



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) DE 10 2007 001 836 A1 2008.07.17

(12)

Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: 10 2007 001 836.5

(22) Anmeldetag: 12.01.2007

(43) Offenlegungstag: 17.07.2008

(51) Int Cl.⁸: **B60H 1/22** (2006.01)
B60H 1/00 (2006.01)

(71) Anmelder:

**J. Eberspächer GmbH & Co. KG, 73730 Esslingen,
DE**

(74) Vertreter:

Weickmann & Weickmann, 81679 München

(72) Erfinder:

**Köberle, Christoph, 70736 Fellbach, DE; Knies,
Tobias, 73240 Wendlingen, DE; Eppe, Jürgen,
72135 Dettenhausen, DE; Pfister, Wolfgang, 73732
Esslingen, DE**

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht zu
ziehende Druckschriften:

DE 101 38 821 B4

DE 44 46 829 B4

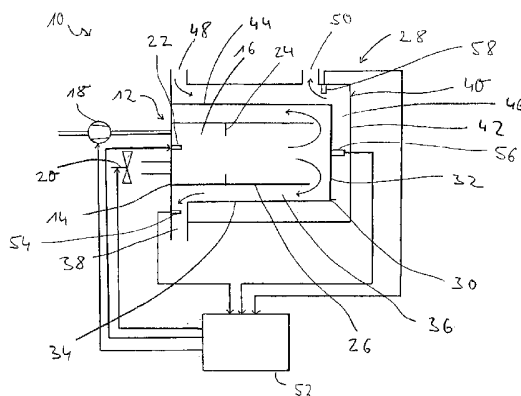
WO 95/18 023 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Rechercheantrag gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 PatG ist gestellt.

(54) Bezeichnung: **Verfahren zum Betreiben eines Fahrzeugheizgerätes in einer Startphase**

(57) Zusammenfassung: Ein Verfahren zum Betreiben eines Fahrzeugheizgerätes in einer Startphase, welches Fahrzeugheizgerät umfasst: einen Brennerbereich (12) zur Verbrennung eines Brennstoff/Luft-Gemisches, einen Abgasströmungsweg (36), entlang welchem die Verbrennungsabgase zu einem Abgasauslass (38) strömen, eine Wärmetauscheranordnung (28) mit einem inneren Wärmetauschergehäuse (30) und einem äußeren Wärmetauschergehäuse (40) wobei das innere Wärmetauschergehäuse (30) wenigstens bereichsweise den Abgasströmungsweg (36) begrenzt und wobei das innere Wärmetauschergehäuse (30) mit dem äußeren Wärmetauschergehäuse (40) einen Strömungsraum (46) für zu erwärmendes Medium begrenzt, wobei das zu erwärmende Medium in einem Eintrittsbereich (48) in den Strömungsraum (46) eintritt und in einem Austrittsbereich (50) aus dem Strömungsraum (46) austritt, einen Flammfühler (54) zur Erzeugung einer mit dem Verbrennungsstatus im Brennerbereich (12) im Zusammenhang stehenden ersten Messgröße, einen Überhitzungsfühler (56) zur Erzeugung einer mit einer Temperatur im Bereich des inneren Wärmetauschergehäuses (30) im Zusammenhang stehenden zweiten Messgröße, einen Regelfühler (58) zur Erzeugung einer mit einer Temperatur des zu erwärmenden Mediums im Zusammenhang stehenden dritten Messgröße, wobei der Flammfühler (54) eine PTC-Widerstandscharakteristik aufweist und der Überhitzungsfühler (56) oder/und der Regelfühler (58) eine NTC-Widerstandscharakteristik aufweisen, umfasst die folgenden Maßnahmen: a) ...



Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines Fahrzeugheizgerätes in einer Startphase.

[0002] Ein derartiges beispielsweise als Zuheizung oder Standheizung in einem Fahrzeug eingesetztes brennstoffbetriebenes Heizgerät umfasst einen Brennerbereich, in welchem ein Brennstoff/Luft-Gemisch erzeugt und verbrannt wird. Die Verbrennungsprodukte, im Allgemeinen also die Verbrennungsabgase, strömen entlang eines Abgasströmungsweges zu einem Abgasauslass. Es ist eine Wärmetauscheranordnung vorgesehen. Diese ist mit einem inneren Wärmetauschergehäuse und einem äußeren Wärmetauschergehäuse aufgebaut. Das innere Wärmetauschergehäuse begrenzt wenigstens bereichsweise den Abgasströmungsweg, so dass die die Verbrennungswärme transportierenden Verbrennungsabgase durch den direkten Kontakt mit dem inneren Wärmetauschergehäuse Wärme auf dieses übertragen. Das äußere Wärmetauschergehäuse begrenzt zusammen mit dem im Verbrennungsbetrieb erwärmten inneren Wärmetauschergehäuse einen Strömungsraum für zu erwärmendes Medium. Dieses tritt in einem Eintrittsbereich in den Strömungsraum ein und tritt in einem Austrittsbereich aus dem Strömungsraum aus. Derartiges zu erwärmendes Medium kann beispielsweise ein flüssiges Medium sein, wie z. B. Wasser bzw. das auch durch eine Brennkraftmaschine zirkulierende Kühlmittel.

[0003] Um Information über den Verbrennungsstatus im Brennerbereich zu erhalten, ist ein Flammfühler vorgesehen, welcher eine im Zusammenhang mit dem Verbrennungsstatus im Brennerbereich stehende erste Messgröße generiert. Weiterhin ist ein Überhitzungsfühler vorgesehen, welcher eine im Zusammenhang mit einer Temperatur im Bereich des inneren Wärmetauschergehäuses stehende zweite Messgröße erzeugt. Ein Regelfühler erzeugt eine dritte Messgröße, die mit einer Temperatur des zu erwärmenden Mediums im Zusammenhang steht.

[0004] Bei derartigen Fahrzeugheizgeräten kann beispielsweise vorgesehen sein, dass der Flammfühler mit einer PTC-Widerstandscharakteristik ausgebildet ist, während der Überhitzungsfühler und der Regelfühler eine NTC-Widerstandscharakteristik aufweisen. Dies bedeutet also, dass ein als Flammfühler eingesetzter Temperatursensor eine derartige Temperatur-Widerstands-Charakteristik aufweist, dass mit ansteigender Temperatur auch der elektrische Widerstand dieses Sensors ansteigt. Im Falle des Überhitzungsfühlers und des Regelfühlers weisen die hierfür jeweils eingesetzten Temperatursensoren eine genau gegenläufige Temperatur-Widerstands-Charakteristik auf. Das heißt, mit steigender Temperatur fällt deren elektrischer Widerstand. Dies

bedeutet, dass der Überhitzungsfühler und der Regelfühler bei vergleichsweise niedrigen Temperaturen einen sehr hohen elektrischen Widerstand aufweisen werden. Wird bei derartigem Aufbau am Beginn oder vor Beginn des Verbrennungsbetriebs die Funktion der Fühler überprüft, so besteht die Gefahr, dass durch den vergleichsweise hohen elektrischen Widerstand der mit NTC-Charakteristik ausgebildeten Sensorelemente des Überhitzungsfühlers bzw. des Regelfühlers eine Leitungsunterbrechung und somit eine Störung erkannt wird, obgleich dies tatsächlich nicht der Fall ist. Um dies zu vermeiden, kann beispielsweise so vorgegangen werden, dass jedes derart aufgebaute System, das eine Ansteuerungsvorrichtung und einen zugeordneten Überhitzungsfühler bzw. Regelfühler umfasst, vor Inbetriebnahme das System eingemessen wird, um auch unter Berücksichtigung von im Fertigungsbetrieb auftretenden Schwankungen der Widerstandscharakteristik eine fehlerhafte Erkennung tatsächlich nicht vorliegender Störzustände vermeiden zu können. Da dies also bei jedem einzelnen aufgebauten Heizgerät vorgenommen werden muss, ist ein großer Aufwand involviert.

[0005] Es ist die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren zum Betreiben eines Fahrzeugheizgerätes in einer Startphase bereitzustellen, bei welchem in einfacher, gleichwohl zuverlässiger Art und Weise die Funktionalität verschiedener auch mit NTC-Widerstandscharakteristik arbeitender Temperaturfühler überprüft werden kann.

