



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 208277788 U

(45)授权公告日 2018.12.25

(21)申请号 201820373878.3

H01M 10/615(2014.01)

(22)申请日 2018.03.20

H01M 10/625(2014.01)

H01M 10/663(2014.01)

(73)专利权人 上海加冷松芝汽车空调股份有限公司

(ESM)同样的发明创造已同日申请发明专利

地址 201108 上海市闵行区莘庄工业区华宁路4999号

(72)发明人 邢艳青 熊国辉 黄定英 黄益何国庚

(74)专利代理机构 上海翼胜专利商标事务所(普通合伙) 31218

代理人 翟羽 曾人泉

(51)Int.Cl.

B60H 1/00(2006.01)

B60H 1/14(2006.01)

H01M 10/613(2014.01)

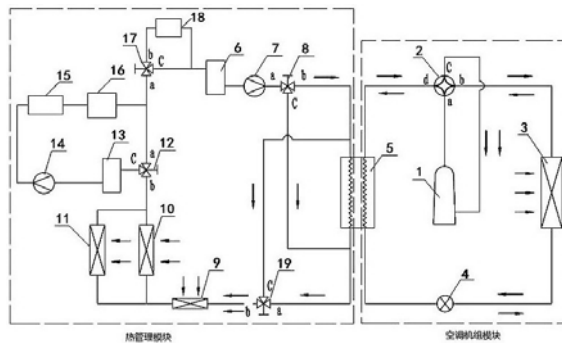
权利要求书2页 说明书6页 附图1页

(54)实用新型名称

一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统

(57)摘要

本实用新型一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,含有空调机组模块和热管理模块,所述空调机组模块含有制冷和制热两个循环;空调机组模块的工质为第一工质,采用可燃制冷剂;热管理模块采用第二工质——不可燃且防冻防锈的载冷剂;由环境工质为空调机组模块提供冷源和热源,由空调机组模块为热管理模块提供冷源和热源;本实用新型提供了一种新能源客车综合热管理系统,既能充分整合和合理利用新能源客车空调、动力电池、电机废热或其他废热的能量,又能使用环保制冷剂,能消除制冷剂发生燃烧或爆炸的潜在危险,提高新能源客车整车的能源利用效率,便于制造企业生产并在新能源客车上应用。



1. 一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,含有空调机组模块和热管理模块,所述空调机组模块的工质为第一工质,所述热管理模块的工质为第二工质,由环境工质为所述空调机组模块提供冷源和热源,由所述空调机组模块为所述热管理模块提供冷源和热源;

所述空调机组第五模块含有压缩机(1)、四通阀(2)、第I换热器(3)、节流机构(4)和第II换热器(5),所述第I换热器(3)用于第一工质与环境工质进行换热,所述第II换热器(5)用于第一工质与第二工质进行换热,所述空调机组模块含有制冷和制热两个循环:在其制冷循环中,压缩机(1)排出的高温高压蒸汽通过四通阀(2)进入第I换热器(3),通过环境工质将第I换热器(3)中的第一工质冷却成液体并进入节流机构(4),第一工质节流降温降压形成气液两相的蒸汽进入第II换热器(5)中蒸发吸收第二工质的热量并通过四通阀(2)回到压缩机(1),形成一个制冷循环并将第二工质降温冷却;在其制热循环中,压缩机(1)排出的高温高压蒸汽经四通阀(2)进入第II换热器(5)并与其中的第二工质进行热交换:第一工质冷却成液体工质,第二工质温度上升,然后第一工质进入节流机构(4)节流降温降压形成气液两相蒸汽,再进入第I换热器(3)与环境工质进行热交换,第一工质蒸发吸热,通过四通阀(2)回到压缩机(1),形成一个制热循环;

