

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro

(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
22. Dezember 2022 (22.12.2022)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2022/263181 A1

(51) Internationale Patentklassifikation:

H01M 8/04014 (2016.01) H01M 8/04701 (2016.01)
H01M 8/04029 (2016.01) H01M 8/04746 (2016.01)
H01M 8/04007 (2016.01) F01P 7/00 (2006.01)
H01M 8/0432 (2016.01) F01P 9/02 (2006.01)
H01M 8/0438 (2016.01) F28D 5/00 (2006.01)

(71) Anmelder: MAHLE INTERNATIONAL GMBH
[DE/DE]; Pragstraße 26-46, 70376 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder: BRÜMMER, Richard; Dachsweg 6, 70499
Stuttgart (DE). STRAUSS, Thomas; Neuffenstr. 37, 73274
Notzingen (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2022/064951

(22) Internationales Anmeldedatum:
01. Juni 2022 (01.06.2022)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
10 2021 206 015.3
14. Juni 2021 (14.06.2021) DE

(74) Anwalt: BRP RENAUD UND PARTNER MBB; König-
straße 28, 70173 Stuttgart (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW,
BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DJ, DK,
DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM,
GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IQ, IR, IS, IT, JM, JO, JP,
KE, KG, KH, KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR, LS,
LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ,
NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA,

(54) Title: METHOD FOR OPERATING A FUEL-CELL SYSTEM

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUM BETREIBEN EINES BRENNSTOFFZELLENSYSTEMS

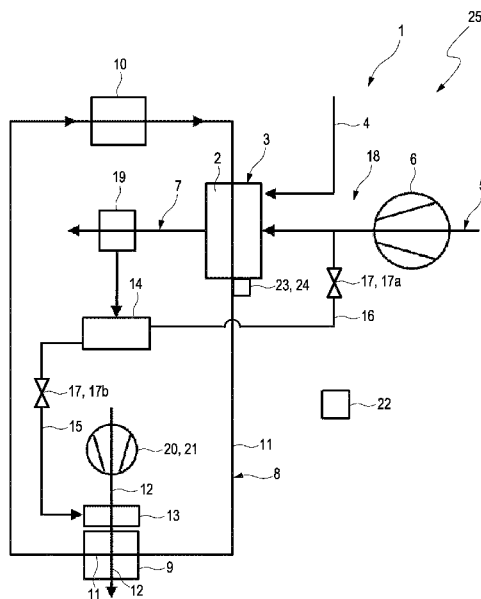


Fig. 1

(57) Abstract: The invention relates to a method for operating a fuel cell system (1), comprising a cooling circuit (8) for cooling at least one fuel cell (2), wherein a coolant circulating in the cooling circuit (8) is cooled with a coolant cooler (9), which also has air flowing through it. The air is supplied by a fan assembly (20). The fuel cell system (1) also comprises an evaporative cooling unit (13), which, upstream of the coolant cooler (9), introduces water into the air supplied by the fan assembly (20). An increased efficiency of the fuel cell system (1) alongside sufficient cooling of the at least one fuel cell (2) is achieved in that the evaporative cooling unit (13) introduces water at a maximum rate before the fan assembly (20) reaches its maximum air mass flow (31). The invention also relates to a fuel cell system (1) of this type, as well as a motor vehicle (25) comprising a fuel cell system (1) of this type.

(57) Zusammenfassung: Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystems Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystems (1), das einen Kühlkreis (8) zum Kühlen zumindest einer Brennstoffzelle (2) umfasst, wobei ein im Kühlkreis (8) zirkulierendes Kühlmittel mit einem Kühlmittelkühler (9) gekühlt wird, der zudem von Luft durchströmt ist. Die Luft wird mit einer Lüfteranordnung (20) gefördert. Das Brennstoffzellensystem (1) umfasst ferner eine Verdunstungskühlungseinrichtung (13), welche stromauf des Kühlmittelkühlers (9) Wasser in die von der Lüfteranordnung (20) geförderte Luft einbringt. Eine erhöhte Effizienz des Brennstoffzellensystems (1) bei zugleich ausreichender Kühlung der zumindest einen Brennstoffzelle (2) werden dadurch erreicht, dass die Verdunstungskühlungseinrichtung (13) Wasser mit einer Maximalrate (33) einbringt, bevor die Lüfteranordnung (20) ihren Maximalluftmassenstrom (31) erreicht. Die Erfindung betrifft



WO 2022/263181 A1



RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, ST, SV,
SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC,
VN, WS, ZA, ZM, ZW.

- (84) Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz 3)
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eingehen (Regel 48 Absatz 2 Buchstabe h)

des Weiteren ein solches Brennstoffzellensystem (1) sowie ein Kraftfahrzeug (25) mit einem solchen Brennstoffzellensystem (1).

Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystems

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystems, welches zumindest eine Brennstoffzelle sowie einen Kühlkreis zum Kühlen der Brennstoffzelle umfasst. Die Erfindung betrifft ferner ein solches Brennstoffzellensystem sowie ein Kraftfahrzeug mit einem solchen Brennstoffzellensystem.

Im Betrieb einer Brennstoffzelle werden der Brennstoffzelle ein Kathodengas sowie ein Brennstoff zugeführt, um elektrische Energie zu erzeugen. Hierbei entsteht Wärme. In einem zugehörigen Brennstoffzellensystem sind in der Regel mehrere solche Brennstoffzellen zu einem Stack zusammengefasst. Die Wärmeentwicklung in der jeweiligen Brennstoffzelle bzw. dem Stack können zu Beschädigungen der Brennstoffzelle oder benachbarter Komponenten führen. Im zugehörigen Brennstoffzellensystem ist daher in der Regel eine Kühlung der zumindest einen Brennstoffzelle vorgesehen.

Gewöhnlich kommt zu diesem Zweck ein Kühlkreis zum Einsatz, durch welchen im Betrieb ein Kühlmittel strömt und die zumindest eine Brennstoffzelle kühlt. Um das Kühlmittel zu kühlen, kommen üblicherweise Kühlmittelkühler zum Einsatz, welche im Betrieb vom Kühlmittel sowie, fluidisch vom Kühlmittel getrennt, von einem Kühlgas, nachfolgend allgemein als Luft bezeichnet, durchströmt sind. Somit kommt es im Kühlmittelkühler zu einem Wärmeübertrag vom Kühlmittel auf die Luft, sodass das Kühlmittel gekühlt wird.

Bekannt ist es ferner, zur Steigerung der Kühlleistung des Kühlmittelkühlers in den Luftstrom stromauf des Kühlmittelkühlers Wasser einzubringen, welches verdunstet und durch die hierzu benötigte Verdunstungswärme zu einer

zusätzliche Kühlung führt. Dies erfolgt gewöhnlich mittels einer Einrichtung, welche nachfolgend als Verdunstungskühlungseinrichtung bezeichnet wird.

Um die Kühlung des Kühlmittels im Kühlmittelkühler zu variieren, ist es üblich, die Strömung der den Kühlmittelkühler durchströmenden Luft und/oder eine Rate, mit welcher die Verdunstungskühlungseinrichtung Wasser einbringt, zu variieren. Um Luft durch den Kühlmittelkühler zu fördern, kommt in der Regel zumindest ein Lüfter zum Einsatz. Um die Strömung der Luft durch den Kühlmittelkühler zu variieren, ist es daher möglich, den Lüfter mit unterschiedlichen Leistungen zu betreiben. Der Lüfter ist dabei zum Betreiben zwischen einer Minimalleistung und einer Maximalleistung ausgelegt. Ist eine maximale Kühlung der zumindest einen Brennstoffzelle erforderlich, wird der Lüfter also mit der maximal möglichen Leistung betrieben. Die maximal mögliche Leistung führt zu einem entsprechend hohen Energieverbrauch des Lüfters, welche zu einer reduzierten Effizienz des Brennstoffzellensystems führt.

Da derartige Lüfter in der Regel und zunehmend elektrisch angetrieben werden, stellen sie im gesamten Brennstoffzellensystem oder in einer Anwendung, in welcher das Brennstoffzellensystem zum Einsatz kommt, einen elektrischen Energieverbraucher dar. Das Betreiben des Lüfters führt also zu einer entsprechend reduzierten, insgesamt verfügbaren elektrischen Energie.

Im Fall von mobilen Anwendungen, beispielsweise in Kraftfahrzeugen, führt der Energieverbrauch des Lüfters zu einer entsprechend reduzierten, maximal verfügbaren elektrischen Leistung und/oder zu einer reduzierten Reichweite.

Die vorliegende Erfindung beschäftigt sich daher mit der Aufgabe, für ein Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystems der eingangs genannten Art, für ein solches Brennstoffzellensystem sowie für ein Kraftfahrzeug mit einem solchen Brennstoffzellensystem verbesserte oder zumindest andere

Ausführungsformen anzugeben, welche sich insbesondere durch eine erhöhte Effizienz auszeichnen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Gegenstände der unabhängigen Ansprüche gelöst. Vorteilhafte Ausführungsformen sind Gegenstand der abhängigen Ansprüche.

Die vorliegende Erfindung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, in einem Brennstoffzellensystem, welches einen Kühlkreis zum Kühlen zumindest einer Brennstoffzelle sowie einen luftdurchströmten Kühlmittelkühler zum Kühlen eines durch den Kühlkreis zirkulierenden Kühlmittels aufweist, zur Steigerung der Kühlleistung des Kühlers die Strömung der Luft durch den Kühlmittelkühler mittels wenigstens eines Lüfters zu erhöhen sowie die Rate von Wasser, welches mittels einer Verdunstungskühlungseinrichtung in die Luft eingebracht wird, zu erhöhen, wobei diese Erhöhungen derart erfolgen, dass eine maximale Rate, mit welcher Wasser eingebracht wird, früher erreicht wird als ein maximaler Luftmassenstrom, welcher mit dem zumindest einen Lüfter erreichbar ist. In der Folge wird zum Erreichen der maximalen Kühlleistung des Kühlmittelkühlers zunächst die mittels der Verdunstungskühlungseinrichtung steigernde Kühlleistung maximal ausgenutzt, bevor die mit dem zumindest einen Lüfter maximal mögliche Steigerung der Kühlleistung verwendet wird. Dabei führt die bereits vor dem Erreichen des maximal mit dem zumindest einen Lüfter förderbaren Luftmassenstroms gegebene Strömung der Luft zu einer mittels der Verdunstungswärme erreichten Erhöhung der Kühlleistung. Erst wenn die somit erreichte Kühlleistung nicht ausreichend ist, wird der zumindest eine Lüfter zum Fördern des maximal möglichen Luftmassenstroms betrieben. Daraus resultiert ein reduzierter gesamter oder mittlerer Energieverbrauch des zumindest einen Lüfters. Dies führt zu einer erhöhten Effizienz des Brennstoffzellensystems, wobei zugleich durch erhöhte Temperaturen bedingte Beschädigungen der zumindest einen Brennstoffzelle vermieden oder zumindest reduziert sind. Somit wird die

maximal verfügbare Leistung des Brennstoffzellensystems, insbesondere bei Lastspitzen, erhöht. In mobilen Anwendungen, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, resultiert dies in einer erhöhten Betriebsdauer und/oder einer erhöhten, maximal verfügbaren Leistung sowie in einer erhöhten Reichweite.