[0006] Gemäß der vorliegenden Erfindung wird diese Aufgabe gelöst durch ein Verfahren zum Betreiben eines Fahrzeugheizgerätes in einer Startphase, welches Fahrzeugheizgerät umfasst einen Brennerbereich zur Verbrennung eines Brennstoff/Luft-Gemisches, einen Abgasströmungsweg, entlang welchem die Verbrennungsabgase zu einem Abgasauslass strömen, eine Wärmetauscheranordnung mit einem inneren Wärmetauschergehäuse und einem äußeren Wärmetauschergehäuse, wobei das innere Wärmetauschergehäuse wenigstens bereichsweise den Abgasströmungsweg begrenzt und wobei das innere Wärmetauschergehäuse mit dem äußeren Wärmetauschergehäuse einen Strömungsraum für zu erwärmendes Medium begrenzt, wobei das zu erwärmende Medium in einem Eintrittsbereich in den Strömungsraum eintritt und in einem Austrittsbereich aus dem Strömungsraum austritt, einen Flammfühler zur Erzeugung einer mit dem Verbrennungsstatus im Brennerbereich im Zusammenhang stehenden ersten Messgröße, einen Überhitzungsfühler zur Erzeugung einer mit einer Temperatur im Bereich des inneren Wärmetauschergehäuses im Zusammenhang stehenden zweiten Messgröße, einen Regelfühler zur Erzeugung einer mit einer Temperatur des zu erwärmenden Mediums im Zusammenhang stehenden dritten Messgröße, wobei der Flammfühler eine

PTC-Widerstandscharakteristik aufweist und der Überhitzungsfühler oder/und der Regelfühler eine NTC-Widerstandscharakteristik aufweisen.

[0007] Das Verfahren umfasst die folgenden Maßnahmen:

- a) Überprüfen, ob die erste Messgröße eine über einer ersten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers indiziert,
- b) dann, wenn die erste Messgröße eine über der ersten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers indiziert, Durchführen einer Funktionsüberprüfung des Überhitzungsfühlers oder/und des Regelfühlers vor oder beim Starten des Verbrennungsbetriebs,
- c) dann, wenn die erste Messgröße eine nicht über der ersten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers indiziert, Starten des Verbrennungsbetriebs ohne Durchführung einer Funktionsüberprüfung des Überhitzungsfühlers oder/und des Regelfühlers.

[0008] Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren wird also zunächst beruhend auf der ersten Messgröße, also der durch den Flammfühler gelieferten Messgröße, ausgewertet, in welchem Bereich die Temperatur liegt. Das der Flammfühler mit einer PTC-Widerstandscharakteristik ausgebildet ist, wird er vor allem bei vergleichsweise niedrigen Umgebungstemperaturen einen sehr geringen Widerstandswert aufweisen, so dass hier eine zuverlässige Erkennung dahingehend möglich ist, in welchem Bereich die Temperatur tatsächlich liegt. Indiziert die erste Messgröße eine Temperatur, die über einer ersten Temperaturschwelle liegt, wird auch die Funktionsüberprüfung des Überhitzungsfühlers bzw. des Regelfühlers durchgeführt. In diesem Falle kann also angenommen werden, dass durch die über einer bestimmten ersten Schwelle liegende Temperatur der Widerstandswert des/der mit NTC-Charakteristik ausgestatteten Fühler so weit gesunken ist, dass eine fehlerhafte Erkennung einer Leitungsunterbrechung durch einen zu hohen Widerstandswert nicht erfolgen wird. Indiziert jedoch die durch den Flammfühler gelieferte erste Messgröße eine Temperatur, die nicht über der ersten Temperaturschwelle liegt, also vergleichsweise niedriger ist und die Gefahr mit sich bringt, dass aufgrund des in diesem Zustand zu hohen elektrischen Widerstandes eines mit NTC-Charakteristik arbeitenden Fühlers nicht zuverlässig erkannt werden kann, ob diese korrekt arbeiten, wird die Durchführung einer Funktionsüberprüfung unterdrückt. Das fehlerhafte Erkennen eines tatsächlich nicht vorliegenden Stöorzustandes, wie z. B. einer Leitungsunterbrechung, kann somit vermieden werden.

[0009] Um auch bei der erfindungsgemäßen Vorgehensweise die korrekte Funktion des Überhitzungsfühlers bzw. auch des Regelfühlers überprüfen bzw. sicherstellen zu können, wird weiter vorgeschlagen,

dass die Maßnahme c) nach dem Starten des Verbrennungsbetriebs die Überprüfung umfasst, ob die erste Messgröße eine über einer zweiten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers indiziert, wobei dann, wenn die erste Messgröße eine über der zweiten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers indiziert, die Funktionsprüfung des Überhitzungsfühlers oder/und des Regelfühlers durchgeführt wird. Da nach dem Starten des Verbrennungsbetriebs die verschiedenen Systembereiche eines derartigen Fahrzeugheizgeräts sich allmählich erwärmen sollten und somit auch in denjenigen Bereichen, in welchen der Überhitzungsfühler und der Regelfühler angeordnet sind, die Temperaturen so weit steigen sollten, dass in Verbindung mit der bei zumindest einem dieser Fühler implementierten NTC-Charakteristik Widerstandswerte erreicht werden, die eine zuverlässige Unterscheidung eines Zustands mit hohem, aber definiertem elektrischen Widerstand und eines Zustands mit mangelnder Leifähigkeit, beispielsweise aufgrund eines Kabelbruchs, ermöglichen.

[0010] Führt dabei die fortgesetzte Überwachung der ersten Messgröße zu der Erkenntnis, dass auch eine vorbestimmte Zeitdauer nach dem Starten des Verbrennungsbetriebs diese erste Messgröße keine über der zweiten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers indiziert, so wird das Vorliegen einer Störung erkannt. Eine derartige Störung kann verschiedene Aspekte betreffen. Zum einen könnte die Verbrennung nicht korrekt ablaufen, so dass eine erwartete Erwärmung tatsächlich nicht stattfinden kann. Zum anderen könnte im Bereich des Flammfühlers ein technisches Problem vorliegen, so dass dieser trotz korrekt ablaufender Verbrennung und damit ansteigender Temperatur nicht das erwartete Signal liefern kann.

[0011] Die zweite Temperaturschwelle liegt vorzugsweise über der ersten Temperaturschwelle, so dass auf diese Art und Weise auch klar unterschieden werden kann beispielsweise zwischen einem Zustand, in dem keine Verbrennung stattfindet, und einem Zustand mit korrekt ablaufender Verbrennung.

[0012] Die Funktionsprüfung des Überhitzungsfühlers kann eine Überprüfung umfassen, ob die zweite Messgröße eine über einer dritten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers indiziert, wobei dann, wenn die zweite Messgröße nicht das Vorliegen einer über der dritten Temperaturschwelle liegenden Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers indiziert, eine Störung erkannt wird. Dabei kann die dritte Temperaturschwelle kleiner oder gleich der zweiten Temperaturschwelle sein.

[0013] Weiterhin kann die Funktionsprüfung des Regelfühlers die Überprüfung umfassen, ob die dritte

Messgröße eine über einer vierten Temperaturschwelle liegende Temperatur im Bereich des Regelfühlers indiziert, wobei dann, wenn die dritte Messgröße nicht das Vorliegen einer über der vierten Temperaturschwelle liegenden Temperatur im Bereich des Regelfühlers indiziert, eine Störung erkannt wird. Hier kann die vierte Temperaturschwelle kleiner oder gleich der dritten Temperaturschwelle sein.

[0014] Führen die verschiedenen Funktionsüberprüfungen dazu, dass keine Störung vorliegt, so kann gemäß einem weiteren Aspekt der Erfindung eine Überhitzungsschwelle aktiviert werden und eine Überprüfung durchgeführt werden, ob die zweite Messgröße eine über der Überhitzungsschwelle liegende Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers indiziert, wobei dann, wenn die zweite Messgröße eine über der Überhitzungsschwelle liegende Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers indiziert, das Vorliegen einer Störung erkannt wird. Auf diese Art und Weise kann überprüft bzw. sichergestellt werden, dass ein ausreichender Wärmeabtrag aus dem Bereich der Wärmetauscheranordnung stattfindet.