所述热管理模块含有第II换热器(5)、第I膨胀壶(6)、第I水泵(7)、第I三通水阀(8)、除霜器(9)、第I车内散热器(10)、第II车内散热器(11)、第II三通水阀(12)、第II膨胀壶(13)、第II水泵(14)、加热器(15)、电池箱(16)、第III三通水阀(17)、电控器件(18)和第IV三通水阀(19);当所述空调机组模块制冷运行时,第I三通水阀(8)的a通道、b通道和第IV三通水阀(19)的a通道、b通道开启,其具体循环为:第I膨胀壶(6)中的第二工质通过第I水泵(7)经第I三通水阀(8)的a、b通道进入第II换热器(5),在第II换热器(5)中,第二工质与第一工质进行热交换,第一工质蒸发吸收第二工质的热量使第二工质的温度降低,被冷却的第二工质通过第IV三通水阀(19)的

a、b通道进入除霜器(9)中,但不与环境工质换热,然后进入第I车内散热器(10)和第II车内散热器(11)中与车内空气进行热交换,使车内温度降低,第二工质温度升高;与此同时,若电池箱(16)和电控器件(18)需要冷却,则第II三通水阀(12)的b通道、c通道和第III三通水阀(17)的a通道、b通道开启,从第I车内散热器(10)和第II车内散热器(11)出来的第二工质通过第II三通水阀(12)的b、c通道进入第II膨胀壶(13),再通过第II水泵(14)和加热器(15)进入电池箱(16),加热器(15)不工作,由第二工质与电池箱(16)进行热交换,使电池温度降低,然后通过第III三通水阀(17)的a通道、b通道进入电控器件(18),第二工质与电控器件(18)进行热交换使电控器件(18)的温度降低,第二工质温度持续升高,最后回到第I膨胀壶(6);若电池箱(16)和电控器件(18)不需要冷却,第II三通水阀(12)的a、b通道和第III三通水阀(17)的a、c通道开启,从第I车内散热器(10)和第II车内散热器(11)出来的第二工质通过第II三通水阀(12)的a、b通道和第III三通水阀(17)的a、c通道直接回到第I膨胀壶(6),形成一个循环;

当所述空调机组模块制热运行时,第I三通水阀(8)的a通道、c通道和第IV三通水阀(19)的b通道、c通道开启,其具体循环为:第I膨胀壶(6)中的第二工质通过第I水泵(7)经第I三通水阀(8)的a、c通道进入第II换热器(5),在第II换热器(5)中第二工质与第一工质进行热交换:第二工质吸收第一工质的热量使第一工质冷却成液体,第二工质温度升高,被加

热的第二工质经第IV三通水阀(19)的b、c通道进入除霜器(9)并与环境工质换热,被加热的环境工质用于车玻璃的除霜除雾,而温度下降后的第二工质进入第I车内散热器(10)和第II车内散热器(11)中与车内空气进行热交换,使车内温度升高,第二工质温度继续下降;此时,若电池箱(16)需要加热,则第II三通水阀(12)的b通道、c通道开启,从第I车内散热器(10)和第II车内散热器(11)出来的第二工质通过第II三通水阀(12)的b、c通道进入第II膨胀壶(13),再通过第II水泵(14)进入加热器(15);若第二工质的温度不能满足要求,则加热器(15)启动工作,若第二工质的温度能满足要求,则加热器(15)不启动,第二工质继续进入电池箱(16)并与电池箱(16)进行热交换使电池温度升高,然后,第二工质通过第III三通水阀(17)的a、c通道直接回到第I膨胀壶(6),形成一个循环。

2. 根据权利要求1所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述第一工质采用可燃制冷剂及其混合物;所述第二工质采用不可燃且防冻防锈的载冷剂。

3. 根据权利要求1所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述压缩机(1)采用立式压缩机或者卧式压缩机。

4. 根据权利要求1所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述第I换热器(3)采用空气换热器;所述第II换热器(5)采用液体换热器。

5. 根据权利要求1所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述除霜器(9)、所述第I车内散热器(10)和第II车内散热器(11)均为空气换热器。

6. 根据权利要求5所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述第I车内散热器(10)和所述第II车内散热器(11)的数量能根据设计或实际需求而设置,且均呈布式安装。

7. 根据权利要求6所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述第I车内散热器(10)和所述第II车内散热器(11)之间的连接管路为并联连接或是串联连接。

8. 根据权利要求1所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述第I膨胀壶(6)和第II膨胀壶(13)采用有加液、补液和排气功能的构件。