Dem Erfindungsgedanken entsprechend umfasst das Brennstoffzellensystem zumindest eine Brennstoffzelle, den Kühlkreis, den Kühlmittelkühler, den zumindest einen Lüfter sowie die Verdunstungskühlungseinrichtung. Vorteilhaft umfasst das Brennstoffzellensystem zumindest zwei, insbesondere mehrere, Brennstoffzellen, die in einem Stack zusammengefasst sind. Durch den Kühlkreis zirkuliert im Betrieb das Kühlmittel. Die zumindest eine Brennstoffzelle ist dabei derart im Kühlkreis eingebunden, dass das Kühlmittel die zumindest eine Brennstoffzelle kühlt. Durch den Kühlmittelkühler strömt im Betrieb das Kühlmittel sowie, vom Kühlmittel fluidisch getrennt, Luft. Im Betrieb überträgt das Kühlmittel Wärme auf die Luft und wird somit gekühlt. Zum Fördern der Luft durch den Kühlmittelkühler kommt der zumindest eine Lüfter zum Einsatz. Das Brennstoffzellensystem umfasst also eine zumindest einen Lüfter umfassende Lüfteranordnung. Mit der Lüfteranordnung ist Luft zwischen einem minimalen Luftmassenstrom, nachfolgend auch als Minimalmassenstrom bezeichnet, und einem maximalen Luftmassenstrom förderbar, der nachfolgend auch als Maximalmassenstrom bezeichnet wird. Die Verdunstungskühlungseinrichtung bringt im Betrieb Wasser stromauf des Kühlmittelkühlers in die durch die Lüfteranordnung geförderte Luft ein. Dies erfolgt derart, dass das Wasser verdunstet und somit der Luft und/oder dem Kühlmittelkühler Wärme entzieht. Das Wasser kann dabei mit einer Rate in die Luft eingebracht werden, welche nachfolgend auch als Einbringrate bezeichnet wird. Die Verdunstungskühlungseinrichtung ist dabei derart ausgestaltet, dass Wasser zwischen einer minimalen Rate und einer maximalen Rate, nachfolgend als Minimalrate und Maximalrate bezeichnet, eingebracht werden kann. Hierbei werden zum Steigern der Kühlleistung des Kühlmittelkühlers die Einbringrate und

der Luftmassenstrom erhöht. Erfindungsgemäß erfolgt dies derart, dass die maximale Rate, mit welcher Wasser in die Luft eingebracht wird, vor dem Maximalmassenstrom, welchen die Lüfteranordnung fördern kann, erreicht wird.

Zum Variieren der Einbringrate können prinzipiell beliebige Mittel vorgesehen werden.

Vorstellbar ist es, zum Variieren der Einbringrate zumindest ein Ventil einzusetzen. Alternativ oder zusätzlich kann zum Variieren der Einbringrate die Leistung einer zugehörigen Fördereinrichtung, beispielsweise einer Pumpe, eines Verdichters und dergleichen, geändert werden.

Das Ändern des mit der Lüfteranordnung geförderten Luftmassenstroms erfolgt durch eine entsprechende Änderung einer Leistung, mit welcher die Lüfteranordnung betrieben wird. Dabei ist die Lüfteranordnung zwischen einer minimalen Leistung und einer maximalen Leistung betreibbar, welche nachfolgend auch als Minimalleistung und Maximalleistung bezeichnet werden. Zum Fördern des Minimalmassenstroms wird die Lüfteranordnung also mit der Minimalleistung und zum Fördern des Maximalmassenstroms mit der Maximalleistung betrieben. Dabei hängen der Luftmassenstrom und die Lüfterleistung zweckmäßig im Wesentlichen bzw. näherungsweise kubisch zusammen.

Das Ändern des mit der Lüfteranordnung geförderten Luftmassenstroms wird zweckmäßig durch eine entsprechende Änderung einer Drehzahl des zumindest einen Lüfters erreicht. Weist die Lüfteranordnung einen einzigen Lüfter auf, wird der Lüfter zum Fördern des Minimalmassenstroms mit einer minimalen Drehzahl, nachfolgend auch als Minimaldrehzahl bezeichnet, und zum Fördern des Maximalmassenstroms mit einer maximalen Drehzahl, nachfolgend auch als Maximaldrehzahl bezeichnet, betrieben. Weist die Lüfteranordnung zwei oder

mehr Lüfter auf, gilt dies zweckmäßig für die Summe der Drehzahlen der Lüfter. Diese Summe entspricht einer Gesamtdrehzahl der Lüfter. Folglich werden die Lüfter zum Fördern des Minimalmassenstroms mit einer minimalen Gesamtdrehzahl, nachfolgend vereinfacht ebenfalls als Minimaldrehzahl bezeichnet, und zum Fördern des Maximalmassenstroms mit einer maximalen Gesamtdrehzahl, nachfolgend vereinfacht ebenfalls als Maximaldrehzahl bezeichnet, betrieben. Ebenso wird nachfolgend die Gesamtdrehzahl vereinfacht ebenfalls als Drehzahl bezeichnet. Hierbei hängen die Drehzahl bzw. die Gesamtdrehzahl und der Luftmassenstrom zweckmäßig im Wesentlichen bzw. näherungsweise linear zusammen.

Die Lüfterleistung zwischen der Minimalleistung und der Maximalleistung führt zu einem von der Minimalleistung hin zur Maximalleistung zunehmenden Luftmassenstrom durch den Kühlmittelkühler. Analog hierzu führt das Betreiben der Lüfteranordnung zwischen der Minimaldrehzahl und der Maximaldrehzahl zu einem zunehmenden Luftmassenstrom durch den Kühlmittelkühler. Dabei hängen die

Durch das Betreiben der Lüfteranordnung wird aktiv Luft gefördert. Dabei ist es möglich, dass Luft auch ohne den Einsatz der Lüfteranordnung, beispielsweise mittels anderer Fördereinrichtungen, durch Fahrtwind und dergleichen, durch den Kühlmittelkühler strömt.

Zumindest einer der wenigstens einen Lüfter ist vorteilhaft elektrisch betrieben. Dies erlaubt insbesondere eine einfache Umsetzung sowie einen autarken Betrieb des Brennstoffzellensystems.

Bevorzugt sind Ausführungsformen, bei denen die Lüfteranordnung vor der Verdunstungskühlungseinrichtung in Betrieb genommen wird. Hieraus resultiert insgesamt, dass die Zuschaltkennlinie der Verdunstungskühlungseinrichtung

steiler ist als die Zuschaltkennlinie der Lüfteranordnung. Folglich wird die Lüfteranordnung vor dem Einbringen von Wasser mit der Minimalrate zum Fördern eines Luftmassenstroms betrieben, welcher zumindest dem Minimalmassenstrom entspricht und unterhalb des Maximalmassenstroms liegt. Dieser Luftmassenstrom wird nachfolgend auch als Schwellmassenstrom bezeichnet. Die zugehörige Drehzahl wird nachfolgend auch als Schwelldrehzahl bezeichnet. Somit wird sichergestellt, dass eine Luftströmung vor dem Einbringen von Wasser mit der Minimalrate vorhanden ist. In der Folge wird vermieden, dass Wasser an der Lüfteranordnung und/oder am Kühlmittelkühler verbleibt oder die Verweildauer des Wassers zumindest reduziert. Somit werden durch das Wasser bedingte Beschädigungen, die beispielsweise durch Korrosion und/oder thermische Spannungen bedingt sein können, vermieden oder zumindest reduziert. Zudem wird auf diese Weise das Wasser mittels der Luftströmung zumindest teilweise transportiert, sodass die mit der Verdunstungskühlungseinrichtung beabsichtigte Kühlung mittels der Verdunstungswärme überhaupt oder mit einer erhöhten Effizienz auftritt. Folglich werden auf diese Weise sowohl eine zumindest reduzierte Beschädigung als auch eine erhöhte Leistung und Effizienz des Brennstoffzellensystems erreicht.

Prinzipiell kann der Schwellmassenstrom einem beliebigen Luftmassenstrom entsprechen. Entsprechendes gilt für die Schwelldrehzahl.

Vorteilhaft beträgt der Schwellmassenstrom zwischen 30 % und 90 % des Maximalmassenstroms. Bevorzugt beträgt der Schwellmassenstrom zwischen 50 % und 80 % des Maximalmassenstroms. Somit wird eine ausreichend hohe Luftströmung erreicht, bevor Wasser mit der Minimalrate eingebracht wird. Dementsprechend werden besagte Beschädigungen effektiv vermieden und die Effizienz des Brennstoffzellensystems effektiv erhöht.

Das voneinander abhängige Betreiben der Lüfteranordnung und der Verdunstungskühlungseinrichtung erfolgt vorteilhaft abhängig von der Drehzahl der Lüfteranordnung. Da die Drehzahl ein einfach einstellbarer und/oder überwachbarer Parameter ist, lässt sich das Betreiben des Brennstoffzellensystems somit einfach und zuverlässig umsetzen.