[0015] Weiter kann bei erkannter korrekter Funktion der verschiedenen Temperaturfühler eine Differenzschwelle für die Differenz zwischen einer durch die zweite Messgröße indizierten Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers und einer durch die dritte Messgröße indizierten Temperatur im Bereich des Regelfühlers aktiviert werden, und es kann eine Überprüfung durchgeführt werden, ob diese Differenz über der ihr zugeordneten Differenzschwelle liegt. Indiziert dieser Vergleich bzw. diese Überprüfung das Überschreiten der Differenzschwelle, so kann ebenfalls auf Vorliegen einer Störung erkannt werden. Eine zu große Temperaturdifferenz zwischen dem Bereich, in welchem der Überhitzungsfühler angeordnet ist, und dem Bereich, in welchem der Regelfühler angeordnet ist, deutet darauf hin, dass der Strömungsraum nicht oder nicht ausreichend mit dem zu erwärmenden Medium gefüllt ist, welches primär auch für einen Temperaturübertrag auf den Regelfühler verantwortlich ist.

[0016] Die vorliegende Erfindung wird nachfolgend mit Bezug auf die beiliegenden Figuren beschrieben. Es zeigt:

[0017] Fig. 1 eine Prinzipansicht eines Fahrzeugheizgeräts, bei welchem das erfindungsgemäße Verfahren implementiert sein kann;

[0018] Fig. 2 ein Diagramm, welches den elektrischen Widerstand über der Temperatur für eine NTC-Charakteristik und eine PTC-Charakteristik darstellt;

[0019] Fig. 3 ein Diagramm, welches den elektri-

schen Strom aufgetragen über der Temperatur für eine NTC-Charakteristik und eine PTC-Charakteristik darstellt;

[0020] Fig. 4 ein Diagramm, welches für verschiedene Betriebszustände den Zusammenhang zwischen der durch den Flammfühler erfassten Temperatur und der durch den Überhitzungsfühler bzw. den Regelfühler erfassten Temperatur zeigt.

[0021] In Fig. 1 ist ein Fahrzeugheizgerät allgemein mit **10** bezeichnet. Dieses Fahrzeugheizgerät umfasst einen Brennerbereich **12** mit einer in einem Wärmetauschergehäuse **14** gebildeten Brennkammer **16**. In dieser Brennkammer **16** wird durch eine Brennstoffförderanordnung **18**, beispielsweise durch eine Dosierpumpe, flüssiger Brennstoff eingespeist. Durch eine Verbrennungsluftförderanordnung **20**, beispielsweise ein Seitenkanalgebläse, wird Verbrennungsluft eingespeist. In der Brennkammer **16** wird dann ein Gemisch aus Brennstoff und Verbrennungsluft gebildet, das durch ein Zündorgan **22**, beispielsweise einen Glühzündstift, gezündet und dann verbrannt werden kann. Die bei dieser Verbrennung in der Brennkammer **16** entstehenden Verbrennungsabgase treten beispielsweise über eine Flammblende **24** in ein Flammrohr **26** ein und strömen entlang diesem.

[0022] Der Brennerbereich **12**, d. h. das Brennkammergehäuse **14** und auch das darauf folgende Flammrohr **26** sind umgeben von einer Wärmetauscheranordnung **28**. Diese umfasst ein inneres Wärmetauschergehäuse **30** mit einer Bodenwandung **32** und einer Umfangswandung **34**. Die aus dem Flammrohr **26** austretenden Verbrennungsabgase treffen auf die Bodenwandung **32** auf, werden nach radial außen umgelenkt und strömen entlang eines zwischen dem Flammrohr **26** und der Umfangswandung **34** gebildeten Abgasströmungswegs **36** zu einem Abgasauslass **38**. Dort können die Abgase in ein Abgasreinigungssystem abgegeben werden.

[0023] Ein äußeres Wärmetauschergehäuse **40** ist ebenfalls mit einer Bodenwandung **42** und einer Umfangswandung **44** ausgebildet und umgibt das innere Wärmetauschergehäuse **30**. Auf diese Art und Weise ist zwischen dem inneren Wärmetauschergehäuse **30** und dem äußeren Wärmetauschergehäuse **40** ein Strömungsraum **46** für ein zu erwärmendes Medium, beispielsweise Wasser, gebildet. Dieses tritt in einem Eintrittsbereich **48** in den Strömungsraum **46** ein, strömt, geleitet durch verschiedene Strömungsführungselemente, beispielsweise in schraubenförmiger um das innere Wärmetauschergehäuse **30** und gelangt zu einem Austrittsbereich **50**.

[0024] Die Brennstoffförderanordnung **18**, die Luftförderanordnung **20** und auch das Zündorgan **22** stehen unter der Ansteuerung einer Ansteuervorrich-

tung **52**. Diese steuert beruhend auf verschiedenen Vorgaben den Betrieb dieser Systembereiche, um für den Ablauf einer korrekten Verbrennung in der Brennkammer **16** zu sorgen. Die Ansteuervorrichtung **52** erhält als diesem Betrieb zugrunde zu legenden Parameter unter anderem die Angaben von verschiedenen Temperaturfühlern. So ist im Abgasströmungsweg **36**, beispielsweise im oder nahe dem Abgasauslass **38** ein Flammfühler **54** angeordnet. Dieser Flammfühler **54** wird durch die Verbrennungsabgase umströmt und erzeugt somit als Ausgangssignal eine erste Messgröße, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verbrennungsstatus in der Brennkammer **16** steht. Ein Überhitzungsfühler **56** ist beispielsweise an der Bodenwandung **32** des inneren Wärmetauschergehäuses **30** angeordnet und liefert somit als Ausgangssignal eine Messgröße, die mit der Temperatur im Bereich des inneren Wärmetauschergehäuses in direktem Zusammenhang steht. Diese Temperatur wird beeinflusst sein einerseits durch einen Wärmeeintrag an der Innenseite des inneren Wärmetauschergehäuses **30** und andererseits durch den Wärmeabtrag an der Außenseite desselben, nämlich durch das im Strömungsraum **46** strömende zu erwärmende Medium.

[0025] Ein Regelfühler **58** ist beispielsweise im Strömungsraum **46** und vorzugsweise im oder nahe am Austrittsbereich **50** so angeordnet, dass er als Ausgangssignal eine dritte Messgröße liefert, die in direktem Zusammenhang steht mit der Temperatur des zu erwärmenden Mediums.

[0026] Auf diese Art und Weise erhält die Ansteuervorrichtung **50** durch die ihr zugeführten Ausgangssignale der verschiedenen Temperaturfühler **54**, **56**, **58** die dadurch jeweils repräsentierten Messgrößen. Beruhend auf diesen Signalen bzw. Messgrößen und ggf. auch beruhend auf weiteren Betriebsparametern, steuert die Ansteuervorrichtung **52** den Betrieb des Heizgerätes **10**.

[0027] Im Folgenden wird eine Vorgehensweise beschrieben, mit welcher bei der vorliegenden Erfindung in der Startphase die korrekte Funktionalität insbesondere des Überhitzungsfühlers **56** und des Regelfühlers **58** sichergestellt werden kann. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei dem in [Fig. 1](#) gezeigten Fahrzeugheizgerät **10** der Flammfühler **54** so aufgebaut ist, dass er mit einer PTC-Temperaturcharakteristik arbeitet. Dies bedeutet, dass, wie anhand der Kurve K_1 in [Fig. 2](#) veranschaulicht, der elektrische Widerstand R des Flammfühlers **54** mit steigender Temperatur ansteigt. Der Überhitzungsfühler **56** und der Regelfühler **58** sind mit einer NTC-Charakteristik aufgebaut, d. h. mit steigender Temperatur fällt deren elektrischer Widerstand, wie durch die Kurve K_2 in [Fig. 2](#) veranschaulicht. Es sei hier darauf hingewiesen, dass in [Fig. 2](#) jeweils nur der qualitative Zusammenhang dargestellt ist. Selbstverständlich können

die beiden Temperaturfühler **56** und **58** bei im Wesentlichen gleichem qualitativen Lauf tatsächlich unterschiedliche Widerstandswerte liefern. Es sei weiter darauf hingewiesen, dass der bei einem jeweiligen der Temperaturfühler **54**, **56** und **58** temperaturabhängig sich einstellende elektrische Widerstand bestimmt werden kann aus einer an diese jeweils angelegten definierten elektrischen Spannung und dem dann gemessenen elektrischen Strom.

