

Optimizacija usisnog i ispušnog sustava motora trkaćeg vozila

Suša, Arian

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Mechanical Engineering and Naval Architecture / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet strojarstva i brodogradnje**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:235:770611>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International](#)/[Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-20**

Repository / Repozitorij:

[Repository of Faculty of Mechanical Engineering and Naval Architecture University of Zagreb](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET STROJARSTVA I BRODOGRADNJE

ZAVRŠNI RAD

Arian Suša

Zagreb, 2020.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET STROJARSTVA I BRODOGRADNJE

ZAVRŠNI RAD

Mentor:

izv. prof. dr. sc. Darko Kozarac

Student:

Arian Suša

Zagreb, 2020.

Izjavljujem da sam ovaj rad izradio samostalno koristeći znanja stečena tijekom studija i navedenu literaturu.

Zahvaljujem svom mentoru, profesoru Darku Kozarcu, na pomoći i savjetima koji su mi omogućili da napravim ovaj završni rad.

Zahvaljujem i prijateljima i kolegama koji su mi pomogli prilikom mjerenja i izrade ovog rada, a posebno kolegama Zvonimiru Ercegovcu i Nicku Findriku.

Arian Suša



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET STROJARSTVA I BRODOGRADNJE



Središnje povjerenstvo za završne i diplomske ispite
 Povjerenstvo za završne ispite studija strojarstva za smjerove:
 procesno-energetski, konstrukcijski, brodstrojarski i inženjersko modeliranje i računalne simulacije

Sveučilište u Zagrebu Fakultet strojarstva i brodogradnje	
Datum	Prilog
Klasa:	
Ur.broj:	

ZAVRŠNI ZADATAK

Student: **Arian Suša** Mat. br.: 0035203444

Naslov rada na hrvatskom jeziku: **Optimizacija usisnog i ispušnog sustava motora trkačkog vozila**

Naslov rada na engleskom jeziku: **Intake and exhaust manifold optimization of racing vehicle engine**

Opis zadatka:

Utrke automobila s jedne su strane prikaz vještine vozača, ali su s druge strane prikaz i mogućnosti trkačkog vozila. Prilikom konstruiranja trkačkog vozila cilj je dobiti vozilo koje će pouzdano i brzo prijeći određenu stazu. Kako bi vozila bila što više ujednačena postoji niz pravila koja takva vozila moraju zadovoljiti, a koja su definirana tehničkim pravilnikom discipline i klase u kojoj se vozač s vozilom natječe. U ovom radu potrebno je primjenom simulacijskog alata odrediti promjene na usisnom i ispušnom sustavu motora koje će dovesti do poboljšanja performansi vozila klase 4 koje se natječe u disciplini auto slalom i kronometar vožnje. Vozilo je temeljeno na automobilu Peugeot 106 s 1.3 dm³ motorom kodne oznake TU2J2/Z. U radu je potrebno:

- Prikazati osnovna tehnička pravila za klasu i disciplinu predmetnog vozila.
- U programu AVL Boost izraditi model motora koji se trenutno nalazi u predmetnom vozilu.
- Pomoću simulacija odrediti geometriju usisnog sustava s kojim će se ostvariti poboljšanje u značajkama rada.
- Pomoću simulacija odrediti geometriju ispušnog sustava s kojim će se ostvariti poboljšanje u značajkama rada.
- Izračunati i prikazati konačne značajke rada motora primjenom optimizirane geometrije usisnog i ispušnog sustava te ih usporediti s izvornim rezultatima.
- Analizirati rezultate i izvesti zaključke.

Pri izradi se treba pridržavati pravila za izradu završnog rada. U radu navesti korištenu literaturu i eventualno dobivenu pomoć

Zadatak zadan:
28. studenog 2019.

Datum predaje rada:
1. rok: 21. veljače 2020.
2. rok (izvanredni): 1. srpnja 2020.
3. rok: 17. rujna 2020.

Predviđeni datumi obrane:
1. rok: 24.2. – 28.2.2020.
2. rok (izvanredni): 3.7.2020.
3. rok: 21.9. – 25.9.2020.

Zadatak zadao:

izv. prof. dr. sc. Darko Kozarac

Predsjednik Povjerenstva:

Prof. dr. sc. Igor Balen

SADRŽAJ

SADRŽAJ	II
POPIS SLIKA	III
POPIS TABLICA.....	V
SAŽETAK.....	VI
SUMMARY	VII
1. UVOD.....	1
1.1. Općenito o auto slalomu i kronometru.....	1
1.2. Tehnički pravilnik	2
1.3. Peugeot 106.....	3
1.4. Općenito o optimizaciji usisnog i ispušnog sustava.....	4
2. IZRADA MODELA MOTORA U PROGRAMSKOM PAKETU AVL BOOST	7
2.1. Izrada simulacijskog modela motora	7
2.2. Usporedba rezultata sa stvarnim podacima.....	11
3. OPTIMIZACIJA USISNOG SUSTAVA.....	14
3.1. Konstrukcija usisne grane	16
3.2. Simulacijski model motora s optimiziranim usisnim sustavom.....	18
3.3. Usporedba rezultata s inicijalnim modelom motora	21
4. OPTIMIZACIJA ISPUŠNOG SUSTAVA.....	23
4.1. Konfiguracija ispušnog sustava 4-1	27
4.2. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1	33
4.2.1. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 26 mm	35
4.2.2. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 28 mm	37
4.2.3. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 30 mm	39
4.2.4. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 32 mm	41
4.2.5. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 34 mm	41
4.2.6. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 36 mm	45
4.2.7. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 38 mm	47
4.2.8. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 40 mm	49
4.2.9. Odabir najpovoljnije konfiguracije ispušnog sustava 4-2-1	51
4.3. Odabir najpovoljnije konfiguracije ispušnog sustava	54
5. USPOREDBA OPTIMIZIRANOG USISNOG I ISPUŠNOG SUSTAVA SA INICIJALNIM MODELOM MOTORA	57
6. ZAKLJUČAK.....	59
LITERATURA.....	60
PRILOZI.....	61

POPIS SLIKA

Slika 1.1.	Krivulja tlaka prije usisnog ventila	5
Slika 1.2.	Bilanca energije kod rezonantnog nabijanja	6
Slika 2.1.	Dijelovi usisnog i ispušnog sustava	8
Slika 2.2.	Izmjereni dijagram podizaja usisnog i ispušnog ventila	9
Slika 2.3.	Inicijalni model motora u AVL Boost-u	10
Slika 2.4.	Usporedba krivulja momenta stvarnog motora i simulacije	11
Slika 2.5.	Usporedba krivulja snage stvarnog motora i simulacije	12
Slika 2.6.	Stupanj punjenja λ simulacijskog modela motora	13
Slika 3.1.	Usisni sustav formule	14
Slika 3.2.	Usisna tijela s Honde CBR1000RR i usisne trubice	15
Slika 3.3.	Usisna grana s prirubnicom	17
Slika 3.4.	Probna geometrija usisne grane	17
Slika 3.5.	Simulacijski model motora sa izmijenjenim usisnim sustavom	18
Slika 3.6.	Prikaz usporedbe krivulja momenta za različite dužine usisnih cijevi	19
Slika 3.7.	Prikaz usporedbe površina ispod krivulje momenta	20
Slika 3.8.	Dijagram momenta	21
Slika 3.9.	Dijagram snage	21
Slika 3.10.	Usporedba momenta inicijalnog modela i nakon optimizacije usisa	22
Slika 3.11.	Usporedba stupnja punjenja inicijalnog modela motora i nakon optimizacije usisa	22
Slika 4.1.	Moguće konfiguracije ispušnog sustava kod četverocilindarskog motora	23
Slika 4.2.	Utjecaj načina spajanja cijevi na srednji efektivni tlak	24
Slika 4.3.	Ispušna grana Ferrarijevog F1 bolida s V10 motorom	25
Slika 4.4.	Simulacijski model motora s 4-1 ispušnim sustavom	27
Slika 4.5.	Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-1	29
Slika 4.6.	Detalj dijagrama usporedbe površina ispod svake krivulje momenta	29
Slika 4.7.	Usporedba površina ispod krivulja momenta	31
Slika 4.8.	Dijagram momenta za konfiguraciju 4-1 promjera 30 mm i dužine cijevi 660 mm	31
Slika 4.9.	Dijagram snage za konfiguraciju 4-1 promjera 30 mm i dužine cijevi 660 mm ..	32
Slika 4.10.	Stupanj punjenja za konfiguraciju 4-1 promjera 30 mm i dužine cijevi 660 mm.	32
Slika 4.11.	Simulacijski model motora sa 4-2-1 ispušnim sustavom	33
Slika 4.12.	Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm	35
Slika 4.13.	Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm i kombinacije dužina cijevi 400 mm-310 mm	36
Slika 4.14.	Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm i kombinacije dužina cijevi 400 mm - 310 mm	36
Slika 4.15.	Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm	37
Slika 4.16.	Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm	38
Slika 4.17.	Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm	38
Slika 4.18.	Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju S4-2-1 promjera 30 mm	39

Slika 4.19. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	40
Slika 4.20. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	40
Slika 4.21. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm.....	41
Slika 4.22. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	42
Slika 4.23. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	42
Slika 4.24. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm	43
Slika 4.25. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	44
Slika 4.26. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	44
Slika 4.27. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm.....	45
Slika 4.28. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	46
Slika 4.29. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm.....	46
Slika 4.30. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm.....	47
Slika 4.31. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm.....	48
Slika 4.32. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm.....	48
Slika 4.33. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm.....	49
Slika 4.34. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm.....	50
Slika 4.35. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm.....	50
Slika 4.36. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 550-160 mm	52
Slika 4.37. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 550-160 mm	52
Slika 4.38. Stupanj punjenja za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 550-160 mm	53
Slika 4.39. Usporedba krivulja momenta za 4-1 i 4-2-1	54
Slika 4.40. Usporedba krivulja snage za 4-1 i 4-2-1	55
Slika 4.41. Usporedba krivulja stupnja punjenja za 4-1 i 4-2-1	55
Slika 5.1. Usporedba krivulja momenta inicijalnog i optimiziranog modela motora	57
Slika 5.2. Usporedba krivulja snage inicijalnog i optimiziranog modela motora	57
Slika 5.3. Usporedba krivulja stupnja punjenja inicijalnog i optimiziranog modela motora...	58

POPIS TABLICA

Tablica 3.1. Usporedba površina ispod krivulja momenta	20
Tablica 4.1. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-1	28
Tablica 4.2. Prikaz najvećih površina ispod krivulja momenta	30
Tablica 4.3. Prikaz vrijednosti momenata	30
Tablica 4.4. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm	35
Tablica 4.5. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm	37
Tablica 4.6. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm	39
Tablica 4.7. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm	41
Tablica 4.8. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm	43
Tablica 4.9. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm	45
Tablica 4.10. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm	47
Tablica 4.11. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm	49
Tablica 4.12. Prikaz površina ispod krivulja momenta za najpovoljnije konfiguracije ispuha	51

SAŽETAK

Kod pripreme natjecateljskih vozila ključno je posvetiti posebnu pažnju razvoju i pripremi motora kako bi motor bio pouzdan i proizvodio maksimalnu moguću snagu.

Kao subjekt istraživanja u ovom radu odabran je natjecateljski automobil temeljen na Peugeotu 106 koji prema pravilniku natjecanja spada u Grupu 2 – Sprint, klasu 5. Poštujući pravila definirana tehničkim pravilnikom, pomoću numeričkih simulacija, izmjenama usisnog i ispušnog sustava ostvareno je povećanje snage.

Koristeći se programskim paketom za simulacije rada motora s unutarnjim izgaranjem AVL Boost™ verzija 2013.2, prvo je izrađen simulacijski model originalnog motora koji je s dovoljnom preciznošću opisao njegovo ponašanje. Kako bi analizirali mogućnosti povećanja momenta i efektivne snage atmosferskih Ottovih motora provedene su detaljne analize i usporedbe različitih tipova usisnih i ispušnih sustava. Na kraju rada je provedena usporedba početnog modela motora i optimiziranog modela kako bi se prikazao napredak.

Ključne riječi: Ottov motor, optimizacija usisnog sustava, optimizacija ispušnog sustava, AVL Boost™, natjecateljsko vozilo

SUMMARY

When building a competition vehicle, it is crucial to pay special attention to the engine development and tuning so that the engine is reliable and produces maximum possible power.

As a subject of research in this paper, a competition car based on Peugeot 106 was selected, which according to the competition rulebook belongs to Group 2 - Sprint, class 5.

Obeying the technical regulations, using the software package for simulation of operation of the internal combustion engine AVL Boost TM version 2013.2, a simulation model of the original engine was first developed and described with sufficient precision in its behavior. In order to analyze the possibilities for increasing torque and power of naturally aspirated spark ignited engines, detailed analyses of different types of intake and exhaust systems were performed. At the end, a comparison of the initial engine model and the optimized model was performed to show the progress.

Key words: spark ignited engine, intake system optimisation, exhaust system optimisation, AVL BoostTM, competition vehicle.

1. UVOD

U svakom sportu je za postizanje najboljih rezultata, uz sposobnosti sportaša, potrebna i najbolja oprema. Tako je u automobilizmu presudno imati konkurentan, odnosno pouzdan i brz automobil.

Cilj ovog završnog rada je što bolja priprema natjecateljskog vozila za sljedeću natjecateljsku sezonu kako bi se omogućilo postizanje još boljih rezultata. Preciznije, cilj je izraditi simulacijski modela motora te odrediti geometriju usisnog i ispušnog sustava koje će rezultirati najvećim povećanjem momenta motora u gotovo cijelom rasponu okretaja. Navedeni zadatak bit će ostvaren uz pomoć programa AVL BOOST.

1.1. Općenito o auto slalomu i kronometru

Auto slalom i kronometar su tehničke discipline u hrvatskom autosportu. Pojam „tehničke discipline“ označava da je u ovim disciplinama naglasak na spretnosti i preciznosti vozača te vrhunskom poznavanju gabarita svog natjecateljskog vozila. U odnosu na ostale discipline kao što su npr. brdske ili kružne utrke, kod tehničkih disciplina prosječna brzina je značajno niža, reda veličine 60 do 70 km/h.

Auto slalom, odnosno disciplina A 09, je disciplina u kojoj je staza sastavljena od čunjeva a cilj je ostvariti najbrže vrijeme. Svaki vozač je sam na stazi i nema izravnog duela s drugim vozačima. Slično kao u skijanju, čunjevi mogu biti postavljeni u liniji („zmijica“) pa se kroz njih vozi slalom ili mogu biti postavljena vrata širine 3 do 4 m. Svaki srušeni čunj nosi kaznu od 2 s koja se zbraja na postignuto vrijeme. Staza je duga između 1000 i 3000 m a propisuje ju Dodatak A 09 Pravilnika o auto sportovima. Uz jednu trening vožnju, voze se 3 vožnje od kojih se zbrajaju vremena dvije najbrže tako da je izrazito važno dobro upamtiti stazu jer je količina treninga minimalna. Prema tehničkom pravilniku, automobili se dijele na Grupu I - Serijski automobili i Grupu II - Sprint automobili te su razvrstani u 6 klasa prema radnoj zapremini motora. Klase 1-3 su serijski automobili zapremnine do 1200 cm³, od 1200 do 1600 cm³ i više od 1600 cm³. Klase 4-6 su sprint automobili zapremnine do 1400 cm³, od 1400 do 1600 cm³ i više od 1600 cm³.

Kronometar odnosno disciplina A 11, je automobilističko natjecanje koje se odvija na zatvorenim kružnim stazama - karting stazama ili posebno pripremljenim stazama s asfaltiranom podlogom. Svaki sudionik starta zasebno i mjeri mu se vrijeme ostvareno u

pravilnikom predviđenom broju krugova jedne vožnje. Natjecanje se sastoji od tri vožnje. Za razliku od auto slaloma, ovdje se zbrajaju vremena svih vožnji tako da nema prostora za pogrešku. Također, u kronometru nema izravnog duela s drugim vozačima. U ovoj disciplini podjela automobila u grupe i klase je ista kao u auto slalomu uz dodatak Grupe III – Diesel automobili odnosno klase 7 – Diesel automobili svih zapremnina.

Vozilo koje je predmet ovog rada zbog postojećih preinaka i zapremnine motora po navedenim podjelama spada u Grupi II – Sprint automobili i klasu 5.

1.2. Tehnički pravilnik

Tehnički pravilnik je niz propisa i pravila koji definiraju podjelu vozila u kategorije i klase te određuju što je točno dozvoljeno preurediti na natjecateljskom vozilu. Discipline auto slalom i kronometar, zbog svoje sličnosti, dijele isti tehnički pravilnik. U slučaju Grupe II – Sprint tehnički pravilnik dozvoljava izrazito veliku slobodu prilikom preuređivanja vozila. Neka od bitnijih pravila su sljedeća: dozvoljena minimalna masa za vozilo s motorom volumena od 1400 do 1600 cm³ (u bilo kojem trenutku utrke, bez dolijevanja tekućina i bez vozača) je 680 kg, jedini uvjet za motor je da ne smije imati više od 2 cilindra više od onog motora koji je bio ugrađivan u serijsko vozilo i da je ugrađen na isto mjesto (± 100 mm). Volumen i drugi dijelovi motora su proizvoljni. U slučaju motora sa prednabijanjem volumen motora se množi s koeficijentom 1,7 za Otto i 1,5 za Diesel motore i vozilo se svrstava u klasu prema tako dobivenom fiktivnom volumenu. Svako vozilo mora imati ugrađen sigurnosni kavez prema FIA-inom pravilniku. Upravljački mehanizam i ovjes su proizvoljni uz uvjet da ovjes mora imati minimalno 80 mm hoda. Kompletan sustav za prijenos snage je proizvoljan pod uvjetom da sve komponente ostanu na svojoj prvobitnoj poziciji. Sustav za kočenje se mora sastojati od 2 odvojena kruga, ostalo je proizvoljno. Obavezna je ugradnja homologiranog trkaćeg sjedala i sigurnosnog pojasa. Svako vozilo mora biti konstruirano na način da vozač može iz uobičajenog vozačkog položaja u 7 sekundi izaći iz vozila. Također, svako vozilo mora biti opremljeno vatrogasnim aparatom. Navedena su samo neka od cijelog niza pravila, uz spomenuta postoji još mnogo pravila i propisa koji definiraju neku minimalnu razinu sigurnosti jer je autosport, bez obzira na disciplinu, i dalje izrazito opasan sport.

1.3. Peugeot 106

Peugeot je francuski proizvođač automobila bogate povijesti, osnovan je daleke 1896. godine a danas je dio PSA grupacije. Uz dugu povijest proizvodnje automobila Peugeot je uključen u autosport duže od jednog stoljeća što dokazuje pobjeda na utrci 500 milja Indianapolisa davne 1913. godine. Neki od najvećih uspjeha u bližoj povijesti su: 5 naslova prvaka Svjetskog reli prvenstva, 7 osvojenih Dakar relija, 3 pobjede na najvećoj utrci izdržljivosti svih vremena, 24 sata Le Mansa, dva osvojena svjetska prvenstva u utrka izdržljivosti te rekord staze za automobile s motorom s unutarnjim izgaranjem na najpoznatijoj brdskoj utrci na svijetu, američkom Pikes Peak.