9. 根据权利要求1所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述加热器(15)采用液体加热器。

10. 根据权利要求1所述的一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,所述空调机组模块与车厢内只有载冷剂相通。

一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统

技术领域

[0001] 本实用新型涉及新能源客车空调系统技术领域,涉及新能源客车空调系统的电池热管理系统、电控热管理系统、电机废热利用系统,具体的是一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统。

背景技术

[0002] 随着新能源汽车的快速发展,其在应用中也陆续出现了一些问题,诸如:(1)整车主要的附件能耗过高,影响续航里程,影响乘客满意度。(2)整车中的电池、电机、乘员舱、电控等部件均需要热管理,但各系统(部件)之间的热管理均为独立进行的,不能对整车的能源进行合理的分配,能源利用效率不高,存在能源浪费。(3)作为整车的重要附件,车用空调长期以来一直在使用R407C、R410A等制冷剂,这些制冷剂虽然对大气臭氧层没有破坏作用,但其温室效应值(GWP)偏高,属于国际《蒙特利尔议定书》基加利修正案列入的未来削减使用的物品。因此,解决新能源汽车存在的问题,使新能源汽车能稳妥、快速地发展是目前新型汽车制造领域急需解决的问题。

[0003] 客车空调是新能源汽车重要的耗能部件,其能耗要占到整车总能耗的20%以上;在冬季尤甚。冬天,环境温度在-3℃以下时,新能源汽车就只能使用PTC加热给乘员舱供暖,此时的能耗会大大增加。所以在北方,新能源客车有安装燃油加热器的:在环境温度过低、空调无法开启时,会使用燃油加热器给乘员舱供暖。但是,这种供暖方式不仅与新能源的理念相悖,而且加热器效率低,污染环境,也会给司机带来不便。因此,如何解决新能源客车空调在冬季的供暖是一个很重要的问题。

[0004] 电池是新能源客车的动力来源,所以,电池性能是新能源客车质量好坏的重要指标之一。由于材料的原因,新能源客车的动力电池必须在适宜的温度区间才能发挥最佳的工作性能,温度过高,动力电池的副反应会增多,不仅影响电池寿命,电池的安全性也会有隐患;温度过低,动力电池的活性会降低,造成电池的电量无法充满,会严重影响新能源客车的续航能力。目前,新能源客车动力电池的冷却方式多采用空气冷却、独立空调冷却、乘员舱空调冷却等,其中,空气冷却因为冷却效果较差已被逐渐淘汰。独立空调虽冷却效果较好,但是为动力电池独立配备一台空调的成本太高,且还需要额外的空调安装空间,因此,该技术方案现在也较少使用。相比较,乘员舱空调冷却是目前最好的解决方案,其成本低且不需要占用额外的安装空间;但是,动力电池与乘员舱共用一台空调的话,目前在技术上是存在一些困难的,虽然国内已有少数企业推出了这样的产品,但几乎都不是很成熟。

[0005] 在新能源客车中,电机是属于具有独立散热系统的机构。电机的运行温度一般会控制在一定的运行温度范围以内。因此,目前新能源客车电机运行时产生的热量一般是通过散热系统直接转移到室外空气中去的,对之几乎没有任何的再利用,这就造成了一定的能源浪费。

[0006] 在新能源客车空调所用的制冷剂方面,目前采用的既不破坏臭氧层又球温室效应值较低的制冷剂要么具有可燃性,要么系统压力很高,例如R290、R1270、R600、R600a、R32

及其混合物。而传统客车空调均是采用制冷剂直接冷却或加热车内空气以实现客车降温或加热的目的。如若制冷剂具有可燃性,一旦发生泄漏,制冷剂会直接进入客车车厢,会危及乘客安全。若采用压力很高的制冷剂,如CO₂等,一旦泄漏或发生碰撞很容易发生爆炸,会严重危害乘客生命和旅客财产。

发明内容

[0007] 本实用新型的目的在于克服上述不足,提供一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,它既能充分整合和合理利用新能源客车空调、动力电池、电机废热或其他废热的能量,又能使用环保制冷剂,消除制冷剂发生燃烧或爆炸的危害,提高新能源客车整车的能源利用效率;而且便于企业生产和在新能源客车上应用。

