



(11) **EP 2 772 624 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
03.09.2014 Patentblatt 2014/36

(51) Int Cl.:
F02B 41/04 (2006.01) **F02B 75/04 (2006.01)**
F01B 9/04 (2006.01) **F02B 75/32 (2006.01)**

(21) Anmeldenummer: **14157080.4**

(22) Anmeldetag: **27.02.2014**

(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
Benannte Erstreckungsstaaten:
BA ME

(71) Anmelder: **Gheorghiu, Victor**
22145 Hamburg (DE)

(72) Erfinder: **Gheorghiu, Victor-Mihai**
22359 Hamburg (DE)

(30) Priorität: **27.02.2013 DE 102013003682**

(54) **Brennkraftmaschine arbeitend nach dem realen Viertakt-Atkinson-Zyklus und Verfahren zu ihrer Laststeuerung**

(57) Eine Brennkraftmaschine weist ein Zylinder oder mehrere Zylinder in Reihe-, Boxer-, V-, X- oder Stern-Zylinderanordnung auf, wobei ein oder mehrere Pleuel gemeinsam an einem einzelnen Hubzapfen angelenkt sind, wobei der Kurbeltriebteil eines Zylinders oder beispielsweise eines Zylinderpaars in V-Zylinderanordnung aus einer Kurbelwellenkröpfung, einer Exzenterkröpfung und einem Planetengetriebe besteht, wobei das Planetengetriebe die Drehbewegungen der Kurbelwellenkröpfung um die Kurbelwellenlängsachse und der Exzenterkröpfung um Kurbelzapfenlängsachse synchronisiert und die Drehmomentübertragung zwischen beiden Kröpfungen ermöglicht bzw. erzwingt, die eingesetzten Planetengetriebe zweckmäßig unvollständig ausgebildet werden können, wobei bei den unvollständigen

Planetengetrieben entweder die Sonnenräder entfallen und nur Hohlräder verbleiben, oder die Hohlräder entfallen und nur Sonnenräder verbleiben, und wobei geringfügige steuerbare Verdrehungen um die Wellenlängsachse der Hohlräder bzw. der Sonnenräder gegenüber ihren Nullstellungen durch die Kraftereinwirkung an den Anlenkungen sowohl die Änderung des Verdichtungsverhältnisses (und gleichzeitig der Volumenverhältnisse, bezogen auf Ansaugen, Expansion und Ausschleiben) als auch aller vier Kolbenhübe (d.h. vollasymmetrisch) festlegen, und wobei zur zylinderspezifischen Steuerung des Verdichtungsverhältnisses je zwei Hohlräder oder je zwei Sonnenräder ausschließlich nur einer Kurbelwellenkröpfung zugeordnet vorliegen müssen.

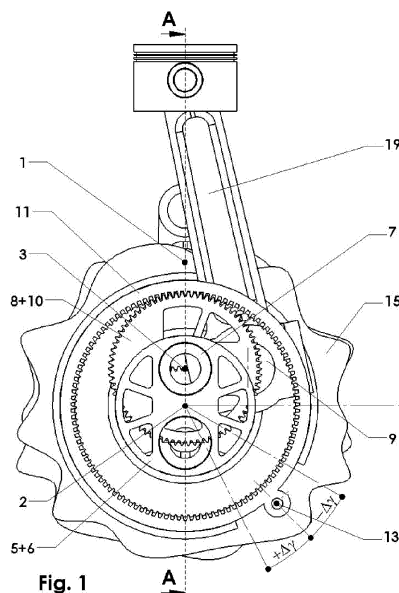


Fig. 1

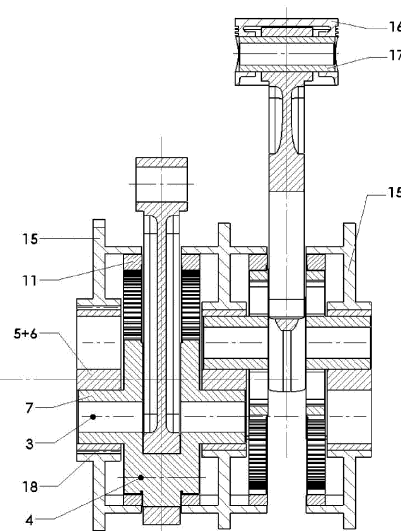


Fig. 2

EP 2 772 624 A1

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft Brennkraftmaschinen mit variablen asymmetrischen Kurbeltrieben, die nach dem Viertakt-Atkinson-Zyklus arbeiten, und Verfahren zu ihrer Laststeuerung.

Stand der Technik

[0002] Die Atkinson-Zyklen sind durch verkürzte effektive Verdichtungshübe in Bezug auf die Expansionshübe charakterisiert. Weil dadurch die verrichtete Verdichtungsarbeit reduziert wird, erreichen Atkinson-Zyklen höhere thermische Wirkungsgrade als klassische Seiliger-Zyklen.

[0003] Brennkraftmaschinen, arbeitend nach Atkinson-Zyklus, sind nach dem Stand der Technik durch folgende Konstruktionsmerkmale bekannt:

- klassische Kurbeltriebe, wobei alle Kolbenhübe gleichlang sind und damit auch als symmetrische Kurbeltriebe bezeichnet werden,
- halbsymmetrische Kurbeltriebe, wobei paarweise die Ansaug- und Verdichtungshübe bzw. Expansion- und Ausschubhübe gleichlang sind, und
- voll-asymmetrische Kurbeltriebe, wobei alle Kolbenhübe unterschiedlich lang sind.

[0004] Beispielsweise sind Brennkraftmaschinen arbeitend nach Viertakt-Atkinson-Zyklen mit symmetrischen Kurbeltrieben bekannt, bei denen die Einlassventile viel später als üblich während der Verdichtung geschlossen werden, so dass ein beachtlicher Anteil der im Zylinder angesaugten frischen Ladung zurück in die Ansaugkanäle ausgestoßen wird. Dadurch wird der effektive (aber nicht der geometrische) Verdichtungshub als Folge der geminderten Zylinderfüllung im Vergleich zum Expansionshub reduziert und somit ein so genannter quasi-Atkinson-Zyklus verwirklicht. Weil der Verdichtungsdruck durch Minderung der Zylinderfüllung abnimmt, wird das geometrische Verdichtungsverhältnis als Gegenmaßnahme üblicherweise entsprechend angehoben (EP 1754872 B1). Bei den bekannten freisaugenden und aufgeladenen Motoren ist diese Implementierung des Atkinson-Zyklus wegen der verlustbehafteten Arbeit beim Ansaugen und Ausschub eines Anteils der frischen Ladung (d.h. wegen der gedrosselten Hin- und Rück-Strömung durch die Öffnungen der Einlassventile) nicht optimal, weil dadurch die erwünschte hohe Steigerung des thermischen Wirkungsgrades weitgehend nicht erfüllt wird.

[0005] Im Gegenteil dazu können asymmetrische Kurbeltriebe in Brennkraftmaschinen eingesetzt werden, die geometrisch kürzere Hübe für Ansaugen und Verdichtung und längere Hübe für Expansion und Ausschub aufweisen (US 1278563A, US 1326129A). Damit ist die

Notwendigkeit der gedrosselten Hin- und Rück-Strömung durch die Einlassventile eliminiert, weil nur die tatsächlich im Zylinder benötigte Ladungsmasse durch den verkürzten Ansaughub gesaugt wird. Diese Kurbeltriebe erlauben somit eine echte Implementierung der Atkinson-Zyklen, die dann höhere Wirkungsgrade als die der klassischen Zyklen von Otto- und Diesel-Motoren aufweisen. Falls der asymmetrische Kurbeltrieb auch die Anpassung des Verdichtungsverhältnisses und der Hublängen während des Motorbetriebs erlaubt (US 4044629A, US 5927236A), kann der effektive Wirkungsgrad solcher Brennkraftmaschinen zusätzlich gesteigert werden.

[0006] Asymmetrische Kurbeltriebe können nach dem Stand der Technik in unterschiedlichen Bauarten/Ausführungen realisiert werden. Von diesen wird hier nur die Bauart der Umlauf-Zahnrad-Kurbelgetriebe, auch als Zahnrad-Planeten-Kurbelgetriebe (ZPK) benannt, berücksichtigt. Bei diesen ZPK dient der Kurbelzapfen als Steg und führt damit das auf ihn radialgelagerte Planetenrad mit, während entweder das Hohlrad oder das Sonnenrad festgehalten wird. Das Planetenrad ist mit einem exzentrisch angeordneten Zapfen (weiterhin als Exzenterzapfen benannt) fest verbunden, auf dem das große Pleuelauge radialgelagert ist. Der hohle Exzenterzapfen ist seinerseits auf dem Kurbelzapfen radialgelagert und damit muss sein Außendurchmesser größer sein als die Summe von Kurbelzapfenaußendurchmesser und Exzentrizität (Abstand zwischen Drehachsen des Exzenterzapfens und des Kurbelzapfens).

[0007] Während zwei Kurbelumdrehungen beschreibt der Exzenterzapfen - und somit das mitgeführte große Pleuelauge - eine von Hypozykloide, Deltoid, Kardioide oder Trifolium abgewandelte Kurve. Die Übersetzung im ZPK wird so ausgelegt, dass die Winkelgeschwindigkeit des Planetenrads (und somit des Exzenterzapfens) die Hälfte der Winkelgeschwindigkeit der Kurbelwelle ausmacht und damit während zwei Kurbelumdrehungen die vier charakteristischen - jedoch in diesem Fall ungleichlangen - Kolbenhübe von Viertaktmotoren entstehen.

[0008] Eine geringfügige Verdrehung entweder des Hohlrads (US 4044629A) oder des Sonnenrads (US 5927236A) ermöglicht zusätzlich die Verstellung des Verdichtungsverhältnisses und (eher unbedeutend) der Hublängen.

[0009] Die Exzentrizität kann in den Lösungsansätzen US 1326129A, US 4044629A und US 5927236A nicht sinnvoll lang ausgelegt werden, um vorteilhafte große Hubunterschiede zu erreichen, weil das große Pleuelauge in diesen Lösungsansätzen gleichzeitig Kurbel- und Exzenterzapfen umrundet. Demzufolge muss der Innendurchmesser des großen Pleuelauges viel zu groß und damit hinderlich für den ganzen Kurbeltrieb und seinen Massenausgleich ausgelegt werden. Dabei ist der maximale Hubunterschied zwischen Verdichtung und Expansion, der neben dem Kurbelradius maßgebend von der Größe der Exzentrizität bestimmt ist, viel zu gering, um damit ausgeprägte asymmetrische Atkinson-Zyklen er-

reichen zu können. In der zweiten Ausführung in US 4044629A mit Sonnenrad und Planeten-Stirnrad muss die Kurbelwelle nach jeder Kröpfung unterbrochen und über eine Zusatzwelle und zusätzliche Zahnräder überbrückt werden. Damit unterscheiden sich die Ausführungen in US 1326129A, US 4044629A und US 5927236A maßgeblich von den Ausführungsvarianten dieser Erfindung.

[0010] In US 5465648A wird ein Kurbeltrieb mit einer gebauten Kurbelwelle vorgeschlagen, die mit je zwei Planetenrädern und Hohlrädern auf jede Kurbelwellenkröpfung, mit einer 2:3 Übersetzung zwischen Planetenrädern und Hohlrädern und mit einer Exzenterkröpfung ausgerüstet ist, wobei die Exzentrizitätsgröße sich beliebig auslegen lässt. Ziel ist hier aber nicht ein Kurbeltrieb mit asymmetrischen Hüben zu realisieren, um reale Atkinson-Zyklen zu implementieren, sondern nur den Kolben in seiner UT-Lage nahezu unbeweglich zu halten, um mehr Zeit für das Ansaugen zu schaffen. Um dies zu erreichen, sind sowohl die Kurbelwellenkröpfung als auch die Exzenterkröpfung zu ihrer Synchronisation entlang der Zylinderachse zum Zylinderkopf gerichtet, wenn der Kolben sich in seinem Zünd-OT (ZOT) befindet. Damit unterscheidet sich die Ausführung in US 5465648A maßgeblich von den Ausführungsvarianten dieser Erfindung.

[0011] In US 2002/0185101A1 wird ein Kurbeltrieb mit einer gebauten Kurbelwelle vorgeschlagen, die mit je zwei Planetenrädern und Sonnenrädern auf jede Kurbelwellenkröpfung, mit einer 1:1 Übersetzung zwischen Planetenrädern und Sonnenrädern und mit einer Exzenterkröpfung ausgerüstet ist, wobei die Exzentrizitätsgröße sich beliebig auslegen lässt. Im Gegenteil zu einem Ziel dieser Erfindung (beispielsweise ausgedrückt in den Ansprüchen 8 und 9), ist das Hauptziel im US 2002/0185101A1 das Drehmoment im Expansionshub zu erhöhen. Das wird durch die Auslegung des Verdrehungswinkels der Sonnenräder in einem Bereich erreicht, in dem der Pleuelneigungswinkel während der Expansion einen größten Werte annimmt. Dafür wurde die Nullstellung des Verdrehungswinkels - d.h. der Winkel zwischen Kurbelwellenkröpfung und Exzenterkröpfung zu ihrer Synchronisation, wenn der Kolben sich in seinem Zünd-OT (ZOT) befindet - auf etwa 145° festgelegt. Der ausgewählte Verdrehungswinkelbereich überdeckt nur etwa ein Viertel des Verstellwinkelbereichs der Ausführungsvariante SR_PSR_extern_1U dieser Erfindung, d.h. nur den Bereich mit dem Winkel φ größer als 15° (s. Fig. 24d), um dem verfolgten Hauptziel gerecht zu werden. Damit unterscheidet sich die Ausführung in US 2002/0185101A1 maßgeblich von der Ausführungsvariante SR_PSR_extern_1U (s. unten) dieser Erfindung.

[0012] Im Folgenden wird die Erfindung in mehreren Ausführungsbeispielen anhand der skizzierten Figuren näher erläutert. Es zeigen:

Figur 1 eine Ansicht der Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_2U der Erfindung für einen

Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb (s. unten die Listen der verwendeten Abkürzungen und Bezeichnungen),

- | | | |
|----|----------|--|
| 5 | Figur 2 | einen Schnitt durch die Kurbeltriebvariante aus Fig. 1. Der Kurbeltriebteil des linken Zylinders befindet sich in der Expansions-UT-Lage (EUT), |
| 10 | Figur 3 | eine 3D-Ansicht der Exzenterkröpfung der Kurbeltriebvariante aus Fig. 1, |
| | Figur 4 | eine 3D-Ansicht der Kurbeltriebvariante aus Fig. 1, |
| 15 | Figur 5 | eine 3D-Ansicht der Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_1U der Erfindung für einen Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb, |
| 20 | Figur 6 | einen Schnitt durch die Kurbeltriebvariante aus Fig. 5, |
| | Figur 7 | eine 3D-Ansicht der Exzenterkröpfung der Kurbeltriebvariante aus Fig. 5, |
| 25 | Figur 8 | 3D-Ansichten der Exzenterkröpfungen für die Kurbeltriebvarianten HR_PSR_intern_1U, HR_PSR_mixt_1U und HR_PSR_extern_1U, |
| 30 | Figur 9 | eine 3D-Ansicht und eine Explosionsansicht der Kurbeltriebvariante HR_PSR_mixt_1U, |
| 35 | Figur 10 | Ansichten der Pleuelgeige und der Kurbeltriebvariante aus Fig. 9 in Nullstellung (links) und in einer verstellten Lage, |
| | Figur 11 | eine Ansicht der Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_2U der Erfindung für einen Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb, |
| 40 | Figur 12 | einen Schnitt durch die Kurbeltriebvariante aus Fig. 11. Der Kurbeltriebteil des linken Zylinders befindet sich in der Expansions-UT-Lage (EUT), |
| 45 | Figur 13 | eine 3D-Ansicht der Sonnenräder (12) und eines Teils des Kurbelgehäuses (15) aus Fig. 11, |
| 50 | Figur 14 | eine 3D-Ansicht der Exzenterkröpfung der Kurbeltriebvariante aus Fig. 11, |
| 55 | Figur 15 | eine Ansicht der Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_1U der Erfindung für einen Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb, |
| | Figur 16 | einen Schnitt durch die Kurbeltriebvariante |

- aus Fig. 15. Der Kurbeltriebteil des rechten Zylinders befindet sich in der Expansions-UT-Lage (EUT),
- Figur 17 eine 3D-Explosionsansicht der Kurbeltriebvariante aus Fig. 15, 5
- Figur 18 eine Ansicht der Kurbeltriebvariante SR_PHR_extern_2U der Erfindung für einen Zylinder des ganzen Kurbeltriebs, 10
- Figur 19 einen Schnitt durch die Kurbeltriebvariante aus Fig. 18 in der Expansions-UT-Lage (EUT), 15
- Figur 20 eine 3D-Ansicht der Exzenterkröpfung der Kurbeltriebvariante aus Fig. 18, 20
- Figur 21 schematische aber maßstäbliche Darstellungen der Kurbeltriebvarianten in der Zünd-OT-Lage (ZOT), um den notwendigen Bauraum (22) beim Einhalten von identischen maximalen Hublängen vergleichen zu können, und die Ortskurven (23) des Exzenterzapfens (somit der Achse des großen Pleuelauges), 25
- Figur 22 Diagramme des Kolbenwegs über dem Kurbelwinkel für alle Kurbeltriebvarianten in Nullstellung und für zwei symmetrisch entgegengesetzten Verstellwinkellagen, 30
- Figur 23 schematische aber maßstäbliche Darstellungen der Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_2U in unterschiedlichen Kurbelstellungen, 35
- Figur 24 Diagramme der Volumenverhältnisse und der Hublängen über den Verstellwinkel für alle Kurbeltriebvarianten und 40
- Figur 25 Diagramme der Neigungswinkel des Pleuels über dem Kurbelwinkel in Nullstellung und für zwei symmetrisch entgegengesetzten Verstellwinkellagen für alle Kurbeltriebvarianten, wobei zum Vergleich der Neigungswinkel des Pleuels eines normalen (d.h. symmetrischen) Kurbeltriebs mit dem Kurbelradius-Pleuellängen-Verhältnis $L = 1/3$ im Diagramm ebenfalls eingetragen ist. 45 50

Beschreibung

[0013] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Brennkraftmaschine, die nach dem Viertakt-Atkinson-Zyklus mit einem variablen asymmetrischen Kurbeltrieb arbeitet, und ein Verfahren zu ihrer Laststeuerung.

[0014] Die in den Patentansprüchen 1 bis 7 ausgeführ-

ten Merkmalskombinationen werden durch die nachfolgend aufgeführten und beschriebenen Ausführungsbeispiele erläutert.

[0015] Ausführungsbeispiel - Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_2U gemäß Anspruch 2 - ist in Fig. 1 bis 4 für einen Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb dargestellt und ist charakterisiert durch:

- die Zusammenführung von Wellenzapfen (5) und Kurbelwangen (6) zu einem Bauteil (5+6) gemäß Merkmal 1.11.2,
- den Einsatz von zwei Hohlzahnradern (HR) für jede Kurbelwellenkröpfung, um die zylinderspezifische Steuerung des Verdichtungsverhältnisses gemäß Merkmal 1.22 zu ermöglichen,
- den Einsatz von zwei Planeten-Stirnzahnradern (PSR) gemäß Merkmal 1.16.1, wobei

○ die Planetenräder (10) mit den Exzenterwangen (8) die zusammengefügt Bauteile (8+10) gemäß Merkmal 1.17.2 bilden (s. Fig. 1), die durch geeignete Aussparungen in den PSR zusätzlich auch die Aufgabe der Gegengewichte (14) für die Exzenterkröpfung übernehmen (s. Fig. 3 mit den getrennten Bezeichnungen (8) bzw. (10) und den aussparungsfreien Bereichen (14) der PSR), und

○ zwischen den Kurbelwangen (6) einer Kurbelwellenkröpfung (d.h. intern) gemäß Merkmal 1.18.1 angeordnet sind (s. Fig. 2 und 4),

- die 2:3 Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Hohlrädern (11) gemäß Merkmal 1.20.1.1, wobei zur Generierung der vier Kolbenhübe eines Viertakt-Arbeitsspiels zwei Umdrehungen der Kurbelwelle (2U) gemäß Merkmal 1.20.1 benötigt werden, und
- die Ausrichtung der Exzenterkröpfung zur Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.20.1.3 (s. Fig. 1 und den Kurbeltrieb des rechten Zylinders in Fig. 2).