[0028] Es sei zunächst angenommen, dass das Fahrzeugheizgerät in einem Kaltstartzustand ist, also bei vergleichsweise niedriger Umgebungstemperatur und im nicht vorerwärmten Zustand gestartet wird. In diesem Zustand wird der Flammfühler, wie durch die Kurve K_1 wiedergegeben, einen vergleichsweise kleinen elektrischen Widerstand aufweisen, während der Überhitzungsfühler **56** und der Regelfühler **58** einen vergleichsweise hohen elektrischen Widerstand aufweisen werden. Es wird daher zunächst beruhend auf der durch den Flammfühler **54** gelieferten ersten Messgröße, die also hier tatsächlich einen Widerstandswert darstellen kann, überprüft, ob diese Messgröße über einer ihr zugeordneten ersten Schwelle F_{S1} liegt. Wie man anhand des Diagramms der [Fig. 2](#) erkennt, entspricht diese erste Temperaturschwelle F_{S1} einer Temperatur T_1 , die beispielsweise -35°C sein kann. Wird erkannt, dass in dieser Phase die erste Messgröße unter der ihr zugeordneten ersten Schwelle F_{S1} liegt, was indiziert, dass die Temperatur unter der Temperatur T_1 , also beispielsweise -35°C liegt, so wird dies als Anlass dafür genommen, zwar den Verbrennungsbetrieb zu starten, also Brennstoff und Verbrennungsluft in die Brennkammer **16** einzuleiten, jedoch keine Funktionsüberprüfung des Überhitzungsfühlers **56** und des Regelfühlers **58** vorzunehmen.

[0029] Würde in diesem Zustand die Funktionalität dieser beiden Temperaturfühler durch Anlegen einer Spannung und Überprüfung der sich ergebenden Widerstands- bzw. Stromflusses durchgeführt werden, so könnte aufgrund des dabei sehr hohen elektrischen Widerstands dieser mit NTC-Charakteristik arbeitenden Temperaturfühler irrtümlicherweise auf einen Defekt, beispielsweise einen Kabelbruch, geschlossen werden, da der nur geringe Stromfluss eine zuverlässige Auswertung nicht zulässt. Erfindungsgemäß wird also in diesem Zustand auf die Durchführung einer Funktionsüberprüfung verzichtet und der Verbrennungsbetrieb gestartet.

[0030] Im Laufe des beginnenden Verbrennungsbetriebs wird der Flammfühler **54** durch die im Verbrennungsbetrieb dann entstehenden Verbrennungsabgase allmählich erwärmt. Das heißt, dessen Widerstand wird, wie durch die Kurve K_1 veranschaulicht, mit der zunehmenden Verbrennung auch ansteigen, was eine entsprechend ansteigende Temperatur auch der Verbrennungsabgase indiziert. Mit der star-

tenden Verbrennung werden die auf die Bodenwandung **32** des inneren Wärmetauschergehäuses **30** auftretenden Verbrennungsabgase auch diese Bodenwandung **32** und somit auch den Überhitzungsfühler **56** allmählich erwärmen. Auch wird dabei das im Strömungsraum **46** strömende zu erwärmende Medium erwärmt werden, so dass auch der Regelfühler **58** allmählich erwärmt wird. Diese mit einem gewissen Zeitversatz auftretende Erwärmung der beiden Temperaturfühler **56** und **58** führt zu einem durch die Kurve K_2 in **Fig. 2** veranschaulichten Abfall des elektrischen Widerstands R derselben. Dies nutzt die vorliegende Erfindung dadurch, dass nach dem Starten des Verbrennungsbetriebs wiederholt die durch das Ausgangssignal des Flammfühlers **54** gelieferte erste Messgröße überprüft wird, und zwar dahingehend, ob sie über einer zweiten Temperaturschwelle F_{S2} liegt. Diese zweite Temperaturschwelle F_{S2} ist einer Temperatur T_2 zugeordnet, die beispielsweise bei $+50^\circ\text{C}$ liegen kann. Liegt also die erste Messgröße, also z. B. der Widerstandswert R des Flammfühlers **54** über der zugeordneten zweiten Schwelle F_{S2} , was indiziert, dass die Temperatur des Flammfühlers **54** und mithin auch die Temperatur der ihn erwärmenden Verbrennungsabgase über der Temperatur T_2 liegen, wird erfindungsgemäß dann angenommen, dass auch eine derartige Erwärmung im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** und im Bereich des Regelfühlers **58** stattgefunden hat, dass eine korrekte und zuverlässige Funktionsüberprüfung derselben möglich ist. Indiziert also die erste Messgröße das Überschreiten einer zweiten Temperaturschwelle T_2 , so wird dann auch eine Funktionsüberprüfung des Überhitzungsfühlers **56** und des Regelfühlers **58** beispielsweise jeweils durch Anlegen einer definierten Spannung und durch Auswerten des dann fließenden elektrischen Stroms durchgeführt.

[0031] Die Funktionsprüfung des Überhitzungsfühlers **56** kann beispielsweise so durchgeführt werden, dass überprüft wird, ob die durch diesen gelieferte zweite Messgröße unter einer ihr zugeordneten Schwelle $\bar{U}_S$ liegt, was indiziert, dass die Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** über einer dieser Überhitzungsschwelle $\bar{U}_S$ zugeordneten dritten Temperaturschwelle T_3 liegt. Ist dies der Fall, so wird entschieden, dass der Überhitzungsfühler **56** korrekt arbeitet und kein Störfall vorliegt. Liegt jedoch trotz zu erwartender ausreichender Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers die durch diesen gelieferte Messgröße, also der Widerstandswert über der zugeordneten Überhitzungsschwelle $\bar{U}_S$, was an sich bedeuten würde, dass die dadurch indizierte Temperatur unter der dritten Temperaturschwelle T_3 liegen würde, so wird das Vorliegen einer Störung im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** erkannt, da, beruhend auf der ersten Messgröße, also dem vom Flammfühler **54** gelieferten Messsignal bzw. Temperaturwert, zuverlässig darauf geschlossen werden kann, dass auch im Bereich des Überhitzungsfühlers

56 eine ausreichend hohe Temperatur vorliegen müsste. Dieser Störfallzustand kann beispielsweise angezeigt werden oder/und dazu genutzt werden, eine Sicherheitsabschaltung vorzunehmen.

[0032] Eine entsprechende Funktionsüberprüfung kann dann auch beim Regelfühler **58** vorgenommen werden. Auch hier kann also überprüft werden, ob die von ihm gelieferte dritte Messgröße über oder unter einer ihr zugeordneten Schwelle R_S liegt, was indiziert, dass die dadurch repräsentierte Temperatur unter bzw. über einer vierten Temperaturschwelle T_4 liegt. Wird erkannt, dass die dritte Messgröße unter der ihr zugeordneten Schwelle R_S liegt, was also darauf hindeutet, dass die Temperatur im Bereich des Regelfühlers **58** über der vierten Temperaturschwelle T_4 liegt, so wird auf korrekte Funktionalität des Regelfühlers **58** erkannt. Liegt jedoch die dritte Messgröße nicht unter der ihr zugeordneten Schwelle R_S , was indiziert, dass entgegen der Annahme die Temperatur im Bereich des Regelfühlers unter der vierten Temperaturschwelle T_4 liegt, wird ebenfalls auf das Vorliegen einer Störung entschieden und beispielsweise eine entsprechende Warnung oder/und Sicherheitsabschaltung ausgelöst.

