



(12)

PATENTSCHRIFT

(21) Anmeldenummer: 1483/96

(51) Int.Cl.⁶ : B61D 27/00

(22) Anmelddetag: 19. 8.1996

(42) Beginn der Patentdauer: 15.10.1997

(45) Ausgabetag: 25. 5.1998

(56) Entgegenhaltungen:

DE 2542768B2 DE 1580967A AT 296372B AT 2863498
AT 244382B

(73) Patentinhaber:

ALEX.FRIEDMANN GMBH
A-1020 WIEN (AT).

(72) Erfinder:

OHNESORG WERNER DIPL.ING.
WIEN (AT).

(54) VERFAHREN ZUR STEUERUNG EINER KLIMAANLAGE EINES FAHRZEUGES, INSbesondere EINES ELEKTRISCH BETRIEBENEN SCHIENENFAHRZEUGES

(57) Ein Verfahren zur Steuerung einer Klimaanlage eines Fahrzeuges, insbesondere eines elektrisch betriebenen Schienenfahrzeuges, mit einer Kältemaschine zum Erzeugen einer bestimmten Kälteleistung und einem Verdampfer zur Abgabe dieser Kälteleistung an eine in das Fahrzeuginnere strömende Zuluft, wobei die Anlage in Abhängigkeit von einer im Fahrzeuginnernraum herrschenden Ist-Temperatur (T_i) und einer vorgebbaren Soll-Temperatur (T_{soll}) gesteuert wird, die im Kühlbetrieb in das Fahrzeuginnere einströmende Zuluft durch Steuerung der Kälteleistung der Kältemaschine (1) auf eine im wesentlichen konstante, vorbestimmte, charakteristische Zuluft-Temperatur (T_{char}) geregelt wird, und der Volumenstrom (V_{zu}) der Zuluft in das Fahrzeuginnere in Abhängigkeit von der Ist- (T_i) und der Solltemperatur (T_{soll}) geregelt wird.

B

403 790

AT

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung einer Klimaanlage eines Fahrzeugs, insbesondere eines elektrisch betriebenen Schienenfahrzeuges, mit einer Kältemaschine zum Erzeugen einer bestimmten Kälteleistung und einem Verdampfer zur Abgabe dieser Kälteleistung an eine in das Fahrzeuginnere strömende Zuluft, wobei die Anlage in Abhängigkeit von einer im Fahrzeuginnenraum herrschenden Ist-Temperatur und einer vorgebbaren Soll-Temperatur gesteuert wird.

Zur Anpassung der Kühlleistung einer Klimaanlage an den jeweiligen Bedarf, der im wesentlichen durch die herrschende Außentemperatur, die Sonneneinstrahlung, Personenbesetzung des Fahrzeugs und die Temperatur im Fahrzeuginneren bestimmt ist, stehen für den Kühlbetrieb grundsätzlich zwei unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung.

10 Eine Möglichkeit zum Betreiben einer Klimaanlage besteht darin, daß die Kältemaschine im Dauerbetrieb mit einer im wesentlichen konstanten Leistung betrieben wird und die Anpassung an die im Fahrzeuginneren benötigte Kühlleistung durch Nachbeheizen der gekühlten Luft realisiert wird.

Diese Art einer Anlage weist den Vorteil auf, daß systembedingt eine gute Entfeuchtung der Zuluft erfolgt, da die Kältemaschine die Luft ständig unter den Taupunkt kühlt. Weiters besitzen Anlagen dieses Typs den Vorteil, daß sie mechanisch einfach aufgebaut und einfach zu regeln sind, sodaß diese Anlagen kostengünstig und wenig störanfällig sind. Als Nachteil dieser Anlagentyp fällt jedoch ins Gewicht, daß der Energieaufwand für die Klimatisierung bei abnehmendem Kälteleistungsbedarf ansteigt, da die Kältemaschine einen annähernd konstanten Energieverbrauch aufweist und im Ausmaß der überschüssigen Kälteleistung zusätzlich Heizenergie verbraucht wird.