[0008] 为实现上述的目的,本实用新型采用了以下技术方案。

[0009] 一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,其特征在于,含有空调机组模块和热管理模块,所述空调机组模块的工质为第一工质,所述热管理模块的工质为第二工质,由环境工质为所述空调机组模块提供冷源和热源,由所述空调机组模块为所述热管理模块提供冷源和热源;

[0010] 所述空调机组模块含有压缩机、四通阀、第I换热器、节流机构和第II换热器,所述第I换热器用于第一工质与环境工质进行换热,所述第II换热器用于第一工质与第二工质进行换热,所述空调机组模块含有制冷和制热两个循环:在其制冷循环中,压缩机排出的高温高压蒸汽通过四通阀进入第I换热器,通过环境工质将第I换热器中的第一工质冷却成液体并进入节流机构,第一工质节流降温降压形成气液两相的蒸汽进入第II换热器中蒸发吸收第二工质的热量并通过四通阀回到压缩机,形成一个制冷循环并将第二工质降温冷却;在其制热循环中,压缩机排出的高温高压蒸汽经四通阀进入第II换热器并与其中的第二工质进行热交换:第一工质冷却成液体工质,第二工质温度上升,然后第一工质进入节流机构节流降温降压形成气液两相蒸汽,再进入第I换热器与环境工质进行热交换,第一工质蒸发吸热,通过四通阀回到压缩机,形成一个制热循环;

[0011] 所述热管理模块含有第II换热器、第I膨胀壶、第I水泵、第I三通水阀、除霜器、第I车内散热器、第II车内散热器、第II三通水阀、第II膨胀壶、第II水泵、加热器、电池箱、第III三通水阀、电控器件和第IV三通水阀;当所述空调机组模块制冷运行时,第I三通水阀的a通道、b通道和第IV三通水阀的a通道、b通道开启,其具体循环为:第I膨胀壶中的第二工质通过第I水泵经第I三通水阀的a、b通道进入第II换热器,在第II换热器中,第二工质与第一工质进行热交换,第一工质蒸发吸收第二工质的热量使第二工质的温度降低,被冷却的第二工质通过第IV三通水阀的a、b通道进入除霜器中,但不与环境工质换热,然后进入第I车内散热器和第II车内散热器中与车内空气进行热交换,使车内温度降低,第二工质温度升高;与此同时,若电池箱和电控器件需要冷却,则第II三通水阀的b通道、c通道和第III三通水阀的a通道、b通道开启,从第I车内散热器和第II车内散热器出来的第二工质通过第II三通水阀的b、c通道进入第II膨胀壶,再通过第II水泵和加热器进入电池箱,加热器不工作,由第二工质与电池箱进行热交换,使电池温度降低,然后通过第III三通水阀的a通道、b通道进入电控器件,第二工质与电控器件进行热交换使电控器件的温度降低,第二工质温度持续升高,最后回到第I膨胀壶;若电池箱和电控器件不需要冷却,第II三通水阀的a、b通道和第

Ⅲ三通水阀的a、c通道开启,从第I车内散热器和第Ⅱ车内散热器出来的第二工质通过第Ⅱ三通水阀的a、b通道和第Ⅲ三通水阀的a、c通道直接回到第I膨胀壶,形成一个循环;

[0012] 当所述空调机组模块制热运行时,第I三通水阀的a通道、c通道和第Ⅳ三通水阀的b通道、c通道开启,其具体循环为:第I膨胀壶中的第二工质通过第I水泵经第I三通水阀的a、c通道进入第Ⅱ换热器,在第Ⅱ换热器中第二工质与第一工质进行热交换:第二工质吸收第一工质的热量使第一工质冷却成液体,第二工质温度升高,被加热的第二工质经第Ⅳ三通水阀的b、c通道进入除霜器并与环境工质换热,被加热的环境工质用于车玻璃的除霜除雾,而温度下降后的第二工质进入第I车内散热器和第Ⅱ车内散热器中与车内空气进行热交换,使车内温度升高,第二工质温度继续下降;此时,若电池箱需要加热,则第Ⅱ三通水阀的b通道、c通道开启,从第I车内散热器和第Ⅱ车内散热器出来的第二工质通过第Ⅱ三通水阀的b、c通道进入第Ⅱ膨胀壶,再通过第Ⅱ水泵进入加热器;若第二工质的温度不能满足要求,则加热器启动工作,若第二工质的温度能满足要求,则加热器不启动,第二工质继续进入电池箱并与电池箱进行热交换使电池温度升高,然后,第二工质通过第Ⅲ三通水阀的a、c通道直接回到第I膨胀壶,形成一个循环。