Uz uspješno sudjelovanje u autosportu Peugeot je već dugi niz godina najpoznatiji po proizvodnji manjih gradskih automobila. Početkom 1980-tih na tržište dolazi Peugeot 205 i postaje najprodavaniji automobil u Francuskoj te vrlo popularan automobil u ostalim dijelovima Europe. Bio je poznat po svom dizajnu i kompaktnim dimenzijama. Ubrzo nakon predstavljanja modela 205 Peugeot je predstavio i vrlo zanimljivije sportske verzije modela 205, 205 GTI i 205 Rallye i time započeo dugogodišnju dominaciju u klasi malih sportskih automobila. 205 GTI i 205 Rallye bili su izrazito popularni zbog prilično male mase (oko 850 kg) te čak 130 konjskih snaga i 164 Nm što za tako mali automobil nije malo. Uz pozamašne performanse ovi modeli imali su i vrhunske vozačke karakteristike i pružali su izniman užitak u vožnji pa njihova popularnost nije začuđujuća. 1991. godine na tržištu se pojavljuje Peugeot 106 zajedno sa modelima 106 GTI i 106 Rallye kao nasljednicima legendarnih 205 GTI i 205 Rallye. Peugeot 106 proizvodio se od 1991. do 2003. godine s jednim značajnijim redizajnom 1996. godine, ukupno je proizvedeno 2,8 milijuna komada što dovoljno govori o popularnosti ovog modela. Kao i 205, kojeg je zamijenio, 106 zadržava prepoznatljiv dizajn i kompaktne dimenzijama a sportske verzije modela 106 zadržavaju istu filozofiju kao i njihovi prethodnici, kompaktan automobil male mase s relativno snažnim motorom koji maksimalnu snagu postiže na izrazito visokim okretajima, u nekim verzijama čak i 7300 min^{-1} . Kada se na to doda direktan upravljački sustav s odličnim osjećajem na upravljaču i sportski ovjes, rezultat je izrazito zanimljiv i pristupačan mali sportski automobil s vrhunskim performansama. S toga i ne čudi što novinari u automobilskim časopisima razdoblje 80-tih i 90-tih godina prošlog stoljeća nazivaju zlatno doba malih gradskih jurilica, a nakon toliko godina praktički je nemoguće naći 106 Rallye koji nekad u svom životnom vijeku nije vozio neki oblik utrka. Jedna od potencijalnih mana ovih automobila je izrazito lagan stražnji kraj

što rezultira potrebom za specifičnim stilom vožnje. Naime, kod ovih automobila posebnu pažnju treba posvetiti brzini ulaska u zavoj baš zbog izrazito lakog stražnjeg kraja jer se u slučaju prebrzog ulaska u zavoj, ako vozač počne kočiti u zavoj, uslijed djelovanja sile kočenja rasterećuje stražnja osovina, a opterećuje prednja osovina. To dovodi do smanjenja bočne sile koju stražnji kotači mogu prenijeti na podlogu (zbog smanjenja pritiskne sile) i vrlo lako se dogodi da stražnji kraj vozila u tom trenutku počne klizati jer je raspoloživa bočna sila koju stražnje gume mogu prenijeti manja od potrebne. Ovaj efekt, u kombinaciji sa strukturalno izrazito slabom šasijom savršen su recept za vrlo opasan sudar ukoliko vozač nema dovoljno iskustva. Iz tog je razloga najsnažniji 205 GTI svojevremeno imao nadimak „widowmaker“ (eng. ubojica muškaraca odnosno onaj koji stvara udovice).

Peugeot 106 je vrlo dobar odabir za ranije spomenute discipline, auto slalom i kronometar, iz nekoliko razloga. Tvornički automobil ima malu masu, nakon dozvoljenih preinaka masu spremnog vozila za utrku je moguće spustiti na oko 700 kg. Automobil je vrlo okretan, malih dimenzija i relativno malog međuosovinskog razmaka, što je na uskim stazama velika prednost, a opet je stabilan. Uz to je i lako dostupan, jeftin i ima puno zamjenskih dijelova. Srećom, kod trkaćih verzija Peugeota 106 i 205 problem izrazito slabe šasije riješen je ugradnjom sigurnosnog kaveza i ostale sigurnosne opreme.

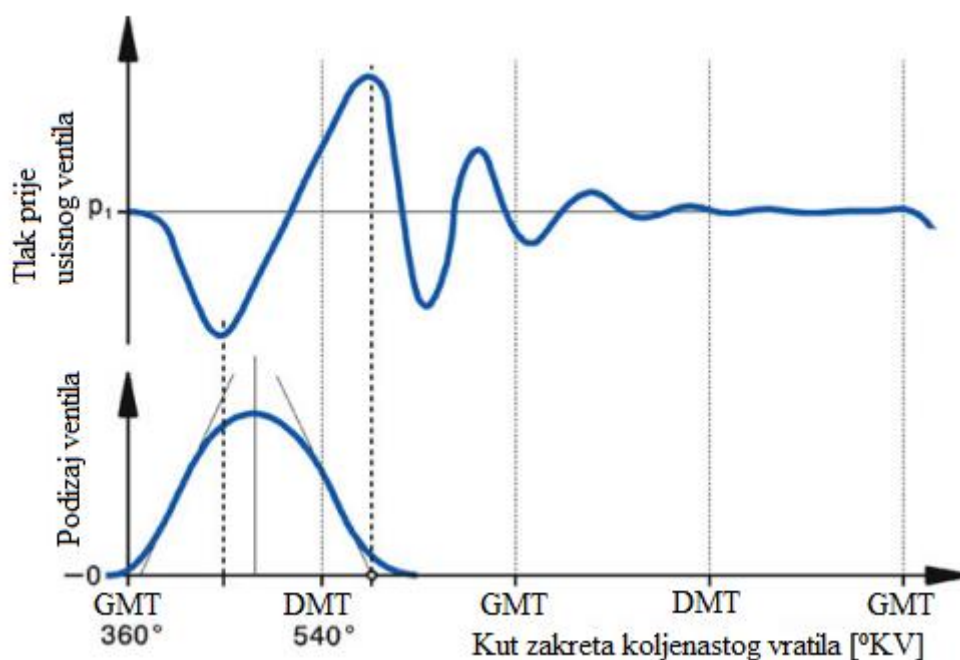
Predmet ovog završnog rada je natjecateljsko vozilo za discipline auto slalom i kronometar temeljeno na Peugeotu 106 s motorom kodne oznake TU5J2/L i zapremnine 1587 cm³.

1.4. Općenito o optimizaciji usisnog i ispušnog sustava

Zadatak usisnog sustava trkaćeg motora je opskrba motora s dovoljnom količinom zraka za izgaranje uz minimalne gubitke. Zadatak ispušnog sustava je odvesti sve produkte izgaranja iz komore za izgaranje u okoliš, također uz minimalne gubitke u strujanju plinova. Uz smanjenje gubitaka u usisu i ispuhu, jedini način za povećanje snaga motora bez povećanja radnog volumena i brzine vrtnje je nabijanje motora. Na taj način u cilindru imamo veću količinu zraka pa je zbog toga moguće ubrizgati veću količinu goriva. Nabijanje motora moguće je postići na nekoliko načina a najčešći su: nabijanje s kompresorom na mehanički pogon, nabijanje motora kompresorom pogonjenim turbinom na ispušne plinove te rezonantno nabijanje ili inercijsko punjenje. Kako je svrha ovog rada bolja priprema natjecateljskog vozila za zadanu klasu u kojoj se natječe, dodavanje kompresora ili turbopunjača nije moguće. U slučaju dodavanja kompresora ili turbopunjača, prema tehničkom pravilniku disciplina, radni volumen motora množio bi se s koeficijentom 1,7, a vozilo bi se prea tako dobivenom „efektivnom“ radnom

volumenu svrstalo u višu klasu. Prema pravilima Međunarodne automobilističke federacije (FIA) rezonantno nabijanje se ne smatra nabijanjem motora te je zbog toga idealan način povećanja snage u ovom slučaju.

Kod ovog se postupka ne primjenjuje kompresor, već se za prednabijanje koristi dinamički tlak plinova na usisu i u ispuhu. Kod rezonantnog prednabijanja svaki cilindar ima svoju usisnu cijev. Periodičko otvaranje usisnog ventila i uvlačenje zraka iz usisne cijevi u cilindar, koje vrši klip, djeluje kao poremećaj koji izaziva titranje stupca zraka u usisnoj cijevi. Kod titranja se stupac plina u cijevi naizmjenično sabija i širi, pri čemu nastaju tlačni valovi. Val tlaka putuje brzinom zvuka od mjesta poremećaja (ventila) do izlaznog otvora cijevi, tamo se reflektira i sa suprotnim se predznakom vraća natrag, te za vrijeme usisa ulazi u cilindar. Ovisno o duljini usisne cijevi (promjer općenito ostaje nepromijenjen) pri određenoj brzini vrtnje u času zatvaranja usisnog ventila u cilindru nastaje pretlak, uslijed čega dolazi do natpunjenja, odnosno do povećanja stupnja punjenja.

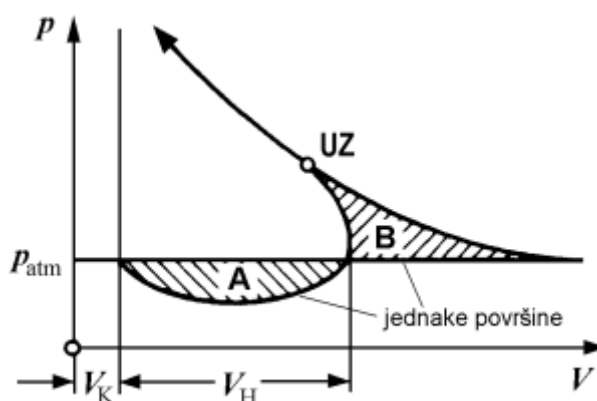


Slika 1.1. Krivulja tlaka prije usisnog ventila

Na slici 1.1 je vidljivo kako je tlak najniži kada se otvori usisni ventil, a uz adekvatnu dužinu usisne cijevi tlak je najviši točno prije zatvaranja ventila. Velika prednost maksimalnog tlaka na usisnom ventilu netom prije zatvaranja je sprječavanje strujanja svježeg smjese goriva i zraka u ispuh. Međutim, ova pojava se događa samo u uskom području tzv. rezonantne brzine vrtnje motora. Izvan toga područja djelovanje je suprotno: ako u cilindar na kraju usisa uđe negativni dio tlačnog vala tada je punjenje cilindra smanjeno. Rezonantno područje može se proširiti

promjenjivom geometrijom usisnog sustava i na taj način postiže se veća snaga u cijelom području brzine vrtnje motora. Sustav s promjenjivom geometrijom može mijenjati duljinu usisne cijevi s promjenom brzine vrtnje motora no takav sustav je vrlo kompleksan pa stoga neće biti razmatran u ovom radu.

Usisne cijevi kojima se postiže povećanje punjenja cilindra pri nekoj brzini vrtnje nazivaju se rezonantnim usisnim cijevima i obično su priključene na rezonantni spremnik (služi kao spremnik tlaka). Rezonantne usisne cijevi se u pravilu izvode zajedno s rezonantnim ispušnim cijevima. One djeluju na isti način kao i usisne, samo što se ovdje koristi negativni dio reflektiranog vala tlaka. Naime, kada se klip zaustavlja u području gornje mrtve točke, inercija ispušnih plinova koji struje prema izlaznom otvoru ispušne cijevi, uzrokuje pad tlaka u ispušnom ventilu u trenutku njegova zatvaranja, čime se potpomaže pražnjenje i ispiranje cilindra. Smanjuje se količina ispušnih plinova zaostalih u cilindru a stupanj punjenja raste.



Slika 1.2. Bilanca energije kod rezonantnog nabijanja

Bilanca energije kod rezonantnog nabijanja sastoji se u tome da se rad usisavanja (A), kojega proizvodi klip, pretvori u kinetičku energiju stupca plina pred usisnim ventilom, a ona pak prelazi u rad kompresije (B) svježega punjenja.

2. IZRADA MODELA MOTORA U PROGRAMSKOM PAKETU AVL BOOST

Temelj svake dobre simulacije je simulacijski model koji vjerno reprezentira stvarni promatrani sustav te na taj način omogućuje da rezultati simulacije budu maksimalno blizu stvarnim vrijednostima. Stoga je u ovoj fazi od iznimne važnosti posvetiti pažnju tome da se početni simulacijski model postavi što je preciznije moguće.

2.1. Izrada simulacijskog modela motora

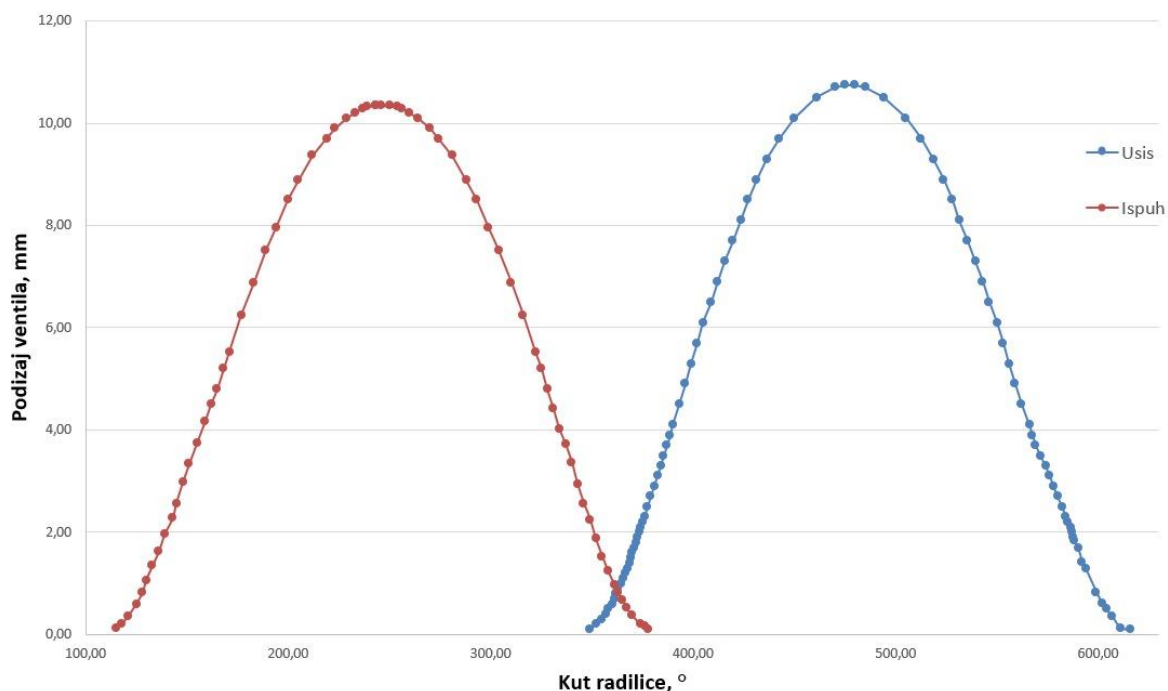
Prilikom pripreme za izradu simulacijskog modela motora izvršena su vrlo detaljna mjerenja i prikupljanja podataka. Kompletan usisni i ispušni sustav su u potpunosti rastavljeni kako bi bilo moguće izmjeriti sve potrebne promjere i dužine. Motor je rastavljen, odnosno skinuta je glava motora kako bi se mogao izmjeri promjer i hod klipa. Izvađeni su ventili kako bi bilo moguće izmjeriti oblik ventila te promjere i dužine usisnih i ispušnih kanala u glavi motora. Prije rastavljanja motora komparatorom je izmjeren podizaj usisnih i ispušnih ventila i to na način da je komparator bio naslonjen na sredinu vijka koji prolazi kroz klackalicu ventila i služi za podešavanje zračnosti ventila. Na taj se način direktno mjerio podizaj ventila i nije bilo potrebno računavati prijenosni omjer klackalice ventila jer bi to samo povećalo pogrešku kod mjerenja.



Slika 2.1. Dijelovi usisnog i ispušnog sustava

Iako se čini da je većinu ovih podataka bilo moguće saznati pretraživanjem interneta, treba uzeti u obzir kako je i prijašnji vlasnik ovog vozila vozio utrke, a prevare u motorsportu su izrazito česte. Znalo se dešavati da netko kupi vozilo s npr. motorom radnog volumena 1400 cm^3 (za klasu 4, do 1400 cm^3) i nakon rastavljanja motora sazna da je radni volumen 1600 cm^3 .

Nakon mjerenja utvrđeno je kako bregasto vratilo nije serijsko, po dijagramu podizaja ventila se približno poklapa s nekim „sportskim“ modelima bregastih vratila od tvrtki Schrick i Cat Cams, odnosno s modelima koji su namijenjeni za cestovne automobile, ne za trkaće.



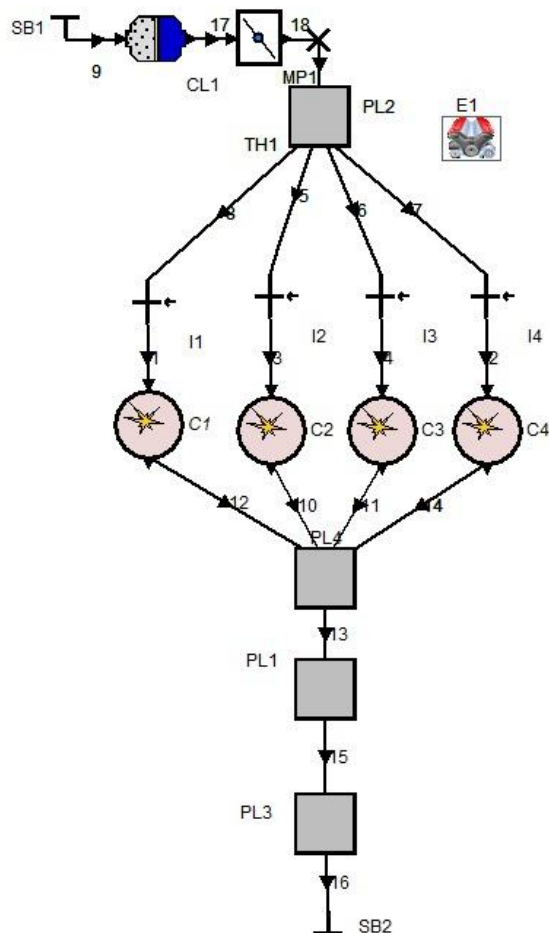
Slika 2.2. Izmjereni dijagram podizaja usisnog i ispušnog ventila

Budući da nije točno određen model bregastog vratila jer se dijagram podizaja ventila nije u potpunosti poklopio niti s jednim uspoređenim modelom, u svim simulacijama je korišten izmjereni dijagram podizaja ventila.

Simulirani motor je četverotaktni Otto četverocilindarski motor s ubrizgavanjem goriva u usis. U simulacijama je za opisivanje izgaranja korišten Vibe-ov 2-zonski model izgaranja. Promjer klipa iznosi 78,5 mm a hod klipa 82 mm, radni volumen iznosi 1587 cm³. Kompresijski omjer je 10,2. Budući da se razmatra slučaj maksimalnog opterećenja a cilj je maksimalna snaga, tj. moment, faktor pretička zraka λ je postavljen na 0,88, odnosno A/F ratio je 13. U simulaciji je, kao i u stvarnom motoru, korišteno ulje SAE 5/W40. Sve cijevi i volumeni u usisu i ispuhu su precizno izmjereni i preneseni u simulacijski model motora. U originalnoj izvedbi ovaj motor ima katalizator, na ovom vozilu je uklonjen a nakon toga je izmjerena snaga na kočnici. Zbog toga katalizator nije uzet u obzir u simulacijskom modelu inicijalnog motora.