[0033] Eine weitere Störung kann dann erkannt werden, wenn nach dem Starten des Verbrennungsbetriebs aus einem Zustand, in welchem aufgrund der ersten Messgröße zunächst darauf geschlossen wurde, dass die Temperatur unter der ersten Temperaturschwelle T_1 liegt, die fortgesetzte Überwachung der ersten Messgröße innerhalb einer vorgegebenen Zeit nicht zu der an sich erwartenden Erwärmung im Bereich des Flammfühlers **54** führt. Dies ist ein Indiz dafür, dass entweder eine Störung im Bereich des Flammfühlers **54** selbst vorliegt, so dass dieser nicht die im Zusammenhang mit der durch die Verbrennung zu erwartenden Temperatur stehende erste Messgröße liefert, oder dass Probleme bei der Verbrennung selbst aufgetreten sind, also beispielsweise kein Brennstoff oder keine Verbrennungsluft geliefert werden oder das Zündorgan **22** nicht zur Zündung geführt hat. Auch in diesem Falle kann eine entsprechende Störung angezeigt werden oder/und ggf. eine Sicherheitsabschaltung vorgenommen werden.

[0034] Grundsätzlich kann jedoch auch der Fall eintreten, dass die Verbrennung gestartet werden soll, also das Fahrzeugheizgerät **10** in Betrieb genommen werden soll, wenn die Umgebungstemperatur und somit auch die Temperatur der verschiedenen Systembereiche des Fahrzeugheizgeräts **10** bereits in einem Bereich liegen, die auch eine zuverlässige Funktionsüberprüfung der mit NTC-Charakteristik arbeitenden Temperaturfühler **56** und **58** zulässt. Dies bedeutet, dass bei der anfänglichen Überprüfung der ersten Messgröße erkannt wird, dass diese über der ihr zugeordneten ersten Schwelle F_{S1} liegt, was indiziert, dass die Temperatur über der ersten Tempera-

turschwelle T_1 liegt. In diesem Falle kann die Funktionsüberprüfung für den Überhitzungsfühler **56** und auch den Regelfühler **58** wieder in der vorangehend beschriebenen Art und Weise vorgenommen werden. Dabei kann es jedoch vorteilhaft sein, für die zweite Messgröße und die dritte Messgröße andere Schwellen $\dot{U}_S$ und R_S zu setzen, als in [Fig. 2](#) gezeigt. Es muss nämlich in diesem Zustand auch der Fall berücksichtigt werden, dass die Temperatur des Gesamtsystems bei bzw. nur geringfügig über der ersten Temperaturschwelle T_1 liegt. Dies bedeutet, dass auch die Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** und des Regelfühlers **58** bei diesem Wert liegt. Eine Auswahl höherer Werte für die dritte Temperaturschwelle T_3 und die vierte Temperaturschwelle T_4 bzw. entsprechend zugeordneten Schwellenwerten für die zweite Messgröße und die dritte Messgröße würde dann zur Folge haben, dass beim Überhitzungsfühler **56** bzw. beim Regelfühler **58** fälschlicherweise eine Störung erkannt wird.

[0035] Es sollten daher die dritte Temperaturschwelle T_3 und die vierte Temperaturschwelle T_4 und selbstverständlich die damit in direktem Zusammenhang stehenden Schwellen $\dot{U}_S$ und R_S immer so gewählt werden, dass sie unter demjenigen Temperaturschwellenwert bzw. dem jeweils zugeordneten Schwellenwert für die erste Messgröße liegen, der die Funktionsprüfung ausgelöst hat. Im ersten Beispiel, also demjenigen Beispiel, in welchem das Überschreiten der zweiten Temperaturschwelle T_2 die Funktionsprüfung ausgelöst hat, liegen die dritte Temperaturschwelle T_3 und die vierte Temperaturschwelle T_4 also höchstens bei dieser zweiten Temperaturschwelle T_2 , was selbstverständlich auch eine entsprechende Lage der Schwellen $\dot{U}_S$ und R_S im Verhältnis zur Schwelle F_{S2} bedeutet. In dem Falle, in welchem das Überschreiten der ersten Temperaturschwelle T_1 bereits die Funktionsprüfung auslöst, liegen die dritte Temperaturschwelle T_3 und die vierte Temperaturschwelle T_4 also maximal bei dieser ersten Temperaturschwelle T_1 , was wiederum eine entsprechende Zuordnung der Schwellenwerte $\dot{U}_S$ und R_S zum Schwellenwert F_{S1} bedeutet. Weiterhin kann noch vorgesehen sein, dass die vierte Temperaturschwelle T_4 bei einem niedrigeren Wert liegt, als die dritte Temperaturschwelle T_3 , da im Allgemeinen die Temperatur im Bereich des Regelfühlers **58** bei niedrigeren Werten liegen wird, als die Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers **56**.

[0036] Vorangehend wurde die erfindungsgemäß durchzuführende Startphase mit Bezug auf die Verwendung der Widerstandswerte der jeweiligen Temperaturfühler **54**, **56**, **58** als die jeweilige Messgröße erläutert, die dann jeweils einen direkten Rückschluss auf die in den verschiedenen Systembereichen vorliegenden Temperaturen liefern. Es ist selbstverständlich, dass auch andere physikalische Größen als derartige Messgrößen genutzt werden

können. So ist in [Fig. 3](#) jeweils mit den Kurven K_1' und K_2' der elektrische Strom aufgetragen, der bei definierter angelegter Spannung jeweils in Abhängigkeit von der Temperatur fließen wird. Ein Temperaturfühler mit PTC-Charakteristik, wie anhand der Kurve K_1 in [Fig. 2](#) erläutert, wird einen temperaturabhängigen Stromfluss aufweisen, wie er durch die Kurve K_1' in [Fig. 3](#) gezeigt ist. Das heißt, bei vergleichsweise niedrigen Temperaturen wird ein sehr hoher Strom fließen, während bei höheren Temperaturen aufgrund des ansteigenden elektrischen Widerstands R der Stromfluss abnimmt. Umgekehrt verhält sich der Stromfluss bei einem NTC-Temperaturfühler. Dort wird mit zunehmender Temperatur aufgrund des abnehmenden Widerstands R der Stromfluss ansteigen. Auch hier können dann in Zuordnung zu dem vorangehend erläuterten Temperaturschwellenwerten T_1 , T_2 , T_3 und T_4 entsprechende Schwellenwerte für die erste Messgröße, also den am Flammfühler **54** fließenden elektrischen Strom gesetzt werden, nämlich die Schwellenwerte F_{S1}' und F_{S2}' . Man erkennt hier, dass nunmehr der zweite Schwellenwert F_{S2}' aufgrund der Strom-Temperatur-Charakteristik unter dem ersten Schwellenwert F_{S1}' liegt. Entsprechendes gilt dann für die in Zuordnung zur Kurve K_2' ausgewählten Schwellenwerte $\dot{U}_S'$ und R_S' , welche der dritten Temperaturschwelle T_3 bzw. vierten Temperaturschwelle T_4 zugeordnet sind. Entsprechend wird auch durch die umgekehrten qualitativen Zusammenhänge nunmehr zwischen den jeweiligen Messgrößen und den zugeordneten Schwellenwerten das Überschreiten in der anderen Richtung zu einem bestimmten Entscheidungsergebnis führen. Das heißt, liegt beispielsweise die erste Messgröße, also der am Flammfühler **54** vorhandene Stromfluss, über der zugeordneten ersten Schwelle F_{S1}' , so indiziert dies eine unter der ersten Temperaturschwelle T_1 liegende Temperatur.

[0037] Es sei darauf hingewiesen, dass selbstverständlich auch die Temperatur selbst als derartige Messgröße verwendet werden könnte, nämlich dadurch, dass jeweils unter Berücksichtigung der PTC-Charakteristik oder der NTC-Charakteristik der verschiedenen Temperaturfühler **54**, **56**, **58** ein sich bei Anlegen einer elektrischen Spannung einstellender Stromfluss umgesetzt wird in eine bestimmte zugeordnete Temperatur, ggf. mit einem Zwischenschritt, in welchem der elektrische Widerstand ermittelt wird. Von Bedeutung ist jedoch, dass völlig unabhängig davon, welche der physikalischen Größen elektrischer Widerstand, elektrischer Strom oder Temperatur als Messgröße betrachtet und bei der weiteren Auswertung berücksichtigt wird, in jedem Fall der vorangehend erläuterte Zusammenhang bestehen wird und die Möglichkeit besteht, eine Funktionsüberprüfung insbesondere der mit NTC-Charakteristik arbeitenden Temperaturfühler nur dann vorzunehmen, wenn diese einen ausreichend geringen elektrischen Widerstand haben, um zuverlässig zwi-

schen einem korrekten Zustand und einem fehlerhaften Zustand unterscheiden zu können.