[0016] In Fig. 1 ist der vordere Teil des Kurbelgehäuses (15) ausgeblendet, um die Lage des dahinterliegenden Kurbeltriebs sichtbar zu machen. Die Ausrichtung der Exzenterkröpfung zur Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.20.1.3 stellt sicher, dass sowohl die Kurbelwellenkröpfung als auch die Exzenterkröpfung in Gegenrichtung zum Zylinderkopf (d.h. beide nach unten, s. Kurbeltrieb des linken Zylinders in Fig. 2) gerichtet sind, wenn der Kolben (16) dieses Zylinders sich in seine Expansions-UT-Lage (EUT) befindet. Die Zusammenführung von Wellenzapfen (5) und Kurbelwangen (6) zu einem Bauteil (5+6) ist optional, d.h. auch die getrennte Gestaltung dieser Bauteile, wie z.B. in Fig. 11, 12 und 15 bis 19 ausgeführt, ist ebenfalls möglich. Die Zusammenführung von Planetenrädern (10) und Exzenterwangen (8) zu einem Bauteil (8+10), das über gezielte Materialaussparungen auch die Aufgabe der Gegengewichte (14) übernimmt (s. Fig. 3), ist ebenfalls optional. Aber

auch eine getrennte Gestaltung dieser Bauteile, wie z.B. in Fig. 7, 8, 9, 11, 12, 14 bis 17 ausgeführt, ist ebenfalls möglich. Über einen beliebigen Verstellmechanismus, der an den Anlenkungen (13) wirkt, können die Hohlräder (11) in einem sinnvollen Winkelbereich um die Nullstellungsposition verdreht werden (s. Fig. 4 und $\pm Dg$ in Fig. 1), um damit das Verdichtungsverhältnis und die Hublängen zylinderspezifisch zu verändern bzw. zu steuern.

[0017] Ausführungsbeispiel - Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_1U gemäß Anspruch 3 - ist in Fig. 5 bis 7 für einen Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb dargestellt und ist charakterisiert durch:

- die Zusammenführung von Wellenzapfen (5) und Kurbelwangen (6) zu einem Bauteil (5+6) gemäß Merkmal 1.11.2,
- den Einsatz von zwei Hohlzahnradern (HR) für jede Kurbelwellenkröpfung, um die zylinderspezifische Steuerung des Verdichtungsverhältnisses gemäß Merkmal 1.22 zu ermöglichen,
- den Einsatz von zwei Planeten-Stirnzahnradern (PSR) gemäß Merkmal 1.16.1, wobei
 - die Planetenräder (10) getrennt von der Exzenterwangen (8) zur Bildung der Exzenterkröpfung ausgeführt sind (s. Fig. 7 und 8) und
 - zwischen den Kurbelwangen (6) einer Kurbelwellenkröpfung (d.h. "intern") gemäß Merkmal 1.18.1 angeordnet sind (s. Fig. 6 und 8),
- die 1:3 Übersetzung zwischen Planetenräder (10) und Hohlräder (11) gemäß Merkmal 1.20.2.1, wobei zur Generierung der vier Kolbenhübe eines Viertakt-Arbeitsspiels eine einzelne Umdrehung der Kurbelwelle (1U) gemäß Merkmal 1.20.2 benötigt wird, und
- die Ausrichtung der Exzenterkröpfung zur Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.20.2.3 (s. Kurbeltrieb des linken Zylinders in Fig. 6).

[0018] Das Kurbelgehäuse (15) in Fig. 1 und 2 gilt auch für den Kurbeltrieb in Fig. 5 und 6 aber, um die Lage der dahinterliegenden Bauteile sichtbar zu machen, wurde es hier ausgeblendet. Die Ausrichtung der Exzenterkröpfung zur Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.20.2.3 stellt sicher, dass sowohl die Kurbelwellenkröpfung als auch die Exzenterkröpfung in entgegengesetzter Richtung zum Zylinderkopf (d.h. beide nach unten, s. Kurbeltrieb des rechten Zylinders in Fig. 6) gerichtet sind, wenn sich der Kolben dieses Zylinders in seiner Expansions-UT-Lage befindet. Über einen beliebigen Verstellmechanismus, der an den Anlenkungen (13) wirkt, können die Hohlräder (11) in einem sinnvollen Winkelbereich um die Nullstellungsposition verdreht werden (s. Fig. 5, 9 und 10), um damit das Verdichtungsverhältnis und die Hublängen zylinderspezifisch zu verändern bzw. zu steuern.

[0019] Weitere Kurbeltriebvarianten mit zylinderspezifischer Steuerung des Verdichtungsverhältnisses gemäß Merkmal 1.22 können mit Planetenrädern auch in

den Anordnungen "mixt", "extern" (s. Fig. 8) oder in jeder anderen gemischten Kombination von allen drei aufgebaut werden, wobei die Anzahl und Lage der Wellenzapfen (5) bzw. Kurbelwangen (6) entsprechend angepasst werden soll.

Beispielsweise für die Anordnung "intern" (s. Fig. 8/intern) der Planetenräder von Fig. 5 und 6 ist folgende Reihenfolge der Bauteile zwischen den Exzenterwangen (8) der benachbarten Zylinder zu erkennen: linkes Planetenrad (10) - mittig platzierter Wellenzapfen/Kurbelwange-Bauteil (5+6) - rechtes Planetenrad (10).

[0020] Für die Anordnung "extern" der Planetenräder (s. Fig. 8/extern) sollen die Reihenfolge und die Anzahl der Bauteile zwischen den Exzenterwangen (8) der benachbarten Zylinder von Fig. 5 und 6 wie folgt angepasst werden:

linkes Wellenzapfen/Kurbelwange-Bauteil (5+6) - linkes Planetenrad (10) - rechtes Planetenrad (10) - rechtes Wellenzapfen/Kurbelwange-Bauteil (5+6).

[0021] Ausführungsbeispiel - Kurbeltriebvariante HR_PSR_mixt_1U gemäß Anspruch 4 - ist in Fig. 9 und 10 für einen Vierzylinder-Kurbeltrieb dargestellt und unterscheidet sich insbesondere von der Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_1U durch:

- den Einsatz von nur einem einzelnen Hohlzahnrad (HR) für jede Kurbelwellenkröpfung zuzüglich noch eines weiteren Hohlrades (11) für den gesamten Kurbeltrieb zur zylindereinheitlichen Steuerung des Verdichtungsverhältnisses gemäß Merkmal 4.2,
- den Einsatz von zwei Planeten-Stirnzahnradern (PSR) gemäß Merkmal 1.16.1, wobei
 - o eines der Planetenräder (10) innerhalb und das andere außerhalb der Kurbelwangen (6) einer Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.18.3 (d.h. "mixt", s. Fig. 8/mixt und 9),
 - o oder die Planetenräder (10) paarweise alternierend nach den Merkmalen 1.18.1 (d.h. "intern", s. Fig. 7 und 8/intern) und 1.18.2 (d.h. "extern", s. Fig. 8/extern) für benachbarte Zylinder,
 - oder die Planetenräder (10) auch in jeder anderen gemischten Kombination (z.B. für eine Kurbelwellenkröpfung "intern" und für die anderen "mixt" o.ä.) gemäß den Merkmalen 1.18.1, 1.18.2 und 1.18.3, die eine Minderung der notwendigen Anzahl der Hohlrädern (11) ermöglicht,

angeordnet sind.

[0022] Beispielsweise für die Anordnung "extern" (s. Fig. 4/extern) aller Planetenräder (10) und die zylindereinheitliche Steuerung des Verdichtungsverhältnisses gemäß Merkmal 1.19.1 soll die Reihenfolge und die Anzahl der Bauteile zwischen den Exzenterwangen (8) der benachbarten Zylinder aus Fig. 2 wie folgt angepasst

werden:

linkes Wellenzapfen/Kurbelwange-Bauteil (5+6) -
mittig platziertes Planetenrad (10) - rechtes Wellen-
zapfen/Kurbelwange-Bauteil (5+6).

[0023] Das Kurbelgehäuse (15) aus Fig. 1 und 2 gilt auch für den Kurbeltrieb in Fig. 9 und 10, wobei das Kurbelgehäuse hier ausgeblendet ist und der Kurbeltrieb zusammengesetzt (oben) bzw. in einer Explosionsansicht (unten) dargestellt ist. In Fig. 10 ist der Kurbeltrieb in Nullstellung (links) und in einer verstellten Lage (rechts) dargestellt. Zusätzlich sind in beiden Bildern der Fig. 10 die Lage der Zylinder (20) für ein Expansionshub-Bohrung-Verhältnis gleich eins, die paarweise gleichlangen Kolbenhübe und die Pleuelgeige (21) (d.h. die Außenkontur des Pleuels während eines Arbeitsspiels) in Nullstellung des Kurbeltriebs, gemäß Merkmal 1.19.2, dargestellt.

[0024] Ausführungsbeispiel - Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_2U gemäß Anspruch 5 - ist in Fig. 11 bis 14 für einen Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb dargestellt und ist charakterisiert durch:

- den Einsatz von zwei Sonnenrädern (SR) für jede Kurbelwellenkröpfung (s. Fig. 12), um die zylinder-spezifische Steuerung des Verdichtungsverhältnisses gemäß Merkmal 1.22 zu ermöglichen,
- den Einsatz von zwei Planeten-Stirnzahnradern (PSR), gemäß Merkmal 1.16.1, wobei beide Planetenräder (10) außerhalb der Kurbelwangen (6) einer Kurbelwellenkröpfung, gemäß Merkmal 1.18.2 (d.h. extern, s. Fig. 11, 12 und 14), angeordnet sind,
- die 2:1 Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Sonnenrädern (12), gemäß Merkmal 1.20.1.2, wobei zur Generierung der vier Kolbenhübe eines Viertakt-Arbeitsspiels zwei Umdrehungen der Kurbelwelle (2U), gemäß Merkmal 1.20.1, benötigt werden,
- die Ausrichtung der Exzenterkröpfung zur Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.20.1.3, (s. den Kurbeltrieb des rechten Zylinders in Fig. 11 und 12, wobei in Fig. 11 das vordere Planetenrad zur besseren Sicht der Lage der Kurbelzapfenachse (3) und der Exzenterzapfenachse (4) ausgeblendet wurde).

[0025] Die kleinen Abschnitte des Kurbelgehäuses (15), s. Fig. 11 bis 13, führen im Inneren die Lager der Wellenzapfen (5) und im Äußeren die festgehaltenen Sonnenräder (12). Über einen beliebigen Verstellmechanismus, der an den Anlenkungen (13) wirkt, können die Sonnenräder (12) in einem sinnvollen Winkelbereich um die Nullstellungsposition verdreht werden (s. $\pm Dg$ in Fig. 13), um damit das Verdichtungsverhältnis und die Hublängen zylinderspezifisch zu verändern bzw. zu steuern.

[0026] Ausführungsbeispiel - Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_1U gemäß Anspruch 6 - ist in Fig. 15 bis 17 für einen Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb dargestellt und

unterscheidet sich insbesondere von der Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_2U durch:

- die 1:1 Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Sonnenrädern (12) gemäß Merkmal 1.20.2.2, wobei zur Generierung der vier Kolbenhübe eines Viertakt-Arbeitsspiels nur eine einzelne Umdrehung der Kurbelwelle (1U) gemäß Merkmal 1.20.2 benötigt wird,
- die Ausrichtung der Exzenterkröpfung zur Kurbelwellenkröpfung, gemäß Merkmal 1.20.2.3, (s. den Kurbeltrieb des linken Zylinders in Fig. 15 bis 17).

Die Exzenterkröpfung ist identisch mit der in Fig. 8/extern aufgebauten. In Fig. 17 ist der Zwei-Zylinder-Kurbeltrieb in einer Explosionsansicht dargestellt.

[0027] Ausführungsbeispiel - Kurbeltriebvariante SR_PHR_extern_2U gemäß Anspruch 7 - ist in Fig. 18 bis 20 zum besseren Verständnis nur für einen Zylinder des Kurbeltriebs dargestellt und unterscheidet sich insbesondere von der Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_2U durch:

- den Einsatz von Planeten-Hohlzahnradern (PHR), gemäß Merkmal 1.16.2, wobei sich die Verzahnungen beider Planetenräder (10) außerhalb der Kurbelwangen (6) einer Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.18.2 (d.h. extern, s. Fig. 18 und 19) befinden,
- die entsprechende Gestaltung der Kurbelwangen (6), sodass diese im Inneren der topfförmigen Planeten-Hohlräder (10) angeordnet sind,
- die 2:1 Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Sonnenrädern (12) gemäß Merkmal 1.20.1.2, wobei zur Generierung der vier Kolbenhübe eines Viertakt-Arbeitsspiels zwei Umdrehungen der Kurbelwelle (2U) gemäß Merkmal 1.20.1 benötigt werden,
- die Ausrichtung der Exzenterkröpfung zur Kurbelwellenkröpfung gemäß Merkmal 1.20.1.3.

In Fig. 18 und 19 ist der Kurbeltrieb in der EUT-Lage (wie der linke Zylinder in Fig. 2 und der rechte Zylinder in Fig. 4) dargestellt.

45 Vorteile der Erfindung

Laststeuerung der Brennkraftmaschine

[0028] Die Laststeuerung der Brennkraftmaschine gemäß Anspruch 8 wird beispielhaft nur für die Kurbeltriebvariante HR_PSR_*_1U (* steht hier für "intern", "extern" und "mixt" Anordnung der Planetenräder, s. Fig. 8) näher erläutert.

[0029] Der Einfluss der Verstellung der Hohlräder (11) auf den Kolbenweg und auf die veränderlichen Lage aller vier Totpunkte ist in Fig. 22b dargestellt. Eine Verstellung der Hohlräder in Bereich der positiven Verstellwinkel (+Dg) erhöht das Verdichtungsverhältnis (weil die Ent-

fernung des Kolbens zum Zylinderkopf im ZOT abnimmt) und verschlechtert die Entleerung des Zylinders von Restabgasen (der Restgasanteil zunimmt, weil die Entfernung des Kolbens zum Zylinderkopf und damit das Volumen der Restabgase im AOT zunehmen, s. Fig. 22b).

[0030] In Fig. 24b sind die Volumenverhältnisse (oben) und die Kolbenhöhe (unten) über dem Verstellwinkel dargestellt.

- Im Fall einer Verstellung der Hohlräder (11) in Bereich der positiven Verstellwinkel (d.h. rechts von Nullstellung $g = 0$, s. Fig. 24b) erkennt man, dass mit dem Entfernen von Nullstellung gleichzeitig
- a) das Verdichtungsverhältnis zunimmt (damit der Wirkungsgrad des Kreisprozesses ebenfalls zunimmt),
 - b) der Ansaughub sich verkürzt (damit weniger frische Ladungsmasse gesaugt wird),
 - c) das Ausschlebeverhältnis abnimmt (damit der Restgasanteil im Zylinder zunimmt) und
 - d) das Expansionsverhältnis zunimmt (damit der Zylinderdruck beim Öffnen der Auslassventile abnimmt, die Turbine einer turboaufgeladenen Brennkraftmaschine weniger Leistung für den Antrieb des Kompressors produzieren kann und dementsprechend der Ladedruck abnimmt).

[0031] Die Folgen b), c) und d) der nach rechts Verstellung des Kurbeltriebs (s. Fig. 24b) führen gemeinsam zur Abnahme der frischangesaugten Ladungsmasse und damit der Last der Brennkraftmaschine. Die gleichzeitige Zunahme des Verdichtungsverhältnisses wird demzufolge nicht zur Überschreitung der üblichen oberen Grenzen für Zylinderdruck und Zylindertemperatur bezogen auf dem Kreisprozess führen. Damit kann die Laststeuerung der Brennkraftmaschine durch diese Verstellung des Kurbeltriebs gemäß Anspruch 8, Merkmal 8.1, von den mittleren zu den kleinen Lasten (bis Leerlauf oder Start, d.h. bis Nulllast, s. Fig. 24b) und umgekehrt weitgehend ohne notwendige Drosselung und/oder Abmagerung des Gemisches erfolgen.

[0032] Eine Verstellung der Hohlräder in Bereich der negativen Verstellwinkel (d.h. links von Nullstellung, s. Fig. 24b) ist dagegen für die Laststeuerung von den mittleren zu den höheren und Voll-Lasten und umgekehrt gemäß Anspruch 8, Merkmal 8.2, geeignet und kann weitgehend ohne Entdrosselung und/oder Anfetten des Gemisches erfolgen.

Vorteile der Erfindung

[0033] Die vorliegende Erfindung bietet insbesondere folgende Vorteile gegenüber den bisher bekannten Lösungsansätzen:

- 1) beliebiger Auswahl der Exzentrizität und somit der Asymmetrie der Kolbenhöhe mit den derzeit üblichen Abmessungen des großen Pleuelauges,

2) modulare und kompakte Bauweise des Kurbeltriebs mit relativ einfach realisierbarem Massenausgleich,

3) möglicher Einsatz von Wälzlagern (s. Fig. 2),

4) übliche Gestaltung und Abmessungen des Kurbelgehäuses und damit des Motors,

5) stark geminderter Neigungswinkel des Pleuels während des Expansionshubs in einigen Ausführungsvarianten (s. Varianten a) und b) in Fig. 25). Dadurch vermindert sich die Normalkraft am Kolbenbolzen und demzufolge die Reibung zwischen Kolben und Zylinderlauffläche.

6) halbierte Drehzahl der Kurbelwelle bei gleichbleibender Anzahl der Arbeitsspiele pro Zeit in einigen Ausführungsvarianten (s. Varianten b) und d) in Fig. 21 und 22),

7) kontinuierliche Variation des Verdichtungsverhältnisses in einem beliebig großen Bereich (s. Fig. 22, 23 und 24) und

8) einfache, zylinderspezifische oder einheitliche, Steuerung des Verdichtungsverhältnisses und der Kolbenhöhe, gemäß Ansprüchen 8 und 9, zur Implementierung von Laststeuerungsstrategien.

[0034] Die Vorteile 1), 7) und 8) führen zur Verbesserung des inneren Wirkungsgrades, die Vorteile 1) bis 6) zur Verbesserung des mechanischen Wirkungsgrades und alle gemeinsam zur Verbesserung des effektiven Wirkungsgrades der nach Ansprüchen 1 bis 9 gestalteten und gesteuerten Brennkraftmaschine.