U inicijalnoj verziji mape početka izgaranja korištena je trenutna mapa preskakanja iskre s ECU-a uz formulu iz [6] (poglavlje 4.2.1, formula 4.11) koja opisuje kašnjenje početka izgaranja od trenutka preskakanja iskre na svjećici. Kasnije je mapa početka izgaranja

optimirana kako bi se u simulaciji dobio što veći moment budući da je vrijednost momenta dobivenog simulacijom manja od momenta izmjerenog na kočnici.

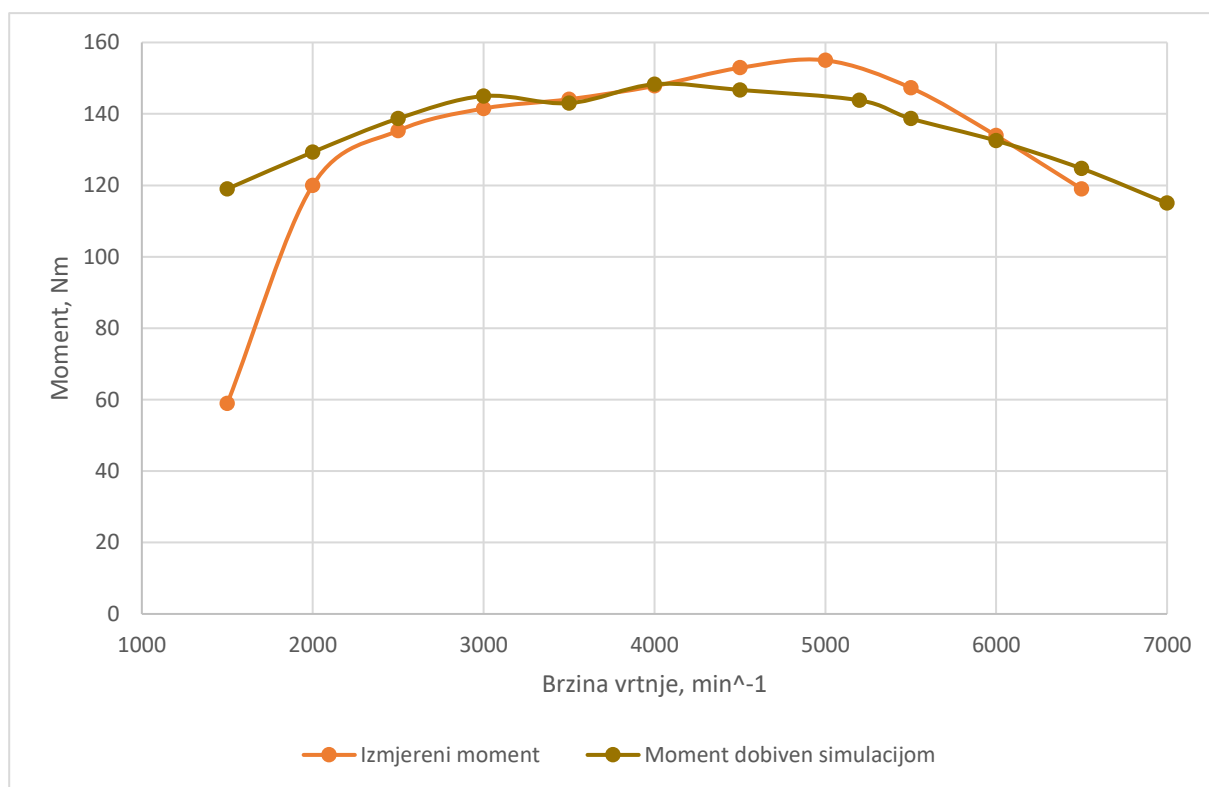


Slika 2.3. Inicijalni model motora u AVL Boost-u

Sve potrebne veličine za simulacijski model motora koje nisu mogle biti izmjerene na stvarnom motoru nakon rastavljanja, a nisu predložene u AVL: *Boost Users Guide*-u, bile su iterirane kako bi se postigao maksimalan moment motora.

2.2. Usporedba rezultata sa stvarnim podacima

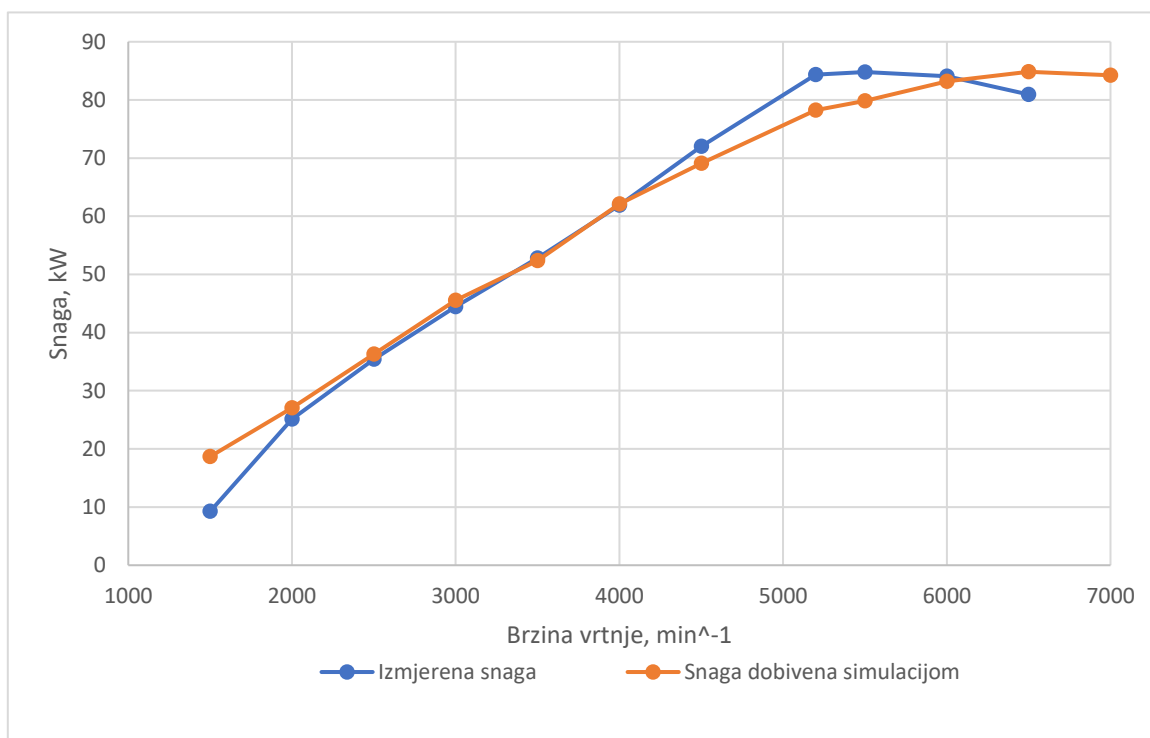
Prije početka izrade završnog rada i prije rastavljanja motora, izmjerene su krivulje momenta i snage kako bi bilo moguće uspoređivati simulacije sa stvarnim podacima i vidjeti eventualni napredak.



Slika 2.4. Usporedba krivulja momenta stvarnog motora i simulacije

Kao što je moguće vidjeti, na žalost nije bilo moguće postići idealno poklapanje krivulja momenta. U simulaciji ima previše momenta na nižim brzinama vrtnje motora a premalo na visokim brzinama vrtnje.

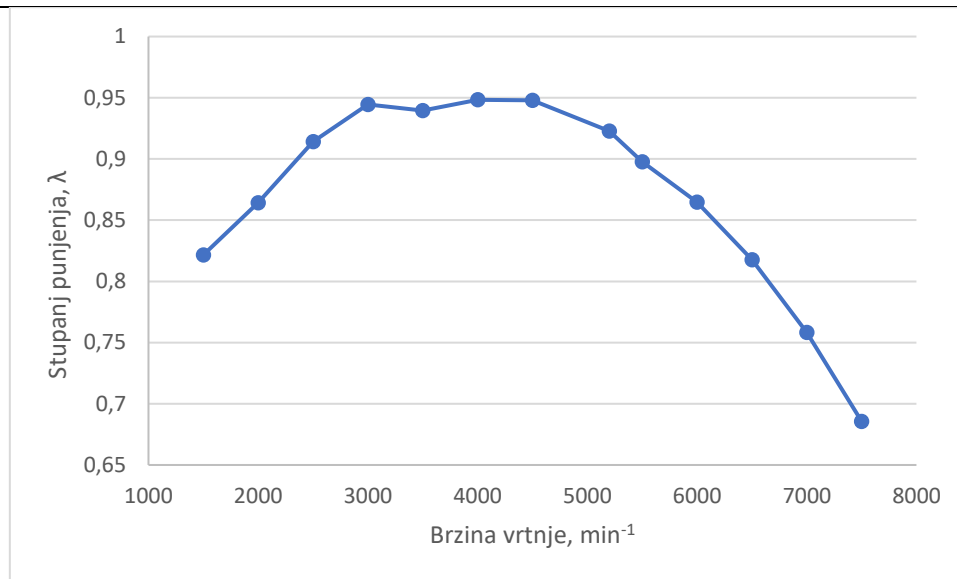
Prikazane krivulje momenta izmjerene su kod punog opterećenja motora.



Slika 2.5. Usporedba krivulja snage stvarnog motora i simulacije

Slika 2.5. prikazuje usporedbu izmjerene snage motora s rezultatima simulacije nakon podešavanja parametara simulacijskog modela motora s ciljem usklađivanja dobivene i stvarne krivulje snage. Vidljivo je kako izmjerena krivulja nešto ranije postiže maksimalnu vrijednost od one dobivene simulacijama.

Prikazane krivulje snage izmjerene su kod punog opterećenja motora.

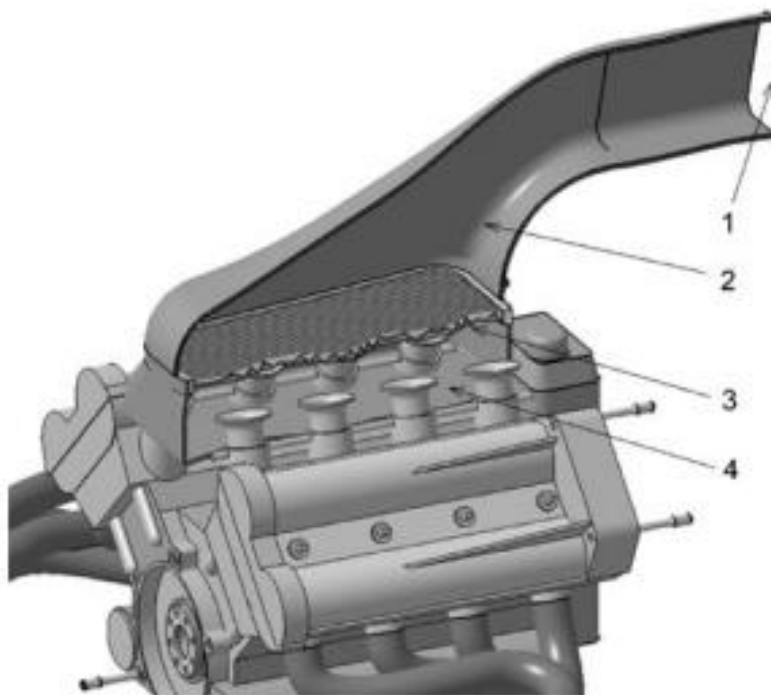


Slika 2.6. Stupanj punjenja λ simulacijskog modela motora

Ovaj simulacijski model motora bit će korišten za simulacije u nastavku rada, osim ispušnog i usisnog sustava, svi parametri će ostati identični.

3. Optimizacija usisnog sustava

Usisni sustav atmosferskih Otto motora sastoji se od: kutije s filterom zraka s otvorom kroz koji ulazi svježi zrak, usisne cijevi, zaklopke, usisnog kolektora odnosno plenuma te usisnih cijevi za svaki cilindar koje se spajaju na usisne kanale u glavi motora. Kod natjecateljskih vozila s atmosferskim Otto motorima visokih performansi usisni sustav ne izgleda nužno kao što je ranije spomenuto.



Slika 3.1. Usisni sustav formule

Slika 3.1. prikazuje usisni sustav kakav se najčešće nalazi na formulama, vidljivo je da se značajno razlikuje od ranije navedenog. Na slici 3.1., brojem 1 označen je ulaz zraka, brojem 2 označen je usisni kolektor ili plenum, brojem 3 filter zraka te brojem 4 usisna tijela. Pozicija ulaza zraka u sustav je izrazito važna. Kao primjer tome, prema [5], moguće je navesti Ferrarijev F1 bolid iz 2000. godine. Zbog smještaja ulaza zraka iznad glave vozača, u struju čistog zraka, na visokim brzinama javlja se porast tlaka u usisnom sustavu. U konkretnom slučaju pri 350 km/h dolazilo je do porasta tlaka od 5,8 % odnosno 0,058 bar što je uzrokovalo porast snage sa 609 na 646 kW. Naravno, Ferrarijev F1 bolid iz 2000. godine po ovome nije poseban nego je naveden kao primjer jer su za njega dostupni ovi podaci.

Usisni sustav natjecateljskih vozila mora motoru dovesti dovoljnu količinu zraka uz minimalne gubitke. Zadaća plenuma je ravnomjerno rasporediti taj zrak prema svakom cilindru i smanjiti brzinu strujanja zraka. Smanjenje brzine strujanja dovodi do povećanja tlaka. Osim toga,

plenum zadržava dio topline koju motor proizvodi tako da se zrak manje zagrijava. Na žalost, u ovom radu se neće razmatrati upotreba plenuma na usisu iz nekoliko razloga: nedostatak mjesta u motornom prostoru za smještanje tako velikog volumena te izrazito kompliciran način izrade a samim time i visoka cijena.

Novi usisni sustav sastojat će se od 4 usisne trubice (cijevi koje na svom kraju imaju radijus koji omogućava usisavanje veće količine zraka), 4 usisna tijela sa zaklopkama te usisne grane koja spaja usisna tijela s usisnim kanalima na glavi motora.

Radijus na početku usisnih cijevi povećava koeficijent protoka, odnosno smanjuje gubitke u strujanju zraka. Uz to, omogućuje usisavanje zraka s većeg promjera od promjera same cijevi budući da je vanjski promjer zaobljenog dijela veći od promjera cijevi.



Slika 3.2. Usisna tijela sa Honde CBR1000RR i usisne trubice

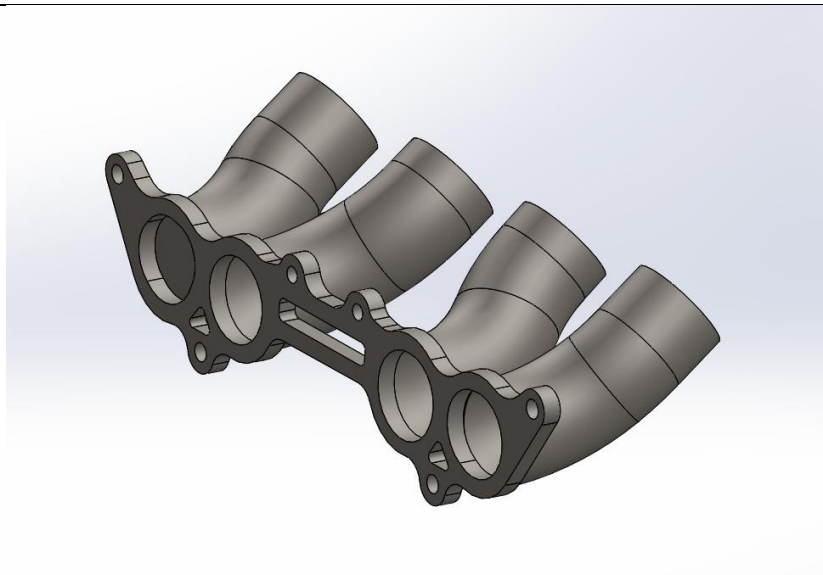
Originalna zaklopka usisa promjera 55 mm zamijenjena je s 4 usisna tijela s motocikla Honda CBR1000RR. Promjer svakog usisnog tijela je 42 mm što rezultira 133,26 % većom površinom od originalne zaklopke. Iako na trenutnom motoru originalna zaklopka ne predstavlja „usko grlo“ odnosno ne ograničava motor u proizvodnji veće snage donesena je odluka o ugradnji

spomenutih usisnih tijela kako bi motor bio spreman za buduće preinake. Plan je u budućnosti bregasto vratilo zamijeniti nekim s puno agresivnijim podizajima i kutovima otvaranja ventila te obraditi usisne i ispušne kanale u glavi motora kako bi se povećao mogući protok smjese goriva i zraka, no to nije tema ovog rada i neće se razmatrati. Navedene preinake rezultirat će potrebom za većom količinom zraka koji prolazi kroz zaklopku tako da će veća površina zaklopki svakako biti od koristi. Druga prednost ovakvog tipa usisnih tijela je puno bolji odziv motora na gas što je jako poželjno kod trkaćih motora. Volumen zraka između zaklopki i usisnih ventila je višestruko manji nego kod serijskog usisnog sustava s plenumom koji spaja usisne kanale, što rezultira puno bržom reakcijom sustava na otvaranje zaklopki odnosno dodavanje gasa.

3.1. Konstrukcija usisne grane

Usisna grana je dio usisnog sustava koji spaja usisne kanale u glavi motora i usisni kolektor, odnosno u ovom slučaju usisna tijela. Često usisne grane imaju prilično kompleksnu geometriju jer je potrebno usisne cijevi određenog presjeka i dužine spakirati u relativno male volumene.

Prilikom konstrukcije usisne grane za Peugeot 106 s usisnim tijelima od Honde CBR1000RR javilo se nekoliko problema koji su jako zakomplicirali konstrukciju i postupak izrade. U idealnom slučaju, promjer i međusobni razmak usisnih kanala u glavi motora i promjer i međusobni razmak usisnih tijela je jednak. U ovom slučaju razmak usisnih kanala na glavi motora između 1. i 2. cilindra iznosi 50 mm, između 2. i 3. cilindra 120 mm i između 3. i 4. cilindra također 50 mm. Razmak između svih usisnih tijela je 80 mm. To znači da su usisna tijela ukupno šira, a to znači da usisne cijevi za 1. i 4. cilindar nemaju istu duljinu kao i usisne cijevi za 2. i 3. cilindar. Kako bi svaki cilindar imao jednaku ukupnu duljinu usisa, usisne trubice će biti različitih dužina. Drugi problem koji se javio je to što usisna grana nije mogla biti u jednoj ravnini jer su usisna tijela šira od originalnog plenuma i zapinjala bi za nosač motora. Peugeot 106 ima poprečno postavljen motor s usisom okrenutim prema kabini tako da se nosač motora nalazi sa zadnje strane motora, pored usisa. Bilo je potrebno pozicionirati cijevi tako da se rašire kako bi se mogle spojiti na usisna tijela i da zaobiđu nosač motora a opet budu što kraće.



Slika 3.3. Usisna grana s prirubnicom

Slika 3.3. prikazuje finalnu verziju usisne grane s prirubnicom koja se spaja na glavu motora. Usisna tijela će biti naslonjena na drugu stranu i povezana s usisnom granom s 4 komada armiranog silikonskog crijeva i sa obujmicama.

Ovdje je su iskorištene prednosti aditivnih tehnologija te je uz nekoliko uzoraka postignuta zadovoljavajuća geometrija koja prolazi pored nosača motora.

