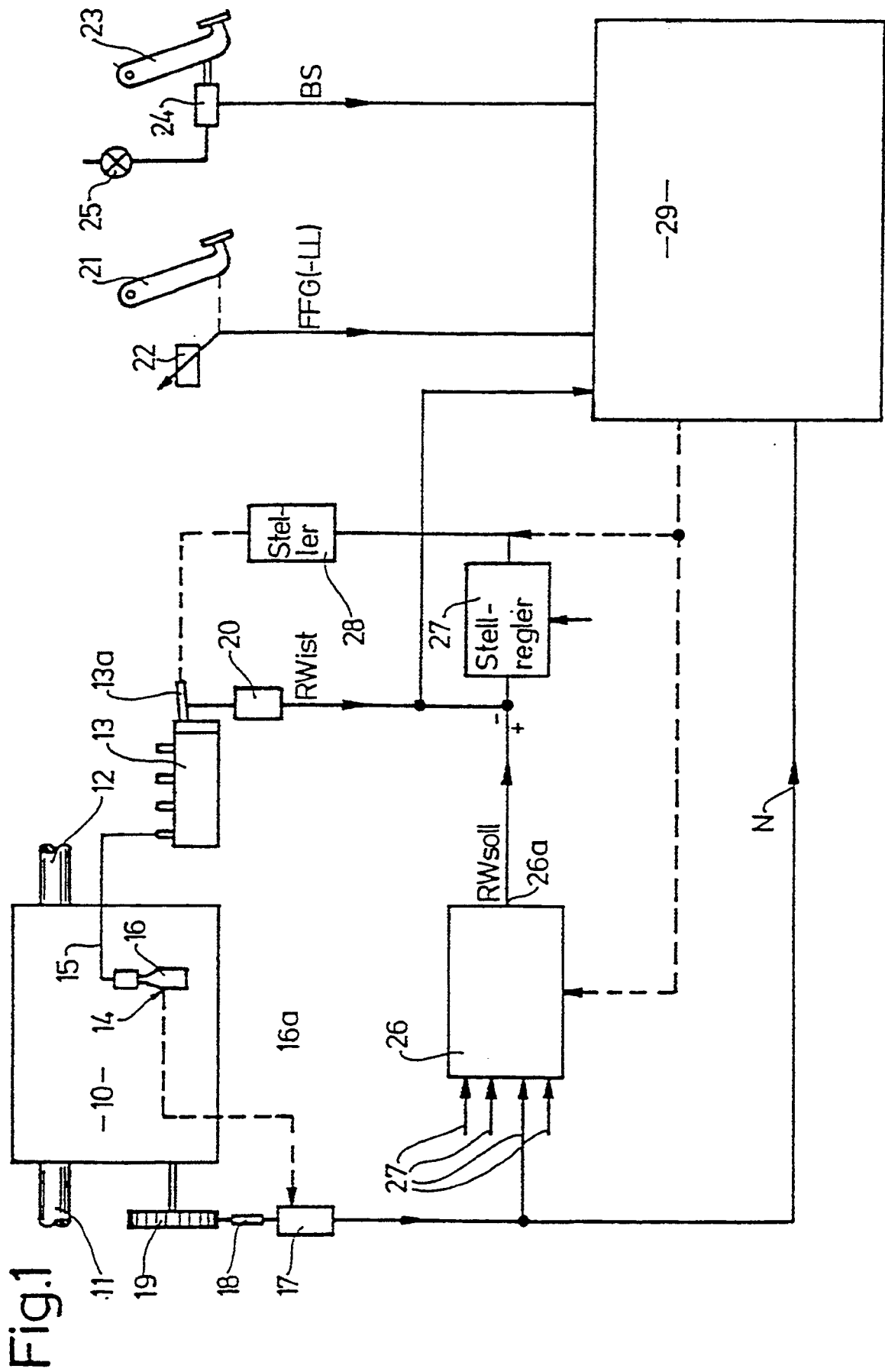
7. Procédé selon l'une des revendications 1 à 6, caractérisé en ce qu'on saisit la défaillance du détecteur de valeur réelle pour la course de régulation et on commute sur un signal (RW réelle*), simulé, fourni à partir de la sortie de l'organe de régulation de course.