Das Betreiben der Lüfteranordnung zum Fördern mit dem Schwellmassenstrom vor dem Einbringen mit der Minimalrate ist vorteilhaft derart realisiert, dass die Verdunstungskühlungseinrichtung abhängig von der gegebenen Drehzahl, also vom Istwert der Drehzahl, oder abhängig von der gewünschten Drehzahl, also abhängig vom Sollwert der Drehzahl, betrieben wird. Mit anderen Worten, die Einbringrate ist an den Istwert und/oder an den Sollwert der Drehzahl gekoppelt. Daraus resultiert ein einfaches und zuverlässiges Betreiben des Brennstoffzellensystems.

Vorteilhaft ist es, wenn die Einbringrate und die Drehzahl näherungsweise kubisch zusammenhängen. In einer besonders vorteilhaften Ausführung entspricht ihre Abhängigkeit zumindest bereichsweise einem kubischen Parabelabschnitt. Somit wird insbesondere berücksichtigt, dass die Lüfterleistung im Wesentlichen kubisch von der Drehzahl des zumindest einen Lüfters abhängt. Mit anderen Worten, somit wird eine Kopplung zwischen der Luftströmung und der Einbringrate erreicht, die zu einem effizienten Nutzen der Verdunstungswärme zum Erhöhen der Kühlerleistung sowie zu einem effektiven Reduzieren von besagten Beschädigungen führt.

Eine vereinfachte Anpassung der Einbringrate kann dabei durch ein Proportionalventil erreicht werden. Alternativ oder zusätzlich kann ein on / off Ventil, also ein stufenweise verstellbares Ventil, zum Einsatz kommen. Hierbei kann eine Veränderung der Versorgung der Verdunstungskühlungseinrichtung mit Wasser durch Drosselung umgesetzt werden Alternativ oder zusätzlich kann der

Druck in einem das Wasser bevorratenden Wasserbehälter geändert und/oder eine variable Fördereinrichtung, z.B. eine variable Pumpe, eingesetzt werden.

Dabei kann beim Erreichen des Schwellmassenstroms bzw. der Schwelldrehzahl ein im Wesentlichen sprunghafter Anstieg des Verdunstungswassermassenstroms erfolgen. Somit lässt sich das Brennstoffzellensystem einfach und kostengünstig umsetzen, insbesondere herstellen.

Die Einbringrate entspricht einer pro Zeiteinheit eingebrachten Wassermenge.

Prinzipiell kann hierbei die während des Einbringens von Wasser mit der Maximalrate eingebrachte gesamte Wassermenge pro Zeiteinheit konstant sein.

Vorstellbar ist es auch, dass die während des Einbringens von Wasser mit der Maximalrate eingebrachte gesamte Wassermenge pro Zeiteinheit abhängig von Parametern des Brennstoffzellensystems und/oder der Umgebung und/oder der zugehörigen Anwendung angepasst wird. Somit ist es insbesondere möglich, abhängig von besagten Parametern, welche nachfolgend auch als Zustandsparameter bezeichnet werden, die jeweils benötigte Kühlleistung einzustellen. Daraus resultiert eine verbesserte Effizienz des Brennstoffzellensystems. Zu diesen Zustandsparametern gehören beispielsweise die Umgebungstemperatur, die Umgebungsfeuchte, der Wasservorrat an Verdunstungswasser sowie der Luftmassenstrom durch den Kühlmittelkühler.

Bevorzugt werden die Lüfteranordnung und/oder die Verdunstungskühlungseinrichtung lediglich dann in Betrieb genommen, wenn eine entsprechende Kühlung der zumindest einen Brennstoffzelle benötigt wird. Das heißt, dass die mittels der Lüfteranordnung und/oder Verdunstungskühlungseinrichtung erzielte Erhöhung der Kühlleistung des Kühlmittelkühlers lediglich dann eingesetzt werden, wenn eine Größe, welche mit

der Temperatur der zumindest einen Brennstoffzelle korreliert, einen unteren Grenzwert überschreitet. Somit wird insbesondere vermieden, dass die Lüfteranordnung und/oder die Verdunstungskühlungseinrichtung unnötig betrieben werden. Daraus resultiert eine erhöhte Effizienz des Brennstoffzellensystems.

Vorteilhaft wird dabei die Lüfteranordnung oberhalb des unteren Grenzwerts in Betrieb genommen, um Luft zu fördern. Bevorzugt ist es dabei, wenn die Lüfteranordnung oberhalb des unteren Grenzwerts abhängig von einem Soll-Wert der Größe Luft zwischen dem Minimalmassenstrom und Maximalmassenstrom fördert.

Vorteilhaft wird die Lüfteranordnung bei Überschreiten des unteren Grenzwerts im Betrieb genommen. Das heißt, dass die Lüfteranordnung oberhalb des unteren Grenzwerts Luft zwischen dem Minimalmassenstrom und Maximalmassenstrom fördert.

Vorteilhaft wird der Betrieb der Lüfteranordnung eingestellt, wenn der untere Grenzwert unterschritten wird. Die Lüfteranordnung fördert also vorteilhaft bei Werten der Größe unterhalb der unteren Grenze keine Luft.

Vorstellbar ist es, bei einem plötzlichen Abfall der Größe unterhalb des unteren Grenzwerts die Lüfteranordnung für eine Dauer, insbesondere vorgegebene Dauer, weiter zu betreiben, um Luft durch den Kühlmittelkühler zu fördern. Dabei wird die Kenntnis genutzt, dass es bei einem plötzlichen Unterschreiten des unteren Grenzwerts zu einem schnellen Abfallen des Luftmassenstroms kommt. Bei der somit gegebenen geringen und ausbleibenden Durchströmung des Kühlmittelkühlers kann es passieren, dass Verdunstungswasser über längere Zeit im Kühlmittelkühler verbleibt. Die Folge könnte Korrosion und/oder Einfrieren des Verdunstungswassers sein. Um dem entgegenzutreten, wird also die Lüfteranordnung für die Dauer weiter betrieben, um das Verdunstungswasser aus

dem Kühlmittelkühler verdunsten zu lassen und/oder weg zu transportieren. Durch ein gleichzeitiges Durchströmen des Kühlmittels durch den Kühlmittelkühler kann dieser Trockenvorgang unterstützt und/oder beschleunigt werden.

Bevorzugt ist es ferner, wenn die Verdunstungskühlungseinrichtung bei Werten der Größe unterhalb der unteren Grenze nicht betrieben wird, also kein Wasser aktiv einbringt.

Vorstellbar ist es, die Verdunstungskühlungseinrichtung beim Unterschreiten der unteren Grenze und/oder beim Abstellen bzw. Deaktivieren der zumindest einen Brennstoffzelle, insbesondere bei Stillstand und/oder langsamer Fahrt des zugehörigen Kraftfahrzeuges, weiter zu betreiben, um Wasser aus der Verdunstungskühlungseinrichtung zu fördern. Dabei wird die Kenntnis genutzt, dass über längere Zeit in der Verdunstungskühlungseinrichtung verbleibendes Wasser Beschädigungen, insbesondere durch Korrosion und/oder Gefrieren, verursachen kann. Dem wird dabei durch das Nachlaufen der Verdunstungskühlungseinrichtung entgegengetreten, um das Wasser aus der Verdunstungskühlungseinrichtung auszutreiben, um ein mögliches Gefrieren des Wassers und/oder Korrosion vorzubeugen. Dies erfolgt insbesondere bei Umgebungstemperaturen von kleiner 5 °C und/oder abhängig von Wetterdaten und/oder abhängig von der aktuellen Jahreszeit und/oder Aufenthaltsort. Das Ablassen von Wasser kann beispielsweise durch Öffnen zumindest eines Ventils und/oder durch beabsichtigte Leckagen in zumindest einem Ventil erfolgen.

Bevorzugt sind Ausführungsformen, bei denen der zu erreichende Wert und somit der Sollwert der Größe in zumindest einem Bereich zwischen dem Minimalmassenstrom und dem Maximalmassenstrom vom Istwert des Luftmassenstroms oder von einem damit zusammenhängenden Parameter, wie beispielsweise der Drehzahl und/oder der Lüfterleistung abhängt.

Bei bevorzugten Ausführungsformen ist der Sollwert bis zu einem Grenzmassenstrom zwischen dem Minimalmassenstrom und der Maximalmassenstrom im Wesentlichen konstant und steigt oberhalb des Grenzmassenstroms bis zu einem oberen Grenzwert der Größe an. Dieser Grenzmassenstrom wird entsprechend der vorstehenden Erläuterung bei einer entsprechenden Grenze der Drehzahl erreicht, welche nachfolgend auch als Grenzdrehzahl bezeichnet wird. Daraus resultiert, dass der Luftmassenstrom ab dem unteren Grenzwert der Größe bis zum Grenzmassenstrom derart erhöht wird, um den Sollwert im Wesentlichen konstant zu halten. Oberhalb des Grenzmassenstroms wird ein Anstieg des Sollwerts der Größe bis zum oberen Grenzwert zugelassen. Mit anderen Worten, besagter Bereich ist vom Grenzmassenstrom bis zum Maximalmassenstrom begrenzt bzw. dadurch definiert. Somit werden insbesondere bei Betriebsspitzen, in denen Spitzen der mittels der zumindest einen Brennstoffzelle erzeugten Leistung erforderlich sind, und in denen im Stand der Technik die Lüfteranordnung konstant den Maximalmassenstrom fördert, das Erreichen des Maximalmassenstroms hinausgezögert. Es wird also der maximale Energieverbrauch der Lüfteranordnung hinausgezögert. Daraus resultiert, insbesondere bei Lastspitzen, eine erhöhte, für andere Anwendungen verfügbare Energie. Es wird somit also insbesondere bei Lastspitzen die für eine zugehörige Anwendung verfügbare elektrische Energie erhöht. Zudem führt dies zu einem reduzierten mittleren Energieverbrauch der Lüfteranordnung.

Bevorzugt ist es, wenn die Lüfteranordnung beim Erreichen des oberen Grenzwerts der Größe Luft mit dem Maximalmassenstrom fördert.

Der Anstieg des Luftmassenstroms vom Grenzmassenstrom bis zum Maximalmassenstrom kann prinzipiell beliebig erfolgen. Insbesondere kann der Luftmassenstrom vom Grenzmassenstrom sprunghaft, das heißt in einer Stufe, auf den Maximalmassenstrom erhöht werden.