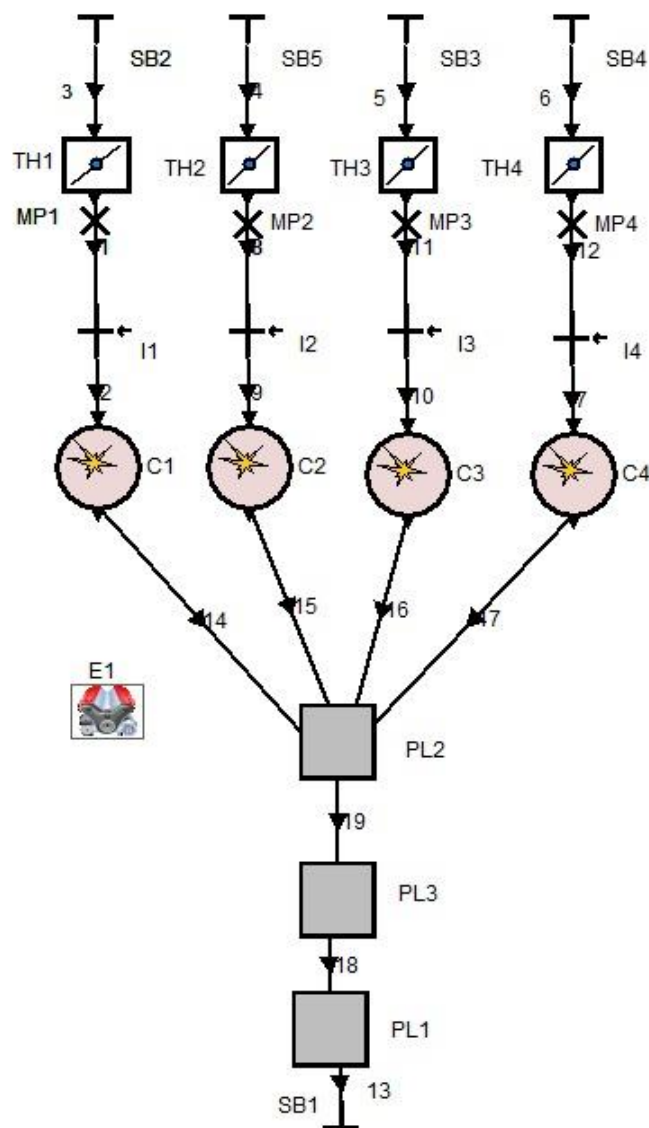


Slika 3.4. Probna geometrija usisne grane

Slika 3.4. prikazuje isprintani uzorak usisne grane koji je moguće montirati pored nosača motora. Brojem 1 je označena glava motora, brojem 2 uzorak usisne grane a brojem 3 nosač motora.

3.2. Simulacijski model motora s optimiziranim usisnim sustavom

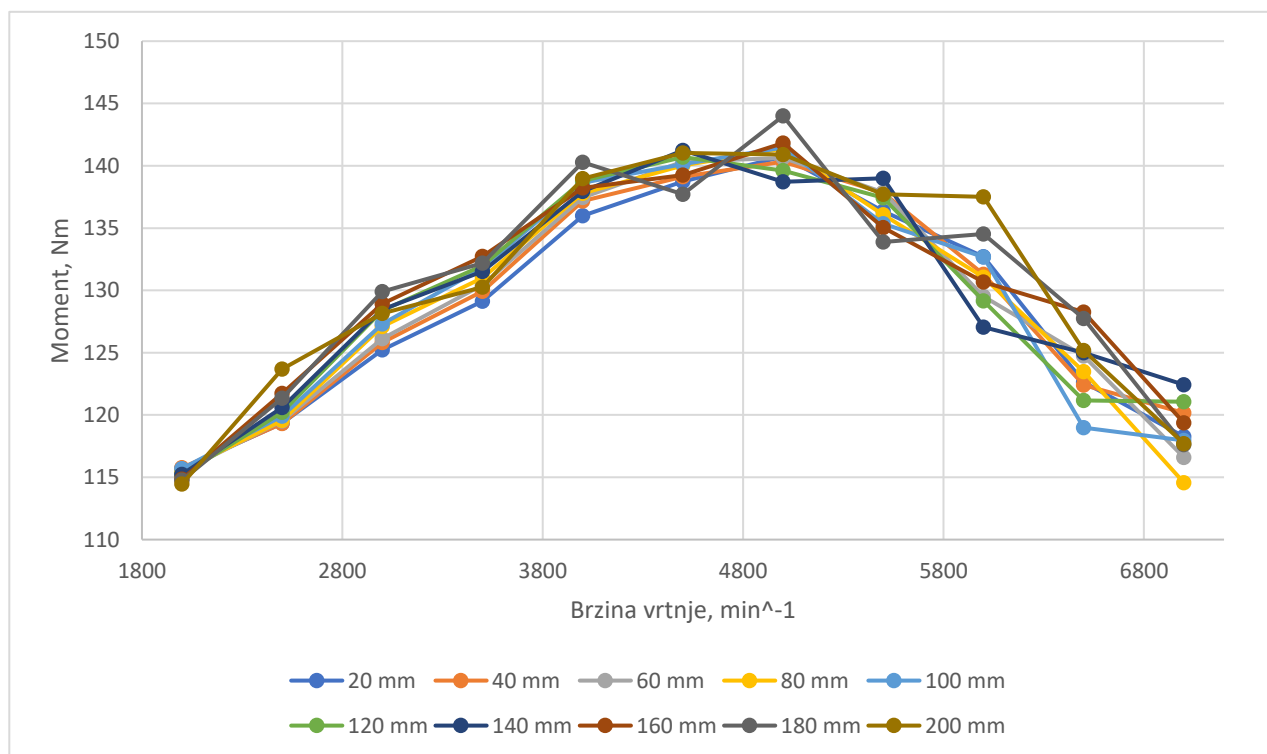
U odnosu na inicijalni model motora ovdje izmijenjen usisni sustav kako bi se mogao vidjeti učinak ovih preinaka. Sve druge vrijednosti su ostale iste. Model motora je relativno jednostavan, usisni sustav je modeliran s 4 odvojene zaklopke i usisne cijevi, kao što je ranije objašnjeno.



Slika 3.5. Simulacijski model motora s izmijenjenim usisnim sustavom

Cilj ovih simulacija bio je odrediti optimalnu dužinu usisnih cijevi, odnosno kombinaciju za koju motor proizvodi najveći moment. Dužine usisne grane i usisnih tijela su definirane tako da je jedini parametar koji se mijenja u ovoj simulaciji dužina usisnih cijevi prije zaklopki. Dužina

usisnih cijevi (cijevi 3, 4, 5 i 6, na vrhu slike 3.5.) mijenja se od 10 do 200 mm s korakom od 10 mm. Promjer cijevi je jednak promjeru usisnog tijela i ne iterira se. Dobivene krivulje momenta će se uspoređivati na način da se svaku krivulju integrira odnosno da se za svaku izračuna površina ispod krivulje u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} . Najbolja je ona konfiguracija koja ima najveću površinu ispod krivulje u zadanom rasponu jer niti u auto slalomu niti u kronometru staze nisu takve da je motor stalno u najvišim brzinama vrtnje, kao npr. na kružnim utrka. Zbog toga maksimalna vrijednost snage ili momenta nije najbitnija nego je poželjno da kroz cijeli raspon brzine vrtnje navedene veličine postižu što veće vrijednosti. Raspon od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} je odabran na temelju iskustva jer se u tom rasponu ovaj motor s ovim prijenosom najčešće nalazi. Ukupne dužine usisa u simulaciji iznose od 250 do 440 mm, od početka usisne cijevi do usisnih ventila.



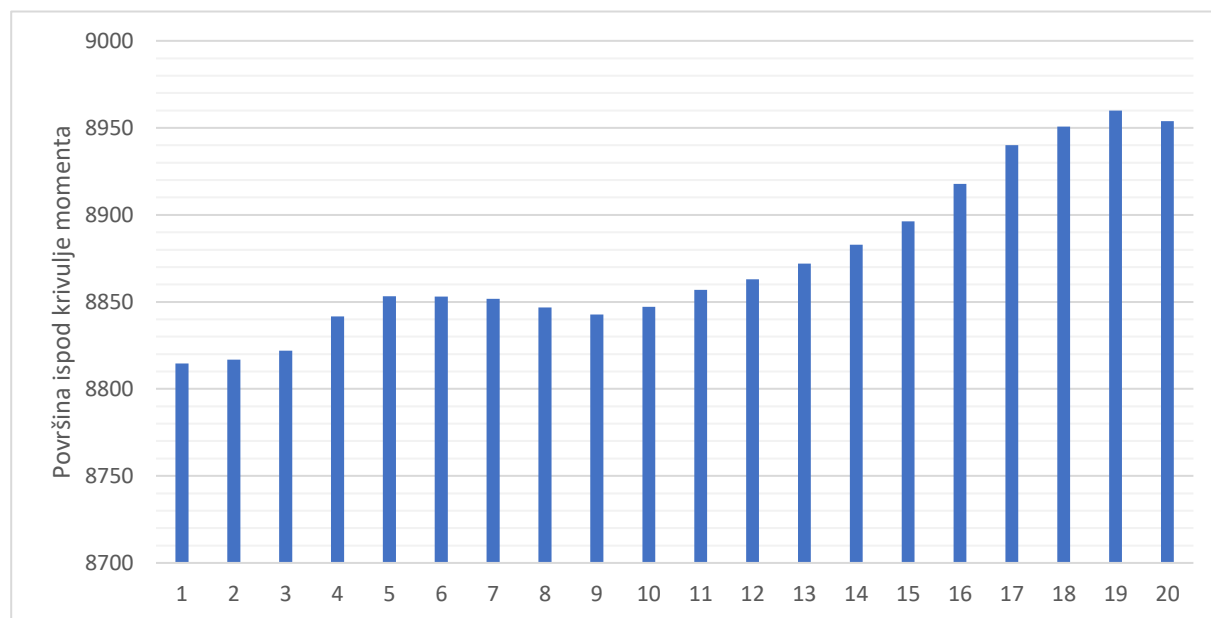
Slika 3.6. Prikaz usporedbe krivulja momenta za različite dužine usisnih cijevi

Na slici 3.6 su prikazani rezultati simulacije. Sljedeći korak je izračun površine ispod svake od prikazanih krivulja kako bi se odredila najbolja konfiguracija, po ranije opisanim kriterijima.

Tablica 3.1. Usporedba površina ispod krivulja momenta

Dužina usisa	Ukupna površina	Dužina usisa	Ukupna površina	Dužina usisa	Ukupna površina	Dužina usisa	Ukupna površina
10 mm	8814,654	60 mm	8852,967	110 mm	8856,996	160 mm	8917,763
20 mm	8816,875	70 mm	8851,696	120 mm	8863,029	170 mm	8939,996
30 mm	8821,983	80 mm	8846,842	130 mm	8871,908	180 mm	8950,713
40 mm	8841,663	90 mm	8842,804	140 mm	8882,846	190 mm	8959,858
50 mm	8853,158	100 mm	8847,167	150 mm	8896,342	200 mm	8953,896

U tablici 3.1. su prikazane površine ispod svake simulirane krivulje momenta. Iz sljedećeg grafa će biti vrlo lako uočiti najbolju kombinaciju.

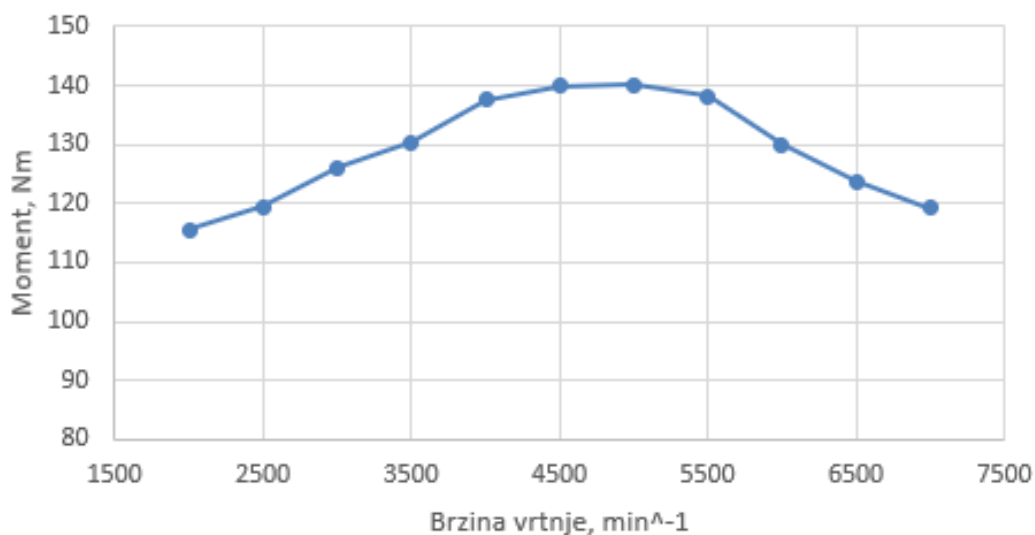
**Slika 3.7. Prikaz usporedbe površine ispod krivulja momenta**

Na slici 3.7 su prikazani rezultati usporedbe dužina usisnih cijevi. Apscisa prikazuje svih 20 simuliranih slučajeva, redom od 10 do 200 mm. Iz konstrukcijskih razloga najduža moguća cijev može biti oko 100 mm dužine. Uz taj uvjet iteracije s dužinama 50 i 60 mm su najbolje. Na temelju ovoga, odlučeno je kako će usisna trubica biti dužine 60 mm. To daje ukupnu dužinu usisa, od početka usisne trubice do usisnog ventila 300 mm.

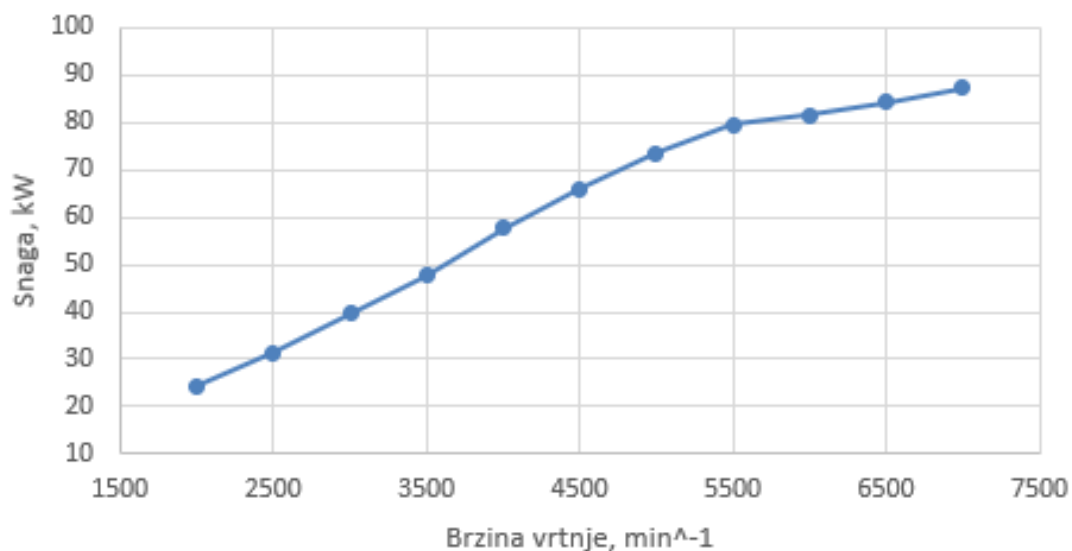
3.3. Usporedba rezultata s inicijalnim modelom motora

Kao najbolja iteracija od ranije prikazanih odabrana je ona s dužinom usisnih cijevi od 60 mm.

U nastavku su prikazani dijagrami momenta i snage za tu iteraciju.

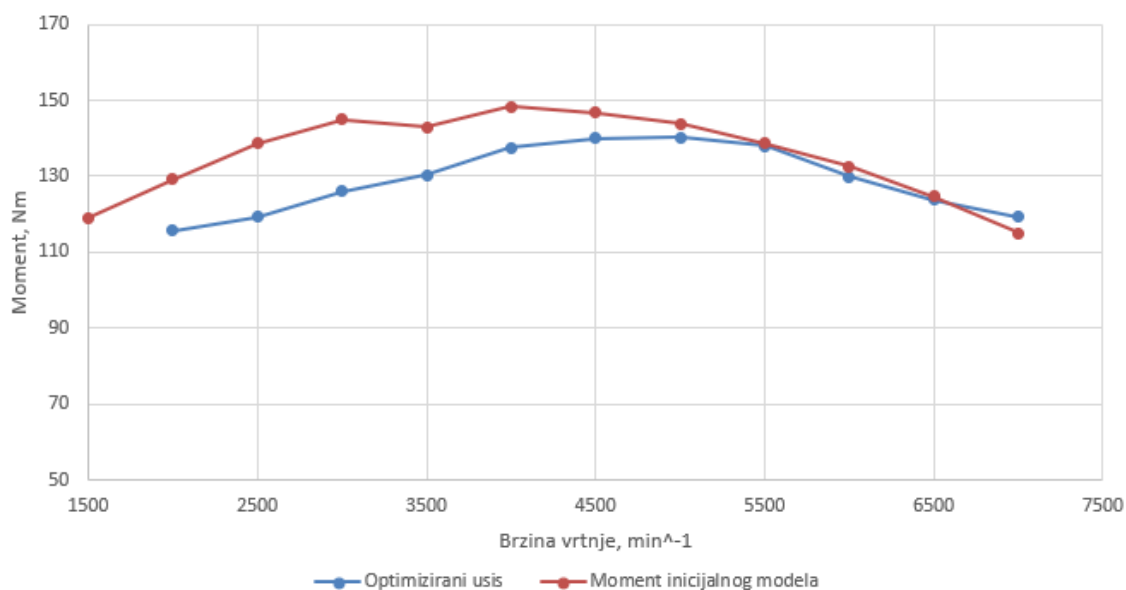


Slika 3.8. Dijagram momenta



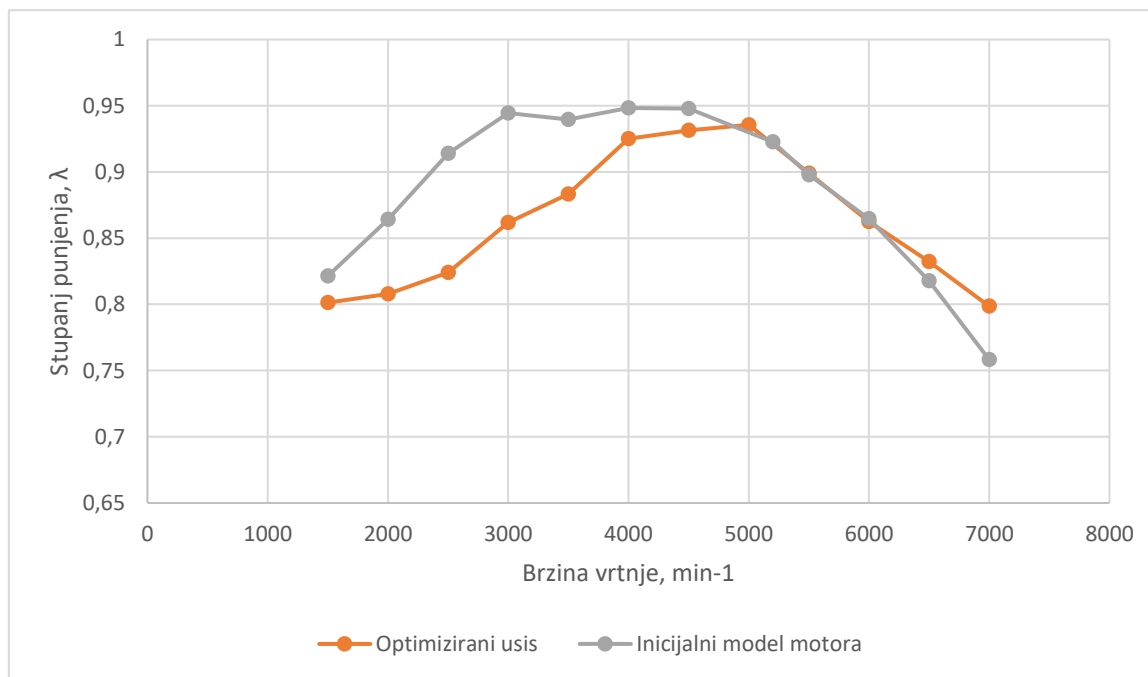
Slika 3.9. Dijagram snage

Maksimalni moment iznosi 140,217 Nm a ostvaren je pri 5000 min⁻¹, dok je maksimalna snaga ostvarena pri 7000 min⁻¹ i iznosi 87,354 kW.