[0038] Ist mit der erfindungsgemäßen Vorgehensweise dann für den Überhitzungsfühler **56** und den Regelfühler **58** die Funktionsprüfung durchgeführt worden und ist bei keinem dieser Temperaturfühler eine Störung erkannt worden, so kann für den dann folgenden Verbrennungsbetrieb weiterhin eine Überhitzungsschwelle für die vom Überhitzungsfühler **56** gelieferte zweite Messgröße aktiviert werden. Auch hier sei darauf hingewiesen, dass dies wieder völlig unabhängig davon erfolgen kann, welche der vorangehend erläuterten physikalischen Größen als jeweilige Messgröße betrachtet bzw. verwendet wird. Beispielsweise kann die Überhitzungsschwelle so gesetzt werden, dass das Überschreiten einer Temperatur von 115°C im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** als Störung, also als Überhitzungsfall, erkannt wird. Weiterhin kann nach Erkennen eines korrekten Betriebs des Überhitzungsfühlers **56** und des Regelfühlers **58** eine Differenzschwelle gesetzt werden, welche der Differenz zwischen der im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** vorhandenen Temperatur und der im Bereich des Regelfühlers **58** vorhandenen Temperatur zugeordnet ist. Auch hier kann die Differenz, die dann mit der zugeordneten Differenzschwelle zu vergleichen ist, wieder völlig unabhängig davon ermittelt werden, welche der vorangehend erläuterten physikalischen Größe als Messgröße berücksichtigt wird.

[0039] Die Auswirkung des Aktivierens der Überhitzungsschwelle einerseits und der Differenzschwelle andererseits wird nachfolgend mit Bezug auf die Fig. 4 erläutert.

[0040] In dieser Fig. 4 sind für drei verschiedene Betriebszustände die jeweils im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** und die im Bereich des Regelfühlers **58** vorhandenen Temperaturen aufgetragen. So repräsentiert die Kurve K_3 die Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** bei normalem, korrektem Betrieb des Fahrzeugheizgeräts **10**. Die Kurve K_4 repräsentiert die im Bereich des Regelfühlers **58** vorliegende Temperatur, die, wie vorangehend bereits erläutert, immer etwas unter der Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** liegen wird. Man erkennt anhand der Kurven K_3 und K_4 , dass für einen normalen Verbrennungsbetrieb diese näherungsweise den gleichen Verlauf aufweisen werden, ohne übermäßigen Anstieg und ohne eine übermäßig groß werdende Differenz.

[0041] Die Kurven K_3' und K_4' repräsentieren wiederum die Temperaturen im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** und des Regelfühlers **58**, nunmehr jedoch für den Fall, dass das im Strömungsraum **56** vorhandene zu erwärmende Medium nicht zirkuliert. Das heißt, das Medium wird sich vergleichsweise

stark erwärmen, und aufgrund der Tatsache, dass kein Wärmeabtransport stattfindet, wird sowohl im Bereich des Überhitzungsfühlers **56**, als auch im Bereich des Regelfühlers **58** ein sehr starker Temperaturanstieg zu erkennen sein. Ist dann, wie vorangehend erläutert, beispielsweise eine Überhitzungsschwelle von z. B. 115°C gesetzt, was selbstverständlich eine entsprechende Auswahl eines Schwellenwertes für die jeweils ausgewählte Messgröße bedeutet, so kann dann, wenn diese Überhitzungsschwelle der im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** vorliegenden Temperatur überschritten wird, auf Vorliegen einer Störung erkannt werden und ein entsprechendes Signal generiert werden bzw. eine Sicherheitsabschaltung erfolgen.

[0042] Die Kurven K_3'' und K_4'' zeigen einen anderen fehlerhaften Zustand, nämlich denjenigen Zustand, in welchem bei ablaufender Verbrennung der Strömungsraum **46** nicht oder nicht ausreichend mit zu erwärmendem Medium gefüllt ist. Dies bedeutet, dass zwar im Bereich des Überhitzungsfühlers **56** eine vergleichsweise hohe Temperatur erfasst wird, dass jedoch kein Wärmeübertrag auf den Regelfühler **58** stattfindet. Die Wärme wird also aus dem Bereich des Überhitzungsfühlers **56** nicht abgetragen, so dass dort ein übermäßig starker Anstieg stattfinden wird und die Abweichung von der Temperatur des Regelfühlers **58** ebenso stark zunehmen wird. Ist hier beispielsweise eine Differenzschwelle von 70°C gesetzt, was entsprechend wieder eine Differenzschwelle bei den jeweiligen Messgrößen bedeutet, so kann das Vorliegen einer derartigen Störung erkannt werden und beispielsweise ein Störungssignal erzeugt werden oder/und eine Sicherheitsabschaltung erfolgen.

Patentansprüche

1. Verfahren zum Betreiben eines Fahrzeugheizgerätes in einer Startphase, welches Fahrzeugheizgerät umfasst:

- einen Brennerbereich (**12**) zur Verbrennung eines Brennstoff/Luft-Gemisches,
- einen Abgasströmungsweg (**36**), entlang welchem die Verbrennungsabgase zu einem Abgasauslass (**38**) strömen,
- eine Wärmetauscheranordnung (**28**) mit einem inneren Wärmetauschergehäuse (**30**) und einem äußeren Wärmetauschergehäuse, (**40**) wobei das innere Wärmetauschergehäuse (**30**) wenigstens bereichsweise den Abgasströmungsweg (**36**) begrenzt und wobei das innere Wärmetauschergehäuse (**30**) mit dem äußeren Wärmetauschergehäuse (**40**) einen Strömungsraum (**46**) für zu erwärmendes Medium begrenzt, wobei das zu erwärmende Medium in einem Eintrittsbereich (**48**) in den Strömungsraum (**46**) eintritt und in einem Austrittsbereich (**50**) aus dem Strömungsraum (**46**) austritt,
- einen Flammfühler (**54**) zur Erzeugung einer mit

dem Verbrennungsstatus im Brennerbereich (12) im Zusammenhang stehenden ersten Messgröße,
 – einen Überhitzungsfühler (56) zur Erzeugung einer mit einer Temperatur im Bereich des inneren Wärmetauschergehäuses (30) im Zusammenhang stehenden zweiten Messgröße,

– einen Regelfühler (58) zur Erzeugung einer mit einer Temperatur des zu erwärmenden Mediums im Zusammenhang stehenden dritten Messgröße, wobei der Flammfühler (54) eine PTC-Widerstandsscharakteristik aufweist und der Überhitzungsfühler (56) oder/und der Regelfühler (58) eine NTC-Widerstandsscharakteristik aufweisen, wobei das Verfahren die folgenden Maßnahmen umfasst:

- a) Überprüfen, ob die erste Messgröße eine über einer ersten Temperaturschwelle (T_1) liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers (54) indiziert,
- b) dann, wenn die erste Messgröße eine über der ersten Temperaturschwelle (T_1) liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers (54) indiziert, Durchführen einer Funktionsüberprüfung des Überhitzungsfühlers (56) oder/und des Regelfühlers (58) vor oder beim Starten des Verbrennungsbetriebs,
- c) dann, wenn die erste Messgröße eine nicht über der ersten Temperaturschwelle (T_1) liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers (54) indiziert, Starten des Verbrennungsbetriebs ohne Durchführung einer Funktionsüberprüfung des Überhitzungsfühlers (56) oder/und des Regelfühlers (58).