[0013] 进一步,所述第一工质采用可燃制冷剂(如R290、R1270、R600a、R32、R1234yf)及其混合物;所述第二工质采用不可燃且防冻防锈的载冷剂。

[0014] 进一步,所述压缩机采用立式压缩机或者卧式压缩机。

[0015] 进一步,所述第I换热器采用空气换热器;所述第Ⅱ换热器采用液体换热器。

[0016] 进一步,所述除霜器、所述第I车内散热器和第Ⅱ车内散热器均为空气换热器。

[0017] 进一步,所述第I车内散热器和所述第Ⅱ车内散热器的数量能根据设计或实际需求而设置($n=1、2、3、4、\dots$),且均呈布式安装。

[0018] 进一步,所述第I车内散热器和所述第Ⅱ车内散热器之间的连接管路为并联连接或是串联连接。

[0019] 进一步,所述第I膨胀壶和第Ⅱ膨胀壶采用有加液、补液和排气功能的构件。

[0020] 进一步,所述加热器采用液体加热器。

[0021] 进一步,所述空调机组模块与车厢内只有载冷剂相通。

[0022] 本实用新型一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统的积极效果是:

[0023] 提供了一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,它既能充分整合和合理利用目前新能源客车空调、动力电池、电机废热或其他废热的能量,又能使用环保制冷剂,能消除制冷剂发生燃烧或爆炸的潜在危险,提高新能源客车整车的能源利用效率,而且便于制造企业生产并在新能源客车上应用。

附图说明

[0024] 图1为本实用新型一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统的结构及布线图。

[0025] 图中的标号分别为:

[0026] 1、压缩机;

2、四通阀;

[0027] 3、第I换热器;

4、节流机构;

[0028] 5、第Ⅱ换热器;

6、第I膨胀壶;

- | | | |
|--------|--------------|-------------|
| [0029] | 7、第I水泵； | 8、第I三通水阀； |
| [0030] | 9、除霜器； | 10、第I车内散热器； |
| [0031] | 11、第II车内散热器； | 12、第II三通水阀； |
| [0032] | 13、第II膨胀壶； | 14、第II水泵； |
| [0033] | 15、加热器； | 16、电池箱； |
| [0034] | 17、第III三通水阀； | 18、电控器件； |
| [0035] | 19、第IV三通水阀。 | |

具体实施方式

[0036] 以下结合附图给出本实用新型一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统的具体实施方式,实施中的生产标准可遵照现有的产品标准执行。需要指出的是:本实用新型的实施不限于以下的实施方式。

[0037] 参见图1。一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统,含有空调机组模块和热管理模块。所述空调机组模块含有压缩机1、四通阀2、第I换热器3、节流机构4和第II换热器5。所述热管理模块含有第II换热器5、第I膨胀壶6、第I水泵7、第I三通水阀8、除霜器9、第I车内散热器10、第II车内散热器11、第II三通水阀12、第II膨胀壶13、第II水泵14、加热器15、电池箱16、第III三通水阀17、电控器件18和第IV三通水阀19。所述空调机组模块的制冷和制热循环采用第一工质;所述热管理模块循环采用第二工质。这里,所述第一工质是为制冷剂,可采用可燃制冷剂,例如R290、R1270、R600a、R32、R1234yf或者它们的混合物。所述第二工质是为载冷剂,可采用安全、不可燃且防冻防锈的载冷剂,例如乙二醇水溶液。由环境工质为所述空调机组模块提供冷源和热源,由所述空调机组模块为所述热管理模块提供冷源和热源。

