



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 208411476 U

(45)授权公告日 2019.01.22

(21)申请号 201820604189.9

H01M 8/04029(2016.01)

(22)申请日 2018.04.25

H01M 8/04014(2016.01)

(73)专利权人 天津银隆新能源有限公司

H01M 8/0432(2016.01)

地址 301605 天津市静海区子牙循环经济
产业区重庆道26号

H01M 8/04701(2016.01)

专利权人 银隆新能源股份有限公司

(ESM)同样的发明创造已同日申请发明专利

(72)发明人 季孟波 马学明

(74)专利代理机构 深圳市合道英联专利事务所
(普通合伙) 44309

代理人 廉红果 侯峰

(51)Int.Cl.

B60L 58/34(2019.01)

B60H 1/00(2006.01)

B60H 1/06(2006.01)

H01M 8/04302(2016.01)

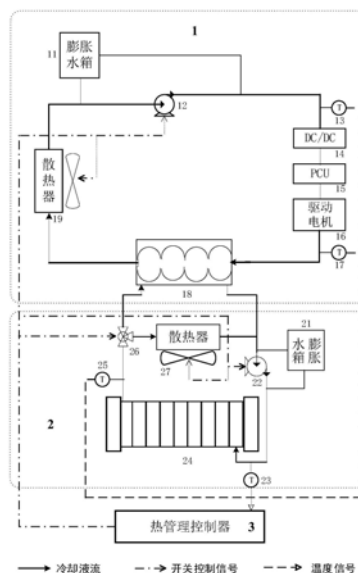
权利要求书1页 说明书8页 附图3页

(54)实用新型名称

一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统

(57)摘要

本实用新型公开了一种具有冷启动功能的
车载燃料电池热管理系统,其包括动力系统平台
热管理单元、燃料电池本体热管理单元和热管理
控制器;所述热管理控制器分别与动力系统平台
热管理单元、燃料电池本体热管理单元连接,所
述动力系统平台热管理单元和燃料电池本体热
管理单元连接。本实用新型利用燃料电池汽车在
纯电驱动行驶工况下动力系统平台中DC/DC、动
力控制单元PCU、驱动电机所产生的废热为需要
低温启动的燃料电池电堆预热,不仅降低了动力
系统平台关键部件的散热能耗,还规避了为燃料
电池电堆升温所必需的辅助电加热能耗,从而有
效提高了动力电池的电能利用率,延长了燃料电
池汽车的续驶里程。



1. 一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统,其特征在于,其包括动力系统平台热管理单元、燃料电池本体热管理单元和热管理控制器;所述热管理控制器分别与动力系统平台热管理单元、燃料电池本体热管理单元连接,所述动力系统平台热管理单元和燃料电池本体热管理单元连接;

所述动力系统平台热管理单元包括第一水泵、DC/DC入口前冷却液温度传感器、直流-直流变换器DC/DC、动力控制单元PCU、驱动电机、驱动电机出口后温度传感器、热交换器、第一散热器,所述热交换器的一个输出端依次通过散热器、第一水泵、直流-直流变换器DC/DC、动力控制单元PCU、驱动电机连接到对应的输入端;所述第一水泵和直流-直流变换器DC/DC之间设置DC/DC入口前冷却液温度传感器,所述驱动电机和热交换器之间设置驱动电机出口后温度传感器。

2. 根据权利要求1所述的具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统,其特征在于,所述燃料电池本体热管理单元包括第二水泵、第一温度传感器、燃料电池电堆、第二温度传感器、三通电磁阀、第二散热器;所述燃料电池电堆的冷却液出口通过三通电磁阀后一路接于第二散热器的输入端,另一路接于热交换器的另一个输入端,而与该输入端对应的输出端与所述第二散热器的输出端汇并后经第二水泵接于燃料电池电堆的冷却液进口;所述第一温度传感器设置在第二水泵和燃料电池电堆的冷却液进口之间,所述第二温度传感器设置在燃料电池电堆的冷却液出口和三通电磁阀之间。

3. 根据权利要求1或2所述的具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统,其特征在于,所述动力系统平台热管理单元还包括第一膨胀水箱,所述第一膨胀水箱通过管路连接在第一水泵的两端。

4. 根据权利要求3所述的具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统,其特征在于,所述燃料电池本体热管理单元还包括第二膨胀水箱,所述第二膨胀水箱通过管路连接在第二水泵的两端。

5. 根据权利要求4所述的具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统,其特征在于,所述第一水泵、第一散热器、第二水泵、三通电磁阀、第二散热器均通过线路与热管理控制器连接,所述DC/DC入口前冷却液温度传感器、驱动电机出口后温度传感器、第一温度传感器、第二温度传感器均通过线路与热管理控制器连接。

一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统

技术领域

[0001] 本实用新型涉及燃料电池动力系统热管理技术领域,具体涉及一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统。

背景技术

[0002] 当前汽车工业可持续发展面临着严峻的能源和环境的双重挑战,发展新能源汽车已是全球的共识。新能源汽车主流路线包括纯电动汽车和燃料电池汽车。其中,燃料电池汽车因具有零排放无污染、能量密度高、续航里程与传统汽车相当、加注燃料(压缩氢气)时间短等优点,被业内一致认为是汽车工业的终极目标。