Abkürzungen:

[0035]

ZPK	Zahnrad-Planeten-Kurbelgetriebe
HR	Hohl-Rad
SR	Sonnen-Rad
PSR	Planeten-Stirn-Rad
PHR	Planeten-Hohl-Rad
extern	Planetenräder befinden sich seitlich außerhalb beider Kurbelwangen einer Kröpfung
intern	Planetenräder befinden sich zwischen beider Kurbelwangen einer Kröpfung
mixt	ein Planetenrad befindet sich innerhalb und das zweite außerhalb der Kurbelwangen einer Kröpfung
2U	2 Umdrehungen der Kurbelwelle für die 4 Takte
1U	1 Umdrehung der Kurbelwelle für die 4 Takte (wie beim Zweitakter)
OT	oberer Totpunkt
UT	unterer Totpunkt
ZOT	Zünd-OT
AOT	Ansaug-OT (OT zum Beginn des Ansaughubs, Ladungswechsel-OT)
EUT	Expansions-UT (UT zum Ende des Expansionshubs)
KUT	Kompressions-UT (UT zum Beginn des Kom-

pressionshubs)

Bezeichnungen in den Figuren:

[0036]

1.	Zylinder-Achse	5
2.	Wellenzapfen-Achse	
3.	Kurbelzapfen-Achse	
4.	Exzenterzapfen-Achse	10
5.	Wellenzapfen	
6.	Kurbelwange	
7.	Halbkurbelzapfen	
8.	Exzenterwange	
9.	Exzenterzapfen	15
10.	Planetenrad	
11.	Hohlrad	
12.	Sonnenrad	
13.	Anlenkauge	
14.	Gegengewicht	20
15.	Kurbelgehäuse	
16.	Kolben	
17.	Kolbenbolzen	
18.	Wälzlager (Nadellager)	
19.	Pleuel	25
20.	Zylinder	
21.	Pleuelgeige	
22.	Minstdurchmesser des Kurbelgehäuses	
23.	Ortskurve des Exzenterzapfens (somit der Achse des großen Pleuelauges)	30

Patentansprüche

1.	Brennkraftmaschine	35
1.1.	mit einem Zylinder oder	
1.2.	mit mehreren Zylindern in Reihe-, Boxer-, V-, X- oder Stern-Zylinderanordnungen, wobei ein oder mehrere Pleuel gemeinsam an einem einzelnen Hubzapfen angelenkt sind,	40
1.3.	arbeitend	
1.3.1.	nach Viertakt-Verfahren,	
1.3.2.	nach einem realen Atkinson-Zyklus, wobei der Verdichtungshub kürzer als der Expansionshub ist,	45
1.4.	betrieben	50
1.4.1.	freisaugend oder	
1.4.2.	aufgeladen,	
1.4.3.	mit Fremd-, Selbstzündung oder gemixter Zündvariante,	
1.4.4.	mit konstantem oder mit variablem Verdichtungsverhältnis,	55
1.5.	wobei die Kurbelwelle des Kurbeltriebs aus	

mehreren Bauteilen besteht, d.h. sie ist als sogenannte gebaute Kurbelwelle ausgeführt, 1.6. der Kurbeltriebteil eines Zylinders oder beispielsweise eines Zylinderpaars in V-Zylinderanordnung nach Merkmal 1.2 aus einer Kurbelwellenkröpfung, einer Exzenterkröpfung und einem Planetengetriebe besteht, 1.7. das Planetengetriebe die Drehbewegungen der Kurbelwellenkröpfung um die Kurbelwellenlängsachse (2) und der Exzenterkröpfung um Kurbelzapfenlängsachse (3) synchronisiert und die Drehmomentübertragung zwischen beiden Kröpfungen ermöglicht bzw. erzwingt, 1.8. jeder Kurbelzapfen aus jeweils zwei getrennten Halbkurbelzapfen (7) besteht, 1.9. die Halbkurbelzapfen (7) sowohl zu der Kurbelwellenkröpfung als auch zu der Exzenterkröpfung gehören, 1.10. jede Kurbelwellenkröpfung aus zwei Wellenzapfen (5), Kurbelwangen (6) und Halbkurbelzapfen (7) besteht, 1.11. ein Wellenzapfen (5) und eine Kurbelwange (6)

1.11.1. fest verbunden sind,
1.11.2. oder zu einem Bauteil (5+6) zusammengeführt sind, um einerseits die Länge des Kurbeltriebs zu reduzieren und andererseits den Einsatz von Wälzlagern (18) zu ermöglichen,

1.12. jede Exzenterkröpfung aus einem Exzenterzapfen (9), zwei Exzenterwangen (8) und zwei Halbkurbelzapfen (7) besteht, 1.13. jeder Halbkurbelzapfen (7) entweder in den Exzenterwangen (8) oder in den Kurbelwangen (6) radialgelagert wird, wobei seine Radiallagerung auch in beiden Wangen möglich aber (wegen der Drehsteifigkeitsminderung des Kurbeltriebs) nicht sinnvoll ist, 1.14. die Halbkurbelzapfen (7) die Stege des Planetengetriebes bilden und damit die Planetenräder (10) mitführen, 1.15. die eingesetzten Planetengetriebe zweckmäßig unvollständig ausgebildet werden können, wobei

1.15.1. entweder die Sonnenräder entfallen und nur Hohlräder (HR) verbleiben,
1.15.2. oder die Hohlräder entfallen und nur Sonnenräder (SR) verbleiben,

1.16. die Planetenräder (10)

1.16.1. entweder als Stirnzahnräder (PSR)
1.16.2. oder als Hohlzahnräder (PHR) ausgeführt werden können,

1.17. die Planetenräder (10) und die Exzenterwangen (8) für den Antrieb der Exzenterkröpfung

- 1.17.1. fest verbunden sind, 5
 1.17.2. oder zu einem Bauteil (8+10) zusammengeführt werden können,

1.18. die zwei Planetenräder (10) einer Exzenterkröpfung in Bezug auf die Lage der Kurbelwangen (6) einer Kurbelwellenkröpfung 10

- 1.18.1. beide innerhalb (intern),
 1.18.2. beide außerhalb (extern) oder
 1.18.3. ein Planetenrad innerhalb und das andere außerhalb (mixt), angeordnet werden können, 15

1.19. die Hohlräder (11) nach Merkmal 1.15.1 bzw. die Sonnenräder (12) nach Merkmal 1.15.2 der Planetengetriebe 20

- 1.19.1. im Kurbelgehäuse (15) radialgelagert sind,
 1.19.2. jedoch über die Anlenkaugen (13) in einer Nullstellung festgehalten werden, in der paarweise einerseits Ansaug- und VerdichtungsHübe und andererseits Expansions- und AusschleibeHübe gleich lang (d.h. halbsymmetrisch) sind, 25
 30

1.20. die Übersetzung und die Synchronisation zwischen den Zahnrädern des Planetengetriebes zur Entstehung der notwendigen vier Kolbenhübe des Vier-Takt-Verfahrens derart ausgewählt sind, um 35

- 1.20.1. entweder nach zwei Kurbelwellenumdrehungen (2U) nur eine Umdrehung der Planetenräder (10) zu erzwingen, damit 40
 1.20.1.1. die Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Hohlrädern (11) nach Merkmal 1.15.1 entsprechend 2:3 beträgt,
 1.20.1.2. die Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Sonnenrädern (12) nach Merkmal 1.15.2 entsprechend 2:1 beträgt,
 1.20.1.3. wobei die Exzenterkröpfung zur Synchronisation senkrecht zur Kurbelwellenkröpfung gerichtet werden muss, wenn die Kurbelwellenkröpfung gegen OT gerichtet ist und die Anlenkaugen (13) sich in der Nullstellung gemäß Merkmal 1.19.2 befinden, 50
 1.20.2. oder nach einer einzelnen Kurbelwellenumdrehung (1U) zwei Umdrehungen der Planetenräder (10) zu erzwingen, damit 55
 1.20.2.1. die Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Hohlrädern (11) nach

Merkmal 1.15.1 dementsprechend 1:3 beträgt,

1.20.2.2. die Übersetzung zwischen Planetenrädern (10) und Sonnenrädern (12) nach Merkmal 1.15.2 dementsprechend 1:1 beträgt,

1.20.2.3. wobei die Exzenterkröpfung zur Synchronisation entgegen der Kurbelwellenkröpfung gerichtet werden muss, wenn die Kurbelwellenkröpfung gegen OT gerichtet ist und die Anlenkaugen (13) sich in der Nullstellung gemäß Merkmal 1.19.2 befinden,

dadurch gekennzeichnet, dass

1.21. geringfügige steuerbare Verdrehungen um die Wellenlängsachse (2) der Hohlräder (11) nach Merkmal 1.15.1 bzw. der Sonnenräder (12) nach Merkmal 1.15.2 gegenüber ihren Nullstellungen durch eine Kraftereinwirkung an den Anlenkaugen (13) sowohl die Änderung des Verdichtungsverhältnisses (und gleichzeitig der Volumenverhältnisse, bezogen auf Ansaugen, Expansion und Ausschleiben) als auch aller vier Kolbenhübe (d.h. vollasymmetrisch) festlegen, 1.22 wobei je zwei Hohlräder (11) nach Merkmal 1.15.1 oder je zwei Sonnenräder (12) nach Merkmal 1.15.2 gehörend ausschließlich nur einer Kurbelwellenkröpfung zur zylinderspezifischen Steuerung des Verdichtungsverhältnisses vorliegen müssen.

2. Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_2U einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 **dadurch gekennzeichnet, dass** sie sich durch die folgenden Merkmale des Anspruchs 1 charakterisiert:

1.5 bis 1.15, 1.15.1, 1.16, 1.16.1, 1.17, 1.17.1, 1.17.2, 1.18, 1.18.1, 1.19, 1.19.1, 1.19.2, 1.20, 1.20.1, 1.20.1.1, 1.20.1.3, 1.21 und 1.22.

3. Kurbeltriebvariante HR_PSR_intern_1U einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 **dadurch gekennzeichnet, dass** sie sich durch die folgenden Merkmale des Anspruchs 1 charakterisiert:

1.5 bis 1.15, 1.15.1, 1.16, 1.16.1, 1.17, 1.17.1, 1.17.2, 1.18, 1.18.1, 1.19, 1.19.1, 1.19.2, 1.20, 1.20.2, 1.20.2.1, 1.20.2.3, 1.21 und 1.22.

4. Kurbeltriebvarianten HR_PSR_extern_1U bzw. HR_PSR_mixt_1U einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 **dadurch gekennzeichnet, dass**

4.1 sie sich durch die folgenden Merkmale des Anspruchs 1 charakterisiert:

- 1.5 bis 1.15, 1.15.1, 1.16, 1.16.1, 1.17, 1.17.1, 1.17.2, 1.18, 1.18.2 bzw. 1.18.3, 1.19, 1.19.1, 1.19.2, 1.20, 1.20.2, 1.20.2.1, 1.20.2.3, 1.21 und 1.22,
- 4.2 wobei die Anzahl der Hohlräder (11) bei ausschließlich einheitlicher Steuerung des Verdichtungsverhältnisses für alle Zylinder bis auf die Anzahl der Kurbelwellenkröpfungen plus Eins reduziert werden kann.
5. Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_2U einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 **dadurch gekennzeichnet, dass** sie sich durch die folgenden Merkmale des Anspruchs 1 charakterisiert:
- 1.5 bis 1.15, 1.15.2, 1.16, 1.16.1, 1.17, 1.17.1, 1.17.2, 1.18, 1.18.2, 1.19, 1.19.1, 1.19.2, 1.20, 1.20.1 und 1.20.1.2, 1.20.1.3, 1.21 und 1.22.
6. Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_1U einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 **dadurch gekennzeichnet, dass** sie sich durch die folgenden Merkmale des Anspruchs 1 charakterisiert:
- 1.5 bis 1.15, 1.15.2, 1.16, 1.16.1, 1.17, 1.17.1, 1.17.2, 1.18, 1.18.2, 1.19, 1.19.1, 1.19.2, 1.20, 1.20.2, 1.20.2.2, 1.20.2.3, 1.21 und 1.22.
7. Kurbeltriebvariante SR_PHR_extern_2U einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 **dadurch gekennzeichnet, dass** sie sich durch die folgenden Merkmale des Anspruchs 1 charakterisiert:
- 1.5 bis 1.15, 1.15.2, 1.16, 1.16.2, 1.17, 1.17.1, 1.17.2, 1.18, 1.18.2, 1.19, 1.19.1, 1.19.2, 1.20, 1.20.1, 1.20.1.2, 1.20.1.3, 1.21 und 1.22.
8. Laststeuerung einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 mit Kurbeltriebvarianten nach Ansprüchen 2 bis 7 **dadurch gekennzeichnet, dass**
- 8.1 kleine und mittlere Lasten,
- 8.1.1 weitgehend ohne Drosselung und/oder Abmagerung des Gemisches,
- 8.1.2 durch Verstellung des Kurbeltriebs nach Merkmal 1.21 in einer geeigneten Richtung,
- 8.1.3 wobei gleichzeitig
- 8.1.3.1 das Verdichtungsverhältnis und das Expansionsverhältnis sich erhöhen, sodass der thermische Wirkungsgrad des Kreisprozesses zunimmt,
- 8.1.3.2 der Ansaughub sich verkürzt, sodass weniger frische Ladung in die Zylinder gesaugt wird, und
- 8.1.3.3 sich der Ausschiebehub verkürzt und das Ausschiebeverhältnis sich verkleinert, sodass der Restgasanteil in den Zylindern ansteigt und damit noch weniger frische Ladung in die Zylinder gesaugt wird, und
- 8.2 höhere und Voll-Lasten,
- 8.2.1 weitgehend ohne notwendige Entdrosselung und/oder Anfetten des Gemisches,
- 8.2.2 durch Verstellung des Kurbeltriebs nach Merkmal 1.21 in entgegengesetzter Richtung zu den von Merkmal 8.1.2
- 8.2.3 wobei gleichzeitig
- 8.2.3.1 das Verdichtungsverhältnis und das Expansionsverhältnis sich verringern, sodass die oberen Grenzen für Zylinderdruck und Zylindertemperatur bezogen auf dem Kreisprozess eingehalten werden können,
- 8.2.3.2 sich der Ansaughub verlängert, sodass mehr frische Ladung in die Zylinder gesaugt werden kann, und
- 8.2.3.3 sich der Ausschiebehub verlängert und das Ausschiebeverhältnis sich erhöht, sodass der Restgasanteil in den Zylindern abnimmt und damit noch mehr frische Ladung in die Zylinder gesaugt werden kann,
- erreicht werden können.
9. Zylinderabschaltung einer Brennkraftmaschine nach Anspruch 1 mit Kurbeltriebvarianten nach Ansprüchen 2 bis 7 und mit Laststeuerung nach Anspruch 8 **dadurch gekennzeichnet, dass**
- 9.1 der Kurbeltriebteil der abgeschalteten Zylinder
- 9.1.1 die zylinderspezifische Steuerung des Verdichtungsverhältnisses nach Merkmal 1.22 erlaubt und
- 9.1.2 nach Merkmal 8.2.2 derart verstellt wird,
- 9.1.3 um das Verdichtungsverhältnis sehr stark zu reduzieren,
- 9.1.4 mit dem Ziel die Schlepp- und Reibungsarbeiten dieser Zylinder stark zu reduzieren,
- 9.2 wobei in den abgeschalteten Zylindern
- 9.2.1 zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs die Kraftstoffzufuhr unterbrochen

wird,

9.2.2 und die angesaugte frische Ladungsmasse wunschgemäß,

9.2.2.1 im Vergleich zu den nicht abgeschalteten Zylindern, 5

9.2.2.2 trotz verlängertem Ansaughub nach Merkmal 8.2.3.2,

9.2.2.3 durch zylinderspezifische optimal gesteuerte Drosselung 10

9.2.2.3.1 entweder in den Ansaugkanälen anhand von speziell dafür eingesetzten Drosselklappen

9.2.2.3.2 oder in den Ansaugkanälen anhand von schon vorhandenen Drall- bzw. Tumble-Klappen 15

9.2.2.3.3 oder zusätzlich an den Ansaugventilen anhand einer variablen Ventilsteuerung 20

9.2.3 reduziert wird,

9.2.4 mit dem Ziel die Schlepp- und Reibungsarbeiten der abgeschalteten Zylinder zu minimieren. 25