[0038] 实施中,所述压缩机1采用立式压缩机或者卧式压缩机。

[0039] 所述第I换热器3采用空气换热器,用于第一工质与环境工质进行换热。所述第II换热器5采用液体换热器,用于第一工质与第二工质进行换热。

[0040] 所述除霜器9、所述第I车内散热器10和第II车内散热器11均采用空气换热器。

[0041] 所述第I膨胀壶6和第II膨胀壶13采用有加液、补液和排气功能的构件。

[0042] 所述加热器15采用液体加热器。

[0043] 本实用新型一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统各部件的连接关系和具体组装步骤如下(续见图1):

[0044] 将压缩机1的排气口与四通阀2的a端口相连,将四通阀2的b端口、c端口、d端口分别与第I换热器3一端、压缩机1的吸气口、第II换热器5制冷剂侧的一端连接;将第I换热器3的另一端与节流机构4的一端连接;将节流机构4的另一端与第II换热器5制冷剂侧另一端相连,构成空调机组模块。所述空调机组模块与车厢内只有载冷剂相通——因载冷剂采用安全、不可燃且防冻防锈的载冷剂,所以不存在(可燃)制冷剂泄漏到车厢的问题,能避免对车厢造成的安全隐患。

[0045] 此外,将第II换热器5第二载冷剂侧的一端、第I三通水阀8的b端口、第IV三通水阀19的c端口通过管路连接;将第II换热器5第二载冷剂侧的另一端、第I三通水阀8的c端口、第IV三通水阀19的a端口通过管路连接;将第IV三通水阀19的b端口与除霜器9的一端连接;

将除霜器9的另一端、第I车内散热器10的一端、第II车内散热器11 的一端通过管路连接(所述第I车内散热器10和所述第II车内散热器11的数量能根据设计或实际需求而设置($n=1、2、3、4、\dots$),且均呈布式安装。所述第I车内散热器10 和所述第II车内散热器11之间的连接管路为并联连接或是串联连接,实施中优选并联连接);将第I车内散热器10的另一端、第II车内散热器11的另一端、第II三通水阀12的 b端口通过管路连接;将第II三通水阀12的c端口与第II膨胀壶13的进口连接;将第II膨胀壶13的出口与第II水泵14的进口连接;将第II水泵14的出口与加热器15的一端连接;将加热器15的另一端与电池箱16的一端连接;将电池箱16的另一端、第II三通水阀12的a端口、第III三通水阀17的a端口通过管路连接;将第III三通水阀17的b端口与电控器件18的一端连接;将电控器件18的另一端、第III三通水阀17的c端口、第I膨胀壶6的进口通过管路连接;将第I膨胀壶6的出口与第I水泵7的进口连接;将第I水泵7的出口与第I三通水阀8的a端口连接,构成热管理模块。

[0046] 本实用新型一种适宜于可燃工质的新能源客车综合热管理系统的工作过程如下(续见图1):

[0047] ——夏天,需要利用空调机组的制冷循环进行冷却时,其工作过程为:载冷剂液体通过第I水泵7从第I膨胀壶6泵入第I三通水阀8,此时,第I三通水阀8的a端口与b 端口导通,而c端口不通,载冷剂液体通过第I三通水阀8的a、b端口进入第II换热器5 被第II换热器5中的制冷剂冷却,而制冷剂因吸热而蒸发。

[0048] 此时的空调机组处于制冷状态,压缩机1排出的高温高压的制冷剂蒸汽进入四通阀2,此时四通阀2的a端口与b端口导通,c端口与d端口导通,制冷剂蒸汽通过四通阀2的 a、b端口进入第I换热器3进行热交换:制冷剂蒸汽被环境空气冷凝为制冷剂液体,之后进入节流机构4降温降压,形成低温低压的汽液两相制冷剂;所述制冷剂再进入第II换热器5进行热交换:在使载冷剂温度降低的同时,制冷剂吸热成为制冷剂蒸汽,再进入四通阀2并通过四通阀2的c、d端口回到压缩机1,完成一个制冷循环。此时,所述空调机组既完成了空调制冷,又完成了对载冷剂的冷却降温。