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Maßnahme c) nach dem Starten des Verbrennungsbetriebs die Überprüfung umfasst, ob die erste Messgröße eine über einer zweiten Temperaturschwelle (T_2) liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers (54) indiziert, wobei dann, wenn die erste Messgröße eine über der zweiten Temperaturschwelle (T_2) liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers (54) indiziert, die Funktionsprüfung des Überhitzungsfühlers (56) oder/und des Regelfühlers (58) durchgeführt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass dann, wenn eine vorbestimmte Zeitdauer nach dem Starten des Verbrennungsbetriebs die erste Messgröße keine über der zweiten Temperaturschwelle (T_2) liegende Temperatur im Bereich des Flammfühlers (54) indiziert, das Vorliegen einer Störung erkannt wird.

4. Verfahren nach Anspruch 1 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite Temperaturschwelle (T_2) über der ersten Temperaturschwelle (T_1) liegt.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Funktionsprüfung des Überhitzungsfühlers (54) die Überprüfung umfasst, ob die zweite Messgröße eine über einer dritten Temperaturschwelle (T_3) liegende Temperatur im Be-

reich des Überhitzungsfühlers (56) indiziert, wobei dann, wenn die zweite Messgröße nicht das Vorliegen einer über der dritten Temperaturschwelle (T_3) liegenden Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers (56) indiziert, eine Störung erkannt wird.

6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die dritte Temperaturschwelle (T_3) kleiner oder gleich der ersten Temperaturschwelle (T_1) oder zweiten Temperaturschwelle (T_2) ist.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Funktionsprüfung des Regelfühlers (58) die Überprüfung umfasst, ob die dritte Messgröße eine über einer vierten Temperaturschwelle (T_4) liegende Temperatur im Bereich des Regelfühlers (58) indiziert, wobei dann, wenn die dritte Messgröße nicht das Vorliegen einer über der vierten Temperaturschwelle (T_4) liegenden Temperatur im Bereich des Regelfühlers (58) indiziert, eine Störung erkannt wird.

8. Verfahren nach Anspruch 5 und Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die vierte Temperaturschwelle (T_4) kleiner oder gleich der dritten Temperaturschwelle (T_3) ist.

9. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass dann, wenn die Funktionsüberprüfung nicht zur Erkennung einer Störung führt, eine Überhitzungsschwelle aktiviert wird und eine Überprüfung durchgeführt wird, ob die zweite Messgröße eine über der Überhitzungsschwelle liegende Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers (56) indiziert, wobei dann, wenn die zweite Messgröße eine über der Überhitzungsschwelle liegende Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers (56) indiziert, das Vorliegen einer Störung erkannt wird.

10. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass dann, wenn die Funktionsüberprüfung nicht zur Erkennung einer Störung führt, eine Differenzschwelle für die Differenz zwischen einer durch die zweite Messgröße indizierten Temperatur im Bereich des Überhitzungsfühlers (56) und einer durch die dritte Messgröße indizierten Temperatur im Bereich des Regelfühlers (58) aktiviert wird und eine Überprüfung durchgeführt wird, ob die Differenz über der Differenzschwelle liegt, wobei dann, wenn die Überprüfung das Überschreiten der Differenzschwelle indiziert, eine Störung erkannt wird.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