30

35

40

45

50

55

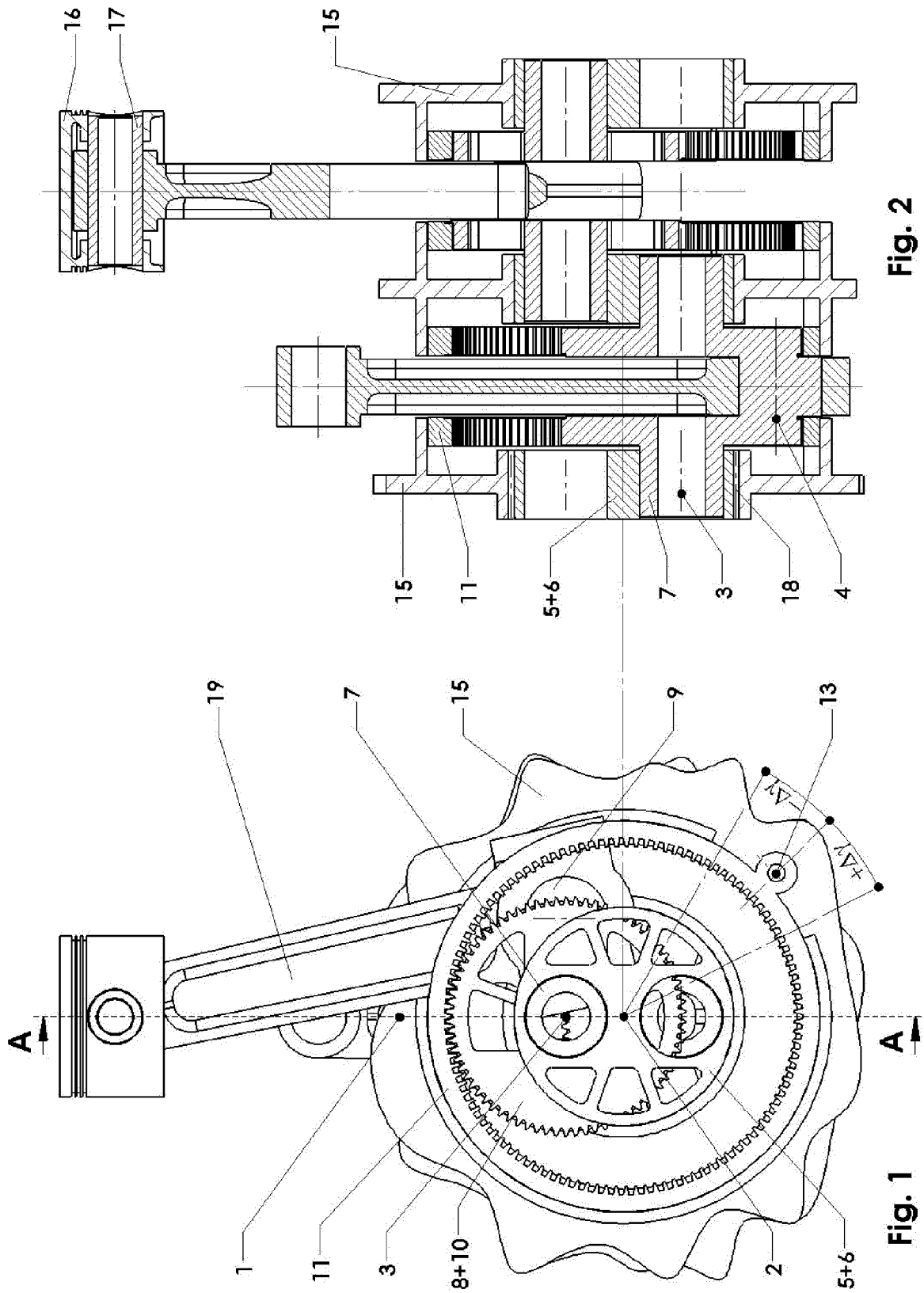


Fig. 2

Fig. 1

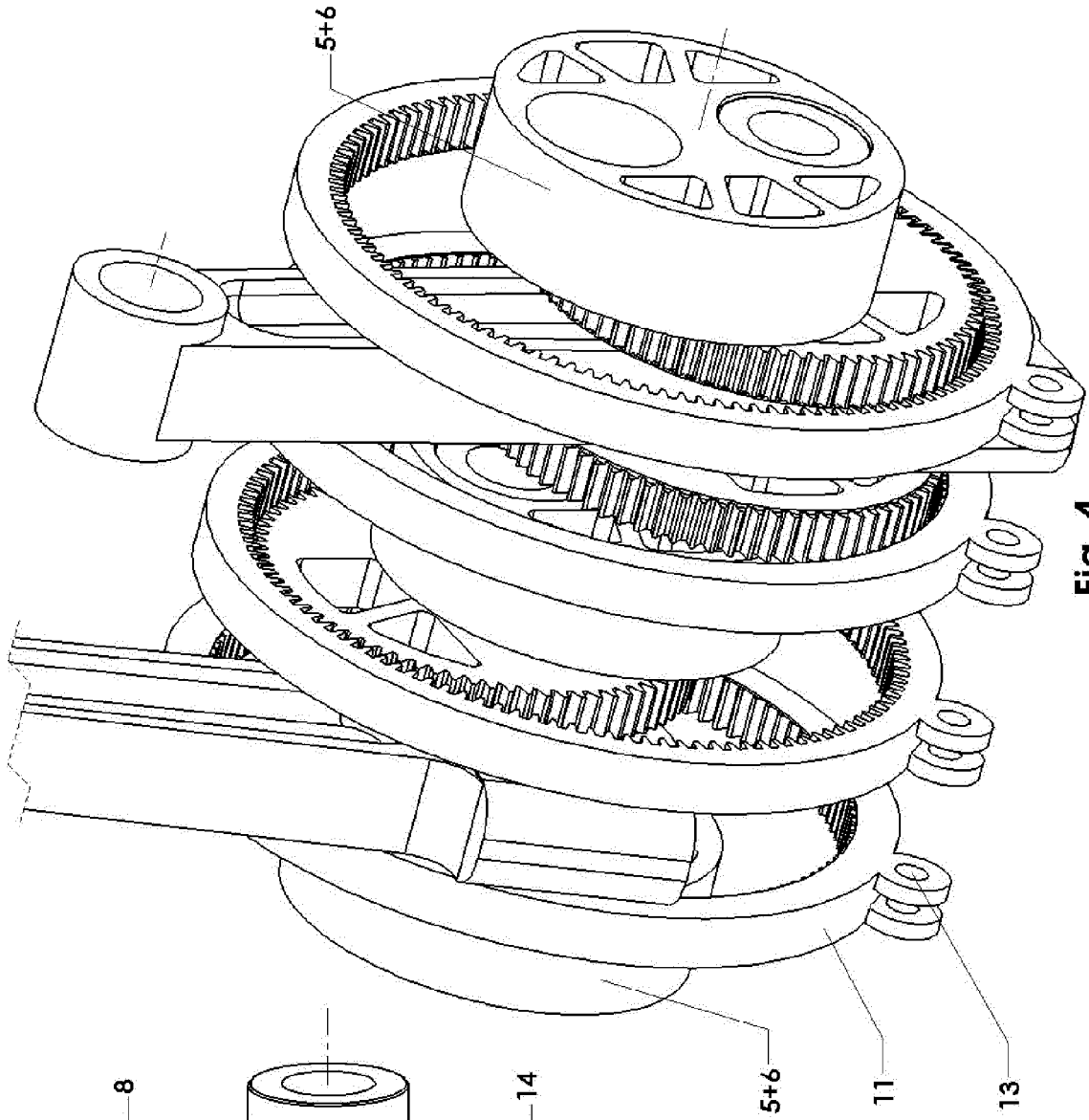


Fig. 4

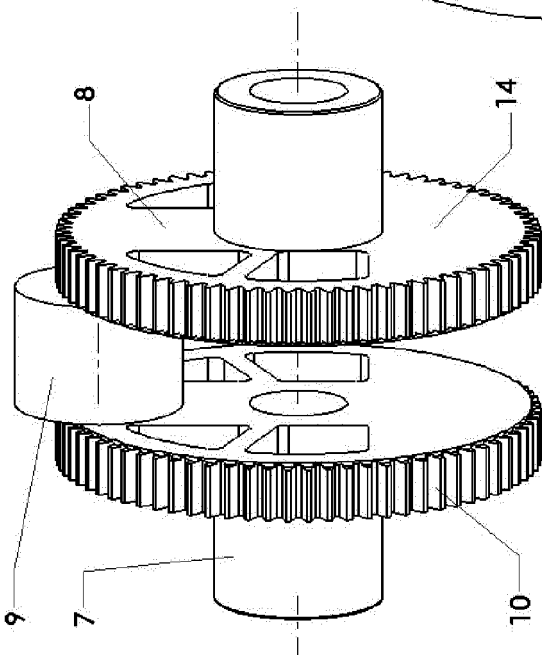


Fig. 3

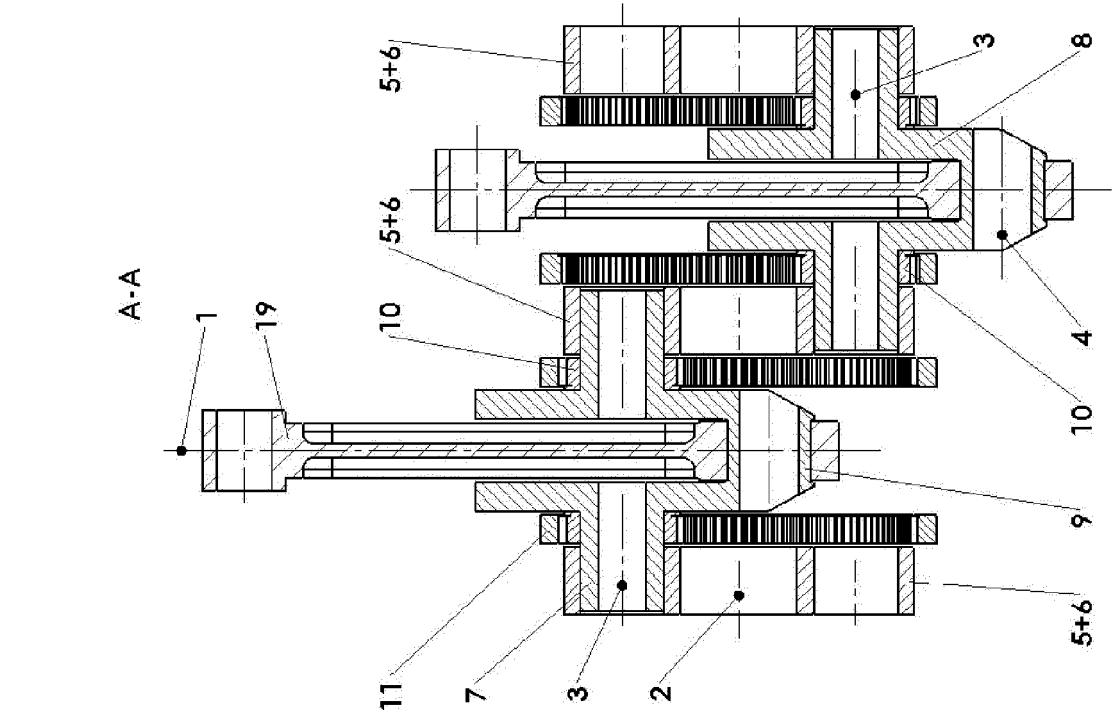


Fig. 6

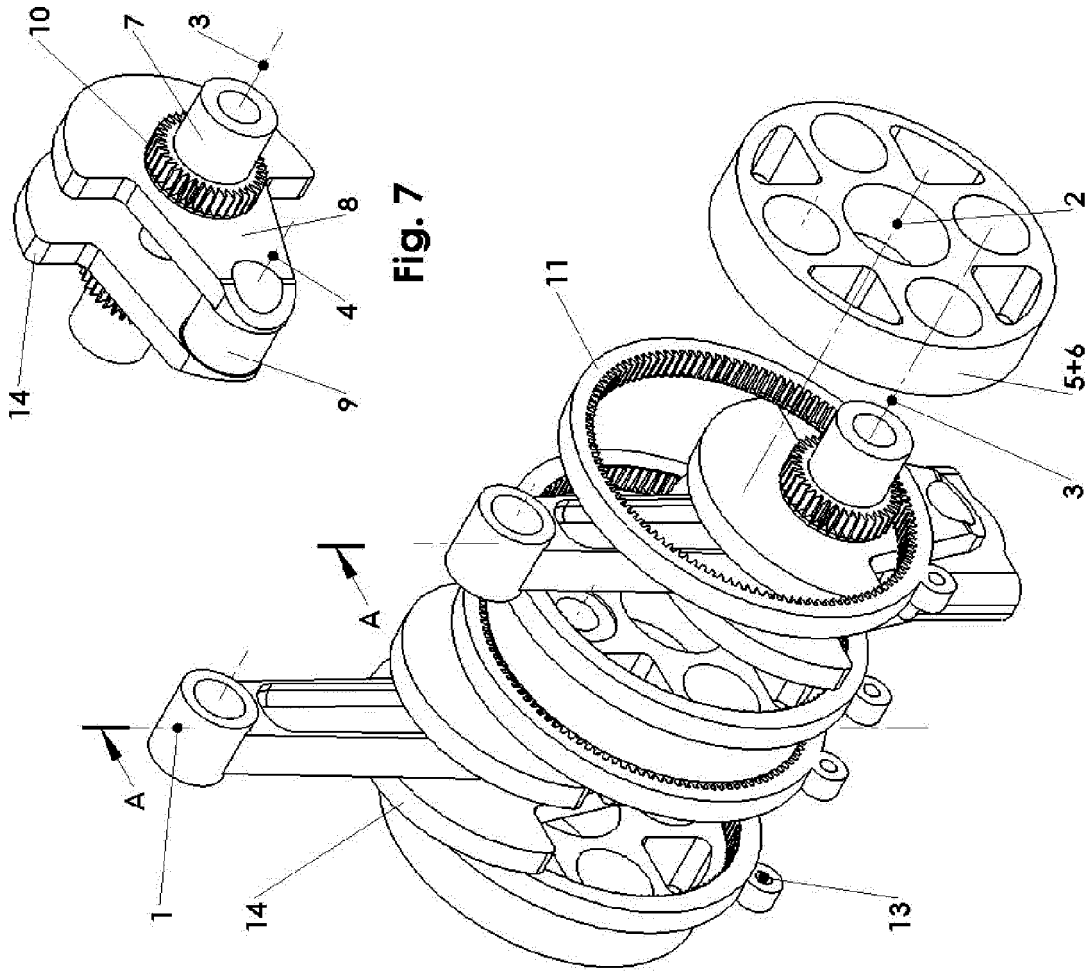


Fig. 7

Fig. 5

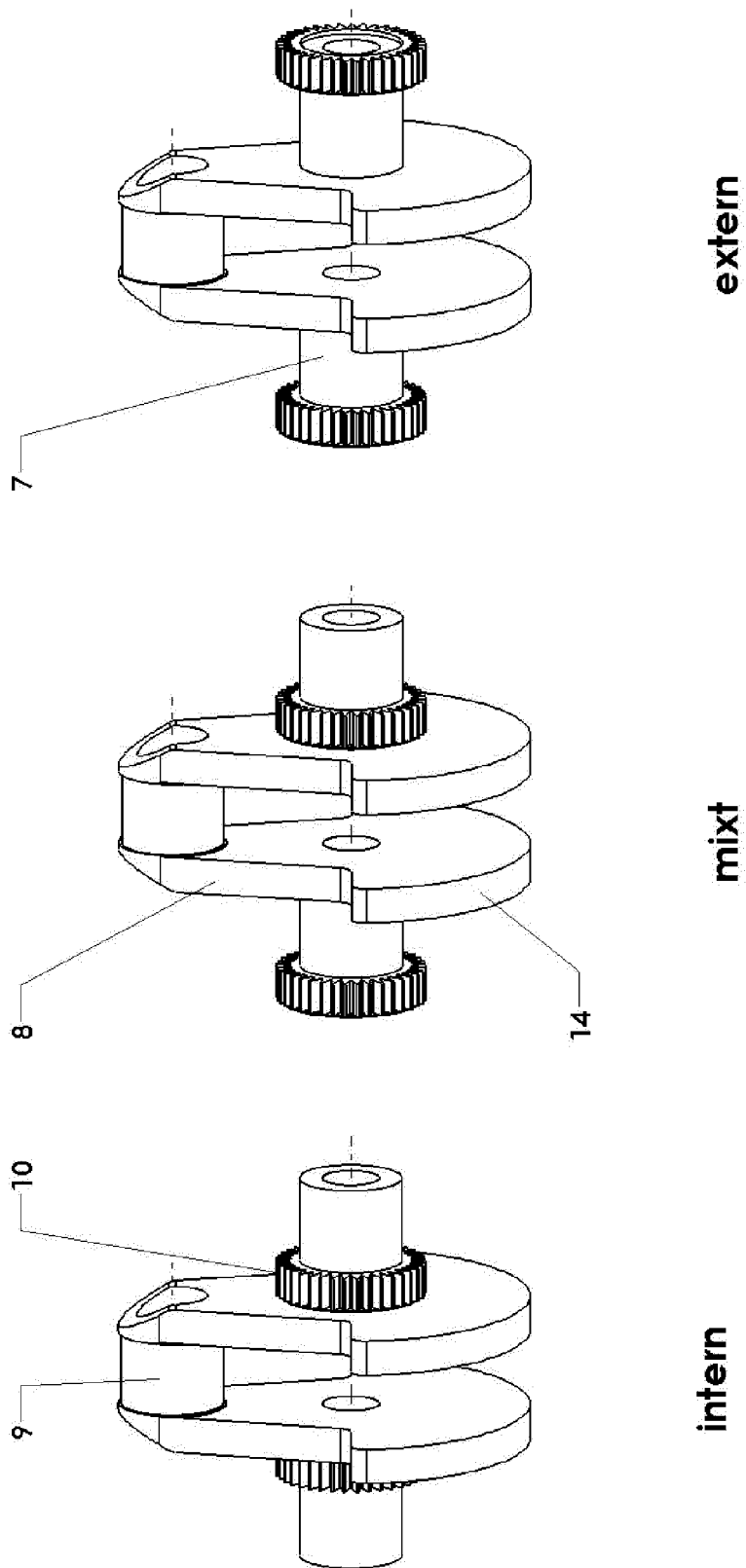


Fig. 8

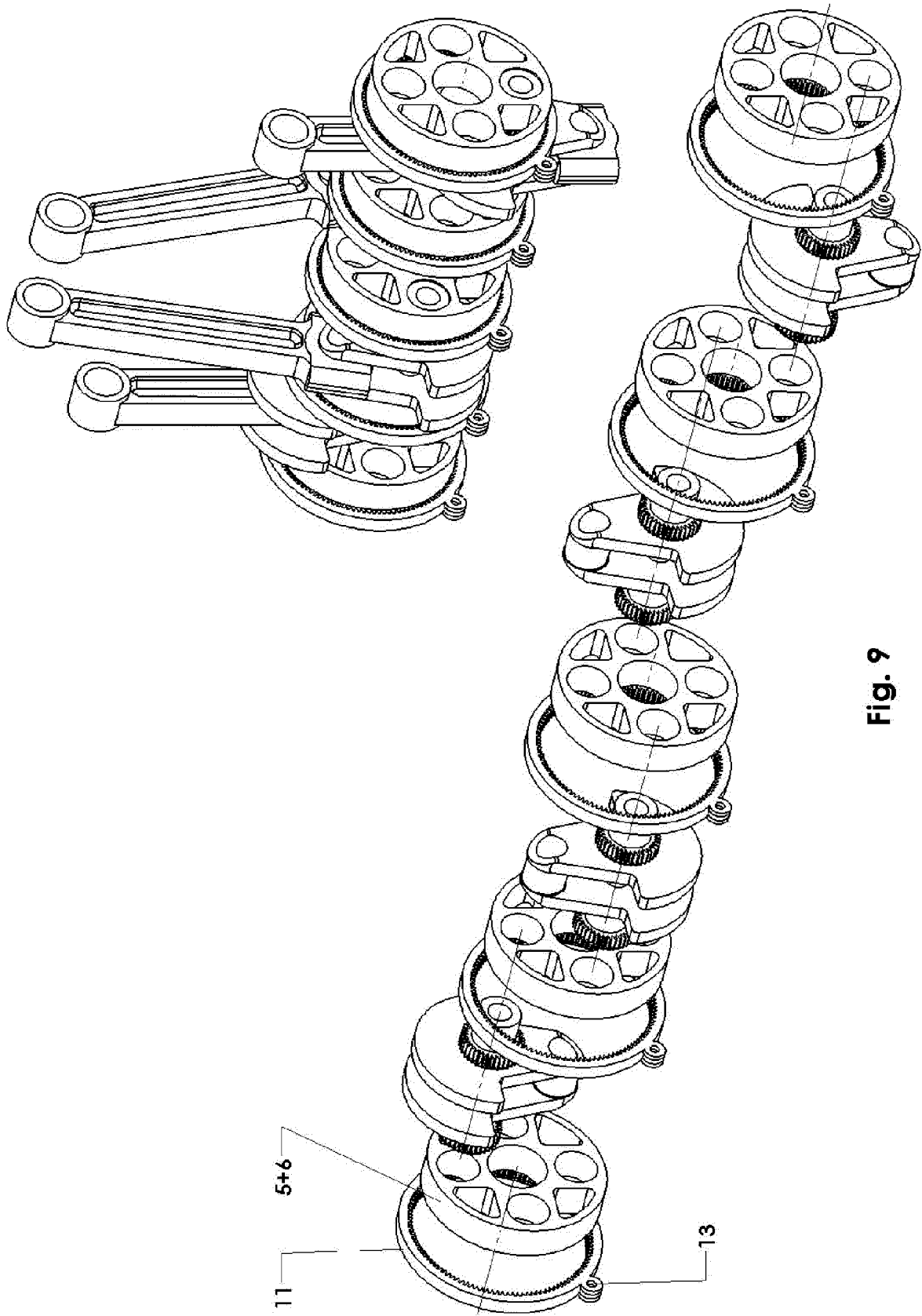


Fig. 9

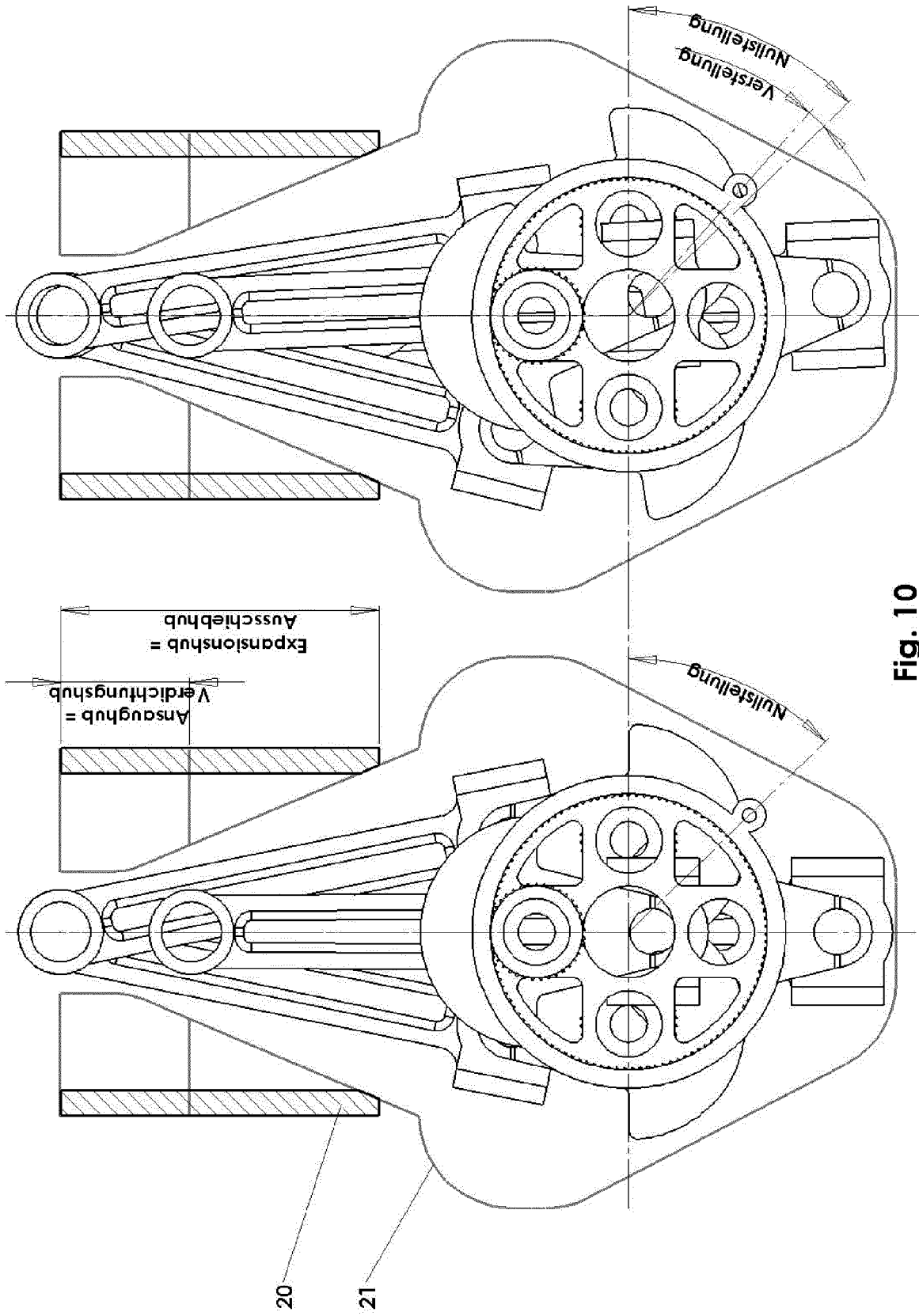


Fig. 10

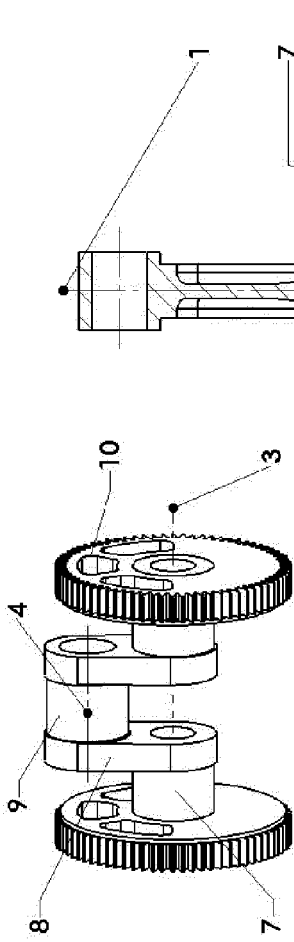


Fig. 14

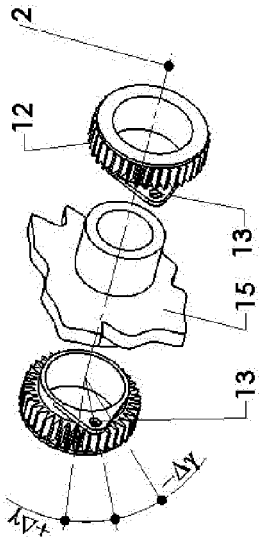


Fig. 13