8. Procédé selon une ou plusieurs des revendications 1 à 7, caractérisé en ce qu'au cas où l'organe de régulation de course comporte une partie I (partie intégrale), on surveille la déviation de régulation et la position de sortie de régulation et lorsque l'organe de régulation de course n'atteint pas une valeur de butée on commute après un intervalle de temps prédéterminé sur un organe de régulation de remplacement (36' 66), si à l'intérieur de cet intervalle de temps on avait une déviation de régulation déterminée.

9. Procédé selon la revendication 8, caractérisé en ce qu'en commutant sur l'organe de régulation de remplacement (36', 66), l'organe de régulation normal 36 reçoit une valeur de consigne fixe et sa position de sortie de régulation est observée en continu avec l'indication que lorsqu'on atteint un nombre prédéterminé de grandeurs de butée en sortie, on constate que l'organe de régulation normal 36 fonctionne correctement et on revient sur celui-ci à partir du fonctionnement de secours.

10. Installation de sécurité et de secours pour un moteur à combustion interne à auto-allumage, comportant des moyens, commandant un organe de réglage agissant sur un organe de régulation de course pour le carburant, en fonction de la comparaison d'une valeur de consigne et d'une valeur réelle, et qui indiquent, saisissent et exploitent dans la surveillance du système, principal, les signaux d'état de fonctionnement en continu, du moteur à combustion interne et qui donnent en particulier la position d'un capteur de pédale d'accélérateur et d'une pédale de frein, installation caractérisée par des moyens pour saisir une condition de marche à vide modifiée (LL*), qui compare un signal d'actionnement de pédale de frein (BS) à un signal de régulation de vitesse (FRG) et la non survenance d'un signal de régulation de vitesse (FRG) à un signal de ralenti, normal, de position de pédale d'accélérateur (FFG-LL), et les moyens fournissent alors un signal correspondant à la présence de la condition de ralenti modifiée (LL*), si le signal d'actionnement de la pédale de frein (BS) et le signal de régulation de vitesse (FRG) existent, ou la non survenance du signal de régulation de vitesse (FRG) en présence du signal de ralenti, normal, de la pédale d'accélérateur (FFG-LL), avec des moyens

qui commutent alors sur une caractéristique de régulation minimale dépendante de la vitesse de rotation (RW min) pour la valeur de régulation de consigne, si la course de régulation réelle (RW réelle) est supérieure à une course de régulation minimale (RW min) et qu'en même temps on a la condition de marche à vide modifiée (LL*).