Slika 3.10. Usporedba momenta inicijalnog modela i nakon optimizacije usisa

Iz slike 3.10. može se vidjeti kako je su preinake na usisnom sustavu rezultirale s manje momenta u području nižih i srednjih brzina vrtnje te s podjednako, odnosno malo manje, momenta u području viših brzina vrtnje. Jedan od potencijalnih uzroka toga je nedostatak usisnog kolektora u optimiziranoj verziji. Prednosti ovog usisnog sustava bi trebale doći do izražaja nakon naknadnih preinaka na motoru koje će zahtijevati veći protok zraka.

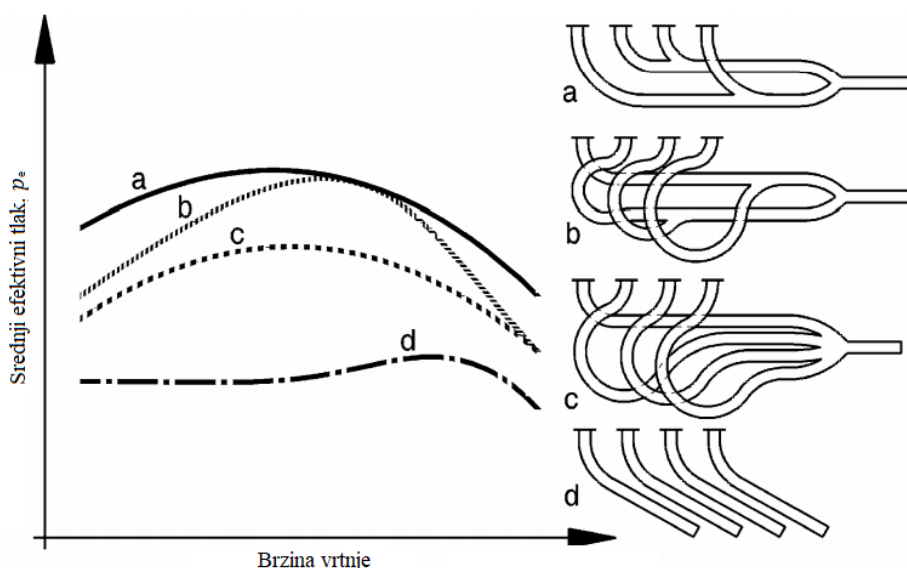


Slika 3.11. Usporedba stupnja punjenja inicijalnog modela motora i nakon optimizacije usisa

4. Optimizacija ispušnog sustava

Glavni zadatak ispušnog sustava je odvesti produkte izgaranja iz komore za izgaranje u okoliš ali uz to, ništa manje nije važan utjecaj ispušnog sustava na stupanj punjenja, a time direktno na proizvedenu snagu i potrošnju goriva. Budući da motor s unutarnjim izgaranjem radi kao pumpa, kao što dinamika plinova u usisnom sustavu utječe na stupanj punjenja jednako tako na stupanj punjenja utječe i dinamika plinova u ispušnom sustavu. Dakle u ispušnom sustavu se događaju isti efekti kao i u usisnom i također vrijedi da duže ispušne cijevi stvaraju rezonanciju na nižim brzinama vrtnje a kraće ispušne cijevi na višim brzinama vrtnje. Ukoliko se dogodi da je ispušni sustav konstruiran na način da otežava protok ispušnim plinovima, odnosno da ih koči, dolazi do slabijeg pražnjenja cilindra. Ako se pak ode u drugu krajnost događa se da svježja smjesa goriva i zraka izlazi kroz ispušni ventil u ispuh zajedno sa produktima izgaranja. Izrazito je teško iskoristiti ove efekte kod konstruiranja ispušnog sustava u širokom rasponu okretaja.

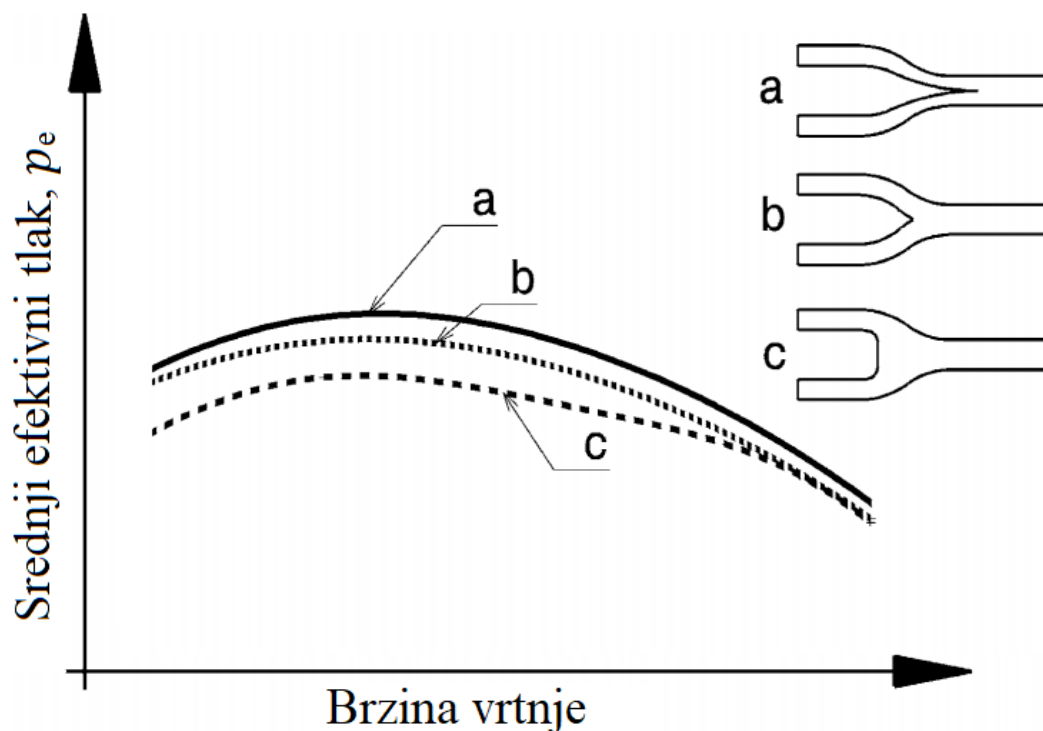
Kod više cilindarskih atmosferskih motora, ranije opisani efekti iz dinamike plinova se primjenjuju prilikom povezivanja ispušnih cijevi susjednih cilindara. Pravilnim rasporedom spajanja ispušnih cijevi s obzirom na redoslijed paljenja i raspored cilindara moguće je ostvariti značajan napredak u performansama.



Slika 4.1. Moguće konfiguracije ispušnog sustava kod četverocilindarskog motora

Slika 4.1. prikazuje moguće konfiguracije ispušne grane za četverocilindarski motor. Ispušna grana koja se koristila na povijesnim motorima, pod oznakom d, najgora je u usporedbi.

Najbolje je spojiti ispušne cijevi cilindara 1 i 4 te 2 i 3 kod motora s uobičajenim rasporedom paljenja i s ravnom radilicom (odnosno s letećim rukavcima razmaknutim za 180°). U tom slučaju se događa da se tlačni val iz jednog cilindra ponašao kao negativni tlačni val za drugi cilindar i poboljšava izmjenu plinova.



Slika 4.2. Utjecaj načina spajanja cijevi na srednji efektivni tlak

Slika 4.2. prikazuje učinak načina spajanja ispušnih cijevi i njihov utjecaj na srednji efektivni tlak. Kao što je vidljivo na slici, sužavanje cijevi prije spajanja ima pozitivan učinak na srednji efektivni tlak jer dolazi do porasta brzine strujanja plinova što uzrokuje pad tlaka. Tako da nije bitan samo redoslijed spajanja cijevi nego i način spajanja.

Što se materijala tiče, za cestovne automobile ispušne grane su najčešće od lijevanog čelika u starijim automobilima i zavarenih čeličnih cijevi u novijim automobilima. U trkaćim motorima visokih performansi koristi se u najvećoj mjeri titan, a manje i inconel. Prednost titanskih ispušnih sustava je značajno manja masa zbog manje gustoće od čelika i velika otpornost na temperaturu. Inconel je superlegura na bazi nikal-kroma nastala za potrebe svemirske industrije. Već se neko vrijeme primjenjuje u vrhuncu motorsporta zbog male gustoće a visoke otpornosti na temperaturu. Polako se počinje primjenjivati i u auto industriji ali za sada samo kod modela

izrazito visokih performansi a time i izrazito visoke cijene. Problem kod upotrebe titana i inconela je to što su vrlo teško zavarljivi.

Prilikom konstrukcije ispušnog sustava potrebno je posebnu pozornost posvetiti spojevima i prihvratima. Potrebno je uzeti u obzir rastezanje materijala kod zagrijavanja jer su zbog velikih promjena u temperaturi značajne promjene u dimenzijama. Ukoliko se primjenjuju vijčani spojevi moguće je da dođe do otpuštanja spoja nakon nekoliko ciklusa zagrijavanja i hlađenja zbog rastezanja materijala. Druga mogućnost je da dođe do loma ukoliko naprezanje u materijalu uslijed zagrijavanja postane preveliko.



Slika 4.3. Ispušna grana Ferrarijevog F1 bolida s V10 motorom

Kod trkaći motora visokih performansi kvaliteta izrade ispušne grane je na nevjerojatnoj razini, ne smije postojati nagla promjena presjeka cijevi ili neravan spoj cijevi kako bi se minimizirali otpori strujanja produkata izgaranja.

Važno je napomenuti kako tehnički pravilnik za auto slalom i kronometar ne propisuje katalizator tako da neće biti korišten. Po pravilniku, cijeli ispušni sustav je proizvoljan, jedini

uvjet je da je buka ispod 98 dB, mjereno FIA metodom. Budući da predmetno vozilo ima ispušni lonac na kraju ispušnog sustava, taj će uvjet biti zadovoljen.

Prema slici 4.1., četverocilindarski motor moguće su dvije konfiguracija ispušnog sustava. Kod konfiguracije b, sa slike (tzv. 4-2-1), cijevi 1. i 4. cilindra se spajaju u jednu te cijevi 2. i 3. cilindra u jednu, nakon toga se te dvije cijevi spajaju u jednu cijev. Od tuda i naziv 4-2-1 jer se 4 cijevi prvo spoje u 2 pa se onda te 2 cijevi spoje u jednu cijev. Kod konfiguracije c, sa slike (tzv. 4-1), sve 4 ispušne cijevi se spajaju u jednu cijev na istom mjestu.

Kod konfiguracije 4-1 imamo 3 parametra koje mijenjamo u iteracijama, to su dužina cijevi koje izlaze iz glave motora, dužina zadnje cijevi i promjer prvih cijevi. Budući da je dužina ukupnog sustava konstantna slijedi da je dužina zadnje cijevi razlika ukupne dužine i dužine prvih cijevi. Unutarnji promjer zadnje ispušne cijevi je 56 mm. Veza između dužina cijevi preko ukupne dužine znači da efektivno imamo 2 parametra koje je potrebno iterirati.

Kod konfiguracije 4-2-1 imamo 5 parametara koje mijenjamo u iteracijama, to su dužina prvih cijevi koje izlaze iz glave motora, dužina dvije među-cijevi, dužina zadnje cijevi, promjer prvih cijevi te promjer među-cijevi. Kao i u prethodnom slučaju, unutarnji promjer zadnjeg dijela ispušne cijevi je 56 mm. Od ovih 5 parametara neki su u direktnoj međusobnoj vezi. Kako je dužina ukupnog sustava konstantna, slijedi da je dužina zadnje cijevi razlika ukupne dužine i zbroja dužine prve dvije cijevi. Promjer među-cijevi je određen tako da je njegova površina poprečnog presjeka srednja vrijednost površine poprečnog presjeka prve i zadnje cijevi s ciljem da se osigura postepena promjena promjera cijevi. Zbog spomenute dvije veze broj parametara se efektivno smanjio na 3 i time značajno smanjio broj potrebnih iteracija.

Što se iteriranja unutarnjeg promjera ispušnih cijevi tiče, određen je interval od 26 mm do 40 mm za obje konfiguracije ispušnog sustava. Donja granica intervala je postavljena na 26 mm jer je promjer ispušnih kanala u glavi motora 28 mm. Odabrani korak je 2 mm.

Razmatrani interval dužina cijevi je od 160 mm do 700 mm, razlog je taj što bi cijevi kraće od 160 mm bilo gotovo nemoguće spojiti u jednu cijev (za konfiguraciju 4-1). 700 mm je odabrana kao gornja granica jer u motornom prostoru gdje prolazi ispuh nakon otprilike 700 mm dužine cijevi nema mjesta za tako veliki poprečni presjek kao što je potrebno za 4 cijevi unutarnjeg promjera 40 mm ili za 2 cijevi unutarnjeg promjera 48 mm.

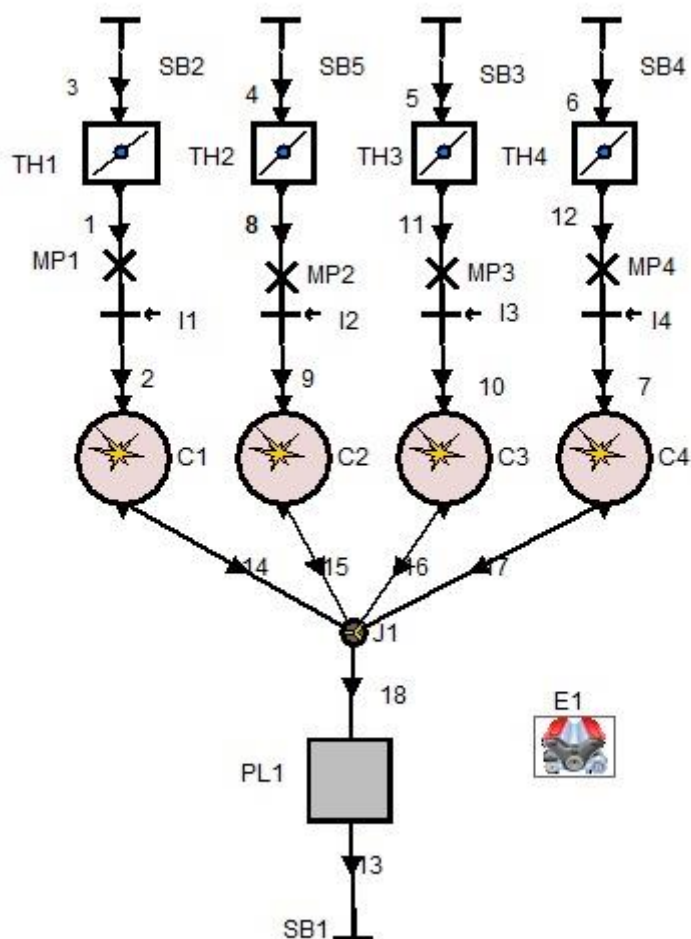
Raspon mogućih vrijednosti svakog parametara je prilično velik, ako se uz to uzme u obzir kombiniranje nekoliko parametara rezultat je izrazito veliki broj iteracija. Iz tog razloga, za

početak je odlučeno uzeti relativno grubi korak od 40 mm za dužine cijevi te ponoviti simulacije s finijim korakom za područje s najboljim rezultatima.

Usporedba rezultata će biti po istom principu kao i kod optimizacije usisnog sustava u prethodnom poglavlju. Rezultati će biti uspoređivani po ukupnoj površini ispod krivulje momenta kroz raspon brzina vrtnje od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} .

4.1. Konfiguracija ispušnog sustava 4-1

Simulacijski model motora za određivanje optimalne ispušnog sustava konfiguracije 4-1 je nastavak modela za optimizaciju usisa. Izmijenjen je jedino ispušni sustav, usis i ostali parametri motora nisu mijenjani kako bi se nakon odabira najbolje konfiguracije mogli usporediti rezultati.



Slika 4.4. Simulacijski model motora s 4-1 ispušnim sustavom

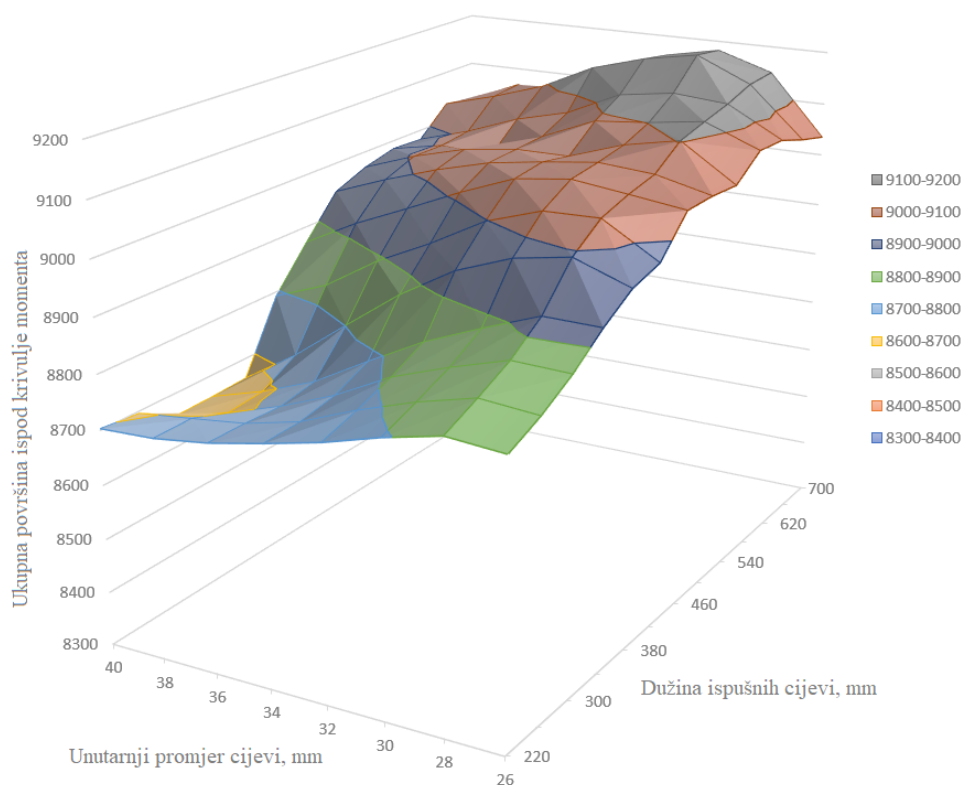
Ispuh simulacijskog modela se razlikuje po tome što se u ovoj verziji sve ispušne cijevi spajaju u jednu točku (tzv. „junction“). Uklonjeni su volumeni koji su postojali u originalnom ispušnom sustavu.