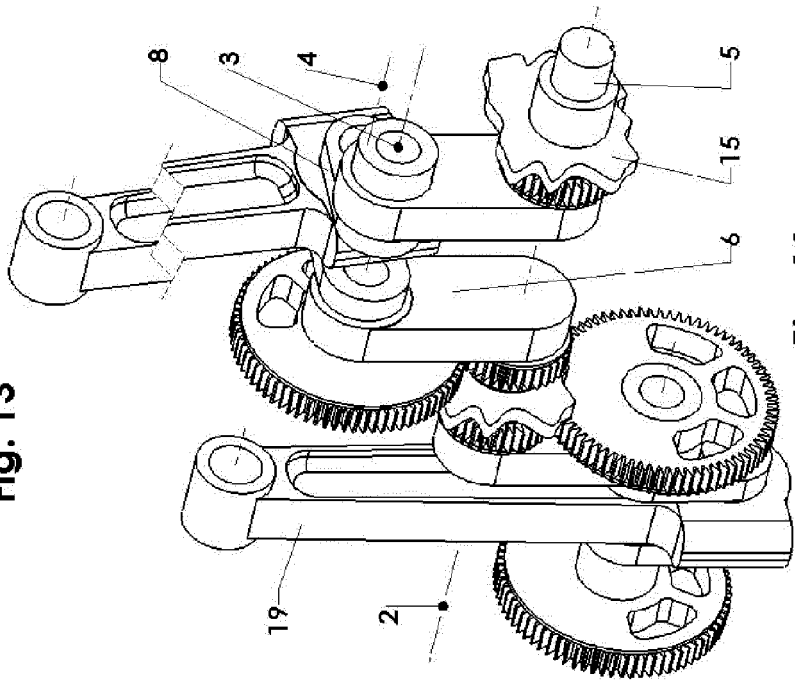


Fig. 11

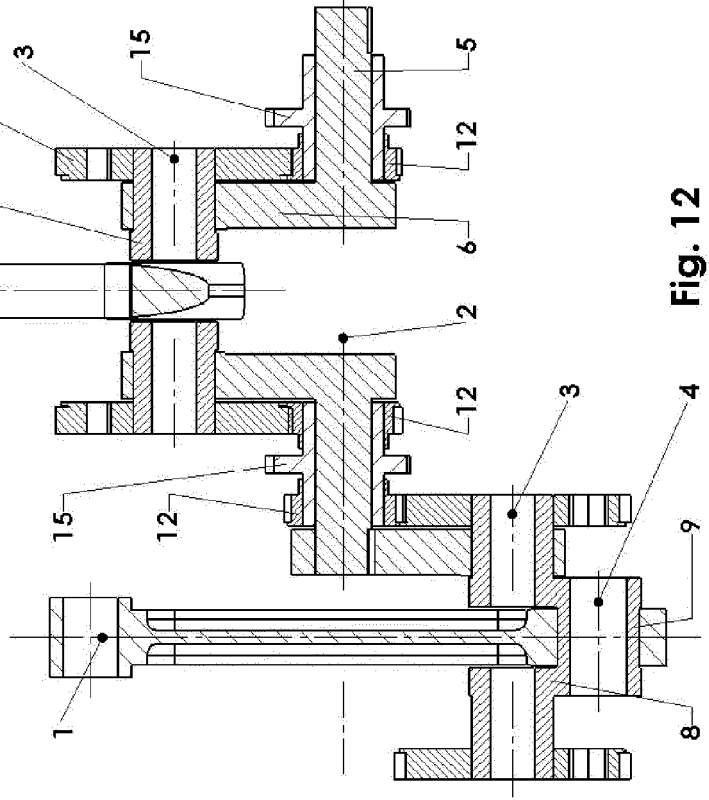


Fig. 12

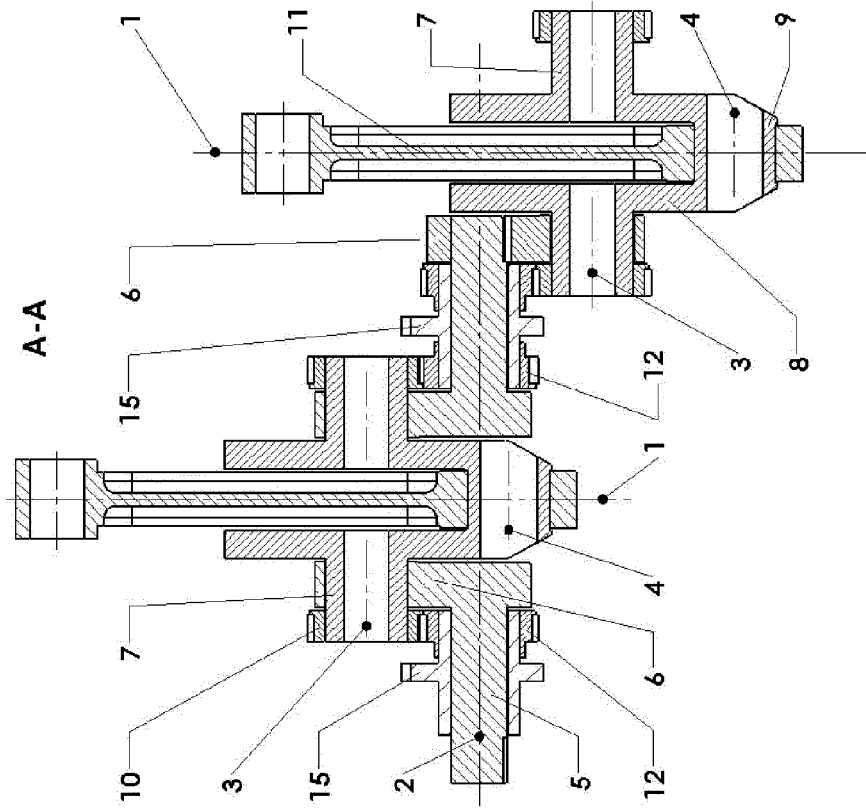


Fig. 16

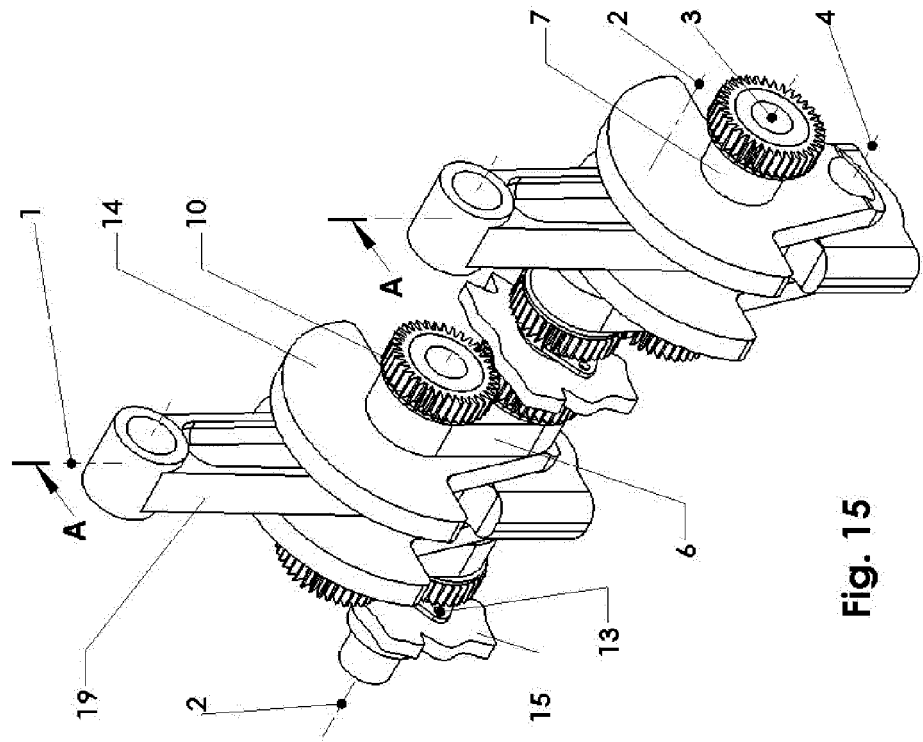


Fig. 15

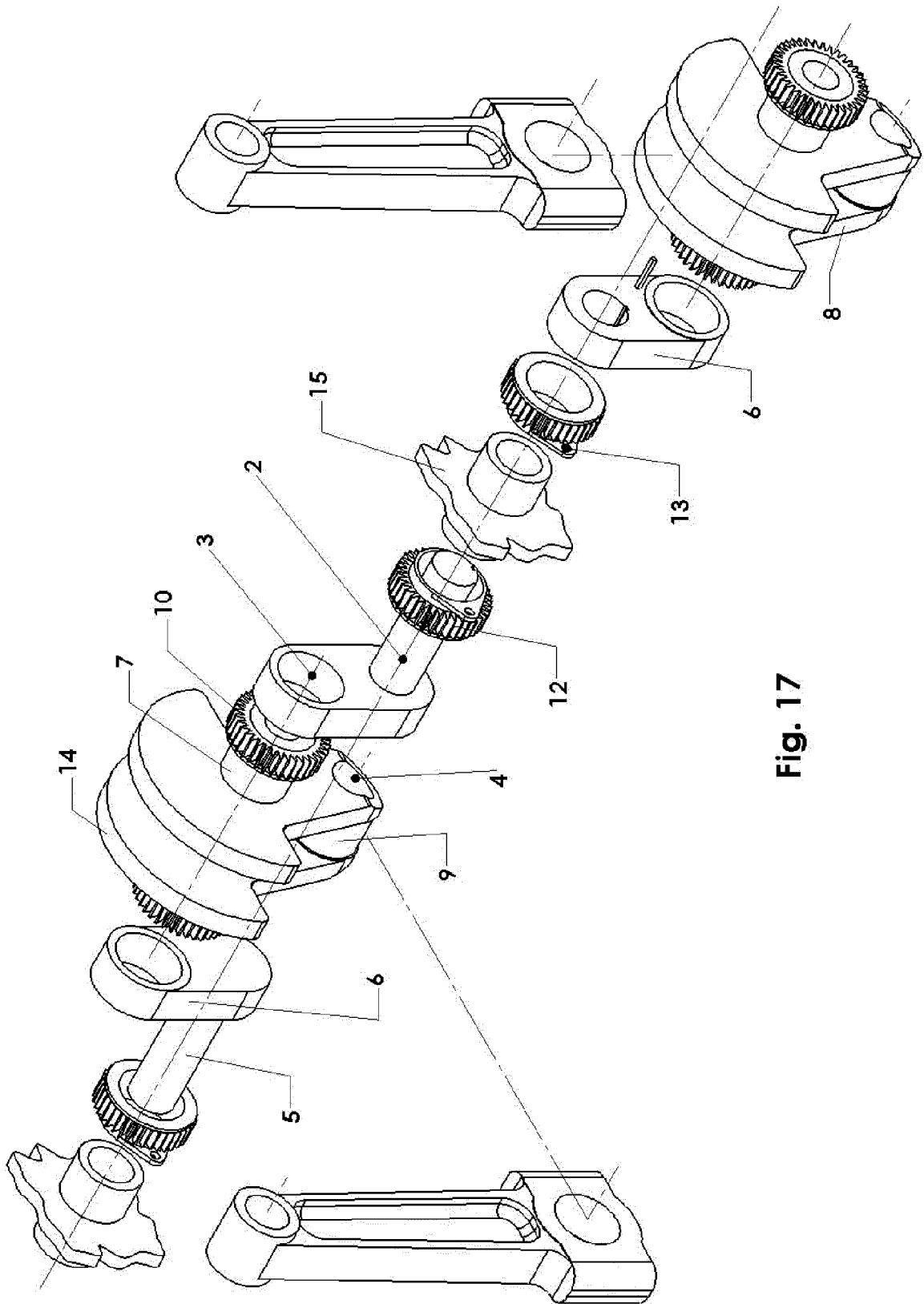


Fig. 17

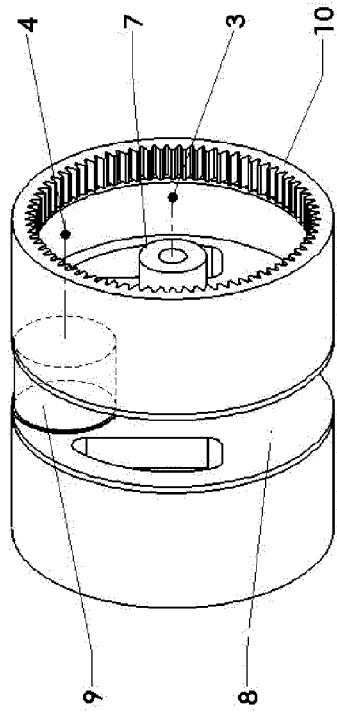


Fig. 20

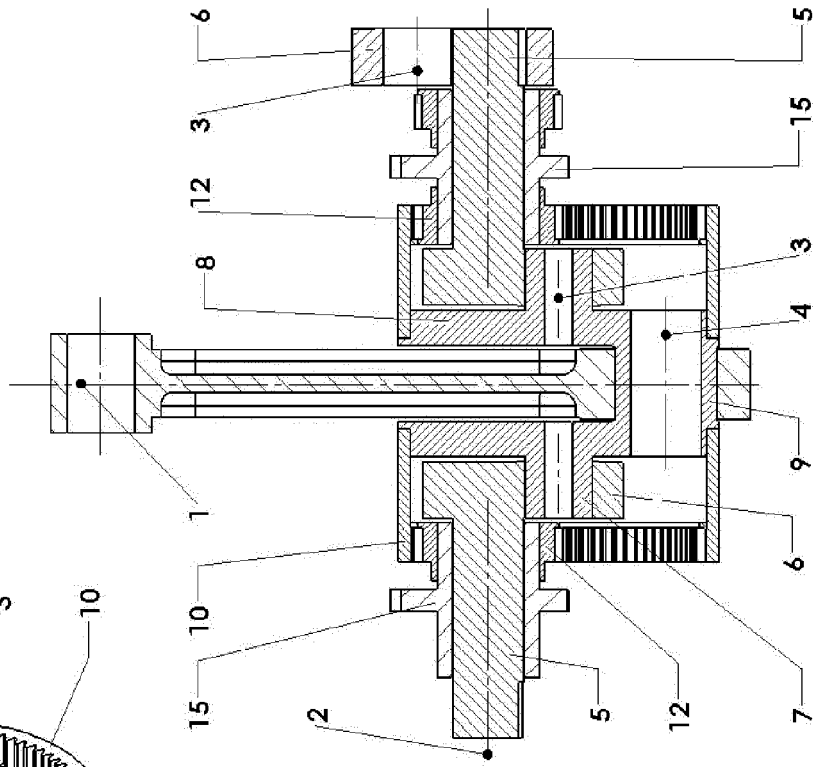


Fig. 19

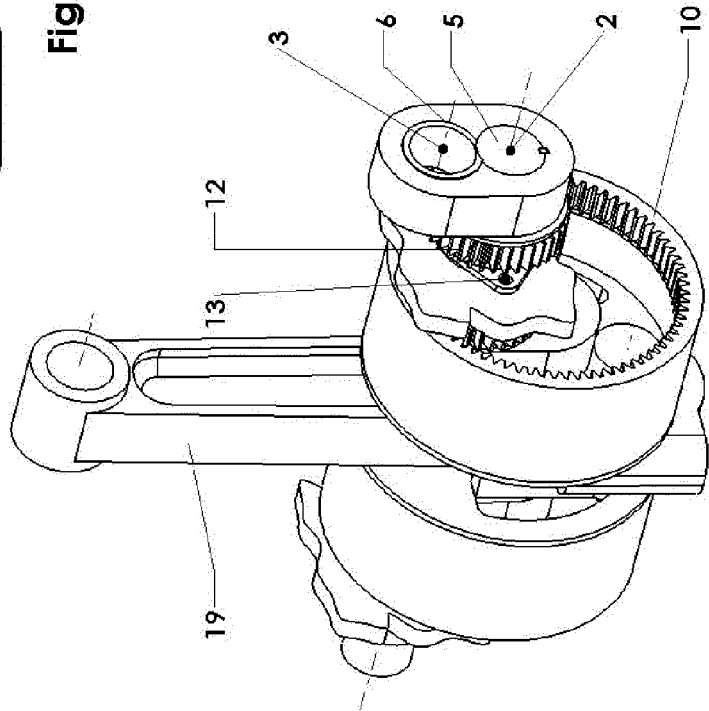


Fig. 18

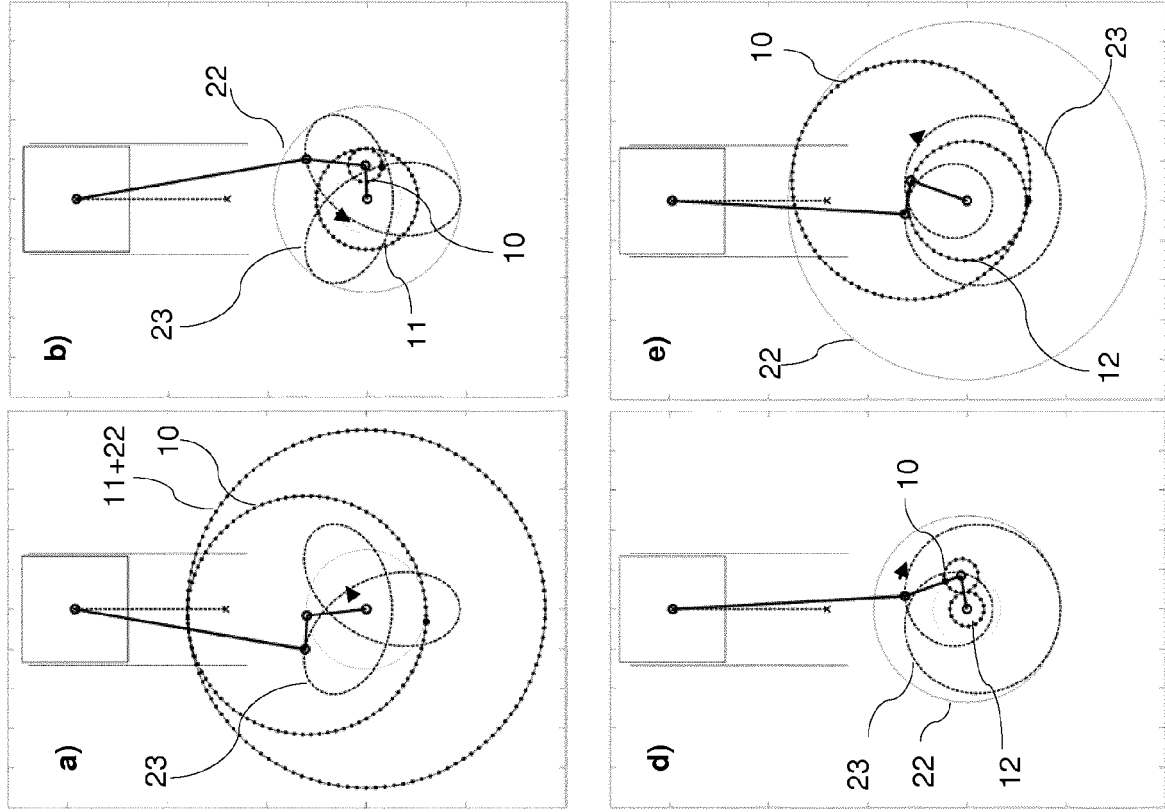


Fig. 21

Kurbeltriebvarianten im ZOT und in Nullstellung mit jeweils identischen maximalen Hublängen