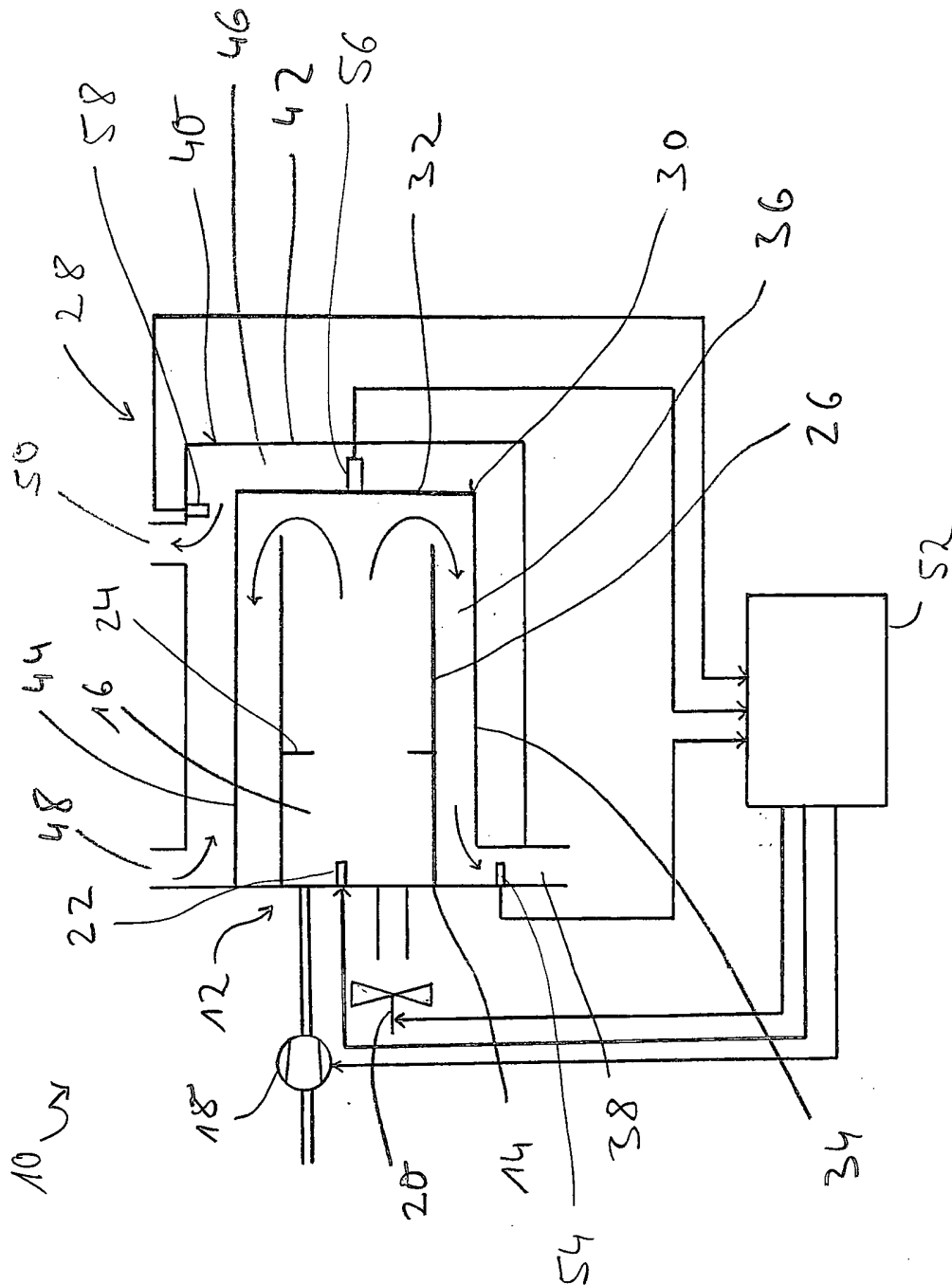


Fig. 1

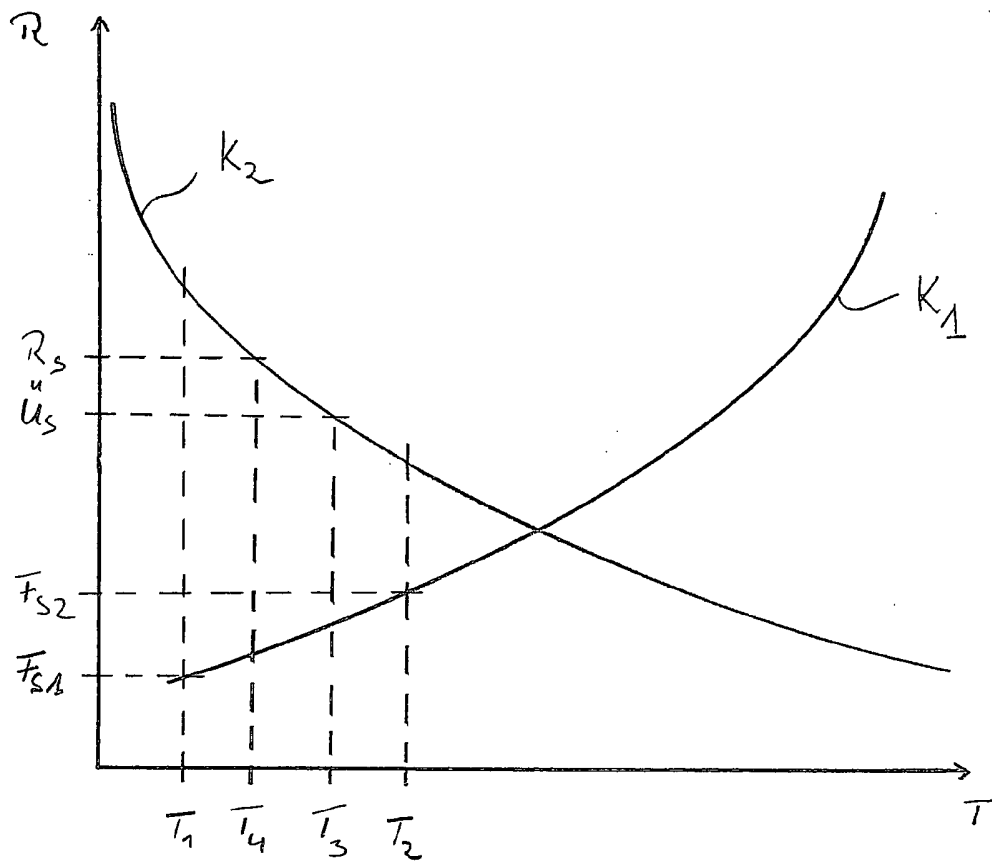


Fig. 2

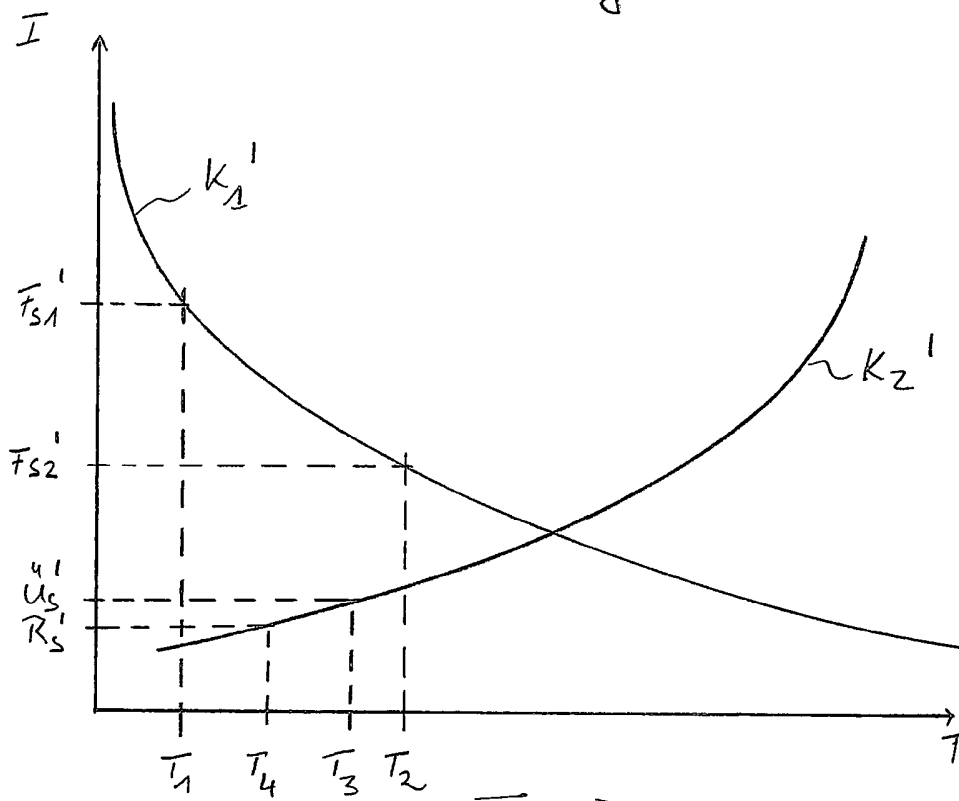


Fig. 3

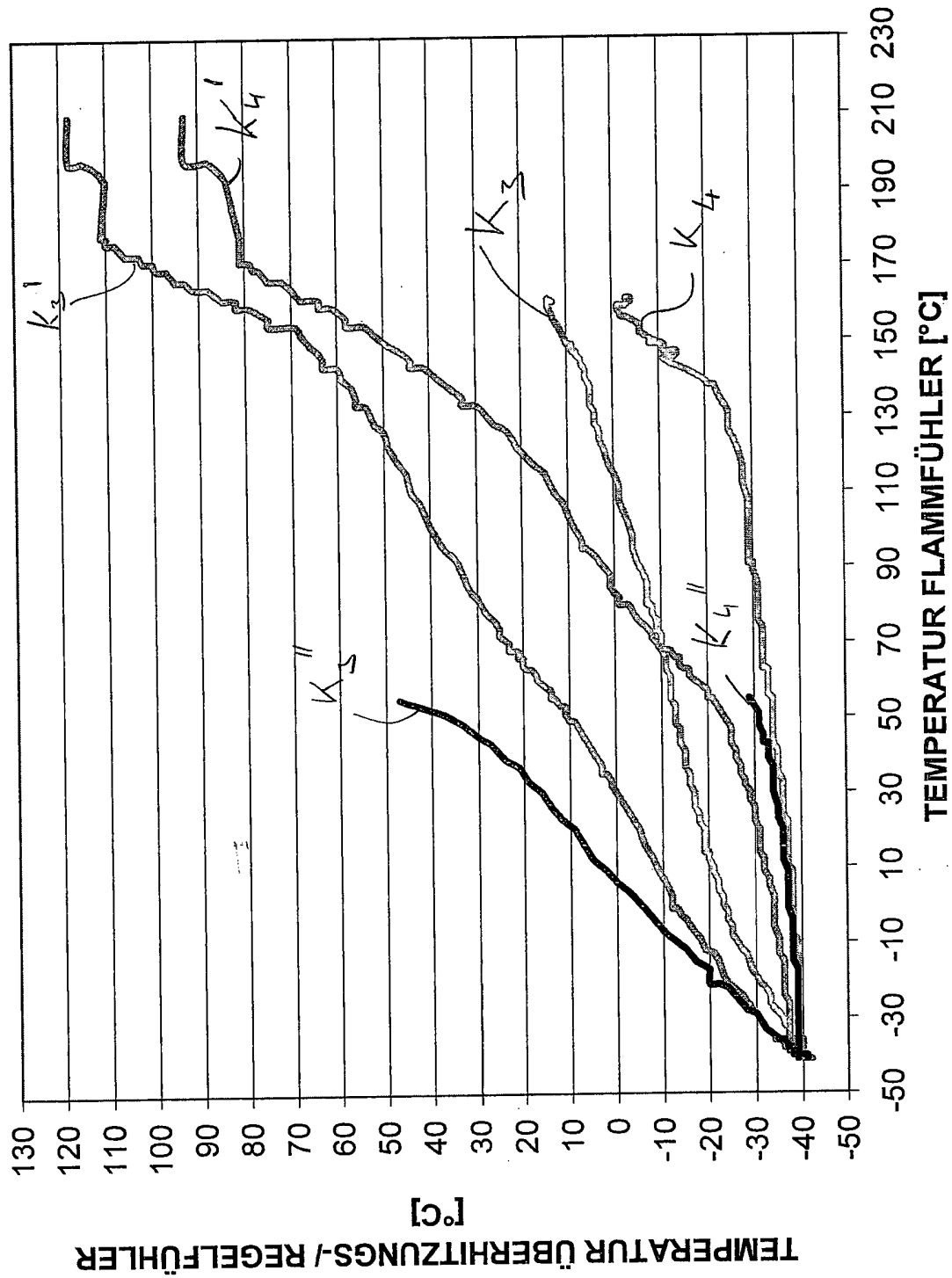


Fig. 4