Bevorzugt ist es, wenn der Luftmassenstrom oberhalb des Grenzmassenstroms bis zum Maximalmassenstrom erhöht wird. Insbesondere ist es vorstellbar, den Luftmassenstrom oberhalb des Grenzmassenstroms bis zum Maximalmassenstrom konstant, mehrstufig, kontinuierlich und dergleichen zu erhöhen.

Bei vorteilhaften Ausführungsformen beträgt der Grenzmassenstrom zwischen 30 % und 90 % des Maximalmassenstroms. Besonders bevorzugt beträgt der Grenzmassenstrom zwischen 50 % und 80 % des Maximalmassenstroms. Somit werden bei einem reduzierten Energieverbrauch der Lüfteranordnung eine erhöhte Effizienz des Brennstoffzellensystems sowie die Vermeidung oder zumindest Reduzierung von Beschädigungen der zumindest einen Brennstoffzelle erzielt.

Vorteilhaft sind Ausführungsformen, bei denen der Sollwert im Bereich linear mit dem Luftmassenstrom und somit mit der Drehzahl ansteigt. Das heißt, dass sich die Abhängigkeit des Sollwerts vom Luftmassenstrom und folglich vom Drehzahl im Bereich in der Art eines kubischen Parabelabschnitts darstellen lässt. Hierdurch wird insbesondere berücksichtigt, dass die Leistung der Lüfteranordnung näherungsweise kubisch mit dem Luftmassenstrom und folglich mit der Drehzahl zusammenhängt. Dies führt zu einer zuverlässigen Kühlung des Kühlmittels, wobei zugleich Beschädigungen der zumindest einen Brennstoffzelle vermieden oder zumindest reduziert sind.

Der Schwellmassenstrom ist dabei zweckmäßig kleiner als der Grenzmassenstrom. Entsprechend ist die Schwelldrehzahl kleiner als die Grenzdrehzahl.

Insbesondere ist es vorstellbar, dass die Maximalrate beim Erreichen des Grenzmassenstroms eingebracht wird. Mit anderen Worten, beim Erreichen des

Grenzmassenstroms wird die mittels der Verdunstungskühlungseinrichtung erreichte Steigerung der Kühlleistung des Kühlmittelkühlers erhöht. Daraus resultiert, dass die Größe oberhalb des Grenzmassenstroms weniger stark ansteigt. Folglich wird eine Erhöhung des Luftmassenstroms verhindert oder zumindest hinausgezögert. In der Folge ist die von der Lüfteranordnung benötigte und verbrauchte Energie weiter reduziert.

Das Brennstoffzellensystem kann zum Durchführen des Verfahrens beliebig ausgestaltet sein. Insbesondere kann das Brennstoffzellensystem eine Steuereinrichtung umfassen, welche entsprechend ausgestaltet ist.

Das Brennstoffzellensystem kann in einer beliebigen Anwendung zum Einsatz kommen. Vorstellbar ist es insbesondere, das Brennstoffzellensystem in einer mobilen Anwendung, beispielsweise in einem Kraftfahrzeug, einzusetzen. Dabei kann das Brennstoffzellensystem, insbesondere die zumindest eine Brennstoffzelle, dem Antrieb des Kraftfahrzeugs dienen.

Es versteht sich, dass neben dem Verfahren auch ein solches Brennstoffzellensystem sowie eine solche Anwendung, insbesondere ein solches Kraftfahrzeug, jeweils zum Umfang dieser Erfindung gehören.

Weitere wichtige Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen, aus den Zeichnungen und aus der zugehörigen Figurenbeschreibung anhand der Zeichnungen.

Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und die nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert, wobei sich gleiche Bezugszeichen auf gleiche oder ähnliche oder funktional gleiche Komponenten beziehen.

Es zeigen, jeweils schematisch

Fig. 1 eine stark vereinfachte, schaltplanartige Darstellung eines Brennstoffzellensystems,

Fig. 2 bis 6 jeweils ein Diagramm zur Erläuterung eines Verfahrens zum Betreiben des Brennstoffzellensystems.

Ein Brennstoffzellensystem 1, wie es beispielsweise in Figur 1 stark vereinfacht und schaltplanartig gezeigt ist, weist zumindest eine Brennstoffzelle 2 auf. Im gezeigten Ausführungsbeispiel weist das Brennstoffzellensystem 1 mehrere Brennstoffzellen 2 auf, die zum einem Stack 3 zusammengefasst sind. Im Betrieb benötigt die zumindest eine Brennstoffzelle 2 einen Brennstoff sowie ein Kathodengas, beispielsweise Luft. Der Brennstoff wird dem Stack 2 über eine Brennstoffzuführanlage 4 zugeführt. Das Kathodengas wird der zumindest einen Brennstoffzelle 2 mit Hilfe einer Kathodengaszuführanlage 5 zugeführt. Zum Fördern des Kathodengases zur zumindest einen Brennstoffzelle 2 weist die Kathodengaszuführanlage 5 eine Fördereinrichtung 6 auf, die nachfolgend auch als Kathodengasfördereinrichtung 6 bezeichnet wird. Die Kathodengasfördereinrichtung 6 kann zum Fördern des Kathodengases das Kathodengas verdichten. Im Betrieb der zumindest einen Brennstoffzelle 2 entsteht Abgas, das wasserhaltig ist, insbesondere Dampf. Dieses Abgas wird mit Hilfe einer Abgasanlage 7 eines Kraftfahrzeugs 25abgeführt. Im Betrieb der zumindest eine Brennstoffzelle 2 entsteht ferner Wärme, sodass im Betrieb des

Kraftfahrzeugs 25 eine Kühlung der zumindest einen Brennstoffzelle 2 erforderlich sein kann.

Zum Kühlen der zumindest eine Brennstoffzelle 2 weist das Brennstoffzellensystem 1 einen Kühlkreis 8 auf, durch den im Betrieb ein Kühlmittel zirkuliert. Die zumindest eine Brennstoffzelle 2, im gezeigten Ausführungsbeispiel der Stack 3, ist derart im Kühlkreis 8 eingebunden, dass sie im Betrieb durch das Kühlmittel gekühlt wird. Zum Kühlen des Kühlmittels weist Brennstoffzellensystem 1 einen Kühler 9 auf, der nachfolgend auch als Kühlmittelkühler 9 bezeichnet wird. Der Kühlmittelkühler 9 ist ebenfalls im Kühlkreis 8 eingebunden und im Betrieb vom Kühlmittel durchströmt. Der Kühlkreis 8 weist zweckmäßig weitere Bestandteile, beispielsweise eine Fördereinrichtung 10 zum Fördern des Kühlmittels durch den Kühlkreis 8, nachfolgend auch Kühlmittelfördereinrichtung 10 genannt, auf, welche im Kühlkreis 8 eingebunden sind. Es führt also ein Strömungspfad 11 des Kühlmittels, nachfolgend auch als Kühlmittelpfad 11 bezeichnet, durch den Kühlkreis 8. Zum Kühlen des Kühlmittels kommt Luft als ein Kühlgas zum Einsatz. Die Luft durchströmt den Kühlmittelkühler 9 entlang eines zugehörigen Strömungspfads 12, nachfolgend auch Kühlgaspfad 12 genannt, vom Kühlmittel fluidisch getrennt, sodass im Kühlmittelkühler 9 das Kühlmittel von der Luft fluidisch getrennt Wärme auf die Luft überträgt und somit gekühlt wird.

Zur Verbesserung der Kühlung des Kühlmittels weist das Brennstoffzellensystem 1 zudem eine Verdunstungskühlungseinrichtung 13 auf, mit welcher am Kühlmittelkühler 9 und stromab des Kühlmittelkühlers 9 Wasser in den Kühlgaspfad 12 eingebracht werden kann. Somit kommt es zu einer Verdunstung des Wassers, welche zu einer erhöhten Kühlung des Kühlmittels im Kühlmittelkühler 9 führt. Die Verdunstungskühlungseinrichtung 13 kann hierbei Wasser zwischen einer Minimalrate 32 und einer Maximalrate 33 (siehe Figur 2) in den Kühlgaspfad 12 einbringen. Eine Einbringrate 29 (siehe Figur 2) des mittels

der Verdunstungskühlungseinrichtung 13 eingebrachten Wassers ist also zwischen der Minimalrate 32 und der Maximalrate 33 einstellbar. Das der Verdunstungskühlungseinrichtung 3 zugeführte Wasser stammt im gezeigten Ausführungsbeispiel von einem Wasserbehälter 14, in welchem aus dem Abgas gewonnenes Wasser gesammelt wird. Das im Wasserbehälter 14 gesammelte Wasser kann aus dem Abgas beispielsweise mittels eines in der Abgasanlage 7 vorgesehenen Wasserabscheiders 19 gewonnen werden. Zum Versorgen der Verdunstungskühlungseinrichtung 13 mit Wasser führt ein Strömungspfad 15 vom Wasserbehälter 14 zur Verdunstungskühlungseinrichtung 13, wobei dieser Strömungspfad 15 nachfolgend auch als Verdunstungspfad 15 bezeichnet wird.

Zum Einbringen des Wassers zwischen der Minimalrate 32 und der Maximalrate 33 mittels der Verdunstungskühlungseinrichtung 13 wird das Wasser mit Druck beaufschlagt. In dem in Figur 1 gezeigten Ausführungsbeispiel erfolgt dies rein beispielhaft mittels der Kathodengasfördereinrichtung 6. Zu diesem Zweck führt ein Strömungspfad 16 des Kathodengases druckseitig der Kathodengasfördereinrichtung 6 zum Wasserbehälter 14, wobei dieser Strömungspfad 16 nachfolgend auch als Druckluftpfad 16 bezeichnet wird. Zum Variieren der Einbringrate kann dabei zumindest ein Ventil 17 einer Ventileinrichtung 18 zum Einsatz kommen. Im gezeigten Ausführungsbeispiel ist dabei im Druckluftpfad 16 ein Ventil 17a und/oder im Verdunstungspfad 15 ein Ventil 17b angeordnet.