15 20 Eine weitere Möglichkeit zur Steuerung einer Klimaanlage besteht darin, die Kälteleistung der Kältemaschine durch schaltungstechnische Maßnahmen, z.B. durch Bypass-Schaltungen, Zylinderabschaltungen etc., durch zyklische Abschaltung bzw. Taktung des Kompressors oder durch Drehzahlveränderung des Kompressors (in Stufen oder kontinuierlich) zu reduzieren.

Ein Vorteil dieser Anlagenart liegt in einem geringen Energieverbrauch, da nur so viel Kälteleistung produziert werden muß wie zur Kühlung des Fahrzeuginneren erforderlich ist. Nachteilig wirkt sich jedoch aus, daß systembedingt kein planmäßiger Entfeuchtungsbetrieb realisiert werden kann, sodaß es bei gemäßigten Außentemperaturen (geringe Kühlleistung) und hohen Luftfeuchtigkeiten im Fahrzeuginneren zu einem schwülen Klima kommt, welches für die Fahrgäste unangenehm ist und unter anderem ein Beschlagen der Scheiben zur Folge haben kann.

25 30 In der AT 244 382 B und der AT 296 372 B sind Klimaanlagen beschrieben, bei welchen sich die Zuluft aus zwei Anteilen zusammensetzt. Der Hauptanteil ist durch einen Außenthermostaten in seiner Temperatur regelbar, während nur der einen geringen Anteil ausmachende Zusatzanteil konstante Temperatur aufweist. Beide genannten Vorhalte beschreiben Konstruktionen mit einem temperaturgeregelten Grundanteil für die Zuluft.

35 Auch in der Beschreibungseinleitung der AT 286 349 B ist als Stand der Technik eine Klimaanlage beschrieben, bei der eine Grundmenge an Luft in den Fahrgastrraum eingeblasen wird, deren Temperatur einen entsprechend den Witterungsverhältnissen unter Berücksichtigung der Kennwerte des Fahrzeugs eingestellt ist, was eine eindeutige Temperaturregelung darstellt.

Bei der in der DE 1 580 967 A erläuterten Klimaanlage ist die in den Fahrgastrraum zugeführte Zuluft wieder in Grundanteil und Zusatzanteil aufgeteilt, wobei der letztere die Heiz- oder Kühlleistung an unterschiedliche Fahrgastanzahlen anpassen soll. Der Grundanteil ist dabei sowohl in seiner Temperatur in Abhängigkeit von der Witterungsverhältnissen geregelt und wird durch einen zusätzlichen Warmluftanteil zum einen Teil an die unterschiedlichen Besetzungsgrade des Fahrgastrumes angepaßt. Zum anderen wird diese Anpassung auch zum Teil durch eine Verringerung der zugeführten KühlLuftmenge bewerkstelligt. Auch hier wird nicht von der herkömmlichen Aufteilung der Zuluft in zwei unterschiedliche Anteile abgewichen. Einer dieser Anteile der Zuluft ist immer in seiner Temperatur zumindest in Abhängigkeit von der Außenverhältnissen geregelt.

40 Es ist daher eine Aufgabe der Erfindung, ein Verfahren zum Betreiben einer Klimaanlage der eingangs genannten Art anzugeben, bei welchem die Anlage mit einem geringen Energieverbrauch betrieben werden kann und dennoch eine planmäßig gute Entfeuchtung des Fahrzeuginnerenraumes sichergestellt ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit einem Verfahren gelöst, bei welchem die im Kühlbetrieb in das Fahrzeuginnere einströmenden Zuluft durch Steuerung der Kälteleistung der Kältemaschine auf eine im wesentlichen konstante, vorbestimmte charakteristische Zuluft-Temperatur geregelt wird und der Volumenstrom der Zuluft in das Fahrzeuginnere in Abhängigkeit von der Ist- und der Solltemperatur geregelt wird, um die erforderliche Kühlleistung an das Fahrzeuginnere abzugeben. Die in das Fahrzeug einströmende Zuluft wird immer auf einer konstanten Temperatur gehalten, bei welcher eine gute Entfeuchtung der Zuluft erfolgt, sodaß unabhängig von dem Betriebszustand der Klimaanlage eine gute Entfeuchtung der Zuluft sichergestellt ist. Die in das Fahrzeug einzubringende Kühlleistung wird nun über den Volumenstrom der

Zuluft gesteuert, sodaß ein energiesparender Kühlbetrieb der Klimaanlage möglich ist. Gute Erfahrungen sind bei einer charakteristischen Temperatur der Zuluft im Bereich zwischen 12 und 15 °C gemacht worden, da in diesem Bereich eine gute Entfeuchtung der zugeführten Zuluft erfolgen kann.