[0003] 为了使燃料电池汽车正常运行和保持乘坐的舒适性,对整车进行有效热管理十分必要,而燃料电池动力系统的热管理则是其关键所在。燃料电池热管理系统主要包括燃料电池热管理(主要为燃料电池本体)和动力系统平台热管理(驱动电机、动力控制单元PCU、DC/DC)两部分。其中,燃料电池本体的热管理一方面燃料电池工作温度较低,绝大部分热量(~95%)需要冷却液带走;另一方面在寒冷低温环境中还需要为燃料电池提供热量以辅助其低温启动。而燃料电池冷启动问题已经成为阻碍燃料电池商业化的关键技术瓶颈之一,是燃料电池汽车冬季运行的最大挑战。

[0004] 当燃料电池在不采取任何保护措施情况下在低于0℃的低温环境中启动时,其反应所产生的水首先会在催化层内部结冰,导致催化层反应活性位点被覆盖和氧气传输受阻,电压出现骤降;当催化层完全被冰覆盖而电堆温度还未升至0℃以上则会在扩散层和流道内结冰导致冷启动失败。另一方面,催化层的结冰过程会导致催化剂层和质子交换膜之间出现间隙,同时结冰/融化循环会引起催化层微孔结构的崩塌和致密化以及催化层中铂颗粒的粗化,致使电化学活性表面积减小并难以恢复,从而对燃料电池发电性能造成永久性损害,而且循环次数越多冷启动温度越低对电池损害越大。

[0005] 目前燃料电池冷启动的解决策略分为两类:一类是在电堆停机时利用气体吹扫来降低燃料电池膜电极的含水量,从而减少固态冰的形成,但是在电堆温度未升至0℃以上时只要启动电堆产生水就会结冰,而且首先是在铂颗粒表面与Nafion树脂接触的部位产生冰,一旦温度升至室温铂与Nafion界面的冰融化就会造成界面的脱离,导致不可逆的电化学活性面积的损失;另一类是通过外接电源电加热或氢气催化燃烧放热等方式对电堆及其内部极板和膜电极进行预热,该类方式不仅系统复杂而且还会产生较大能耗,缩短了燃料电池汽车的续航里程。

实用新型内容

[0006] 针对现有技术中的不足,本实用新型的目的在于提供一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统。

[0007] 为达到上述目的,本实用新型的技术方案是这样实现的:

[0008] 本实用新型实施例提供一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统,其包括

动力系统平台热管理单元、燃料电池本体热管理单元和热管理控制器；所述热管理控制器分别与动力系统平台热管理单元、燃料电池本体热管理单元连接，所述动力系统平台热管理单元和燃料电池本体热管理单元连接；

[0009] 所述动力系统平台热管理单元包括第一水泵、DC/DC入口前冷却液温度传感器、直流-直流变换器DC/DC、动力控制单元PCU、驱动电机、驱动电机出口后温度传感器、热交换器、第一散热器，所述热交换器的一个输出端依次通过散热器、第一水泵、直流-直流变换器DC/DC、动力控制单元PCU、驱动电机连接到对应的输入端；所述第一水泵和直流-直流变换器DC/DC之间设置DC/DC入口前冷却液温度传感器，所述驱动电机和热交换器之间设置驱动电机出口后温度传感器。

[0010] 上述方案中，所述燃料电池本体热管理单元包括第二水泵、第一温度传感器、燃料电池电堆、第二温度传感器、三通电磁阀、第二散热器；所述燃料电池电堆的冷却液出口通过三通电磁阀后一路接于第二散热器的输入端，另一路接于热交换器的另一个输入端，而与该输入端对应的输出端与所述第二散热器的输出端汇并后经第二水泵接于燃料电池电堆的冷却液进口；所述第一温度传感器设置在第二水泵和燃料电池电堆的冷却液进口之间，所述第二温度传感器设置在燃料电池电堆的冷却液出口和三通电磁阀之间。

[0011] 上述方案中，所述动力系统平台热管理单元还包括第一膨胀水箱，所述第一膨胀水箱通过管路连接在第一水泵的两端。

[0012] 上述方案中，所述燃料电池本体热管理单元还包括第二膨胀水箱，所述第二膨胀水箱通过管路连接在第二水泵的两端。

[0013] 上述方案中，所述第一水泵、第一散热器、第二水泵、三通电磁阀、第二散热器均通过线路与热管理控制器连接，所述DC/DC入口前冷却液温度传感器、驱动电机出口后温度传感器、第一温度传感器、第二温度传感器均通过线路与热管理控制器连接。

[0014] 与现有技术相比，本实用新型利用燃料电池汽车在纯电驱动行驶工况下动力系统平台中DC/DC、动力控制单元PCU、驱动电机所产生的废热为需要低温启动的燃料电池电堆预热，不仅降低了动力系统平台关键部件的散热能耗，还规避了为燃料电池电堆升温所必需的辅助电加热能耗，从而有效提高了动力电池的电能利用率，延长了燃料电池汽车的续航里程；而且，本实用新型的热管理控制方法使得燃料电池电堆只在电堆温度升至冰点以上时才会启动从而有效避免了在低温环境下启动燃料电池电堆对电堆核心部件（特别是膜电极）的不可逆损伤，进而保证了燃料电池的正常工作与健康状态（SOH），也因此提升了燃料电池的耐久性。