Die durch den Kühlmittelkühler 9 geförderte Luft wird mittels einer Lüfteranordnung 20 gefördert, welche zumindest einen elektrisch betriebenen Lüfter 21 umfasst. In dem gezeigten Ausführungsbeispiel ist rein beispielhaft angenommen, dass die Lüfteranordnung 20 einen einzigen Lüfter 21 aufweist. Um die Strömung der Luft durch den Kühlmittelkühler 9 zu variieren, wird mit der Lüfteranordnung 20 geförderter Luftmassenstrom 28 (siehe Figur 2) durch den Kühlmittelkühler 9 geändert. Hierbei kann die Lüfteranordnung 20 Luft zwischen

einem minimalen Luftmassenstrom 30, nachfolgend auch als Minimalmassenstrom 30 bezeichnet, und einem maximalen Luftmassenstrom 31, nachfolgend auch als Maximalmassenstrom 31 bezeichnet, fördern. In dem gezeigten Ausführungsbeispiel hängt der Luftmassenstrom 28 linear mit einer Drehzahl des Lüfters 21 zusammen.

Zum Variieren der Kühlleistung des Kühlmittelkühlers 9 werden dabei der Luftmassenstrom 28 und die Einbringrate 29 entsprechend variiert. Dabei werden der Luftmassenstrom 28 und/oder die Einbringrate 29 zum Steigern der Kühlleistung erhöht. Dies erfolgt beispielsweise mittels einer Steuereinrichtung 22, welche entsprechend ausgestaltet und mit der Lüfteranordnung 20 kommunizierend verbunden ist (nicht gezeigt). Zudem ist die Steuereinrichtung 22 vorteilhaft mit der Ventileinrichtung 18 kommunizierend verbunden. In dem gezeigten Ausführungsbeispiel weist das Brennstoffzellensystem 1 ferner eine Einrichtung 23 zum Ermitteln einer Größe, welche mit der Temperatur der zumindest einen Brennstoffzelle 2 korreliert, auf, wobei die Einrichtung 23 nachfolgend auch als Größenerkennungseinrichtung 23 bezeichnet wird. Hierbei handelt es sich in dem gezeigten Ausführungsbeispiel bei der Größenerkennungseinrichtung 23 um einen Temperatursensor 24, welcher die Temperatur der zumindest einen Brennstoffzelle 2, insbesondere des Stacks 3, und/oder die Temperatur des Kühlmittels, im gezeigten Ausführungsbeispiel stromab der zumindest einen Brennstoffzelle 2, bestimmt. Bei der Größe handelt es sich im gezeigten Ausführungsbeispiel also um die Temperatur zumindest einer der wenigstens einen Brennstoffzellen 3 und/oder um die Temperatur des Kühlmittels stromab der zumindest einen Brennstoffzelle 2. Die Größenerkennungseinrichtung 23 ist ebenfalls kommunizierend mit der Steuereinrichtung 22 verbunden.

Das Betreiben des Brennstoffzellensystems 1, welches beispielsweise in einem nicht gezeigten Kraftfahrzeug 25 zum Einsatz kommen kann, um insbesondere

das Kraftfahrzeug 25 anzutreiben, wird nachfolgend anhand der in den Figuren 2 bis 6 dargestellten Diagrammen erläutert. In den Diagrammen sind dabei die Einbringrate 29 und der Luftmassenstrom 28 dimensionslos als prozentualer Anteil ihres jeweiligen Maximalwerts dargestellt.

Hierbei zeigt Figur 2 ein Diagramm, bei welcher entlang der Abszissenachse 26 besagte Größe, insbesondere die Temperatur der zumindest einen Brennstoffzelle 2, aufgetragen ist. Entlang der Ordinatenachse 27 ist ein Prozentsatz aufgetragen, wobei mit einer gestrichelten Linie besagter prozentualer Luftmassenstrom 28 und mit einer durchgezogenen Linie besagte prozentuale Einbringrate 29 aufgetragen sind. Entsprechend Figur 2 beträgt also der Luftmassenstrom 28 zwischen dem Minimalmassenstrom 30 bei 0% und dem Maximalmassenstrom 31 bei 100%. Aufgrund des im Wesentlichen linearen Zusammenhangs zwischen dem Luftmassenstrom 28 und der Drehzahl entspricht der gezeigte prozentuale Verlauf des Luftmassenstroms 28 und somit die Kennlinie des Luftmassenstroms 28 im Wesentlichen dem prozentualen Verlauf bzw. der Kennlinie der Drehzahl. Analog hierzu beträgt die Einbringrate 29 zwischen der Minimalrate 32 bei 0% und der Maximalrate 33 bei 100%. Wie Figur 2 entnommen werden kann, werden sowohl der Luftmassenstrom 28 als auch die Einbringrate 29 mit zunehmender Größe erhöht, um die Kühlleistung des Kühlmittelkühlers 9 zu steigern. Wie Figur 2 ferner entnommen werden kann, wird hierbei die Maximalrate 33 früher erreicht als der Maximalmassenstrom 31.

Wie Figur 2 ferner entnommen werden kann, wird im gezeigten Ausführungsbeispiel ferner die Lüfteranordnung 20 vor der Verdunstungskühlungseinrichtung 13 in Betrieb genommen. Das heißt, dass die Lüfteranordnung 20 vor dem Einbringen von Wasser mit der Minimalrate 32 Luft mit einem zumindest dem Minimalmassenstrom 30 entsprechendem prozentualen Luftmassenstrom 34 fördert, wobei dieser Luftmassenstrom 34 nachfolgend auch als Schwellmassenstrom 34 bezeichnet wird. Umgekehrt bedeutet dies, dass die

Verdunstungskühlungseinrichtung 13 Wasser erst beim Erreichen des Schwellmassenstroms 34 mit der Minimalrate 32 in die Luft einbringt. Hieraus ergibt sich, wie ebenfalls Figur 2 entnommen werden kann, dass die Kennlinie der Einbringrate 29 steiler verläuft als die Kennlinie des Luftmassenstroms 28 und somit als die Kennlinie der Drehzahl. Wie Figur 2 entnommen werden kann, beträgt der Schwellmassenstrom 34 dabei zwischen 30 % und 90 % des Maximalmassenstroms 31, bevorzugt zwischen 50 % und 80 % des Maximalmassenstroms 31, im gezeigten Ausführungsbeispiel ca. 45 % des Maximalmassenstroms 31.

Wie Figur 2 ebenfalls entnommen werden kann, erfolgt die mittels der Lüfteranordnung 20 und der Verdunstungskühlungseinrichtung 13 erzielte Steigerung der Kühlleistung erst dann, wenn die Größe und somit die Temperatur der zumindest einen Brennstoffzelle 2 einen unteren Grenzwert 35 überschreitet. Dabei wird die Lüfteranordnung 20 beim Überschreiten der unteren Grenze 35 zum Fördern mit dem Minimalmassenstrom I 30 betrieben. Aus dem vorstehend Beschriebenen resultiert, dass die Verdunstungskühlungseinrichtung 13 in Betrieb genommen wird und Wasser mit der Minimalrate 32 einbringt, wenn die Größe einen Grenzwert 36 erreicht oder überschreitet, welcher nachfolgend auch als Zwischengrenzwert 36 bezeichnet wird. Bevorzugt ist es hierbei, wenn die Lüfteranordnung 20 abhängig von der ermittelten Größe betrieben wird. Ferner ist es bevorzugt, wenn die Verdunstungskühlungseinrichtung 13 und somit die Einbringrate 29 abhängig vom Luftmassenstrom 28, vorteilhaft abhängig von der Drehzahl, eingestellt wird. Während der Luftmassenstrom 28 und folglich die Drehzahl also an die Größe gekoppelt ist, ist die Einbringrate 29 am Luftmassenstrom 28 und folglich der Drehzahl und somit indirekt mit der Größe gekoppelt.

Die Lüfteranordnung 20 wird also oberhalb des unteren Grenzwerts 35 abhängig von einem Sollwert der Größe zum Fördern eines Luftmassenstroms 28 zwischen dem Minimalmassenstrom 30 und dem Maximalmassenstrom 31 betrieben.

Figur 3 zeigt ein weiteres Diagramm, bei welchem entlang der Ordinatenachse 26 der Luftmassenstrom 28 oder analog hierzu die Drehzahl und entlang der Abszissenachse 27 die Einbringrate 29 jeweils prozentual aufgetragen ist. Wie Figur 3 entnommen werden kann, herrscht zwischen dem prozentualen Luftmassenstrom 28 und der Einbringrate 29 abschnittsweise ein im Wesentlichen kubischer Zusammenhang. In diesem Abschnitt, der zwischen dem Schwellmassenstrom 34 und der Maximalrate 33 begrenzt ist, verläuft die in Figur 3 gezeigte Kennlinie 37 also im Wesentlichen als ein Parabelabschnitt. Hierdurch wird insbesondere berücksichtigt, dass die Leistung der Lüfteranordnung 20 kubisch mit der Drehzahl und somit mit dem geförderten Luftmassenstrom zusammenhängt.

Entsprechend den Figuren 4 bis 6 kann der zu erreichende Wert der Größe und somit der Sollwert der Größe in zumindest einem Bereich zwischen dem Minimalmassenstrom 30 und dem Maximalmassenstrom 31 vom Istwert des Luftmassenstroms 28 und folglich von der Drehzahl abhängig gemacht werden. Dabei zeigt Figur 4 ein Diagramm, bei welchem entlang der Abszissenachse 26 der prozentuale Luftmassenstrom 28 und entlang der Ordinatenachse 27 der Sollwert der Größe aufgetragen ist. Figur 5 zeigt ein Diagramm, bei welchem entlang der Abszissenachse 26 der Istwert der Größe und entlang der Ordinatenachse 27 der Luftmassenstrom 28 aufgetragen ist. In Figur 6 ist ein Diagramm zu sehen, bei welchem entlang der Abszissenachse 26 der Istwert der Größe und entlang der Ordinatenachse 27 der Luftmassenstrom 28 aufgetragen ist.