Za simulaciju ove konfiguracije ispuha dužine ispušnih cijevi mijenjane su u intervalu od 220 do 700 mm s korakom 40 mm. Za svaku dužinu ispušnih cijevi iteriran je unutarnji promjer cijevi od 26 do 40 mm. To daje ukupno 104 različite konfiguracije ispušnog sustava, za svaku od te 104 konfiguracije izračunata je simulacija rada motora pri punom opterećenju kroz cijeli raspon brzine vrtnje s korakom od 500 min⁻¹, odnosno ukupno 1352 radne točke.

Tablica 4.1. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-1

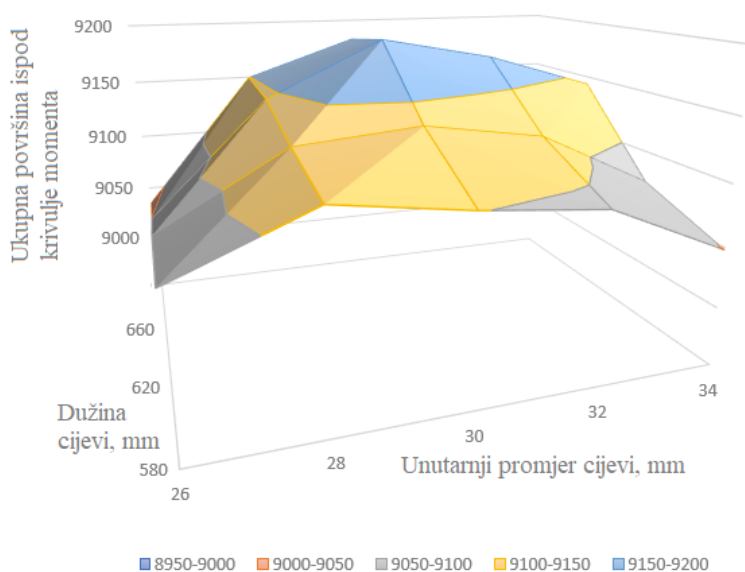
Dužina cijevi	Promjer ispušnih cijevi							
	26 mm	28 mm	30 mm	32 mm	34 mm	36 mm	38 mm	40 mm
220 mm	8812.183	8819.908	8795.642	8765.533	8741.771	8720.625	8706.996	8702.838
260 mm	8838.888	8847.208	8819.733	8785.054	8743.767	8719.558	8707.233	8695.675
300 mm	8874.1	8877.2	8845.65	8809.033	8756.45	8715.85	8683.146	8657.763
340 mm	8919.792	8921.125	8881.733	8839.117	8784.971	8727.808	8689.121	8658.992
380 mm	8957.013	8993.523	8975.176	8936.438	8875.925	8801.676	8725.554	8661.986
420 mm	8973.038	9034.465	9031.837	8998.054	8941.885	8892.705	8829.967	8791.947
460 mm	9038.429	9051.541	9063.882	9050.347	9010.664	8965.443	8921.886	8869.913
500 mm	9039.259	9063.459	9070.977	9057.919	9042.066	9015.027	8981.949	8944.259
540 mm	9034.238	9101.825	9080.61	9045.747	9045.283	9031.571	9004.366	8968.868
580 mm	9075.272	9115.583	9100.887	9090.913	9048.126	8996.982	9003.479	8983.778
620 mm	9072.263	9127.952	9136.355	9121.08	9073.826	9048.073	9010.583	8980.871
660 mm	9051.519	9145.645	9190.825	9172.39	9143.158	9094.311	9061.537	9034.169
700 mm	9034.981	9149.451	9181.908	9161.552	9093.306	9030.357	9066.659	9024.872

Budući da prikazivanje vrijednosti momenta u svim radnim točkama za 104 konfiguracije jednostavno nije moguće na ovaj način, u tablici 4.1. su prikazane ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min⁻¹ do 7000 min⁻¹. Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije.



Slika 4.5. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-1

Na slici 4.5. jedna os je unutarnji promjer ispušne cijevi a druga je dužina ispuha, kao u tablici 4.1. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.1. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.1. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



Slika 4.6. Detalj dijagrama usporedbe površina ispod svake krivulje momenta

Na slici 4.6. prikazano je samo nekoliko najviših vrijednosti iz tablice 4.1. zbog bolje preglednosti. Koordinatne osi su iste kao na slici 4.5.

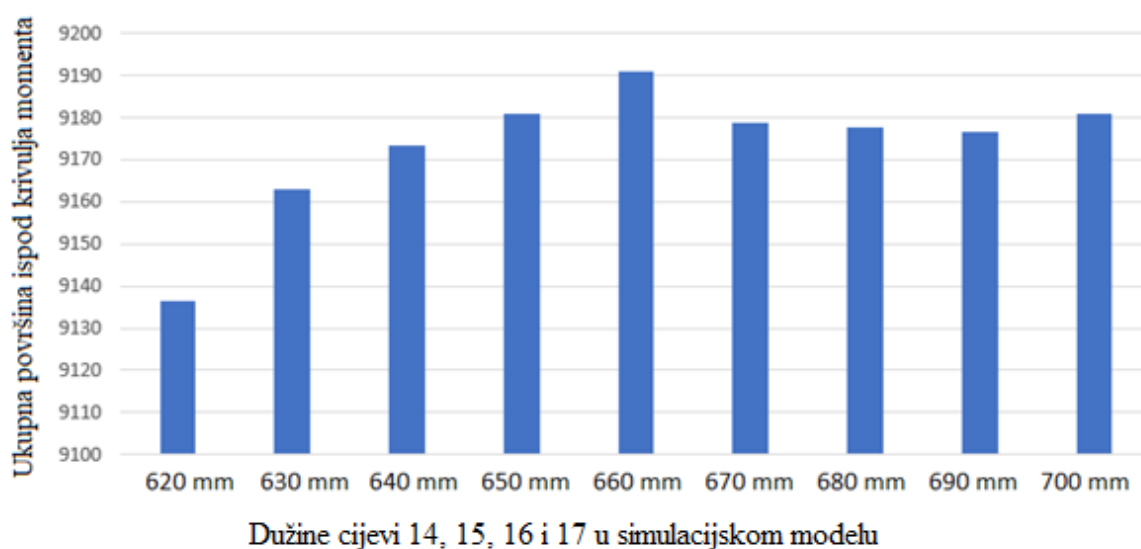
Tablica 4.2. Prikaz najvećih površina ispod krivulja momenta

Dužina cijevi	Promjer cijevi				
	26 mm	28 mm	30 mm	32 mm	34 mm
580 mm	9075.272	9115.583	9100.887	9090.913	9048.126
620 mm	9072.263	9127.952	9136.355	9121.08	9073.826
660 mm	9051.519	9145.645	9190.825	9172.39	9143.158
700 mm	9034.981	9149.451	9181.908	9161.552	9093.306

U tablici 4.2. detaljno je prikazano područje s najvišim vrijednostima iz tablice 4.1. Na slici 4.6. vizualno su prikazani vrijednosti iz tablice 4.2. Iz priložene slike 4.6. i tablice 4.2. vidljivo je kako je krivulja s maksimalnom vrijednosti površine dobivena za ispušne cijevi dužine 660 mm i promjera 30 mm. Također, vidi se da su nagibi u smjeru osi na kojoj su prikazani promjeri relativno strmi (odnosno razlike u tablici velike) te je odlučeno kako je unutarnji promjer 30 mm optimalan i neće se više iterirati. Ponovit će se iteracija iteracije s dužinama od 620 mm do 700 mm, ovaj put s korakom od 10 mm.

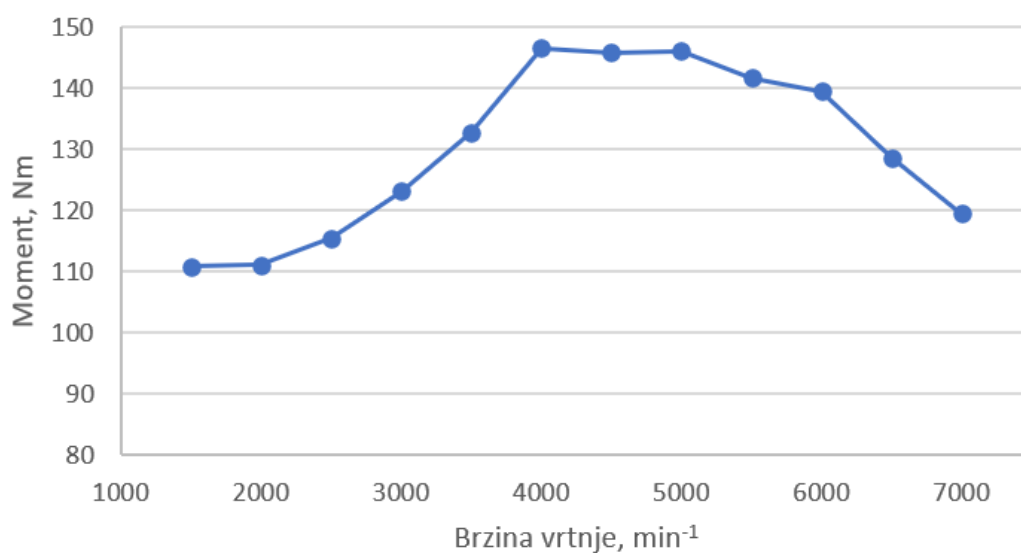
Tablica 4.3. Prikaz vrijednosti momenata

Brzina vrtnje, 1/min	Dužine ispušnih cijevi								
	620 mm	630 mm	640 mm	650 mm	660 mm	670 mm	680 mm	690 mm	700 mm
1500	109,436	109,772	110,265	111,295	110,853	112,32	112,345	112,013	111,432
2000	109,507	109,282	109,772	110,276	111,166	111,156	114,373	115,925	116,407
2500	118,802	116,847	115,64	114,853	115,487	113,91	113,941	114,126	114,471
3000	123,043	123,614	123,593	123,553	123,251	123,242	123,16	123,278	123,418
3500	130,102	130,571	131,234	132,143	132,869	134,07	135,253	136,562	136,661
4000	142,932	144,633	144,57	145,321	146,592	145,103	144,367	144,412	144,106
4500	145,782	146,256	146,479	146,261	145,934	145,484	144,945	144,121	144,134
5000	146,414	145,968	146,389	146,346	146,11	146,265	146,209	145,825	146,495
5500	141,604	141,939	141,956	141,996	141,786	141,78	141,766	141,775	141,752
6000	139,56	139,544	139,744	139,552	139,491	139,474	139,721	139,598	139,827
6500	129,029	129,046	129,017	128,851	128,705	128,653	128,525	128,371	128,162
7000	118,836	119,589	119,283	118,947	119,572	117,984	117,887	117,756	117,722
Ukupna površina:	9136,36	9162,99	9173,53	9181	9190,83	9178,68	9177,58	9176,52	9180,9

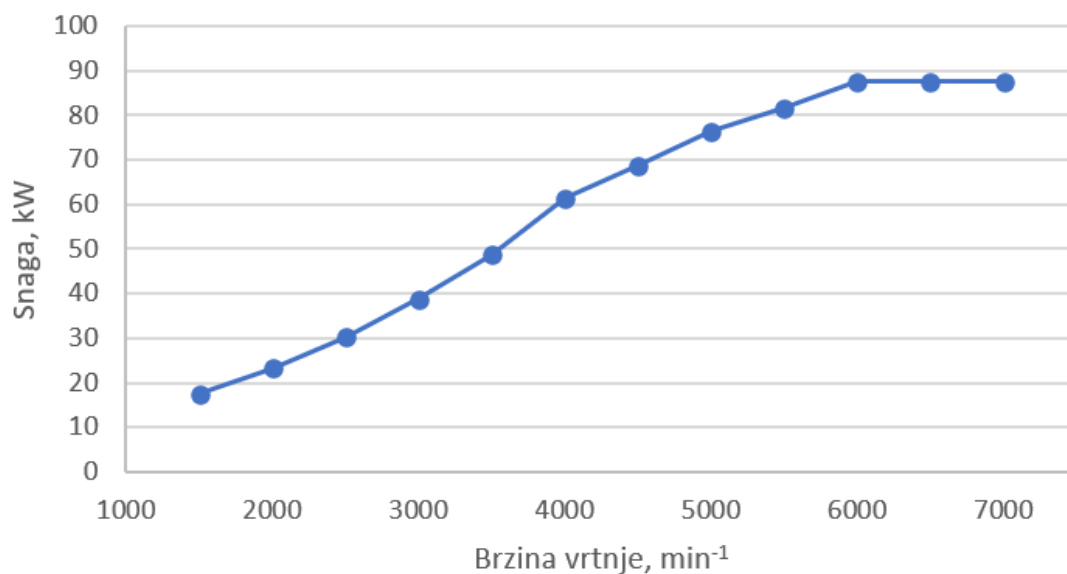


Slika 4.7. Usporedba površina ispod krivulja momenta

Kao što je vidljivo u tablici 4.3. i na slici 4.7., nakon dodatnih simulacija, verzija ispušnog sustava s dužinama ispušnih cijevi 660 mm i promjerom 30 mm i dalje ima najveću površinu ispod krivulje momenta te je odabrana kao najbolja opcija za 4-1 konfiguraciju.

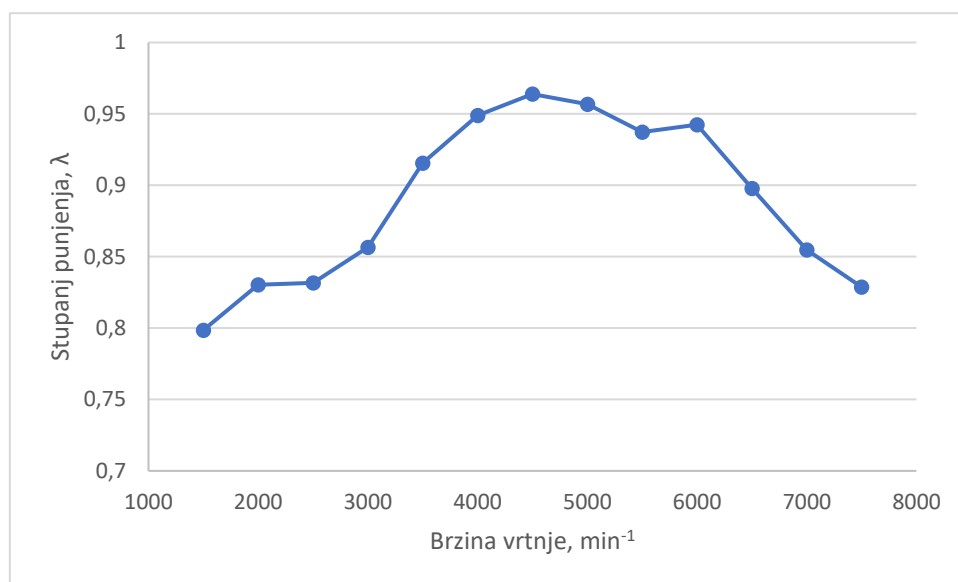


**Slika 4.8. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-1 promjera 30 mm
i dužine cijevi 660 mm**



**Slika 4.9. Dijagram snage za konfiguraciju 4-1 promjera 30 mm
i dužine cijevi 660 mm**

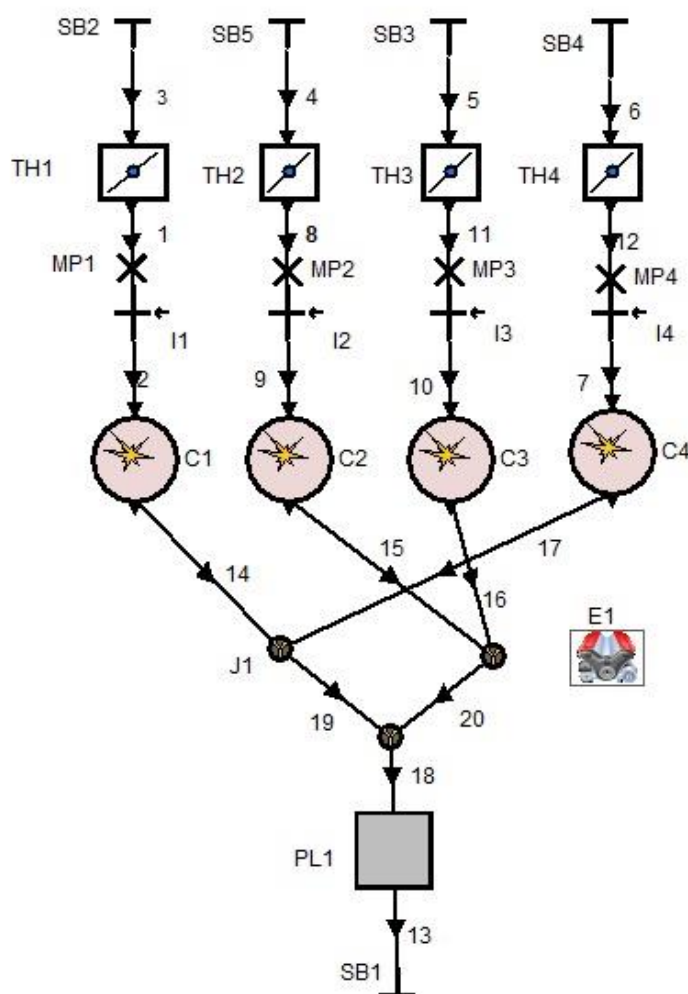
Maksimalna snaga iznosi 87,6 kW pri 7000 min^{-1} a maksimalni moment iznosi 146,11 Nm pri 5000 min^{-1} .



**Slika 4.10. Stupanj punjenja za konfiguraciju 4-1 promjera 30 mm
i dužine cijevi 660 mm**

4.2. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1

Simulacijski model motora za određivanje optimalne konfiguracije ispušnog sustava 4-2-1 je također, kao i kod konfiguracije 4-1, nastavak modela za optimizaciju usisa. Izmijenjen je ispušni sustav, usis i ostali parametri motora nisu mijenjani kako bi se nakon odabira najbolje konfiguracije mogli usporediti rezultati.



Slika 4.11. Simulacijski model motora s 4-2-1 ispušnim sustavom

Ispuh simulacijskog modela se razlikuje po tome što se u ovoj verziji ispušne cijevi 1. i 4. cilindra spajaju u jednu među-cijev, te ispušne cijevi 2. i 3. cilindra u drugu među-cijev, među-cijevi se nakon toga spajaju u cijev koja produkte izgaranja vodi do zadnjeg dijela automobila gdje izlaze u okoliš.

Za simulaciju ove konfiguracije ispuha dužine ispušnih cijevi koje izlaze iz glave motora mijenjane su u intervalu od 200 do 520 mm s korakom 40 mm. Dužina među-cijevi mijenjana je u intervalu od 190 do 510 mm s korakom 40 mm. Ove dvije dužine kombinirane su na način da im ukupna dužina ne prelazi preko 710 mm. Unutarnji promjer cijevi bio je u intervalu od 26 do 40 mm, s korakom 2 mm, te su za svaki od navedenih promjera cijevi ponovljeni proračuni svih kombinacija dužina cijevi. To daje ukupno 408 različite konfiguracije ispušnog sustava, za svaku od tih 408 konfiguracije izračunata je simulacija rada motora pri punom opterećenju kroz cijeli raspon brzine vrtnje sa korakom od 500 min^{-1} , odnosno ukupno 5304 radne točke.