- a) HR_PSR_intern_2U
- b) HR_PSR*_1U (* steht hier für „intern“, „extern“ und „mixt“)
- c) SR_PSR_extern_2U (Ansaug- und Verdichtungshübe etwas länger als bei den anderen Varianten)
- d) SR_PSR_extern_1U
- e) SR_PHR_extern_2U

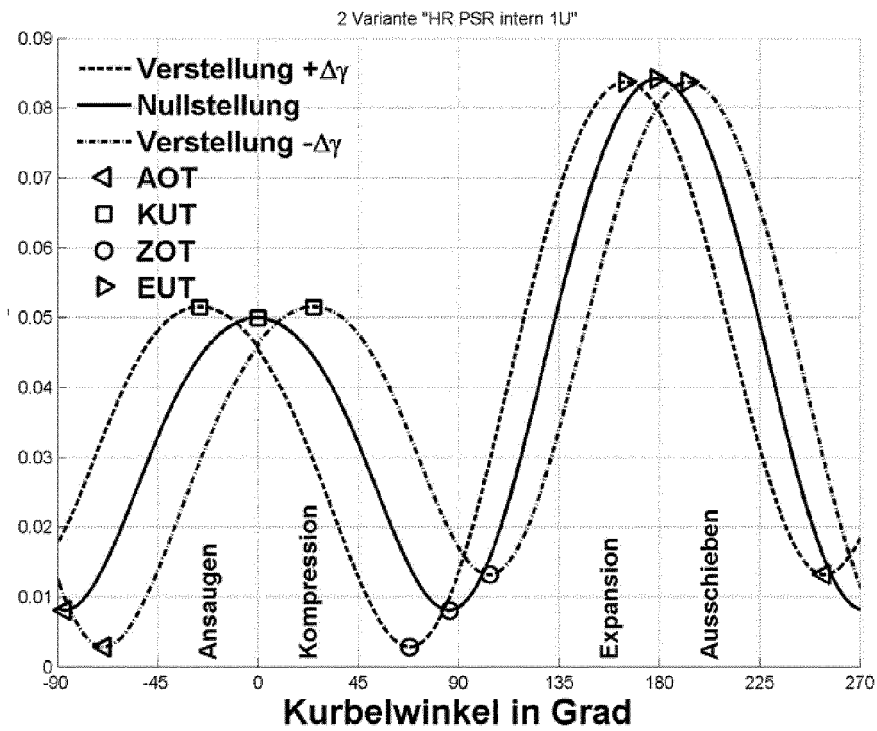
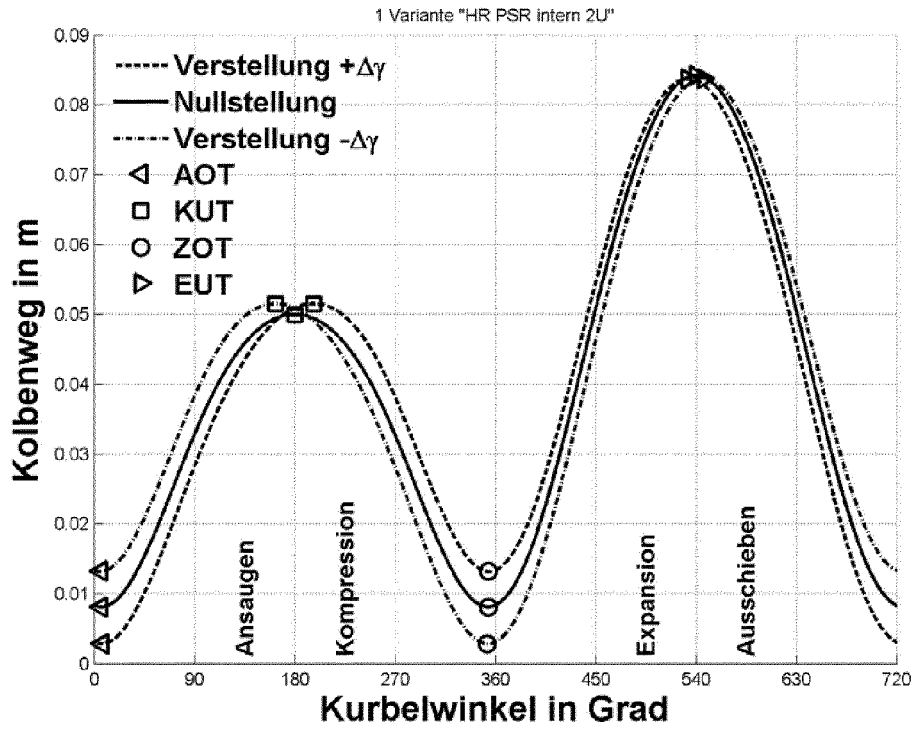


Fig. 22 a) und b)

Kolbenweg (Entfernung zum Zylinderkopf) über Kurbelwinkel zu drei Verstellwinkeln für die Kurbeltriebvarianten:

a) HR_PSR_intern_2U (oben) und b) HR_PSR_*_1U (unten)

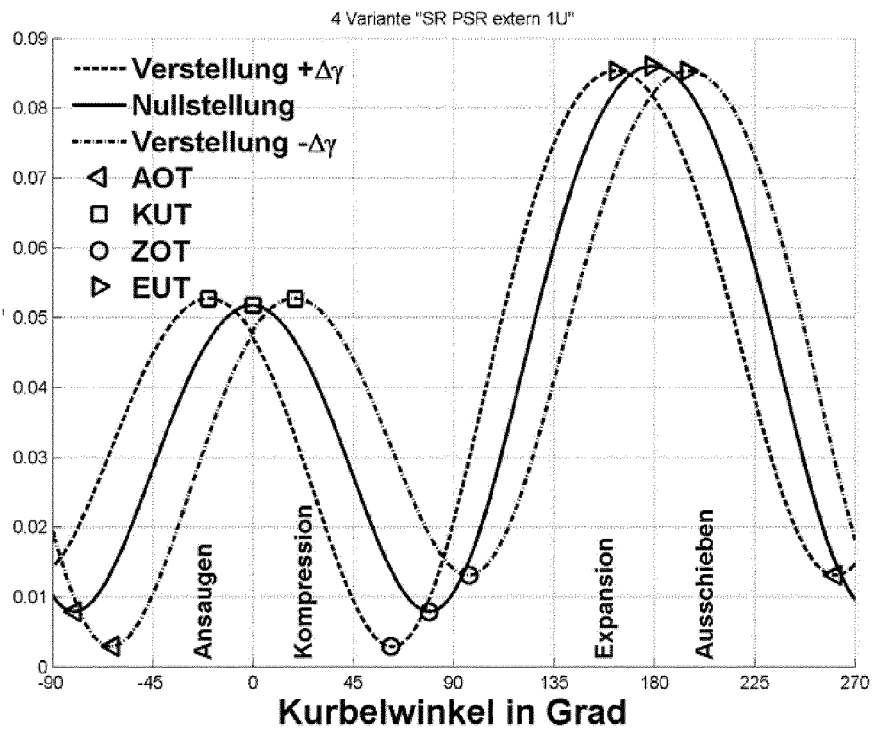
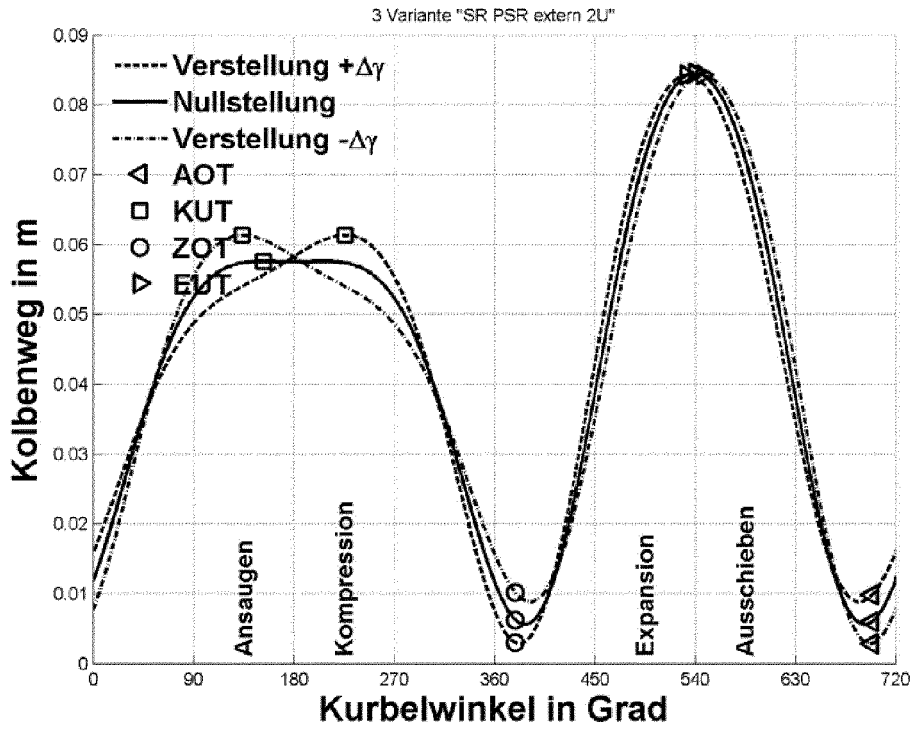


Fig. 22 c) und d)

Kolbenweg (Entfernung zum Zylinderkopf) über Kurbelwinkel zu drei Verstellwinkeln für die Kurbeltriebvarianten:

c) SR_PSR_extern_2U (oben) und d) SR_PSR_extern_1U (unten)

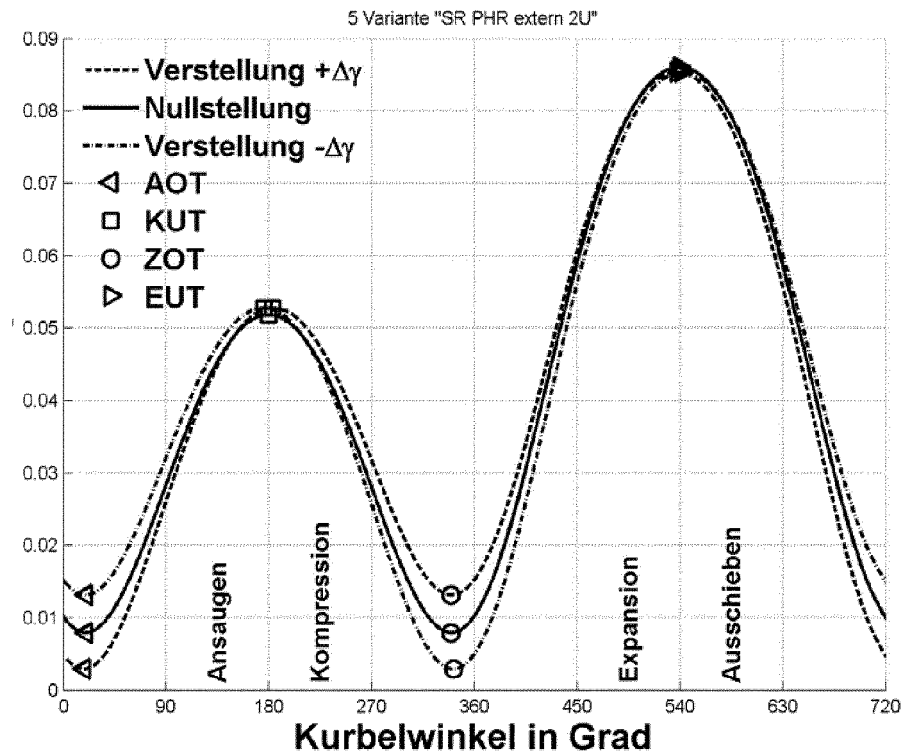


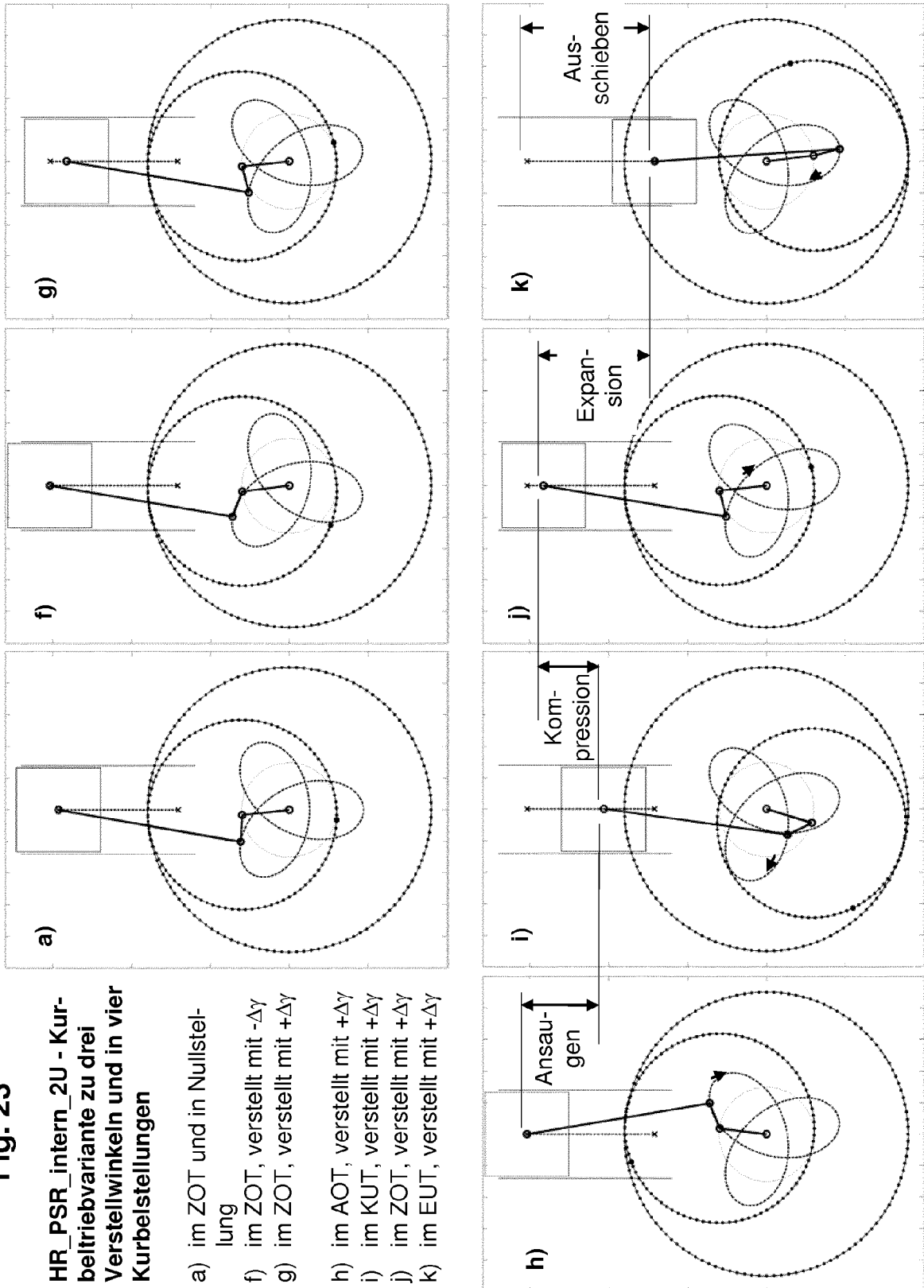
Fig. 22 e)

Kolbenweg (Entfernung zum Zylinderkopf) über Kurbelwinkel zu drei Verstellwinkeln für die Kurbeltriebvariante:

e) SR_PHR_extern_2U

Fig. 23

**HR_PSR_intern_2U - Kur-
betriebsvariante zu drei
Verstellwinkeln und in vier
Kurbelstellungen**



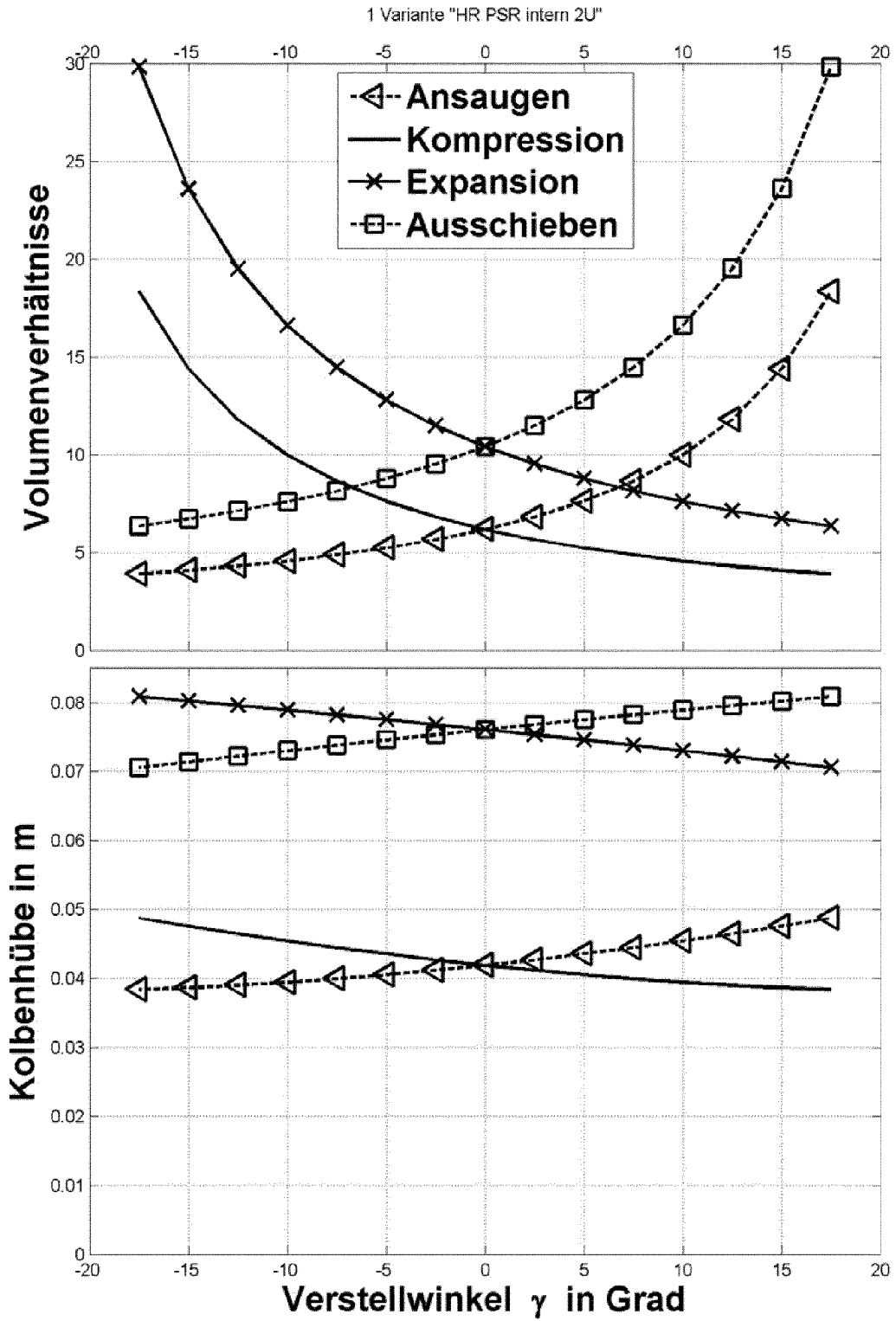


Fig. 24 a)
 Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante HR_PS_R_extern_2U