附图说明

[0015] 图1为本实用新型实施例提供的一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统的结构图。

[0016] 图2为本实用新型实施例提供的一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统中的燃料电池动力系统结构示意图。

[0017] 图3为本实用新型实施例提供的一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统的控制方法流程图。

具体实施方式

[0018] 下面参考附图进一步描述本实用新型的实施方式,本实用新型的优点和特点将会随着描述而更为清楚。但实施方式仅是范例性的,并不对本实用新型的范围构成任何限制。本领域技术人员应该理解的是,在不偏离本实用新型的精神和范围下可以对本实用新型技术方案的细节和形式进行修改或替换,但这些修改和替换均落入本实用新型的保护范围内。

[0019] 另外,为了更好的说明本实用新型,在下文的具体实施方式中给出了众多的具体细节。本领域技术人员将理解,没有这些具体细节,本实用新型同样可以实施。在另外一些实施例中,对于大家熟知的方法、流程、元件和电路未作详细描述,以便于凸显本实用新型的主旨。

[0020] 本实用新型实施例提供一种具有冷启动功能的车载燃料电池热管理系统,如图 1 所示,其包括动力系统平台热管理单元1、燃料电池本体热管理单元2和热管理控制器3;所述热管理控制器3分别与动力系统平台热管理单元1、燃料电池本体热管理单元2连接,所述动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元2 连接;

[0021] 所述动力系统平台热管理单元1包括第一水泵12、DC/DC入口前冷却液温度传感器13、直流-直流变换器DC/DC14、动力控制单元PCU15、驱动电机16、驱动电机出口后温度传感器17、热交换器18、第一散热器19,所述热交换器18的一个输出端依次通过散热器19、第一水泵12、直流-直流变换器DC/DC14、动力控制单元 PCU15、驱动电机16连接到对应的输入端;所述第一水泵12和直流-直流变换器 DC/DC14之间设置DC/DC入口前冷却液温度传感器13,所述驱动电机16和热交换器18之间设置驱动电机出口后温度传感器17。

[0022] 所述动力系统平台热管理单元1用于控制直流-直流变换器DC/DC14、动力控制单元PCU15和驱动电机16的工作温度并通过热交换器18将上述三大器件工作时产生的热量传递给燃料电池电堆24进行冷启动前的预热;

[0023] 所述燃料电池本体热管理单元2用于控制燃料电池的工作温度并接受动力系统平台热管理单元1传递过来的热量进行冷启动前的电堆预热;

[0024] 所述热管理控制器3用于接收动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元2中冷却液的温度信号并向上述两大热管理系统中的水泵、散热器、电磁阀门发送开关指令以及通过PWM控制机制调控水泵电机和散热器风扇电机的转速;此外还通过CAN线与整车控制器进行信息传输和交换。

[0025] 进一步地,在动力系统平台热管理单元1中,所述驱动电机16的冷却液出口与热交换器18的管程进液口通过管道连接,热交换器18的管程出液口与第一散热器19的进液口连接,第一散热器19的出液口与第一水泵12的进液口连接,第一水泵12的出液口与直流-直流变换器DC/DC14的冷却管路的进液口连接,直流-直流变换器DC/DC14的冷却管路的出液口与动力控制单元PCU15的冷却管路的进液口连接,动力控制单元PCU15的冷却管路的出液口与驱动电机16的冷却管路的进液口连接,从而形成动力系统平台热管理单元1的冷却液循环回路;

[0026] 所述动力系统平台热管理单元1的热交换器18为管壳式或套管式,材质为316L 不锈钢。

[0027] 所述燃料电池本体热管理单元2包括第二水泵22、第一温度传感器23、燃料电池电堆24、第二温度传感器25、三通电磁阀26、第二散热器27；所述燃料电池电堆24的冷却液出口通过三通电磁阀26后一路接于第二散热器27的输入端，另一路接于热交换器18的另一个输入端，而与该输入端对应的输出端与所述第二散热器27的输出端汇并后经第二水泵22接于燃料电池电堆24的冷却液进口；所述第一温度传感器23设置在第二水泵22和燃料电池电堆24的冷却液进口之间，所述第二温度传感器25设置在燃料电池电堆24的冷却液出口和三通电磁阀26之间。

[0028] 在所述燃料电池本体热管理单元2中，燃料电池电堆24的冷却液出口与三通电磁阀26的进液口通过管道连接，所述三通电磁阀26的第一出液口和第二出液口分别与第二散热器27的进液口、动力系统平台热管理单元1中热交换器18的壳程进液口通过管道连接，第二散热器27的出液口与动力系统平台热管理单元1中热交换器18的壳程出液口均通过管道汇并后连接至第二水泵22的进液口，第二水泵22的出液口通过管道连接燃料电池电堆24的冷却液进口，从而形成燃料电池本体热管理单元2的冷却液循环回路。

[0029] 所述动力系统平台热管理单元1还包括第一膨胀水箱11，所述第一膨胀水箱11通过管路连接在第一水泵12的两端；所述第一膨胀水箱11用于定压补液。

[0030] 所述燃料电池本体热管理单元2还包括第二膨胀水箱21，所述第二膨胀水箱21通过管路连接在第二水泵22的两端；所述第二膨胀水箱21用于定压补液。

[0031] 所述第一水泵12、第一散热器19、第二水泵22、三通电磁阀26、第二散热器27均通过线路与热管理控制器3连接，所述DC/DC入口前冷却液温度传感器13、驱动电机出口后温度传感器17、第一温度传感器23、第二温度传感器25均通过线路与热管理控制器3连接。