Kod ovolikog broja parametara koji se mijenjaju u ovako velikim intervalima dolazimo do problema s prikazivanjem rezultata simulacija. Zbog toga je odlučeno analizirati rezultate za svaki promjer cijevi zasebno, usporediti rezultate i odabrati najbolje kombinacije te ponoviti simulacije s finijim korakom promjene dužina cijevi u rasponima dužina gdje su ostvareni najbolji rezultati. Kao i ranije u ovom radu, kriterij uspoređivanja će biti površina ispod krivulje momenta u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} .

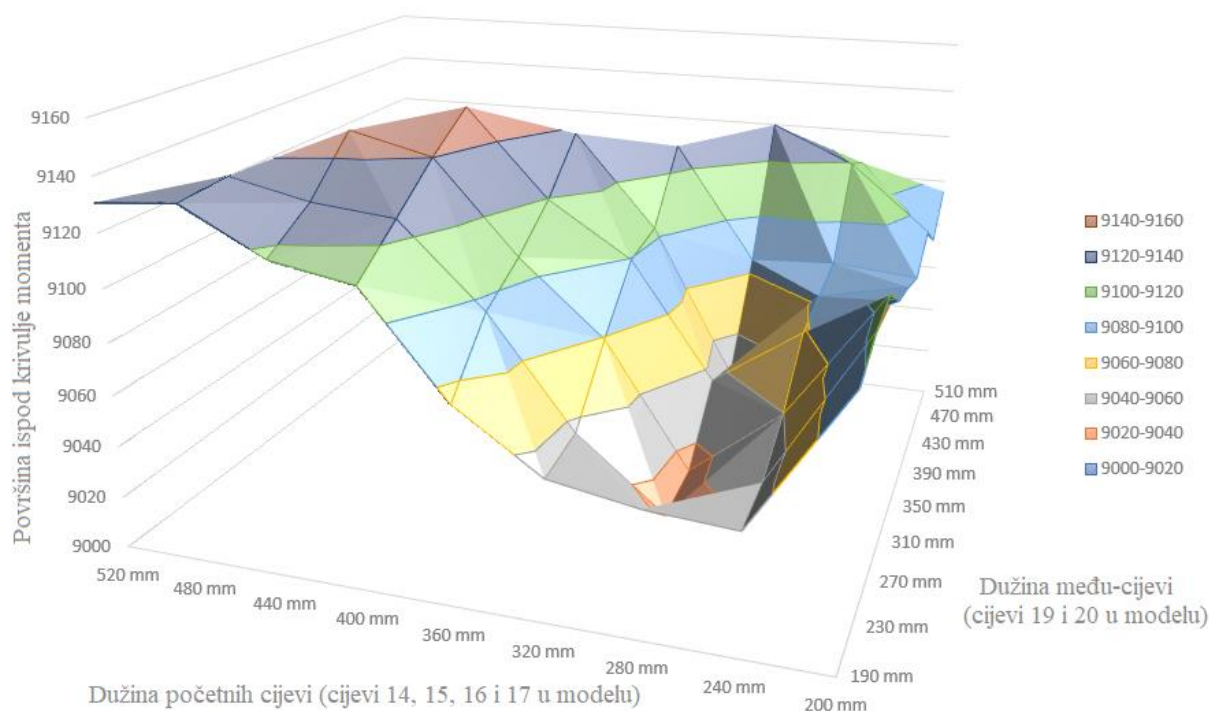
Zbog jednostavnosti, u daljnjem tekstu će se koristiti oznaka za kombinaciju dužina cijevi u kojoj je prvi broj dužina početnih cijevi (odnosno cijevi 3, 4, 5 i 6 u modelu) a drugi broj dužina među-cijevi (odnosno cijevi 19 i 20 u modelu), npr. 440-230 mm.

4.2.1. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 26 mm

Tablica 4.4. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm

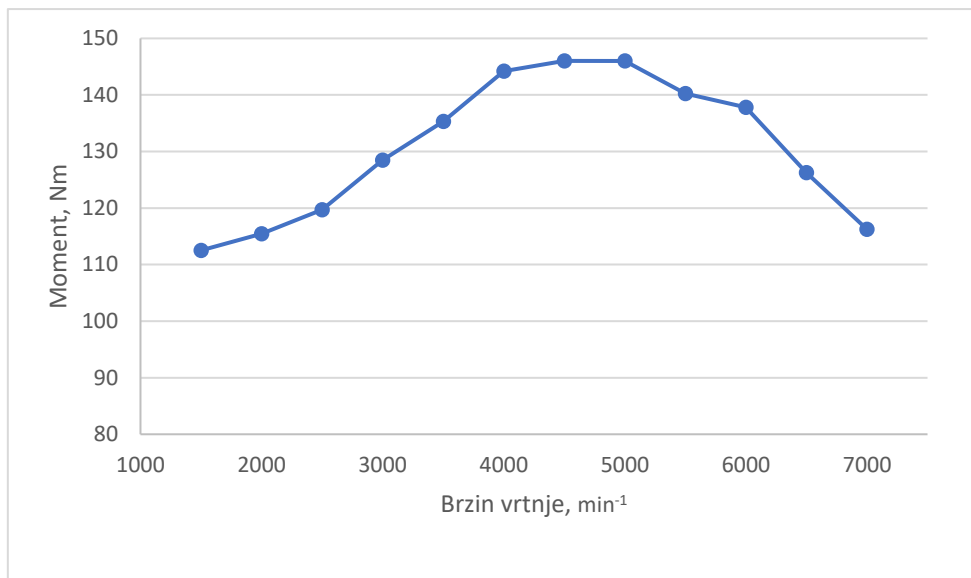
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)								
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm	510 mm
200 mm	9097.78	9104.6	9106.7	9094.5	9089.83	9083.79	9093.91	9081.56	9095.37
240 mm	9045.53	9048	9059.7	9078.9	9082.75	9086.49	9119.5	9113.07	-
280 mm	9047.68	9030.5	9033.1	9056.2	9047.3	9084.7	9133.31	-	-
320 mm	9053.13	9056.1	9079.3	9099.6	9103.1	9128.78	-	-	-
360 mm	9074.54	9096.2	9106.3	9119.6	9138.03	-	-	-	-
400 mm	9111.72	9125.8	9140.1	9152.3	-	-	-	-	-
440 mm	9117.15	9128.7	9147.5	-	-	-	-	-	-
480 mm	9133.38	9135.4	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.4. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} . Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 400-310 mm.

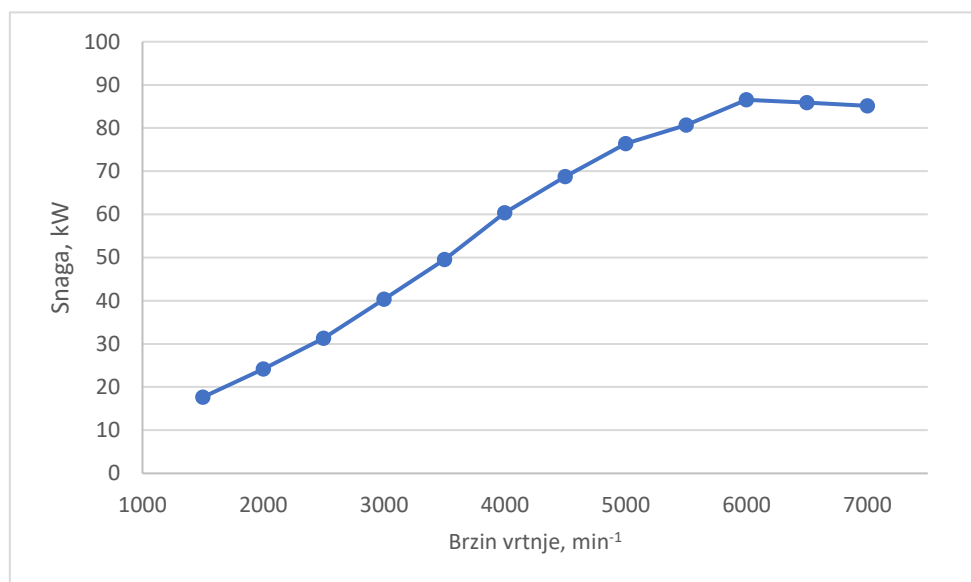


Slika 4.12. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm

Na slici 4.12. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.4. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.4. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.4. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



**Slika 4.13. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm
i kombinacije dužina cijevi 400 mm-310 mm**



**Slika 4.14. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 26 mm
i kombinacije dužina cijevi 400 mm - 310 mm**

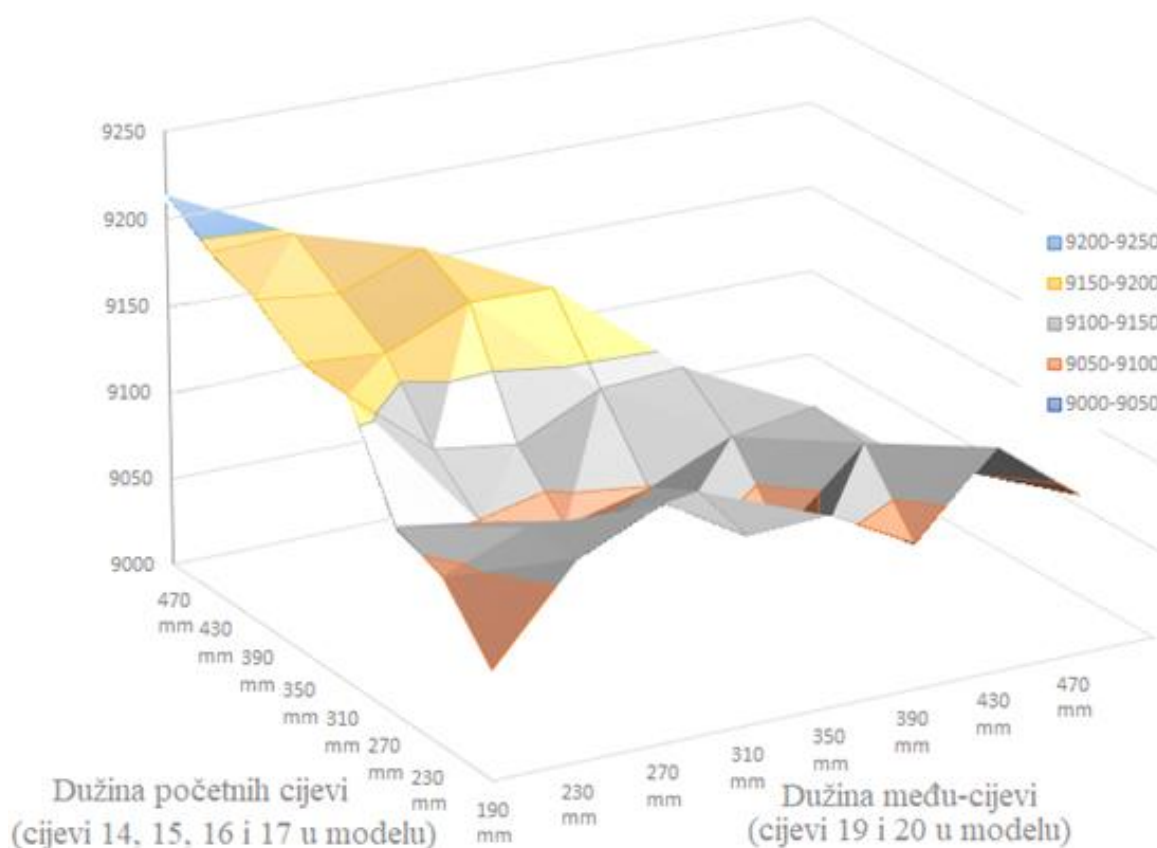
Maksimalna snaga iznosi 86,54 kW pri 6000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 146,01 Nm pri 5000 min⁻¹.

4.2.2. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 28 mm

Tablica 4.5. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm

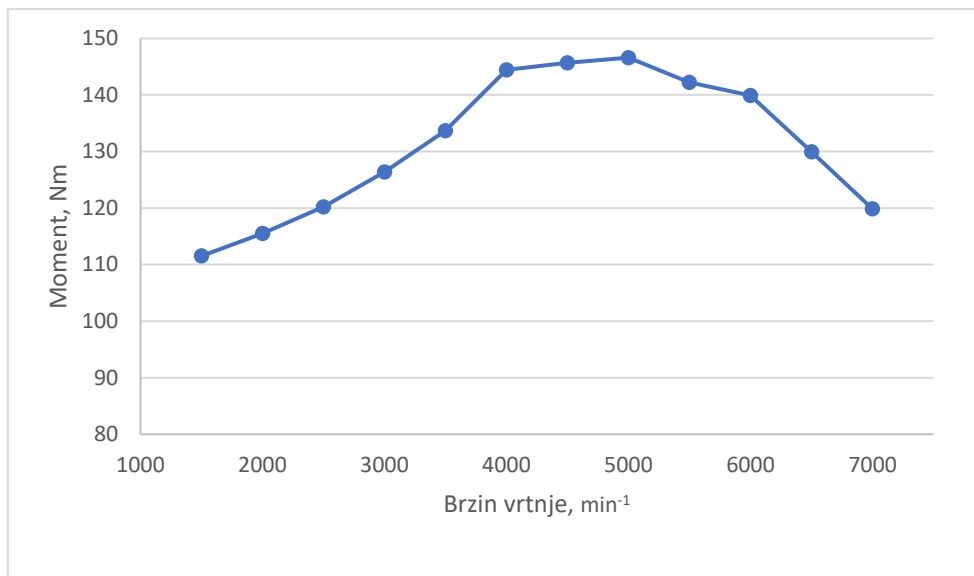
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)							
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm
240 mm	9061,39	9113,18	9133,73	9105,76	9107,55	9082,93	9127,42	9091,56
280 mm	9095,28	9113,37	9108,5	9114,21	9080,29	9122,78	9092,9	-
320 mm	9106,34	9098,92	9087,63	9099,17	9119,28	9126,95	-	-
360 mm	9163,04	9123,59	9117,02	9139,35	9142,48	-	-	-
400 mm	9165,03	9161,65	9181,48	9180,85	-	-	-	-
440 mm	9184,88	9179,39	9196,74	-	-	-	-	-
480 mm	9196,07	9198,3	-	-	-	-	-	-
520 mm	9213,7	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.5. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min⁻¹ do 7000 min⁻¹. Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 520-190 mm.

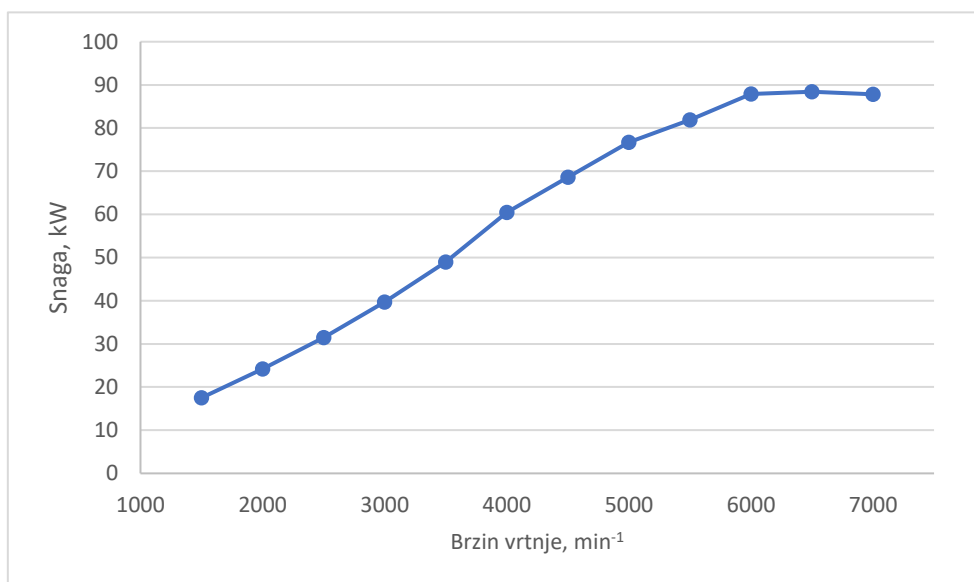


Slika 4.15. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm

Na slici 4.15. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.5. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.5. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.5. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



Slika 4.16. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm



Slika 4.17. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 28 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm

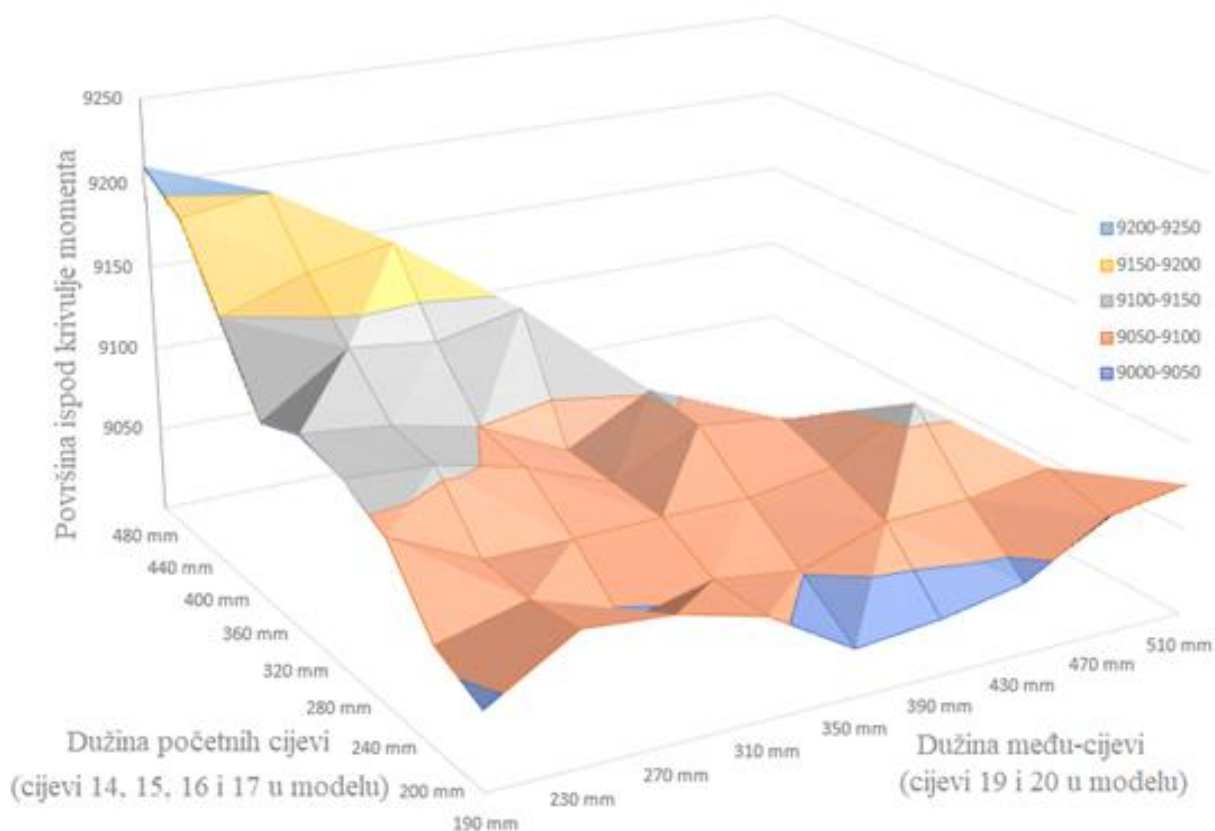
Maksimalna snaga iznosi 88,41 kW pri 6500 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 146,61 Nm pri 5000 min⁻¹.