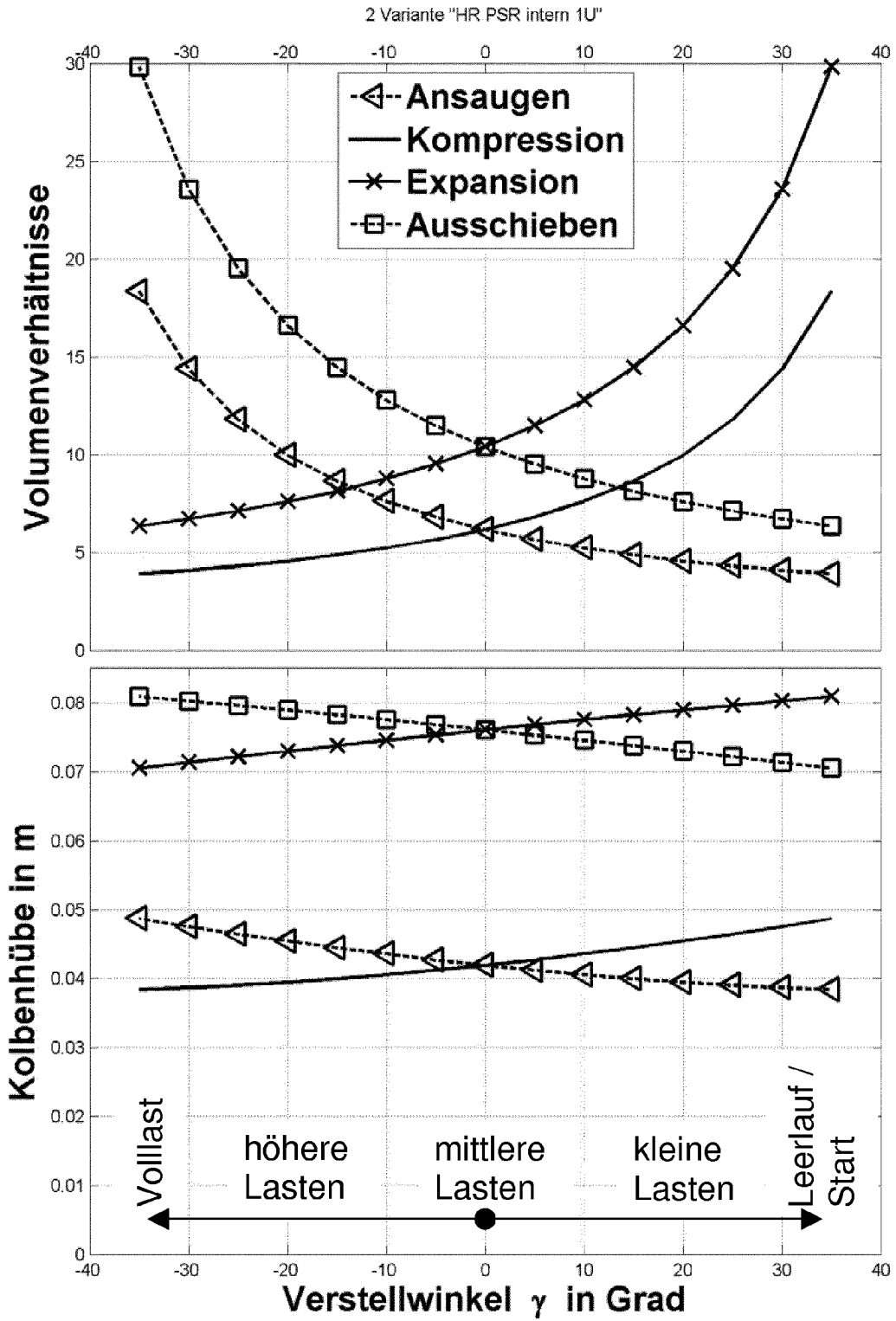


Fig. 24 b)
 Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante HR_PSR_*_1U (* steht hier für „intern“, „extern“ und „mixt“)

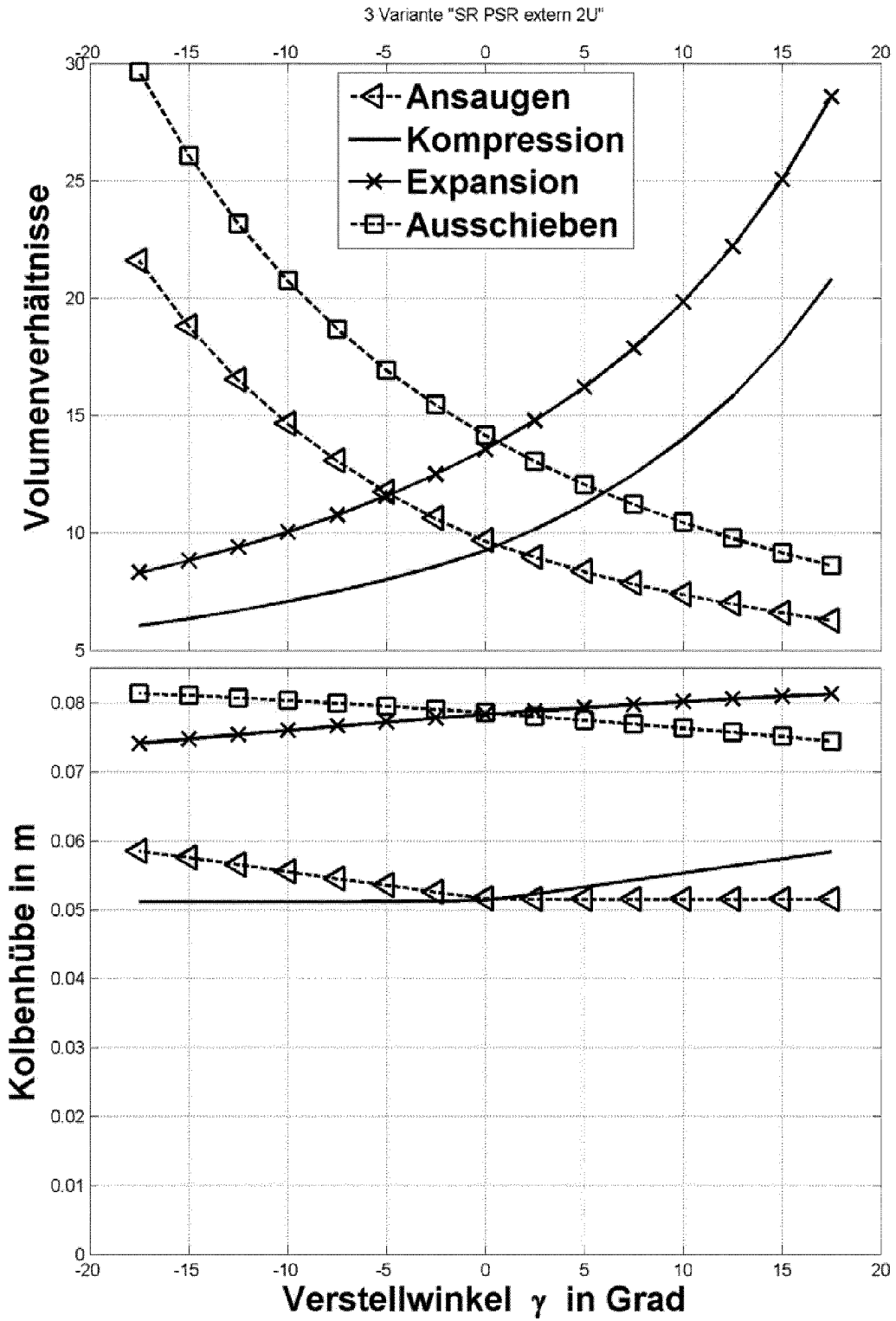


Fig. 24 c)
 Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_2U

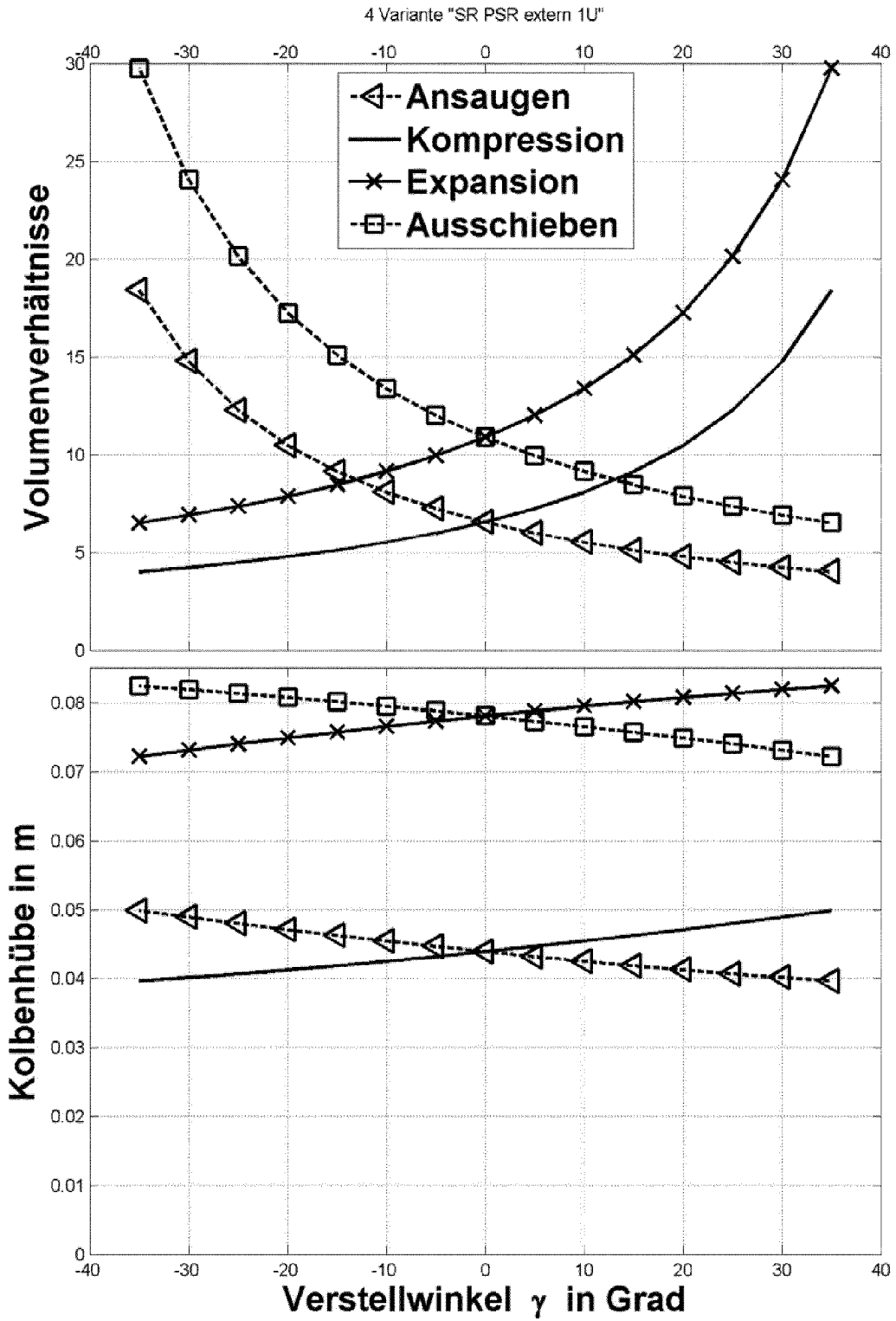


Fig. 24 d)
 Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_1U

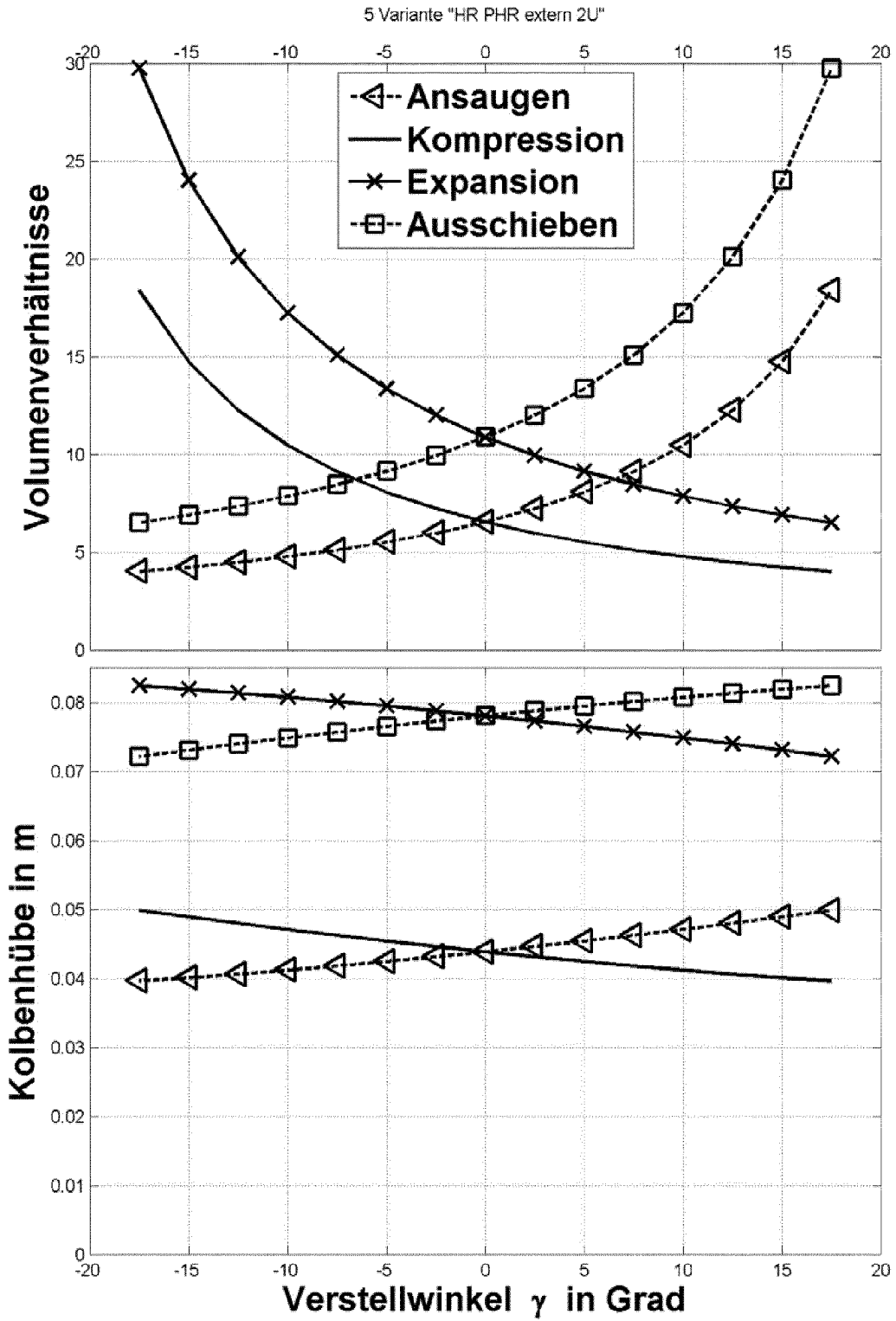


Fig. 24 e)
 Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante SR_PHR_extern_2U

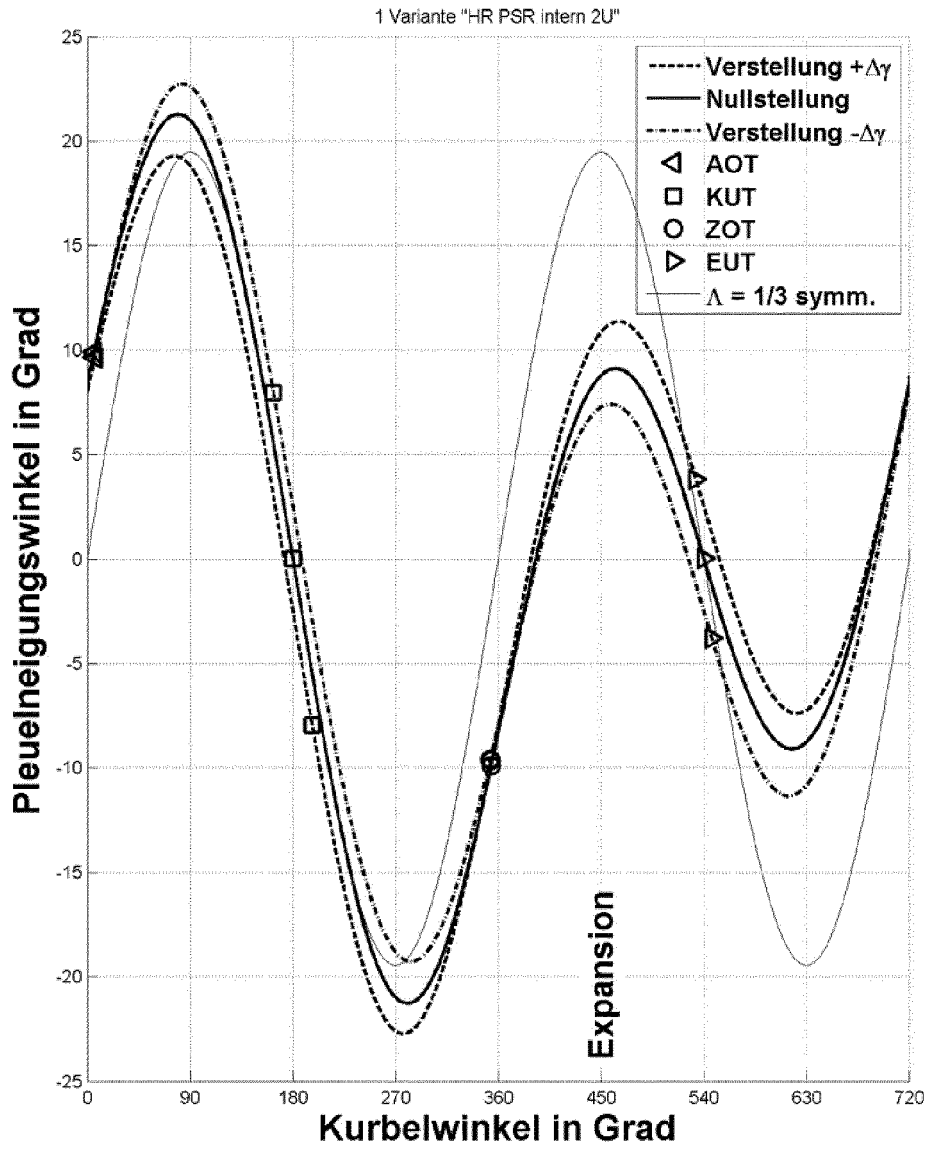


Fig. 25 a)
 Neigungswinkel des Pleuels über Kurbelwinkel für die Kurbeltriebvariante
 HR_PSR_extern_2U