- Als ein einfaches Mittel zur Steuerung des Volumenstroms hat sich ein in dem Zuluftkanal der Anlage angeordneter Ventilator erwiesen, dessen Förderleistung durch eine Drehzahlregelung steuerbar ist.

Bei einem bevorzugten Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Verfahrens wird die im Fahrzeuginneren erforderliche Kühlleistung durch Berechnen aus der Ist-, der Solltemperatur und klimatechnischen Parametern des Fahrzeuginnenraumes, wie Volumen, charakteristische Personenanzahl und dgl. ermittelt und der in das Fahrzeuginnere einströmende Zuluft-Volumenstrom aufgrund des berechneten Wertes für die Kühlleistung ermittelt. Zusätzlich kann für die Berechnung der im Fahrzeuginnenraum erforderlichen Kühlleistung die herrschende Außentemperatur herangezogen werden, um eine genauere Steuerung der Anlage zu ermöglichen.

Zur Steuerung der Kälteleistung der Kältemaschine hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn diese in Abhängigkeit von dem charakteristischen Wert für die Zuluft-Temperatur und der im Zuluftkanal gemessenen Ist-Temperatur der Zuluft geregelt wird.

Weitere Merkmale und Vorteile des erfindungsgemäßen Verfahrens gehen aus der folgenden Beschreibung eines nicht einschränkenden Ausführungsbeispiels hervor, wobei auf die beiliegende Figur Bezug genommen wird, welche eine schematische Darstellung der Steuerschleifen für eine Klimaanlage der erfindungsgemäßen Art darstellt.

In dieser Figur ist schematisch eine Kälteanlage 1 mit einer nicht näher dargestellten Kältemaschine zum Erzeugen einer bestimmten Kälteleistung und einem ebenso nicht näher dargestellten Verdampfer zum Abgeben dieser Kälteleistung gezeigt. Die durch den Zuluftkanal der Klimaanlage strömende Zuluft wird an dem Verdampfer vorbeigeführt und dabei auf eine bestimmte charakteristische Temperatur T_{zu} abgekühlt und im wesentlichen mit dieser Temperatur T_{zu} dem Fahrzeuginnenraum 2 zugeführt.

Im Fahrzeuginnenraum 2 herrscht eine Ist-Temperatur T_i , die üblicherweise durch einen oder mehrere Temperaturfühler gemessen und der Steuerung zugeführt wird, wobei für diesen Fahrzeuginnenraum 2 eine bestimmte Solltemperatur T_{soll} vorgebbar ist, welche durch die Steuerung der Anlage zu realisieren ist.

Erfnungsgemäß wird dabei die Temperatur T_{zu} der Zuluft durch die Steuerung auf einen im wesentlichen konstanten vorbestimmten charakteristischen Wert T_{char} gehalten. Zu diesem Zweck ist in der Steuerungseinheit der Klimaanlage eine erste Steuerschleife vorgesehen, bei welcher der mittels eines Temperaturfühlers im Zuluftkanal gemessene Ist-Wert für die Zuluft-Temperatur T_{zu} mit dem vorgegebenen Wert T_{char} verglichen und in Abhängigkeit von dem Vergleich dieser Werte die erforderliche Kälteleistung P_{erk} der Kälteanlage 1 gesteuert wird, um die Zulufttemperatur ständig auf dem charakteristischen Wert $T_{zu} = T_{char}$ zu halten.

Die Steuerung der Klimaanlage auf eine konstante Zulufttemperatur T_{zu} hat den großen Vorteil, daß bei Auslegung der Anlage ein charakteristischer Wert für die Temperatur gewählt werden kann, welcher einerseits für den vorgesehenen Einsatzbereich eine möglichst geringen Energieverbrauch verursacht, andererseits jedoch ständig eine sichere und gute Entfeuchtung der Zuluft ermöglicht.