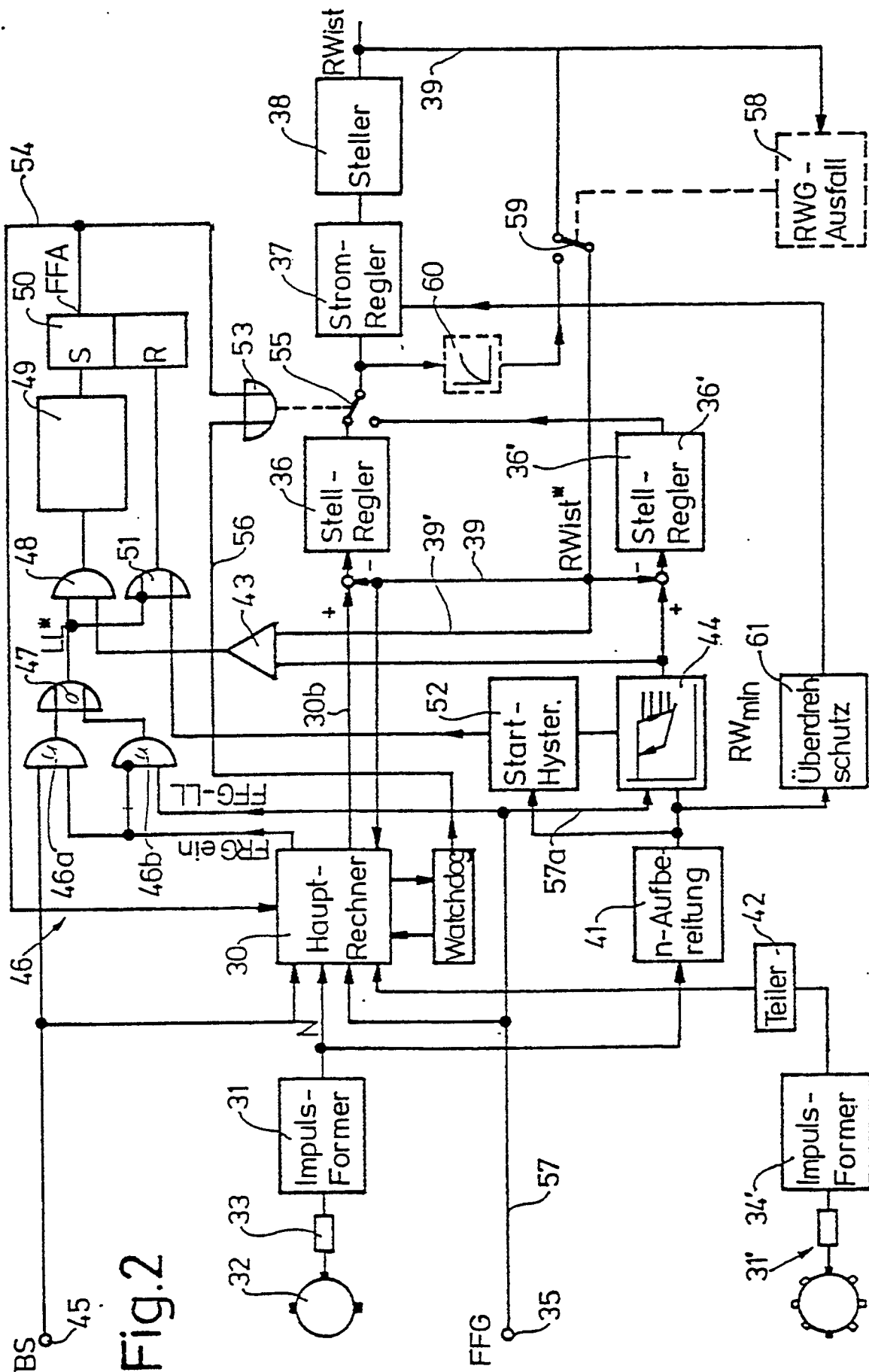


Fig. 2

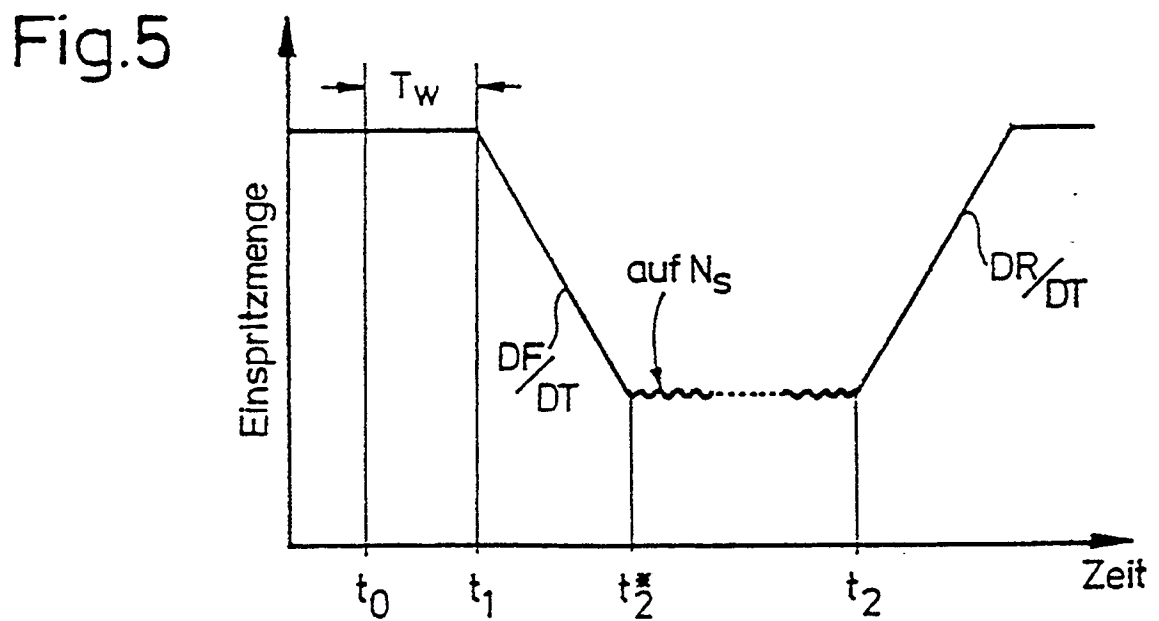