[0032] 所述动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元2中的第一水泵12、22和散热器19、27的风扇均采用PWM控制机制的电动水泵和电动风扇。

[0033] 热管理控制器3通过低压信号线与动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元2中的DC/DC入口前冷却液温度传感器13、驱动电机出口后温度传感器17、第一温度传感器23、第二温度传感器25连接，接收温度传感器的温度信号；通过低压开关控制线与燃料电池本体热管理单元2中的三通电磁阀26连接，向其发送开通方向的指令；通过低压开关控制线与动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元2中的第一水泵12、第二水泵22和第一散热器19、第二散热器27连接，向水泵和散热器风扇发送开关指令并通过PWM控制机制向其发送脉宽调制信号以调控水泵电机和散热器风扇电机的转速；还通过CAN线与整车控制器连接进行信息传输和交换。

[0034] 所述热管理控制器3工作在冷启动模式和正常热管理模式：

[0035] 在冷启动模式下，所述热管理控制器3关闭动力系统平台热管理单元1中的第一散热器19的风扇，开启燃料电池本体热管理单元2中三通电磁阀26的第二阀门，启动动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元2中的第一水泵12、第二水泵22。如此，动力系统平台热管理单元1中的冷却液路运行轨迹为：第一水泵12→DC/DC入口前冷却液温度传感器13→直流-直流变换器DC/DC14→动力控制单元PCU15→驱动电机16→驱动电机出口后温度传感器17→热交换器18管程→第一散热器19→第一水泵12，从而构成动力系统平台热管理单元1的完整能量传递回路；燃料电池本体热管理单元2的冷却液路运行轨迹为：第二水泵22→燃料电池电堆入口前冷却液温度传感器23→燃料电池电堆24→燃料电池电堆

出口后冷却液温度传感器25→三通电磁阀26→热交换器18壳程→第二水泵22,从而构成燃料电池本体热管理单元2的完整能量传递回路。上述两个能量传递回路通过热交换器18进行热交互,将燃料电池汽车在锂离子动力电池纯电驱动行驶过程中动力系统平台所产生的高温能量传递给需要冷启动的低温燃料电池电堆,使其升温实现低温环境下的正常启动。

[0036] 在正常热管理模式下,所述热管理控制器3开启燃料电池本体热管理单元2中三通电磁阀26的第一阀门,启动动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元2中的第一散热器19、第二散热器27的散热器风扇和第一水泵12、第二水泵22。如此,动力系统平台热管理单元1中的冷却液路运行轨迹为:第一水泵12 →DC/DC入口前冷却液温度传感器13 →直流-直流变换器DC/DC14→动力控制单元 PCU15→驱动电机16→驱动电机出口后温度传感器17→热交换器18管程→第一散热器19→第一水泵12,从而构成动力系统平台热管理单元1的完整能量传递回路;燃料电池本体热管理单元2的冷却液路运行轨迹为:第二水泵22→燃料电池电堆入口前冷却液温度传感器23→燃料电池电堆24→燃料电池电堆出口后冷却液温度传感器25→三通电磁阀26→第二散热器27→第二水泵22,从而构成燃料电池本体热管理单元2的完整能量传递回路。上述两个能量传递回路互相独立,热管理控制器 3通过PWM控制机制分别向动力系统平台热管理单元1和燃料电池本体热管理单元 2中的第一水泵12、第二水泵22和第一散热器19、第二散热器27的风扇发送脉宽调制信号来调控水泵电机和散热器风扇电机的转速以控制动力系统平台和燃料电池电堆的温度。

[0037] 所述热管理控制器3采用DC/DC入口前冷却液温度传感器13、第一温度传感器 23或者驱动电机出口后温度传感器17、第二温度传感器25的冷却液温度作为参考温度进行后续比较和处理。

[0038] 所述热管理控制器3也可以采用DC/DC入口前冷却液温度传感器13、第一温度传感器23和驱动电机出口后温度传感器17、第二温度传感器25的冷却液温度作为参考温度进行后续比较和处理。例如,将入口温度传感器13和出口温度传感器17 的冷却液温度的平均值以及入口温度传感器23和出口温度传感器25的冷却液温度的平均值作为后续比较和处理的参数。

[0039] 所述DC/DC入口前冷却液温度传感器13或/和驱动电机出口后温度传感器17 的冷却液参考温度统称为“动力系统平台冷却液温度 T_D ”,第一温度传感器23或/ 和第二温度传感器25的冷却液参考温度统称为“燃料电池电堆冷却液温度 T_F ”。