Zur Klimatisierung des Fahrzeuginnenraumes 2 ist erfindungsgemäß eine weitere Steuerschleife vorgesehen, in welcher die für den Innenraum vorgegebene Solltemperatur T_{soll} mit der im Fahrzeuginnenraum 2 gemessenen Ist-Temperatur T_i verglichen und zur Berechnung der erforderlichen Kühlleistung $Q_{erk,k}$ verwendet wird. Für die Berechnung der Kühlleistung $Q_{erk,k}$ werden zusätzlich klimatechnische Parameter des Fahrzeugs, wie z.B. Volumen, Personenanzahl, Sonneneinstrahlung usw. herangezogen. In vielen Fällen wird zur Verbesserung der Berechnung der erforderlichen Kühlleistung auch ein gemessener Wert für die Außentemperatur T_a hinzugezogen.

Auf Grundlage der Berechnung der erforderlichen Kühlleistung $Q_{erk,k}$ wird unter Berücksichtigung des charakteristischen Wertes für die Zulufttemperatur T_{char} ein erforderlicher Zuluft-Volumenstrom V_{zu} ermittelt, um die Kühlleistung $Q_{erk,k}$ bei konstanter Zulufttemperatur T_{zu} in das Fahrzeuginnere 2 zu fördern.

Der in das Fahrzeug eingebrachte Volumenstrom V_{zu} kann beispielsweise durch Klappen, Schieber, Drosseln u. dgl. und/oder durch die Förderleistung eines im Zuluftkanal angeordneten Ventilators eingestellt werden. Das heißt, die Berechnung des Zuluftvolumenstroms V_{zu} durch die Steueranlage wird folglich zur Steuerung von Klappen oder zur Drehzahlregelung eines Ventilators umgesetzt, um durch einen höheren oder niedrigeren Volumenstrom V_{zu} die erforderliche Kühlleistung P_k bei konstanter Zuluft-Temperatur T_{zu} in den Fahrzeuginnenraum 2 zu fördern.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Steuerung einer Klimaanlage eines Fahrzeuges, insbesondere eines elektrisch betriebenen Schienenfahrzeuges, mit einer Kältemaschine zum Erzeugen einer bestimmten Kälteleistung und einem Verdampfer zur Abgabe dieser Kälteleistung an eine in das Fahrzeuginnere strömende Zuluft, wobei die Anlage in Abhängigkeit von einer im Fahrzeuginnenraum herrschenden Ist-Temperatur (T_i) und einer vorgebbaren Solltemperatur (T_{soll}) gesteuert wird, **dadurch gekennzeichnet, daß** die im Kühlbetrieb in das Fahrzeuginnere einströmende Zuluft durch Steuerung der Kälteleistung der Kältemaschine (1) auf eine im wesentlichen konstante, vorbestimmte, charakteristische Zuluft-Temperatur (T_{char}) geregelt wird, **und daß** der Volumenstrom (V_{zu}) der Zuluft in das Fahrzeuginnere in Abhängigkeit von der Ist-Temperatur (T_i) und der Soll-Temperatur (T_{soll}) geregelt wird.
5
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die charakteristische Temperatur (T_{char}) der Zuluft im Bereich zwischen 12 und 15 °C liegt.
10
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Volumenstrom (V_{zu}) der Zuluft durch eine Drehzahlsteuerung eines in einem Zuluftröhre der Klimaanlage befindlichen Ventilators eingestellt wird.
15
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** die im Fahrzeuginneren erforderliche Kühlleistung ($Q_{erf,k}$) durch Berechnen aus der Ist-Temperatur (T_i), der Soll-Temperatur (T_{soll}) und klimatechnischen Parametern des Fahrzeuginnenraumes, wie Volumen, charakteristische Personenanzahl und dgl. ermittelt wird **und daß** der in das Fahrzeuginnere einströmende Zuluft-Volumenstrom (V_{zu}) aufgrund des berechneten Wertes für die Kühlleistung ($Q_{erf,k}$) ermittelt wird.
20
5. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, daß** für die Berechnung der im Fahrzeuginneren erforderlichen Kühlleistung ($Q_{erf,k}$) die herrschende Außentemperatur (T_a) herangezogen wird.
25
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Kälteleistung ($P_{erf,k}$) der Kältemaschine in Abhängigkeit von dem charakteristischen Wert für die Zuluft-Temperatur (T_{char}) und der im Zuluftröhre gemessenen Isttemperatur (T_{zu}) der Zuluft geregelt wird.
30