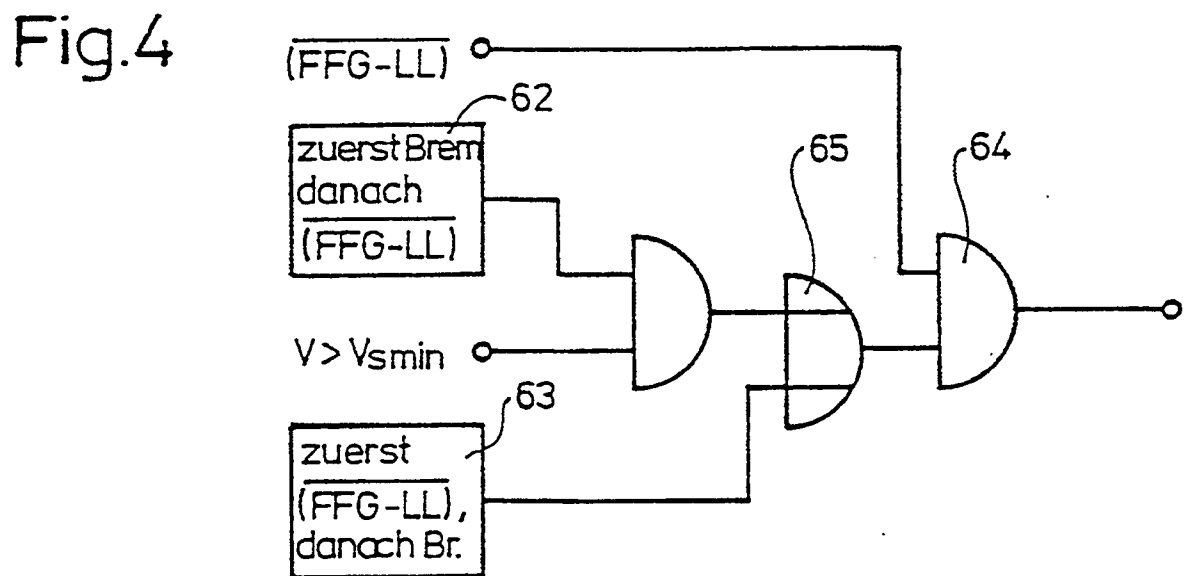
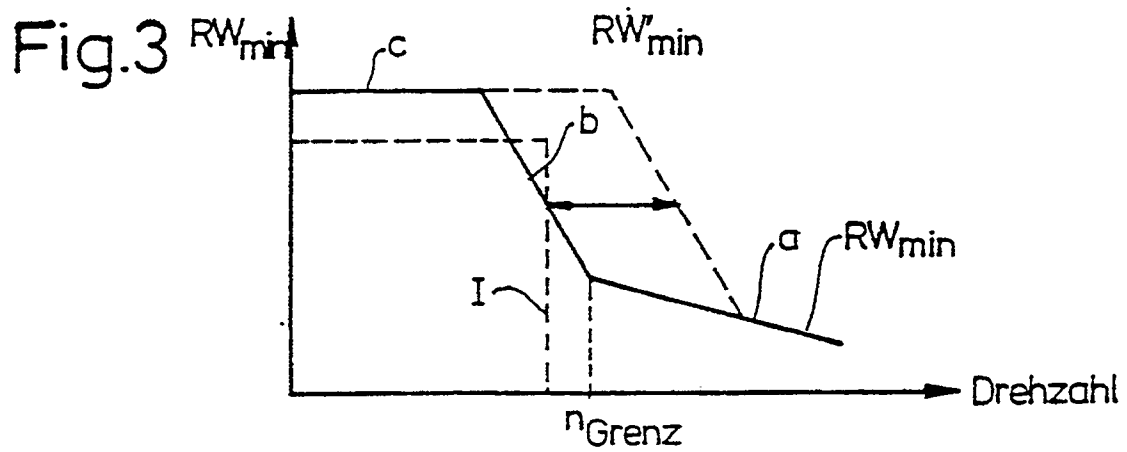


Fig.6