[0049] 所述载冷剂在第II换热器5中被冷却降温后进入第IV三通水阀19,此时第IV三通水阀 19的a端口与b端口导通,c端口不通,载冷剂通过第IV三通水阀19的a、b端口进入除霜器9,但除霜器9不工作;然后进入第I车内散热器10和第II车内散热器11与车内环境空气进行热交换,载冷剂温度稍微升高,而车内温度降低并维持在一个人体舒适的温度范围,升温后的载冷剂进入第II三通水阀12。

[0050] 此时的电池箱16若需要降温,则第II三通水阀12的b端口与c端口导通,而a端口不通,载冷剂通过第II三通水阀12的b、c端口进入第II膨胀壶13并由第II水泵14泵入加热器15,此时加热器15不工作,然后,载冷剂进入电池箱16中与电池进行热交换,电池温度降低,而载冷剂温度再次升高,升温后的载冷剂进入第III三通水阀17;若电池箱 16不需要降温,则第II三通水阀12的a端口与b端口导通,而c端口不通,载冷剂通过第II三通水阀12的a、b端口进入第III三通水阀17。

[0051] 此时的电控器件18若需要冷却,则第III三通水阀17的a端口与b端口导通,而c端口不通,载冷剂通过第III三通水阀17的a、b端口进入电控器件18中与电控器件18进行热交换,载冷剂温度继续升高,而电控器件18的温度降低,升温后的载冷剂回到第I膨胀壶6,完成一个载冷剂循环,同时,空调机组完成了制冷循环。

[0052] ——冬季,需要利用空调机组的制热循环进行加热时,其工作过程为:载冷剂液体通过第I水泵7由第I膨胀壶6泵入第I三通水阀8,此时,第I三通水阀8的a端口与c端口导通,而b端口不通,载冷剂液体通过第I三通水阀8的a、c端口进入第II换热器5并被第II换热器5中的制冷剂加热:载冷剂温度升高,制冷剂被冷却成液体。

[0053] 此时的空调机组处于制热状态,压缩机1排出的高温高压的制冷剂蒸汽进入四通阀2,此时,四通阀2的a端口与d端口导通,b端口与c端口导通,制冷剂蒸汽通过四通阀2的a、d端口进入第II换热器5进行热交换:载冷剂温度升高,而制冷剂冷凝为液体;之后制冷剂液体进入节流机构4降温降压,形成低温低压的汽液两相制冷剂再进入第I换热器3与环境工质进行热交换:制冷剂因吸热成为制冷剂蒸汽,再通过四通阀2的b、c端口返回压缩机1,完成一个制热循环。此时,空调机组既完成了空调制热,又完成了对热管理模块载冷剂的加热升温。

[0054] 所述载冷剂在第II换热器5中被加热升温后进入第IV三通水阀19,此时,第IV三通水阀19的b端口与c端口相连,而a端口不通,加热升温后的载冷剂通过第IV三通水阀19的b、c端口进入除霜器9加热车内空气,为车前玻璃除霜除雾;这时,载冷剂温度稍微下降,然后进入第I车内散热器10和第II车内散热器11与车内环境空气进行热交换,载冷剂温度继续下降,但使车内温度升高并维持在一个人体舒适的温度范围;降温后的载冷剂进入第II三通水阀12。

[0055] 此时的电池箱16若需要加热,则第II三通水阀12的b端口与c端口导通,而a端口不通,载冷剂通过第II三通水阀12的b、c端口进入第II膨胀壶13并由第II水泵14泵入加热器15。此时载冷剂的温度若不能满足要求,则加热器15启动工作:加热升温载冷剂;若载冷剂的温度能满足要求,则加热器15不工作。载冷剂继续进入电池箱16与电池进行热交换:电池温度升高,而载冷剂温度降低;随后,降温后的载冷剂进入第III三通水阀17。若电池箱16不需要加热,则第II三通水阀12的a端口与b端口导通,而c端口不通,载冷剂通过第II三通水阀12的a、b端口进入第III三通水阀17,此时,第III三通水阀17的a端口与c端口导通,而b端口不通,载冷剂通过第III三通水阀17的a、c端口回到第I膨胀壶6,完成一个载冷剂循环,同时,空调机组完成了制热循环。