Bei dem in den Figuren 4 bis 6 gezeigten Ausführungsbeispiel ist dabei vorgesehen, dass der Sollwert bis zu einer Grenze 38 des Luftmassenstroms 28, nachfolgend auch als Grenzmassenstrom 38 bezeichnet, im Wesentlichen konstant ist und oberhalb des Grenzmassenstroms 38 bis zu einem oberen Grenzwert 39 der Größe ansteigt. Der Schwellmassenstrom 34 ist dabei zweckmäßig kleiner als der Grenzmassenstrom 38. Die entsprechenden Kennlinien sind in den Figuren 4 bis 6 durch eine durchgezogene Linie dargestellt. In den Figuren 4 bis 6 ist demgegenüber der Vergleich zum Stand der Technik gestrichelt dargestellt. Wie den Figuren 4 bis 6 entnommen werden kann, ergibt sich somit im Vergleich zum Stand der Technik, bei dem der Sollwert der Größe über den gesamten verfügbaren Luftmassenstrom 28 und somit zwischen der Minimaldrehzahl 30 und der Maximaldrehzahl 31 möglichst konstant gehalten wird, ein Hinauszögern bis zum Erreichen des Maximalmassenstroms 31. Der obere Grenzwert 39 der Größe korreliert hierbei mit einer solchen Temperatur zumindest einer der wenigstens einen Brennstoffzelle 2, deren Überschreiten zu einer dauerhaften Beschädigung der zumindest einen Brennstoffzelle 2 führen würde. Die Anpassung des Sollwerts an den Luftmassenstrom 28 im Bereich kann mittels der in Figur 6 gezeigten Kennlinie und somit kennlinienbasiert erfolgen.

Wie den Figuren 4 bis 6 ferner entnommen werden kann, wird im gezeigten Ausführungsbeispiel die Lüfteranordnung 20 beim Erreichen des oberen Grenzwerts 39 der Größe zum Fördern mit dem Maximalmassenstrom 31 betrieben. Dabei erfolgt die Erhöhung des Luftmassenstroms 28 oberhalb des Grenzmassenstroms 38 bis zum Maximalmassenstrom 31. In dem in Figur 5 gezeigten Ausführungsbeispiel besteht hierbei zwischen dem Luftmassenstrom 28 bzw. der Drehzahl und der Größe im Bereich zwischen dem Grenzmassenstrom 38 und dem Maximalmassenstrom 31 ein Zusammenhang gemäß einer abschnittsweisen Kubikwurzelfunktion.

Bei dem in Figur 6 gezeigten Ausführungsbeispiel ist zwischen dem Luftmassenstrom 28 und dem Istwert der Größe im Bereich, das heißt zwischen dem Grenzmassenstrom 38 und dem Maximalmassenstrom 31, ein quadratischer bzw. kubischer Zusammenhang in der Art eines Parabelabschnitts vorgesehen.

Wie Figur 4 entnommen werden kann, besteht bevorzugt im Bereich, das heißt zwischen dem Grenzmassenstrom 38 und dem Maximalmassenstrom 31, zwischen dem Luftmassenstrom 28 und dem Sollwert der Größe ein näherungsweise kubischer Zusammenhang, insbesondere in der Art eines Parabelabschnitts. Durch die kubischen Zusammenhänge wird dabei insbesondere berücksichtigt, dass die Lüfterleistung der Lüfteranordnung 20 mit dem Luftmassenstrom 28 und somit mit der Drehzahl der Lüfteranordnung 20 annähernd kubisch zusammenhängt.

Wie den Figuren 4 bis 6 entnommen werden kann, beträgt hierbei der Grenzmassenstrom 38 in den gezeigten Ausführungsbeispielen und bevorzugt zwischen 30 % und 90 % des Maximalmassenstroms 31, besonders bevorzugt zwischen 50 % und 80 % des Maximalmassenstroms 31. In den gezeigten Ausführungsbeispielen beträgt der Grenzmassenstrom 38 dabei 70 % des Maximalmassenstroms 31.

Bei einer Zusammenschau der Figuren 2 bis 5 ist also festzustellen, dass der Schwellmassenstrom 34 kleiner ist als der Grenzmassenstrom 38. Entsprechendes gilt für die zugehörigen Drehzahlen.

Wie insbesondere Figur 2 entnommen werden kann, wird dabei bevorzugt die Maximalrate 33 der Einbringrate 29 mit dem Erreichen des Grenzmassenstroms 38 bereits eingebracht. In der Folge wird die mittels der Verdunstungskühlungseinrichtung 13 erzielte Erhöhung der Kühlleistung des Kühlmittelkühlers 9 vor dem Erreichen des Maximalmassenstroms 31 möglichst

vollständig ausgeschöpft. Dies führt dazu, dass die Größe oberhalb des Grenzmassenstroms 38 weniger stark ansteigt. In der Folge ist die Phase, ab welcher die Lüfteranordnung 20 zum Fördern mit dem Maximalmassenstrom 31 betrieben wird, weiter hinausgezögert bzw. verkürzt. Daraus resultiert ein weiter reduzierter Energieverbrauch der Lüfteranordnung 20.

Droht im Bereich eine dauerhafte Beschädigung der zumindest einen Brennstoffzelle 2, wird die Anpassung des Sollwerts der Größe an den Luftmassenstrom 28 vorteilhaft ausgesetzt und/oder unterbrochen, um Luft mit dem Maximalmassenstrom 31 zu fördern. Dies kann beispielsweise durch das Einstellen des Sollwerts auf einen Sicherheitswert, der kleiner als der obere Grenzwert 39 und größer oder gleich dem unteren Grenzwert 35 ist, erreicht werden (nicht gezeigt). Insbesondere kann der Sollwert auf den Sicherheitsgrenzwert eingestellt werden, wenn im Bereich eine vorgegebene oder ermittelte maximale Dauer der Anhebung des Sollwertes überschritten wird, und/oder wenn die an zumindest einer der wenigstens einen Brennstoffzellen 2 anfallende elektrische Leistung abnimmt.

Mit dem Betriebsverfahren, dem beschriebenen Brennstoffzellensystem 1 sowie dem Kraftfahrzeugs 25 erfolgt eine zuverlässige Kühlung der zumindest einen Brennstoffzelle 2 bei einer erhöhten Effizienz. Insbesondere kommt es auf diese Weise zu einem reduzierten Energieverbrauch der Lüfteranordnung 20. Da die Lüfteranordnung 20 elektrisch betrieben ist, steht somit auch der zugehörigen Anwendung, hier also dem Kraftfahrzeug 25, insgesamt mehr elektrische Energie zur Verfügung. Daraus resultiert neben einer erhöhten verfügbaren Leistung auch eine erhöhte Reichweite des Kraftfahrzeugs 25.

Ansprüche

1. Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystems (1),
 - wobei das Brennstoffzellensystem (1) aufweist:
 - zumindest eine Brennstoffzelle (2),
 - einen Kühlkreis (8), durch welchen im Betrieb ein Kühlmittel zirkuliert und in welchem die zumindest eine Brennstoffzelle (2) zum Kühlen der Brennstoffzelle (2) eingebunden ist,
 - einen Kühlmittelkühler (9), durch den im Betrieb das Kühlmittel strömt und durch den, vom Kühlmittel fluidisch getrennt, Luft strömt, um das Kühlmittel zu kühlen,
 - eine zumindest einen Lüfter (21) aufweisende Lüfteranordnung (20) zum Fördern der Luft durch den Kühlmittelkühler (9), welche im Betrieb Luft mit einem Luftmassenstrom (28) zwischen einem Minimalmassenstrom (30) und einem Maximalmassenstrom (31) fördert,
 - eine Verdunstungskühlungseinrichtung (13), mit welcher Wasser mit einer Einbringrate (29) zwischen einer Minimalrate (32) und einer Maximalrate (33) stromauf des Kühlmittelkühlers (9) in die durch die Lüfteranordnung (20) geförderte Luft einbringbar ist,
 - wobei die Einbringrate (29) und der Luftmassenstrom (28) zum Steigern der Kühlleistung des Kühlmittelkühlers (9) erhöht werden,
 - wobei die Einbringrate (29) und der Luftmassenstrom (28) derart erhöht werden, dass die Maximalrate (33) vor dem Maximalmassenstrom (31) erreicht wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,

dass die Lüfteranordnung (20) vor dem Einbringen von Wasser mit der Minimalrate (32) Luft mit einem Schwellmassenstrom (34) fördert, welcher zumindest dem Minimalmassenstrom (30) entspricht und weniger als der Maximalmassenstrom (31) beträgt.

3. Verfahren nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Schwellmassenstrom (34) zwischen 30% und 90% des Maximalmassenstroms (31) beträgt.
4. Verfahren nach Anspruch 3,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Schwellmassenstrom (34) zwischen 50% und 80% des Maximalmassenstroms (31) beträgt.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4,
dadurch gekennzeichnet,
dass Wasser mit der Einbringrate (37) zwischen der Minimalrate (32) und der Maximalrate (33) abhängig vom Istwert oder Sollwert des Luftmassenstroms (28) eingebracht wird.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Einbringrate (37) in zumindest einem Abschnitt kubisch mit dem Luftmassenstrom (28) zusammenhängt.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6,
dadurch gekennzeichnet,
dass eine während des Einbringens von Wasser mit der Maximalrate (33)

eingebraachte Wassermenge von Zustandsparametern des Brennstoffzellensystems (1) und/oder der Umgebung abhängt.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet,
 - dass die Lüfteranordnung (20) oberhalb eines unteren Grenzwerts (35) einer Größe, welche mit der Temperatur der zumindest einen Brennstoffzelle (2) korreliert, in Betrieb genommen wird, um Luft zu fördern,
 - dass die Lüfteranordnung (20) oberhalb des unteren Grenzwerts (35) abhängig von einem Sollwert der Größe einen Luftmassenstrom (28) zwischen dem Minimalmassenstrom (30) und dem Maximalmassenstrom (31) fördert,
 - dass der Sollwert in zumindest einem Bereich zwischen dem Minimalmassenstrom (30) und dem Maximalmassenstrom (31) vom Istwert des Luftmassenstroms (28) abhängt.
9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet,
 - dass der Sollwert bis zu einem Grenzmassenstrom (38) des Luftmassenstroms (28) zwischen dem Minimalmassenstrom (30) und dem Maximalmassenstrom (31) und oberhalb des Schwellmassenstroms (34) konstant ist,
 - dass der Sollwert oberhalb des Grenzmassenstroms (38) bis zu einem oberen Grenzwert (39) der Größe ansteigt.
10. Brennstoffzellensystem (1), insbesondere für ein Kraftfahrzeug (25),
 - mit zumindest einer Brennstoffzelle (2),

- mit einem Kühlkreis (8), durch welchen im Betrieb ein Kühlmittel zirkuliert und in welchem die zumindest eine Brennstoffzelle (2) zum Kühlen der Brennstoffzelle (2) eingebunden ist,
- mit einem Kühlmittelkühler (9), durch den im Betrieb das Kühlmittel strömt und durch den, vom Kühlmittel fluidisch getrennt, Luft strömt, um das Kühlmittel zu kühlen,
- mit einer zumindest einen Lüfter (21) aufweisenden Lüfteranordnung (20), welche im Betrieb Luft durch den Kühlmittelkühler (9) fördert, mit welcher Luft mit einem Luftmassenstrom (28) zwischen einem Minimalmassenstrom (30) und einem Maximalmassenstrom (31) förderbar ist,
- mit einer Verdunstungskühlungseinrichtung (13), welche im Betrieb Wasser mit einer Einbringrate (29) zwischen einer Minimalrate (32) und einer Maximalrate (33) stromauf des Kühlmittelkühlers (9) in die durch die Lüfteranordnung (20) geförderte Luft einbringt,
- mit einer Steuereinrichtung (22) welche derart ausgestaltet ist, dass sie das Brennstoffzellensystem (1) gemäß einem Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9 betreibt.