[0040] 所述热管理控制器3读取第一阈值温度 T_1 、第二阈值温度 T_2 和第三阈值温度 T_3 ,其中,第一阈值温度 T_1 小于第二阈值温度 T_2 ,第二阈值温度 T_2 小于第三阈值温度 T_3 ,即 $T_1 < T_2 < T_3$ 。其中,第一阈值温度 T_1 设定为 $-4^{\circ}\text{C} \sim 0^{\circ}\text{C}$ 区间中的一个温度;第二阈值温度 T_2 设定为 $60^{\circ}\text{C} \sim 70^{\circ}\text{C}$ 区间中的一个温度,即动力系统平台正常工作的最佳温度;第三阈值温度 T_3 设定为 $70^{\circ}\text{C} \sim 80^{\circ}\text{C}$ 区间中的一个温度,即燃料电池电堆24 正常工作的最佳温度。

[0041] 热管理控制器3比较所述燃料电池电堆冷却液温度 T_F 和第一阈值温度 T_1 。当 $T_F < T_1$ 时,热管理控制器3进入冷启动模式;当 $T_F > T_1$ 时,热管理控制器3进入正常热管理模式。

[0042] 所述热管理控制器3比较所述动力系统平台冷却液温度 T_D 和第二阈值温度 T_2 。当 $T_D < T_2$ 时,热管理控制器3关闭动力系统平台热管理单元1的散热器19的风扇,仅通过PWM控制机制向动力系统平台热管理单元1中的第一水泵12发送脉宽调制信号来调控第一水泵12电机的转速以控制动力系统平台的温度;当 $T_D > T_2$ 时,热管理控制器3开启动力系统平台热管

理单元1的第一散热器19的风扇,通过PWM控制机制分别向动力系统平台热管理单元1中的第一水泵12和第一散热器19发送脉宽调制信号来调控第一水泵12和第一散热器19风扇的电机转速以控制动力系统平台的温度,从而保持动力系统平台的工作温度稳定在第二阈值温度 T_2 。

[0043] 热管理控制器3比较所述燃料电池电堆冷却液温度 T_F 和第三阈值温度 T_3 。当 $T_1 < T_F < T_3$ 时,热管理控制器3关闭燃料电池本体热管理单元2的第二散热器27的风扇,仅通过PWM控制机制向燃料电池本体热管理单元2中的第二水泵22发送脉宽调制信号来调控第二水泵22电机的转速以控制燃料电池电堆的温度;当 $T_F > T_3$ 时,热管理控制器3开启燃料电池本体热管理单元2的第二散热器27的风扇,通过PWM控制机制分别向燃料电池本体热管理单元2中的第二水泵22和第二散热器27发送脉宽调制信号来调控第二水泵22和第二散热器27风扇的电机转速以控制燃料电池电堆24的温度,从而保持燃料电池电堆24的工作温度稳定在第三阈值温度 T_3 。

[0044] 本实用新型的控制方法,如图2、3所示,该方法通过如下步骤实现:

[0045] 在步骤300中,所述热管理控制器3检测通过所述燃料电池电堆24的冷却液温度 T_F 值;检测所述燃料电池电堆入口前第一传感器23和燃料电池电堆出口后第二温度传感器25的冷却液温度数值,并由此确定通过所述燃料电池电堆24的冷却液温度 T_F 值;然后,比较所述燃料电池电堆冷却液温度 T_F 和第一阈值温度 T_1 的大小并进入步骤310。

[0046] 在步骤310中,当所述热管理控制器3检测到所述燃料电池电堆24的冷却液温度 $T_F < T_1$ 时,则进入步骤311。

[0047] 在步骤311中,如图2所示,所述热管理控制器3通过CAN线向整车控制器发送 $T_F < T_1$ 的信号,整车控制器开始计算燃料电池从 T_F 升温到 T_1 所需能量 Q_1 ,然后获取锂离子动力电池的荷电状态SOC值并计算以当前SOC的动力电池驱动汽车行驶至SOC降至预设下限时所述动力系统平台(DC/DC、动力控制单元PCU和驱动电机)所产生的热量 Q_2 ,并比较 Q_1 和 Q_2 之间的大小,然后进入步骤312。在一个实施例中,所述锂离子动力电池采用低温性能优异的钛酸锂电池(如图2所示)、全固态锂离子电池、锰酸锂电池、三元锂离子电池中的一种或多种。

[0048] 具体地,所述预设下限可以为SOC降至10%。

[0049] 在步骤312中,当所述整车控制器计算得到的 $Q_1 > Q_2$ 时,则进入步骤313,即锂离子动力电池需要外接充电设施为其充电;当所述整车控制器计算得到的 $Q_1 < Q_2$ 时,整车控制器则将该信息反馈至所述热管理控制器3随即进入步骤314。

[0050] 在步骤314中,所述整车控制器启动锂离子动力电池向直流高压线输送电能以纯电模式驱动燃料电池汽车行驶;所述热管理控制器3获取到 $Q_1 < Q_2$ 后,启动所述燃料电池本体热管理单元2的第二水泵22和三通电磁阀26的第二阀门,使所述燃料电池电堆24的冷却液流经所述热交换器18的壳程管路获取所述热交换器18管程所传递过来的热量并在所述燃料电池本体热管理单元2的第二水泵22的驱动下进入燃料电池电堆24为电堆加热;然后返回步骤310实时监测 T_F 与 T_1 的大小变化并同时进入步骤315,即所述热管理控制器3关闭所述动力系统平台热管理单元1的第一散热器19风扇以提高热能利用率;接着进入步骤316。