Hiezu 1 Blatt Zeichnungen

35

40

45

50

55

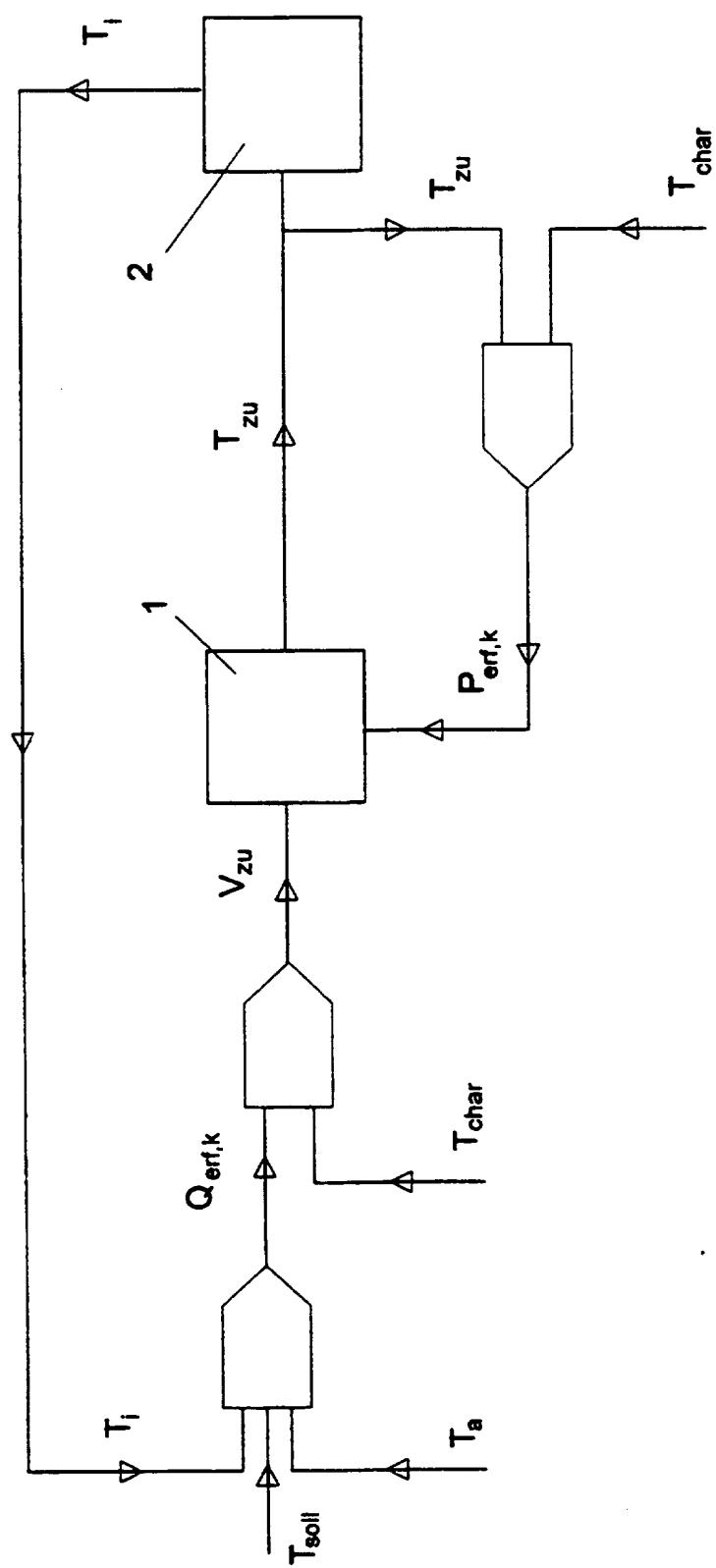


Fig.