11. Kraftfahrzeug (25) mit einem Brennstoffzellensystem (1) nach Anspruch 10.

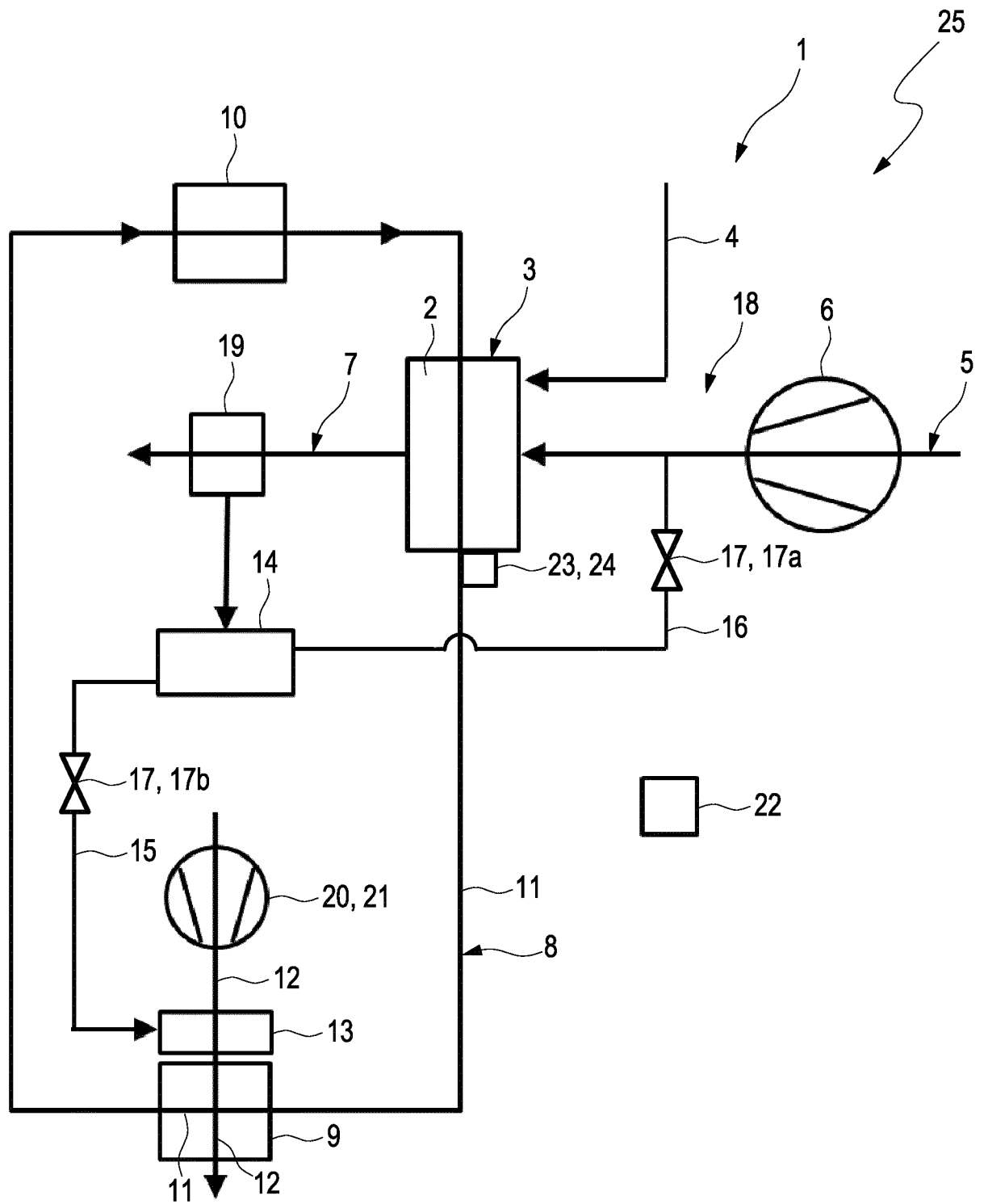


Fig. 1

2/4

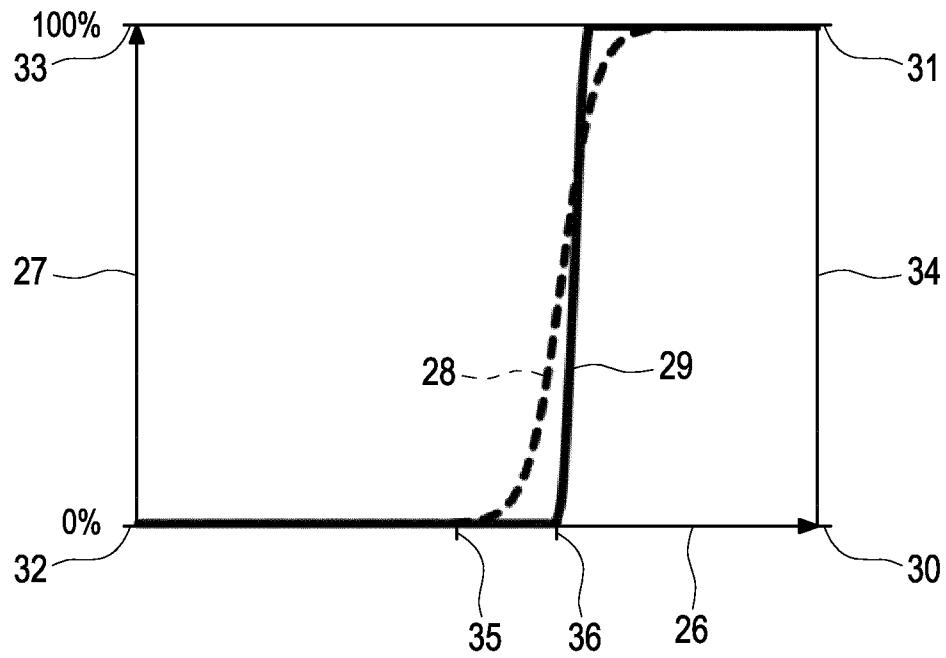


Fig. 2

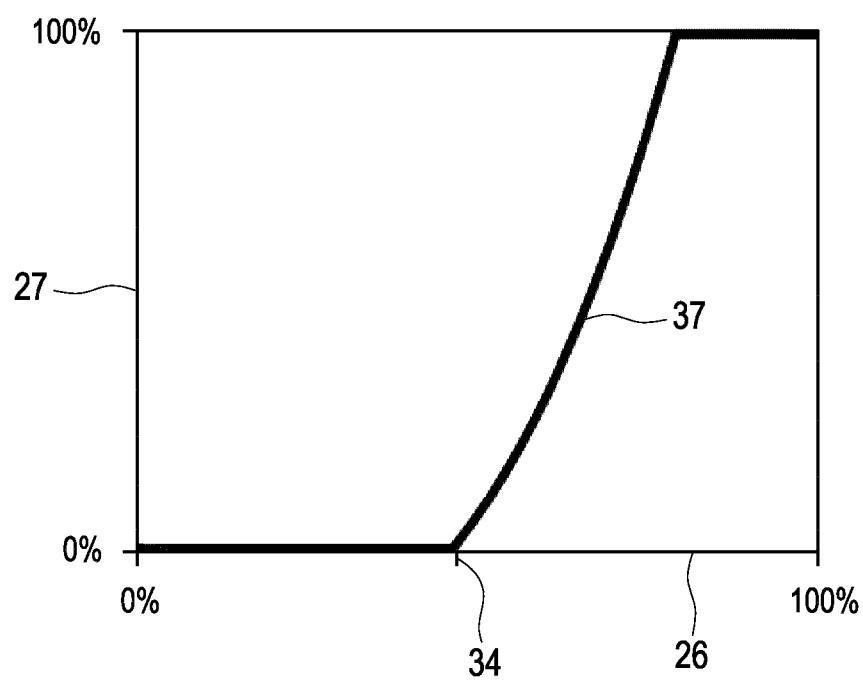


Fig. 3

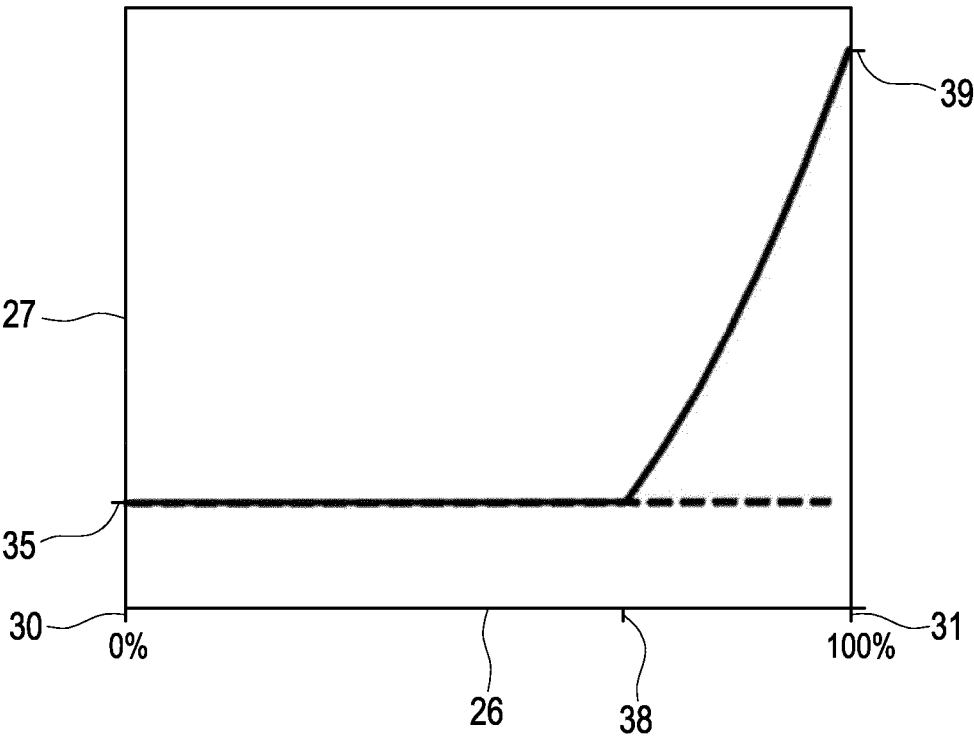


Fig. 4

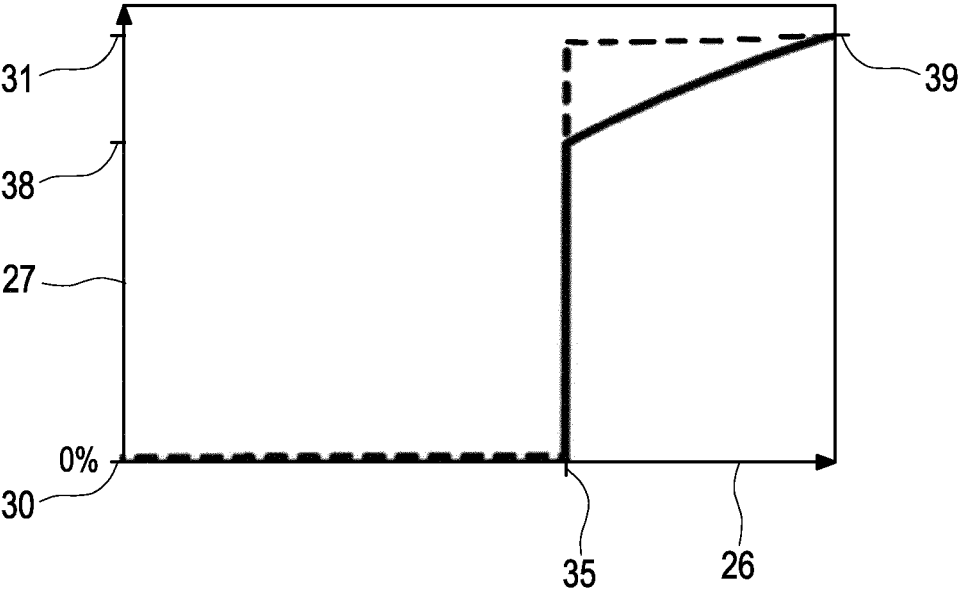


Fig. 5

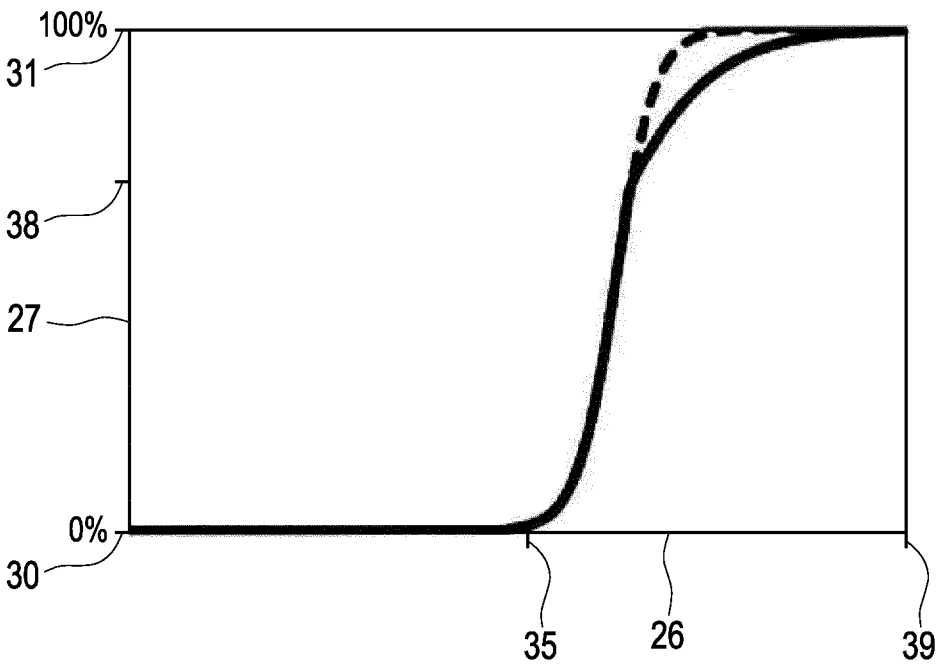


Fig. 6

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/EP2022/064951**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**

H01M 8/04014(2016.01)i; **H01M 8/04029**(2016.01)i; **H01M 8/04007**(2016.01)i; **H01M 8/0432**(2016.01)i;
H01M 8/0438(2016.01)i; **H01M 8/04701**(2016.01)i; **H01M 8/04746**(2016.01)i; **F01P 7/00**(2006.01)i; **F01P 9/02**(2006.01)i;
F28D 5/00(2006.01)i

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

H01M; F01P; F28F; F28D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 2002184901 A1 (ISHIKAWA TAKAYUKI [JP]) 12 December 2002 (2002-12-12) paragraphs [0024] - [0069]; figures 1-14	1-11
A	KR 20060069896 A (HYUNDAI MOTOR CO LTD [KR]) 23 June 2006 (2006-06-23) the whole document	1-11
A	JP 2007242280 A (TOYOTA MOTOR CORP) 20 September 2007 (2007-09-20) the whole document	1-11
A	JP 2001313054 A (DENSO CORP) 09 November 2001 (2001-11-09) the whole document	1-11
A	EP 3614474 A1 (TOYOTA MOTOR CO LTD [JP]) 26 February 2020 (2020-02-26) the whole document	1-11

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☒ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

“A” document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
 “E” earlier application or patent but published on or after the international filing date
 “L” document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
 “O” document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
 “P” document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

“T” later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
 “X” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
 “Y” document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
 “&” document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

03 November 2022

Date of mailing of the international search report

22 November 2022

Name and mailing address of the ISA/EP

European Patent Office
p.b. 5818, Patentlaan 2, 2280 HV Rijswijk
Netherlands

Telephone No. (+31-70)340-2040

Facsimile No. (+31-70)340-3016

Authorized officer

Brune, Markus

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT
Information on patent family members

International application No.

PCT/EP2022/064951

Patent document cited in search report			Publication date (day/month/year)	Patent family member(s)			Publication date (day/month/year)
US	2002184901	A1	12 December 2002	EP	1265305	A2	11 December 2002
				JP	3438725	B2	18 August 2003
				JP	2002367645	A	20 December 2002
				US	2002184901	A1	12 December 2002
KR	20060069896	A	23 June 2006	NONE			
JP	2007242280	A	20 September 2007	NONE			