[0051] 在步骤316中,所述热管理控制器3检测通过所述动力系统平台的冷却液温度 T_D 值;在一个实施例中,检测所述DC/DC入口前冷却液温度传感器13和驱动电机出口后温度传感器17的冷却液温度数值,并由此确定通过所述动力系统平台的冷却液温度 T_D 值;然后,比

较所述动力系统平台的冷却液温度 T_D 和第二阈值温度 T_2 的大小。接着进入步骤317。

[0052] 在步骤317中,当所述热管理控制器3检测到所述动力系统平台的冷却液温度 $T_D > T_2$ 时,则进入步骤318;在步骤318中,所述热管理控制器3开启所述动力系统平台热管理单元1的第一散热器19风扇,并通过PWM控制机制分别向动力系统平台热管理单元1中的第一水泵12和第一散热器19发送脉宽调制信号来调控第一水泵12和第一散热器19风扇的电机转速以控制动力系统平台的温度,从而保持动力系统平台的工作温度稳定在第二阈值温度 T_2 ,以保证动力系统平台在最佳工作温度中工作。

[0053] 在步骤317中,当所述热管理控制器3检测到所述动力系统平台的冷却液温度 $T_D < T_2$ 时,则返回至步骤315,即使所述动力系统平台热管理单元1的第一散热器 19风扇继续保持关闭状态,仅通过PWM控制机制向动力系统平台热管理单元1中的第一水泵12发送脉宽调制信号来调控第一水泵12电机的转速以控制动力系统平台的温度,以保证动力系统平台在最佳工作温度中工作。

[0054] 在步骤310中,当所述热管理控制器3检测到所述燃料电池电堆24的冷却液温度 $T_F > T_1$ 时,则进入步骤320。

[0055] 在步骤320中,如图2所示,所述热管理控制器3通过CAN线将 $T_F > T_1$ 的信号发送至整车控制器,整车控制器启动燃料电池电堆24向直流高压线输送电能以驱动燃料电池汽车行驶并给锂离子动力电池充电。然后进入步骤321。

[0056] 在步骤321中,所述热管理控制器3启动(正常热管理模式时)或保持(冷启动模式时,即从步骤314返回至步骤310时)所述燃料电池本体热管理单元2的第二水泵22运行并开启所述燃料电池本体热管理单元2的三通电磁阀26的第一阀门,使所述燃料电池电堆24的冷却液经由所述燃料电池本体热管理单元2的第二散热器27进入燃料电池电堆24。同时进入步骤322,即所述热管理控制器3关闭所述燃料电池本体热管理单元2的第二散热器27风扇。然后进入步骤323。

[0057] 在步骤323中,所述热管理控制器3检测通过所述燃料电池电堆24的冷却液温度 T_F 值并比较 T_F 和第三阈值温度 T_3 的大小。接着进入步骤324。

[0058] 在步骤324中,当所述热管理控制器3检测到所述燃料电池电堆的冷却液温度 $T_F > T_3$ 时,则进入步骤325。在步骤325中,所述热管理控制器3开启所述燃料电池本体热管理单元2的第二散热器27的风扇,并通过PWM控制机制分别向料电池本体热管理单元2中的第二水泵22和第二散热器27发送脉宽调制信号来调控第二水泵22和第二散热器27风扇的电机转速以控制燃料电池电堆24的温度,从而保持燃料电池电堆的工作温度稳定在第三阈值温度 T_3 ,以保证燃料电池电堆在最佳工作温度中工作。

[0059] 在步骤324中,当所述热管理控制器3检测到所述燃料电池电堆的冷却液温度 $T_1 < T_F < T_3$ 时,则返回至步骤322,即使所述燃料电池本体热管理单元2的第二散热器27的风扇继续保持关闭状态,仅通过PWM控制机制向燃料电池本体热管理单元2 中的第二水泵22发送脉宽调制信号来调控第二水泵22的电机的转速以控制燃料电池电堆24的温度,以保证燃料电池电堆在最佳工作温度中工作。

[0060] 本实用新型利用燃料电池汽车在纯电驱动行驶工况下动力系统平台中DC/DC、动力控制单元PCU、驱动电机所产生的废热为需要低温启动的燃料电池电堆预热,不仅降低了动力系统平台关键部件的散热能耗,还规避了为燃料电池电堆升温所必需的辅助电加热能

耗,从而有效提高了动力电池的电能利用率,延长了燃料电池汽车的续驶里程。而且,本实用新型的热管理控制方法使得燃料电池电堆只在电堆温度升至冰点以上时才会启动从而有效避免了在低温环境下启动燃料电池电堆对电堆核心部件(特别是膜电极)的不可逆损伤,进而保证了燃料电池的正常工作和健康状态(SOH),也因此提升了燃料电池的耐久性。

[0061] 本实用新型的实施例内容揭露如上,然而本实施例并非用以限定本实用新型实施的范围,依据本实用新型的权利要求书及说明内容所作的简单的等效变化与修饰,仍属于本实用新型技术方案的范围内。