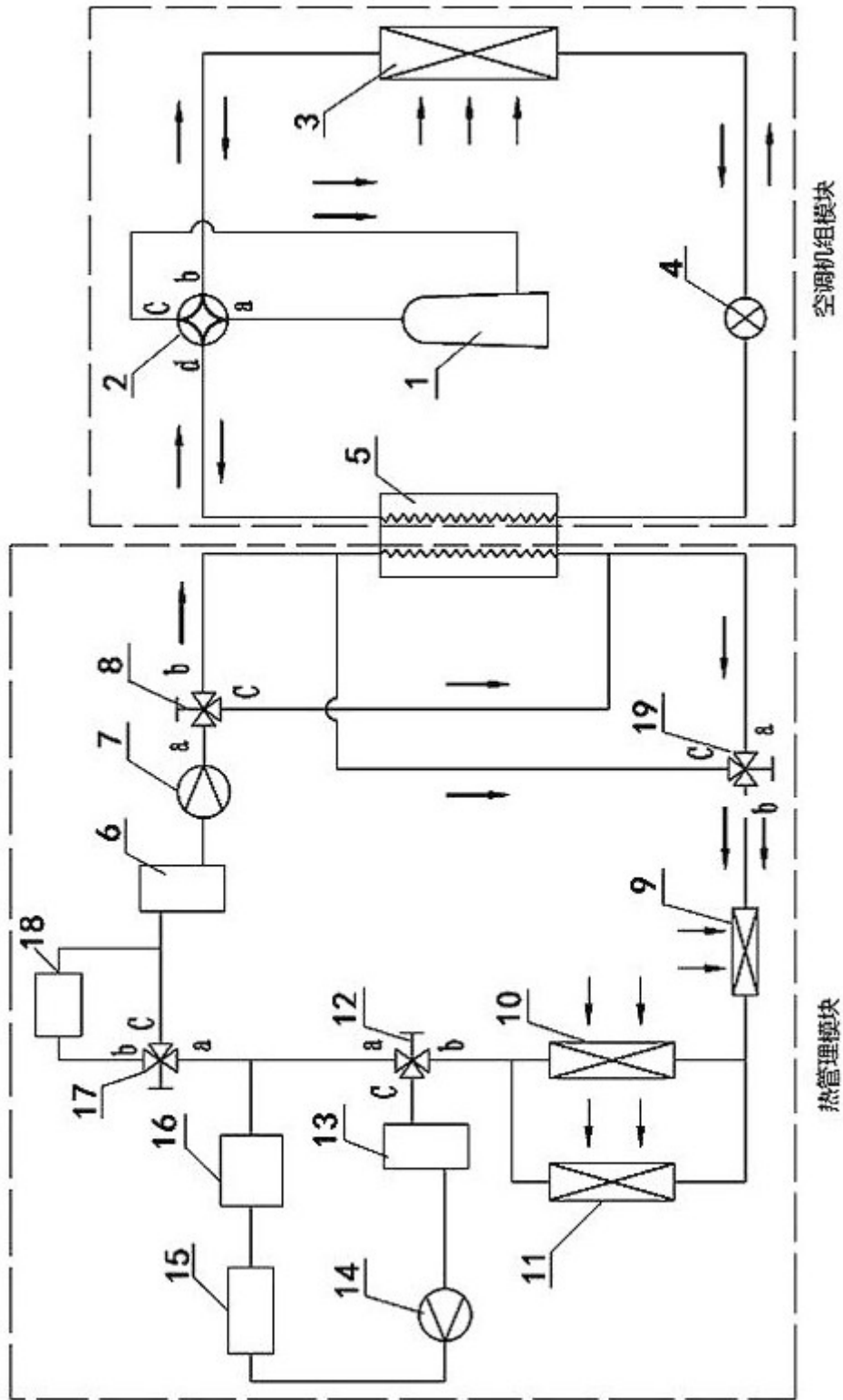


图1