JP	2001313054	A	09 November 2001	JP	4839514	B2	21 December 2011
				JP	2001313054	A	09 November 2001
EP	3614474	A1	26 February 2020	CN	110858654	A	03 March 2020
				EP	3614474	A1	26 February 2020
				JP	7070241	B2	18 May 2022
				JP	2020031017	A	27 February 2020
				US	2020067115	A1	27 February 2020

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2022/064951

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES		
INV.	H01M8/04014	H01M8/04029
	H01M8/04701	H01M8/04746
	F01P7/00	F01P9/02
ADD.	F28D5/00	
Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC		
B. RECHERCHIERTE GEBIETE		
Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)		
H01M F01P F28F F28D		
Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen		
Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)		
EPO-Internal		
C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 2002/184901 A1 (ISHIKAWA TAKAYUKI [JP]) 12. Dezember 2002 (2002-12-12) Absätze [0024] - [0069]; Abbildungen 1-14 -----	1-11
A	KR 2006 0069896 A (HYUNDAI MOTOR CO LTD [KR]) 23. Juni 2006 (2006-06-23) das ganze Dokument -----	1-11
A	JP 2007 242280 A (TOYOTA MOTOR CORP) 20. September 2007 (2007-09-20) das ganze Dokument -----	1-11
A	JP 2001 313054 A (DENSO CORP) 9. November 2001 (2001-11-09) das ganze Dokument -----	1-11
A	EP 3 614 474 A1 (TOYOTA MOTOR CO LTD [JP]) 26. Februar 2020 (2020-02-26) das ganze Dokument -----	1-11
☐ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen ☒ Siehe Anhang Patentfamilie		
* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen : "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist "E" frühere Anmeldung oder Patent, die bzw. das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist "L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt) "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht "P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist "T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung:: die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden "Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung:: die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist		
Datum des Abschlusses der internationalen Recherche		Absendedatum des internationalen Recherchenberichts
3. November 2022		22/11/2022
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016		Bevollmächtigter Bediensteter Brune, Markus

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2022/064951

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 2002184901 A1	12-12-2002	EP 1265305 A2	11-12-2002
		JP 3438725 B2	18-08-2003
		JP 2002367645 A	20-12-2002
		US 2002184901 A1	12-12-2002

KR 20060069896 A	23-06-2006	KEINE	

JP 2007242280 A	20-09-2007	KEINE	

JP 2001313054 A	09-11-2001	JP 4839514 B2	21-12-2011
		JP 2001313054 A	09-11-2001

EP 3614474 A1	26-02-2020	CN 110858654 A	03-03-2020
		EP 3614474 A1	26-02-2020
		JP 7070241 B2	18-05-2022
		JP 2020031017 A	27-02-2020
		US 2020067115 A1	27-02-2020