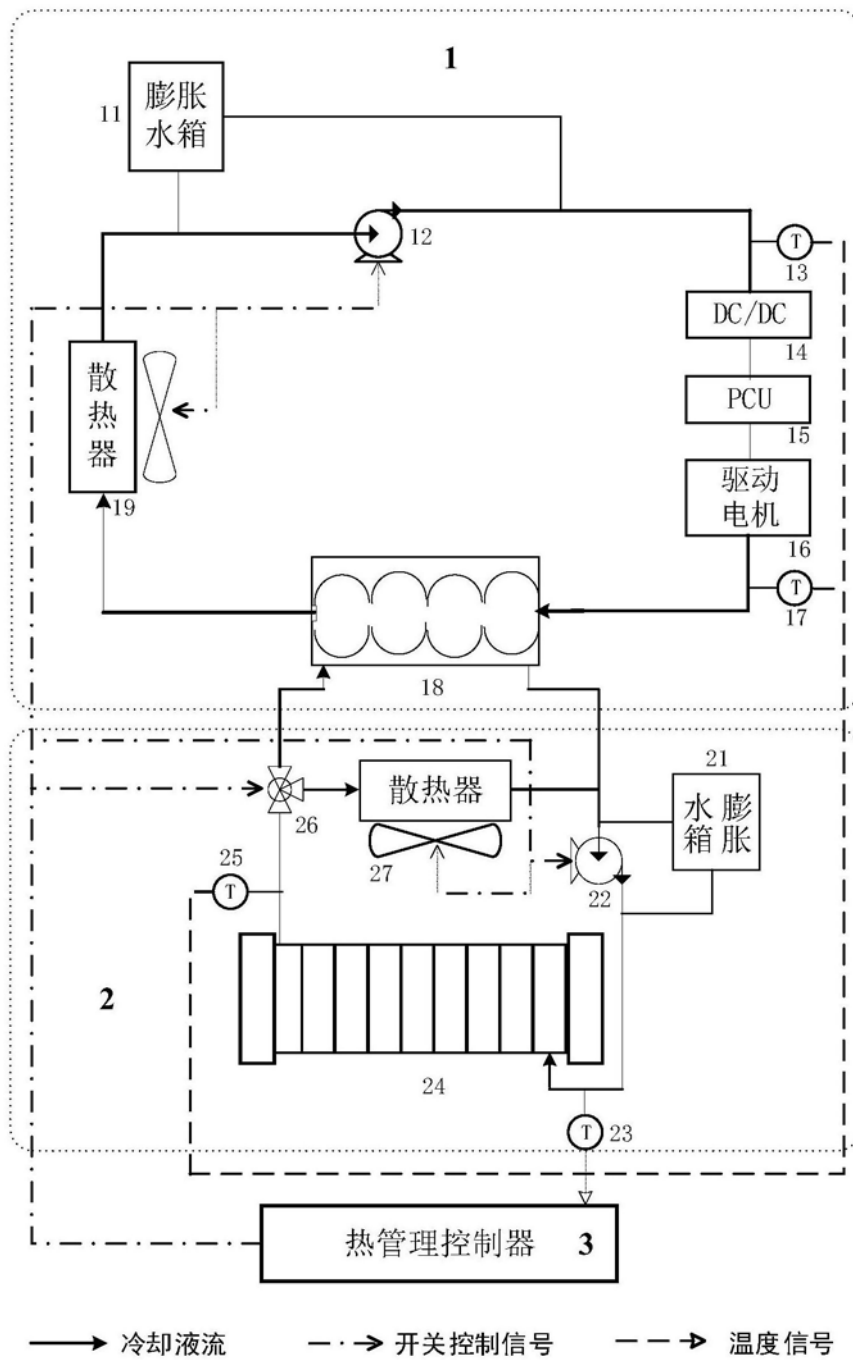


图1

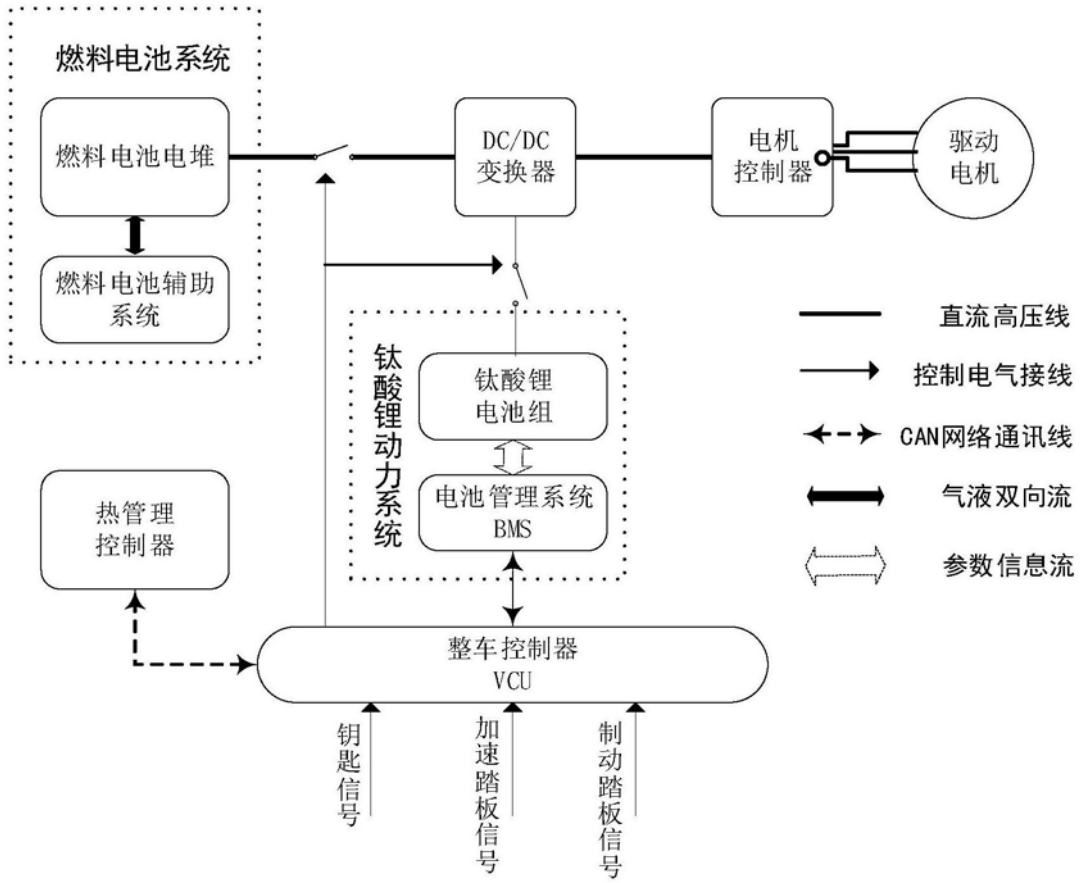