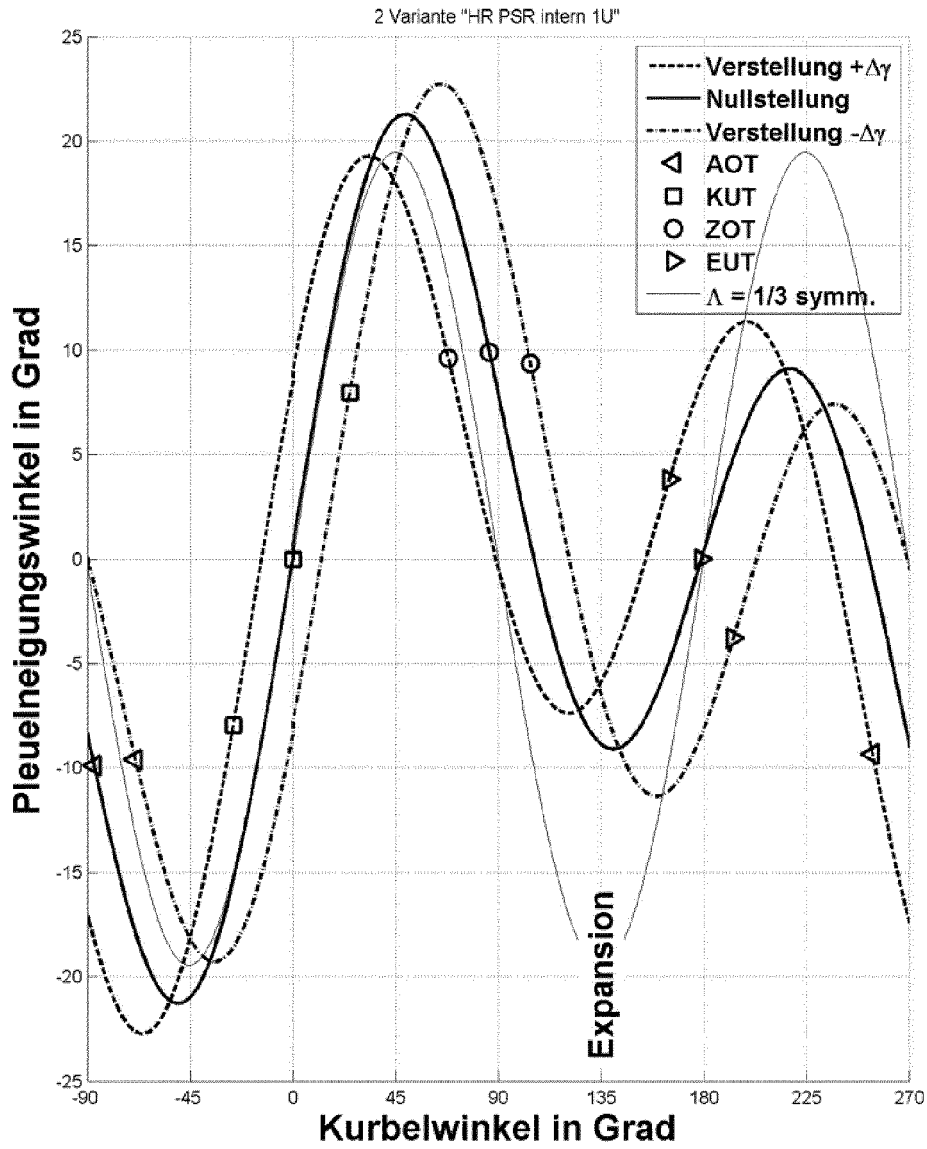


Fig. 25 b)

Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante HR_PSR_*_1U (* steht hier für „intern“, „extern“ und „mixt“)

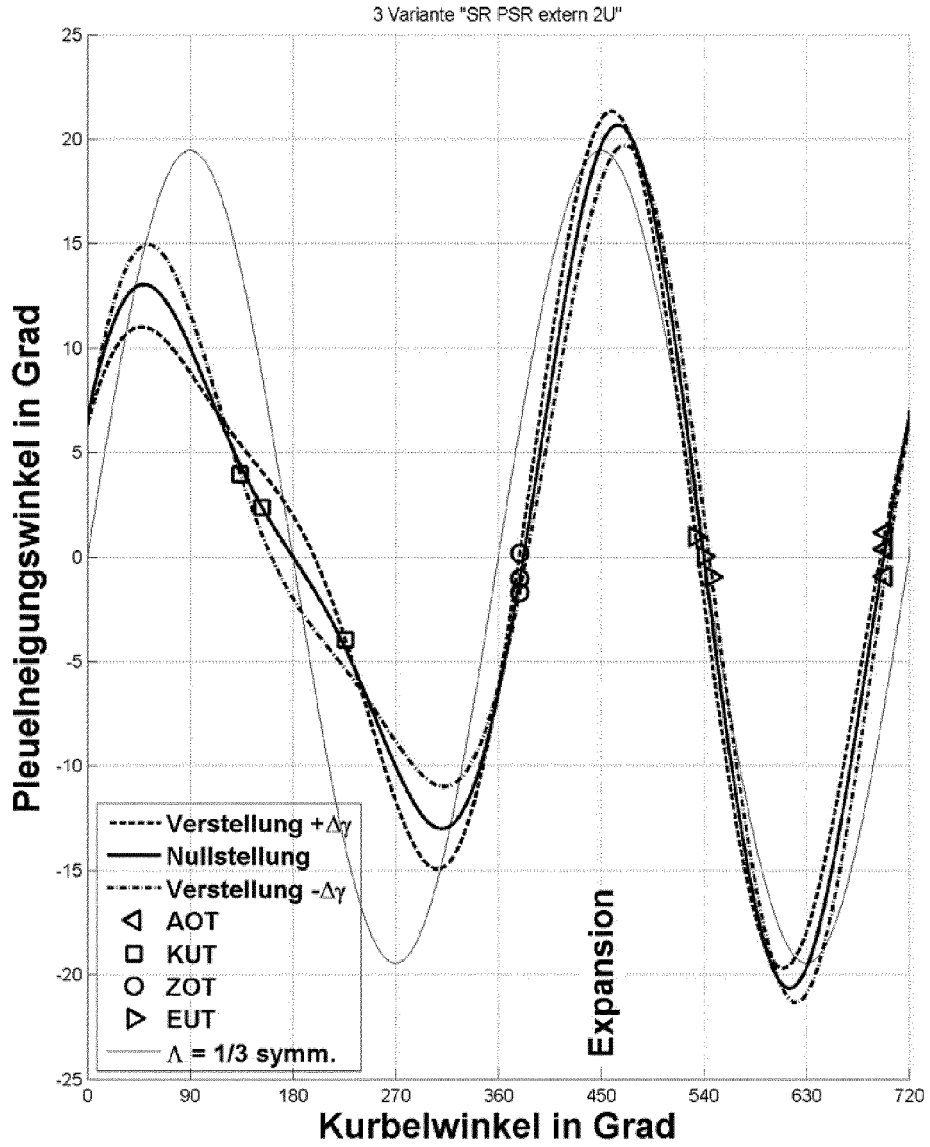


Fig. 25 c)

Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_2U

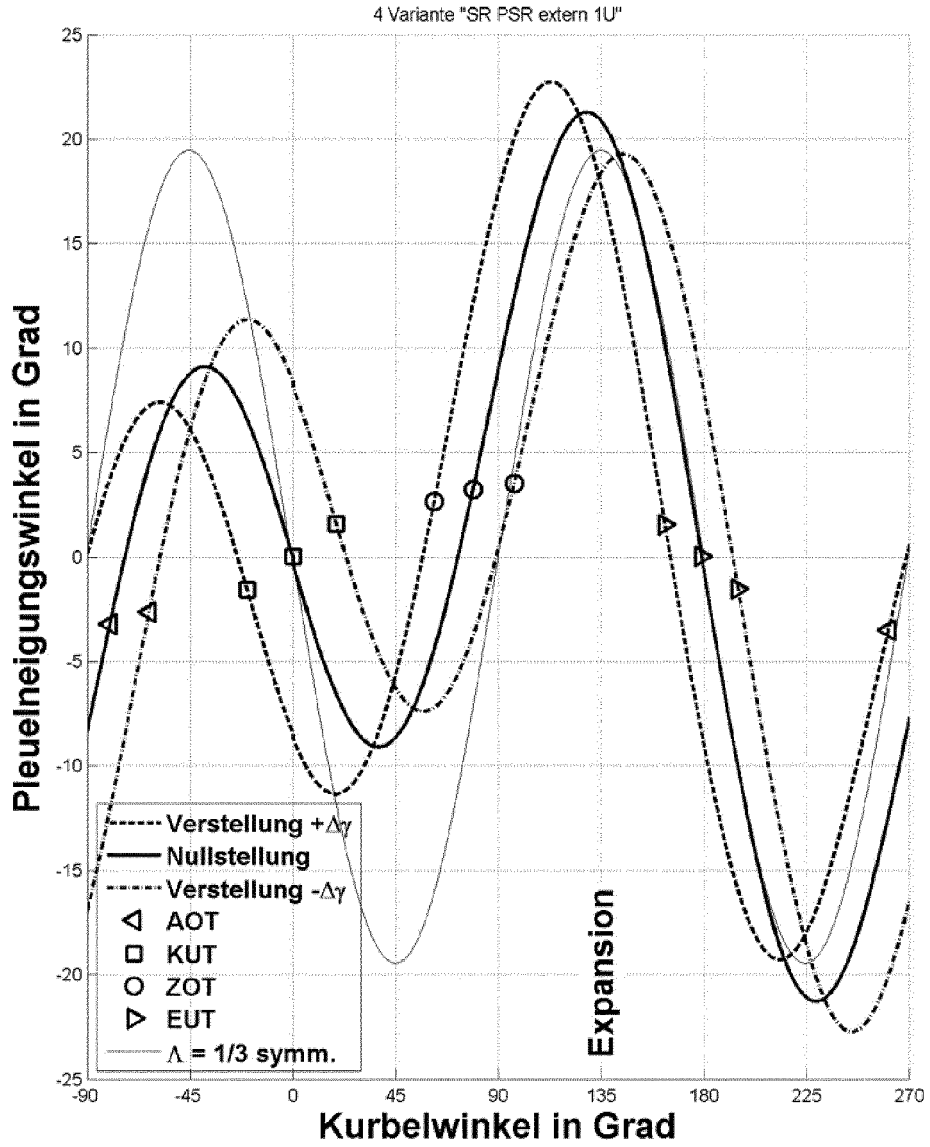


Fig. 25 d)
Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante SR_PSR_extern_1U

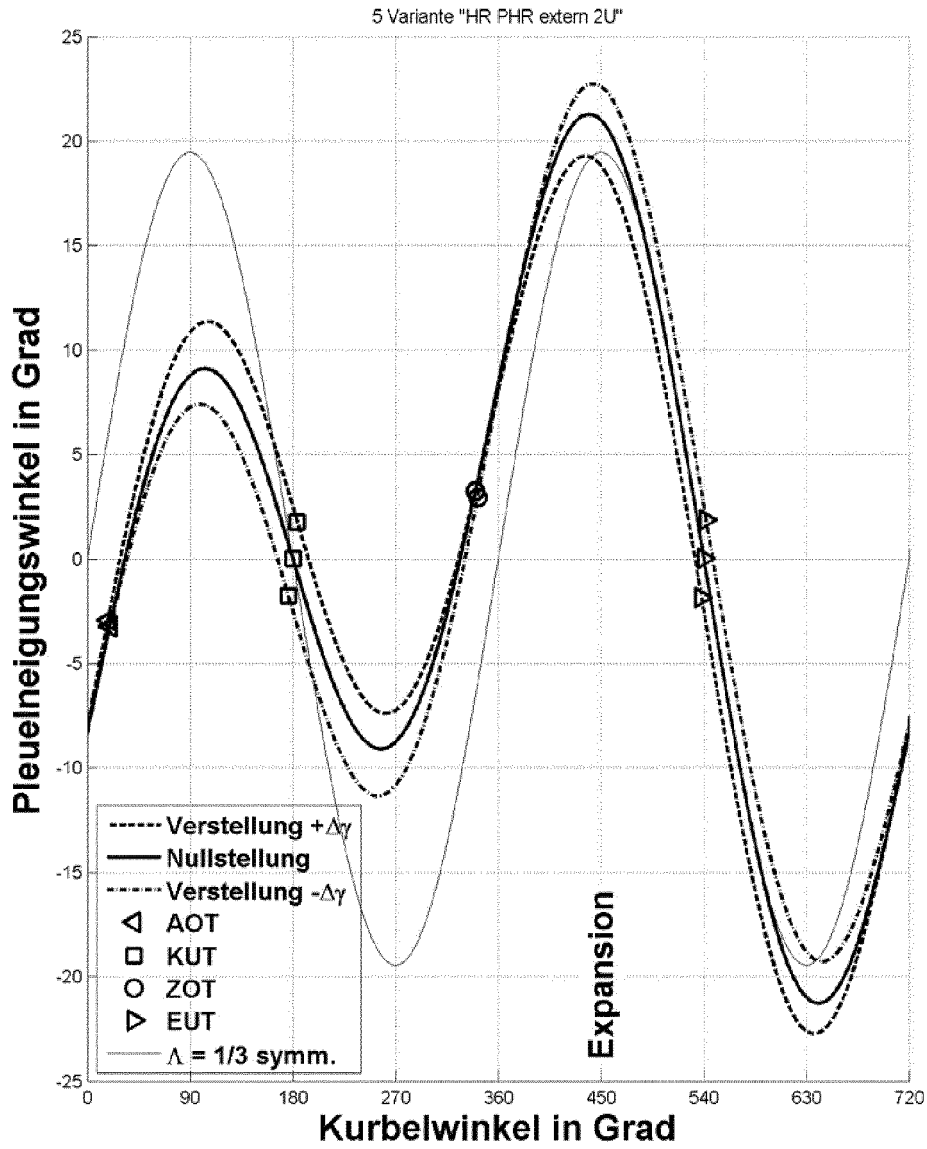


Fig. 25 e)
Volumenverhältnisse und Kolbenhöhe über Verstellwinkel für die Kurbeltriebvariante SR_PHR_extern_2U



EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 14 15 7080

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
Y	EP 0 708 274 A1 (LONGWELL JAPAN CO LTD [JP]) 24. April 1996 (1996-04-24)	1-7	INV. F02B41/04 F02B75/04 F01B9/04 F02B75/32
A	* Absätze [0013], [0022], [0048], [0057] - [0062], [0097] - [0099] * -----	8,9	
Y	WO 98/48158 A1 (RAFFAELE PETER ROBERT [AU]; RAFFAELE MICHAEL JOHN [AU]) 29. Oktober 1998 (1998-10-29) * Zusammenfassung * * Abbildungen * * Seite 2, Absatz 8 - Seite 3, Absatz 2 * -----	1-7	
Y	US 2002/185101 A1 (SHAW RALPH [US]) 12. Dezember 2002 (2002-12-12) * Zusammenfassung * * Abbildungen * -----	1-7	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			F02B F01B
Recherchenort Den Haag		Abschlußdatum der Recherche 22. Mai 2014	Prüfer Matray, J
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03.02 (P04/C03)



5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

GEBÜHRENPFLICHTIGE PATENTANSPRÜCHE	
Die vorliegende europäische Patentanmeldung enthielt bei ihrer Einreichung Patentansprüche, für die eine Zahlung fällig war.	
<input type="checkbox"/>	Nur ein Teil der Anspruchsgebühren wurde innerhalb der vorgeschriebenen Frist entrichtet. Der vorliegende europäische Recherchenbericht wurde für jene Patentansprüche erstellt, für die keine Zahlung fällig war, sowie für die Patentansprüche, für die Anspruchsgebühren entrichtet wurden, nämlich Patentansprüche:
<input type="checkbox"/>	Keine der Anspruchsgebühren wurde innerhalb der vorgeschriebenen Frist entrichtet. Der vorliegende europäische Recherchenbericht wurde für die Patentansprüche erstellt, für die keine Zahlung fällig war.
MANGELNDE EINHEITLICHKEIT DER ERFINDUNG	
Nach Auffassung der Recherchenabteilung entspricht die vorliegende europäische Patentanmeldung nicht den Anforderungen an die Einheitlichkeit der Erfindung und enthält mehrere Erfindungen oder Gruppen von Erfindungen, nämlich:	
Siehe Ergänzungsblatt B	
<input type="checkbox"/>	Alle weiteren Recherchegebühren wurden innerhalb der gesetzten Frist entrichtet. Der vorliegende europäische Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.
<input checked="" type="checkbox"/>	Da für alle recherchierbaren Ansprüche die Recherche ohne einen Arbeitsaufwand durchgeführt werden konnte, der eine zusätzliche Recherchegebühr gerechtfertigt hätte, hat die Recherchenabteilung nicht zur Zahlung einer solchen Gebühr aufgefordert.
<input type="checkbox"/>	Nur ein Teil der weiteren Recherchegebühren wurde innerhalb der gesetzten Frist entrichtet. Der vorliegende europäische Recherchenbericht wurde für die Teile der Anmeldung erstellt, die sich auf Erfindungen beziehen, für die Recherchegebühren entrichtet worden sind, nämlich Patentansprüche:
<input type="checkbox"/>	Keine der weiteren Recherchegebühren wurde innerhalb der gesetzten Frist entrichtet. Der vorliegende europäische Recherchenbericht wurde für die Teile der Anmeldung erstellt, die sich auf die zuerst in den Patentansprüchen erwähnte Erfindung beziehen, nämlich Patentansprüche:
<input type="checkbox"/>	Der vorliegende ergänzende europäische Recherchenbericht wurde für die Teile der Anmeldung erstellt, die sich auf die zuerst in den Patentansprüchen erwähnte Erfindung beziehen (Regel 164 (1) EPÜ).



**MANGELNDE EINHEITLICHKEIT
DER ERFINDUNG
ERGÄNZUNGSBLATT B**

Nummer der Anmeldung

EP 14 15 7080

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

Nach Auffassung der Recherchenabteilung entspricht die vorliegende europäische Patentanmeldung nicht den Anforderungen an die Einheitlichkeit der Erfindung und enthält mehrere Erfindungen oder Gruppen von Erfindungen, nämlich:

1. Ansprüche: 1-9

Brennkraftmaschine

1.1. Ansprüche: 1-3, 5-9

Brennkraftmaschine mit zylinderspezifischer Steuerung des Verdichtungsverhältnisses

1.2. Anspruch: 4

Brennkraftmaschine mit einheitlicher Steuerung des Verdichtungsverhältnisses

Bitte zu beachten dass für alle unter Punkt 1 aufgeführten Erfindungen, obwohl diese nicht unbedingt durch ein gemeinsames erfinderisches Konzept verbunden sind, ohne Mehraufwand der eine zusätzliche Recherchegebühr gerechtfertigt hätte, eine vollständige Recherche durchgeführt werden konnte.

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 14 15 7080

5

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

22-05-2014

10

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung	
EP 0708274	A1	24-04-1996	CN 1128557 A	07-08-1996
			DE 69519273 D1	07-12-2000
			EP 0708274 A1	24-04-1996
			JP 2683218 B2	26-11-1997
			JP H07305601 A	21-11-1995
			KR 100379701 B1	22-07-2003
			MY 138260 A	29-05-2009
			WO 9530847 A1	16-11-1995

WO 9848158	A1	29-10-1998	KEINE	

US 2002185101	A1	12-12-2002	KEINE	

15

20

25

30

35

40

45

50

55

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

EP 2 772 624 A1

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

- EP 1754872 B1 [0004]
- US 1278563 A [0005]
- US 1326129 A [0005] [0009]
- US 4044629 A [0005] [0008] [0009]
- US 5927236 A [0005] [0008] [0009]
- US 5465648 A [0010]
- US 20020185101 A1 [0011]