图2

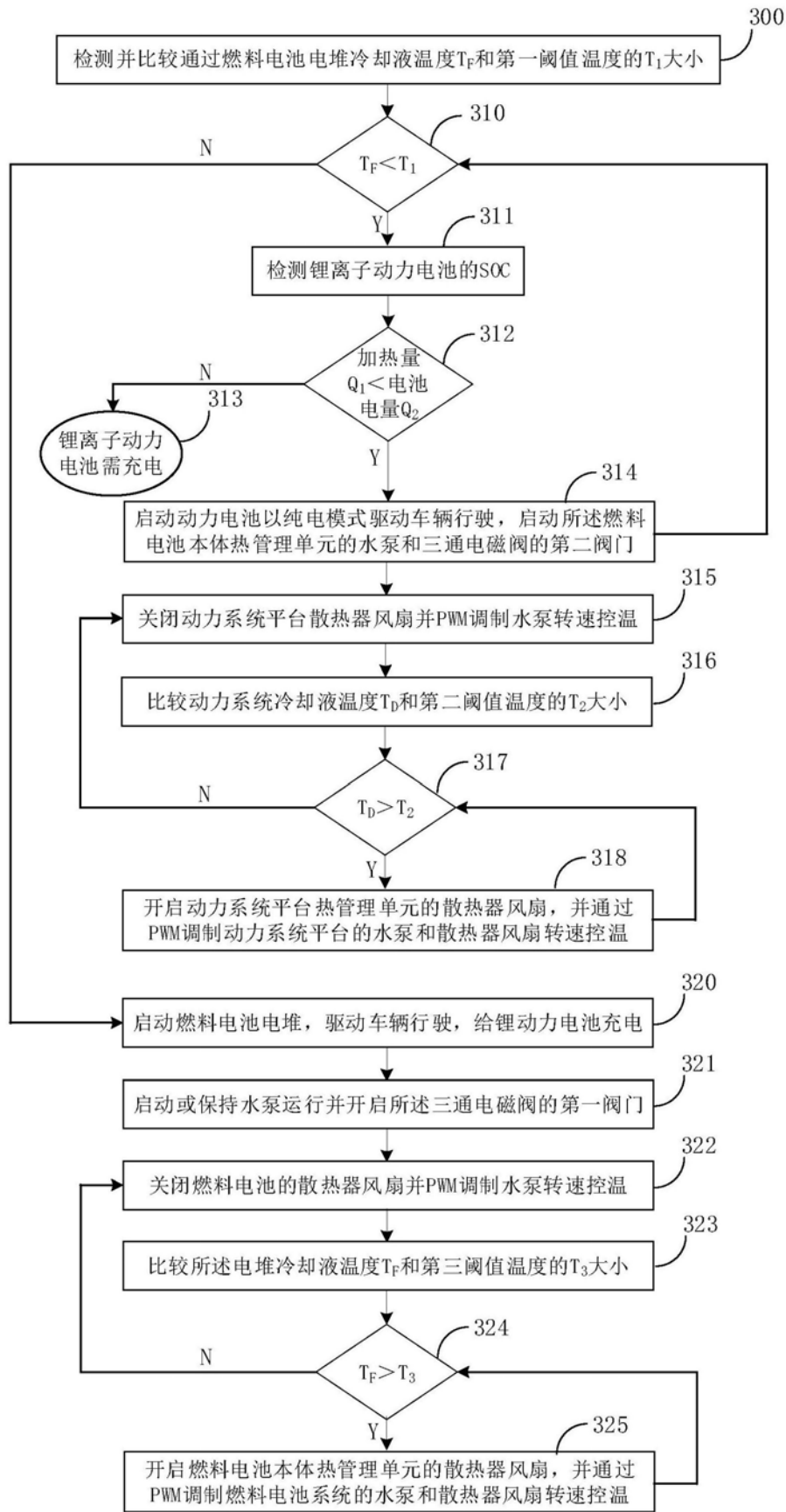


图3