4.2.3. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 30 mm

Tablica 4.6. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm

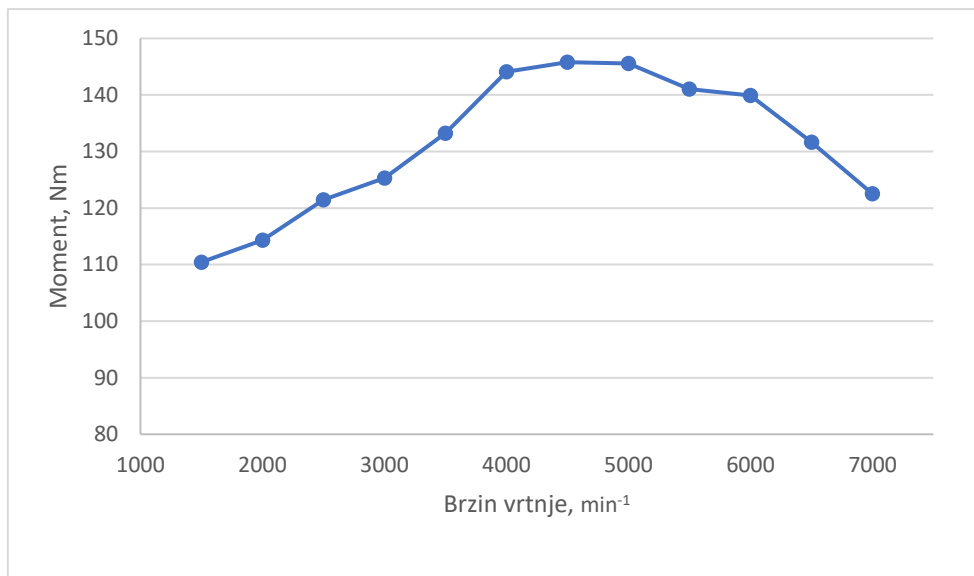
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)								
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm	510 mm
200 mm	9044,06	9074,24	9070,29	9057,45	9027,54	9032,1	9041,2	9068,22	9075,98
240 mm	9056,81	9069,73	9045,31	9057,58	9051,2	9068	9070,43	9078,13	-
280 mm	9095,09	9071,62	9072,01	9073,53	9073,91	9081,5	9108,86	-	-
320 mm	9108,15	9105,93	9094,09	9074,86	9098,18	9092,8	-	-	-
360 mm	9115,82	9110,57	9099,63	9076,32	9102,32	-	-	-	-
400 mm	9105,68	9138,89	9133,05	9143,95	-	-	-	-	-
440 mm	9149,76	9167,2	9176,58	-	-	-	-	-	-
480 mm	9192,75	9201,12	-	-	-	-	-	-	-
520 mm	9210,28	-	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.6. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} . Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 520-190 mm.

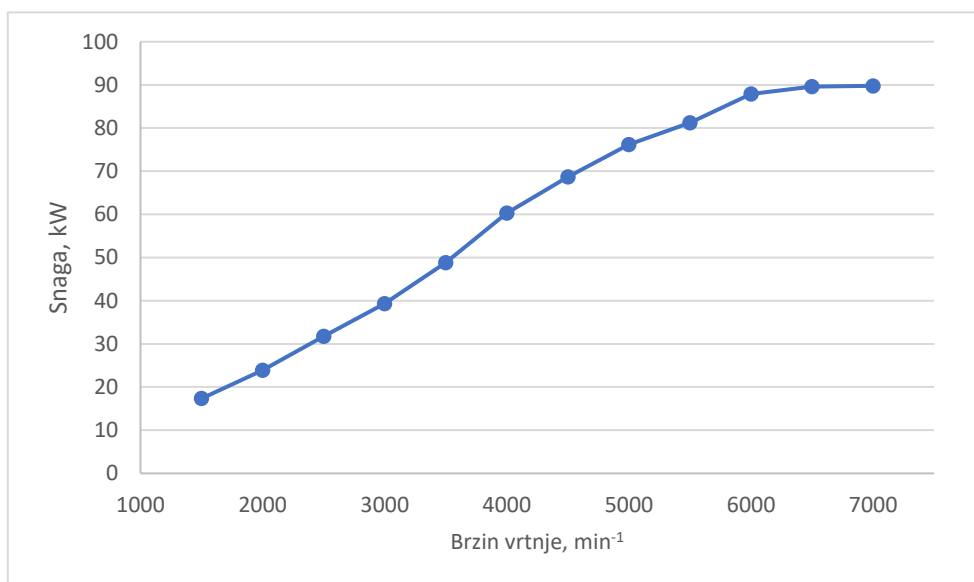


Slika 4.18. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm

Na slici 4.18. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.6. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.6. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.6. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



Slika 4.19. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm



Slika 4.20. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm

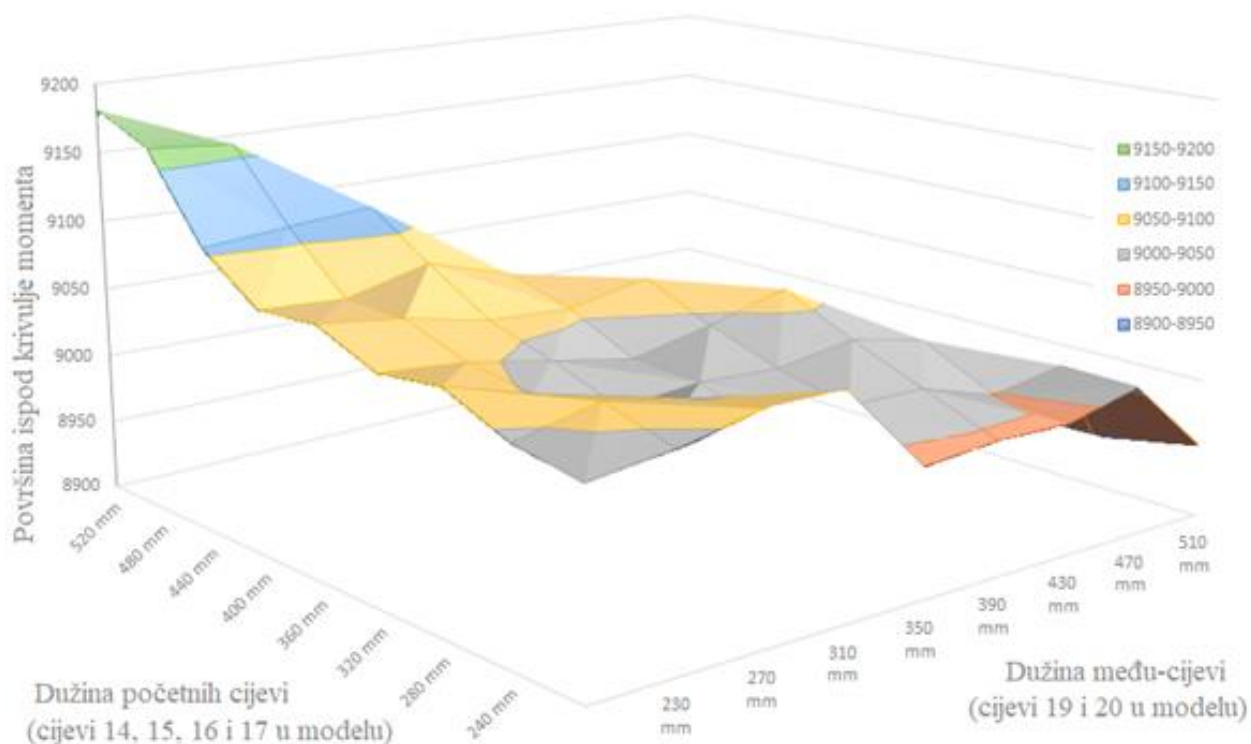
Maksimalna snaga iznosi 89,78 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 145,79 Nm pri 4500 min⁻¹.

4.2.4. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 32 mm

Tablica 4.7. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm

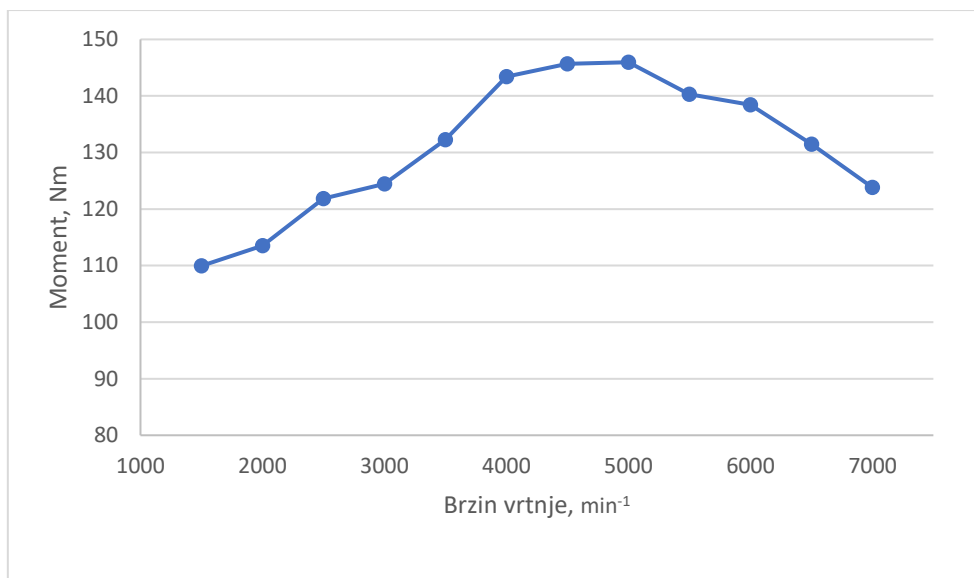
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)								
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm	510 mm
200 mm	9037,32	9044,45	9055,88	9055,3	8991,8	8995,77	8994,4	9007,41	8952,55
240 mm	9045,52	9058,19	9048	9010,91	9017,1	9016,31	8999,44	9008,33	-
280 mm	9065,37	9048,4	9026,2	9030,79	9028,1	9036,81	9025,04	-	-
320 mm	9059,16	9054,26	9043,28	9032,8	9044,9	9060,19	-	-	-
360 mm	9077,45	9069,92	9057,42	9054,56	9065,9	-	-	-	-
400 mm	9073,77	9070,45	9084,97	9067,36	-	-	-	-	-
440 mm	9104,12	9109,21	9114,17	-	-	-	-	-	-
480 mm	9162,92	9157,78	-	-	-	-	-	-	-
520 mm	9181,57	-	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.7. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} . Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 520-190 mm.

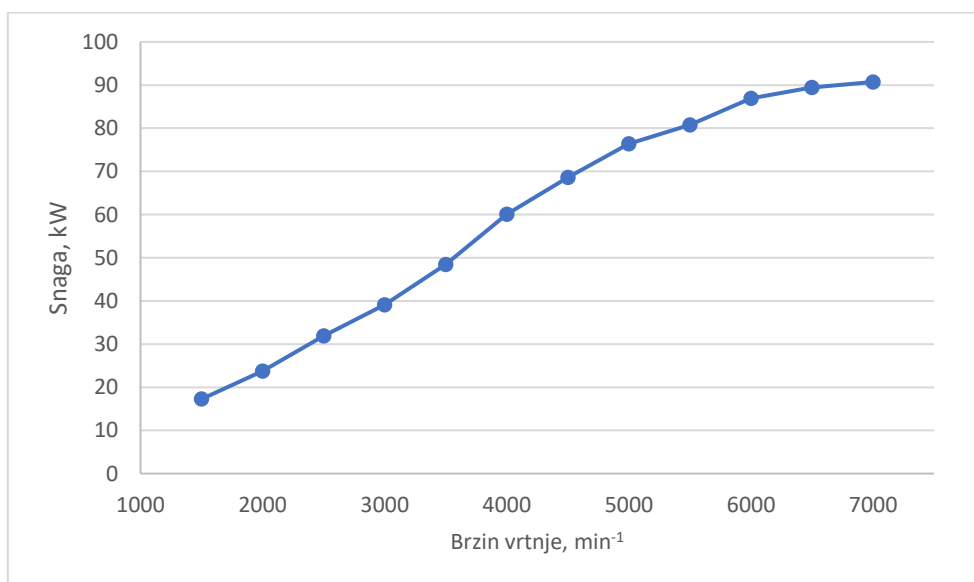


Slika 4.21. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm

Na slici 4.21. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.7. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.7. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.7. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



**Slika 4.22. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm
i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm**



**Slika 4.23. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 32 mm
i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm**

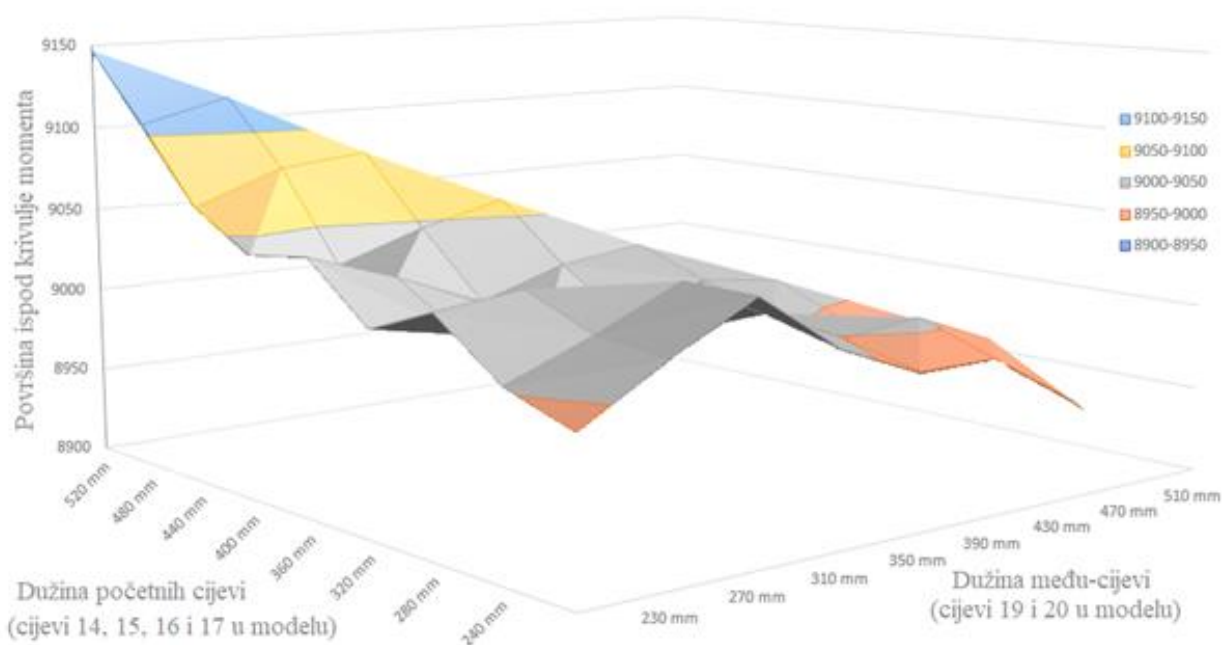
Maksimalna snaga iznosi 90,72 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 145,97 Nm pri 5000 min⁻¹.

4.2.5. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 34 mm

Tablica 4.8. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm

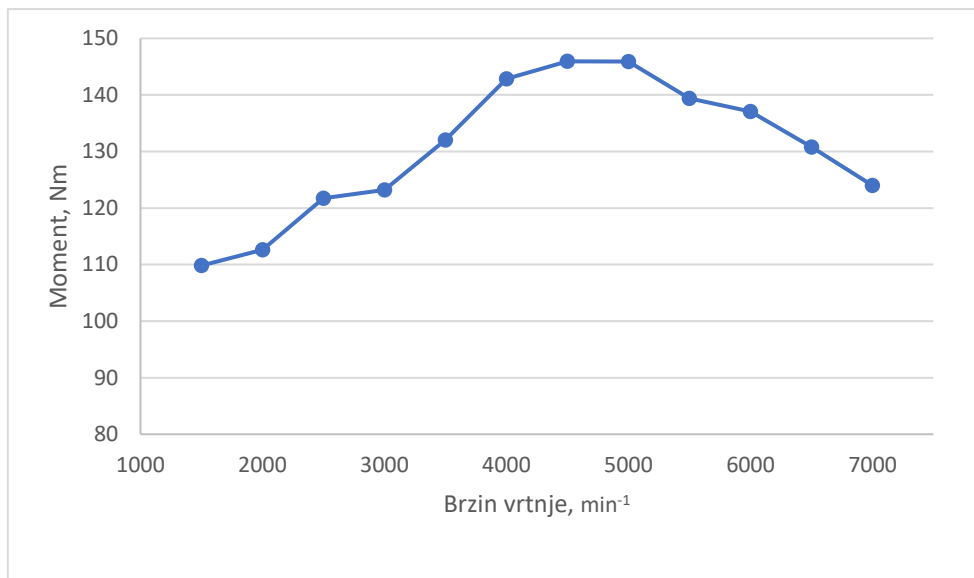
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)								
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm	510 mm
200 mm	8989,4	9018,2	9043,3	9008,84	8989,33	8989,5	8960,34	8924,9	8932,88
240 mm	9002,9	9021,98	9043,9	9019,53	8999,3	9004,6	8985,23	8936,5	-
280 mm	9032,6	9038,25	9010,4	9004,46	9005,96	8994,4	8988,96	-	-
320 mm	9015,5	9006,17	9005,4	8998,97	9017,95	9011,7	-	-	-
360 mm	9047,4	9030,33	9010	9025,87	9032,18	-	-	-	-
400 mm	9041,8	9030,04	9046,6	9058,84	-	-	-	-	-
440 mm	9062,6	9081,22	9086,4	-	-	-	-	-	-
480 mm	9106,2	9119,33	-	-	-	-	-	-	-
520 mm	9147	-	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.8. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} . Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 520-190 mm.

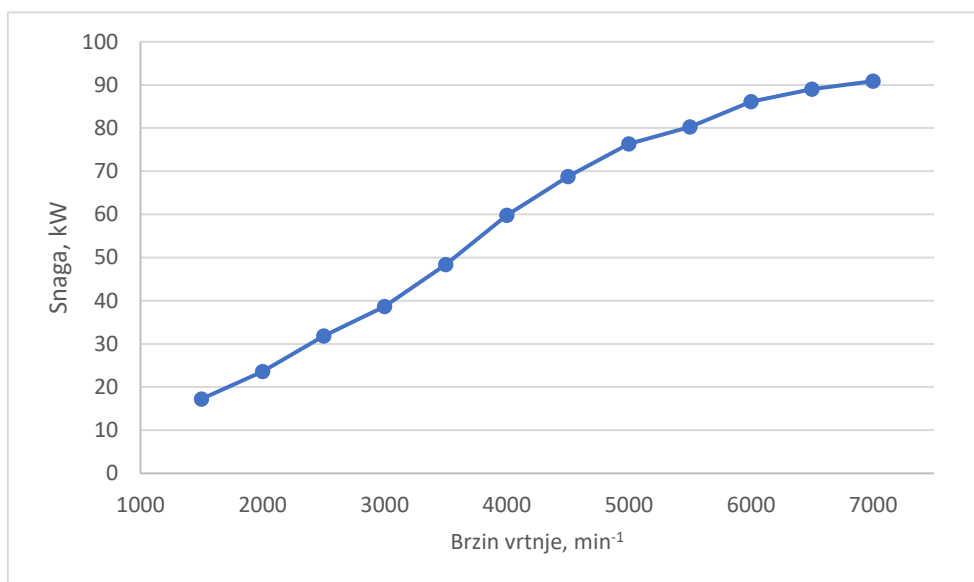


Slika 4.24. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm

Na slici 4.24. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.8. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.8. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.8. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



Slika 4.25. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm



Slika 4.26. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 34 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm

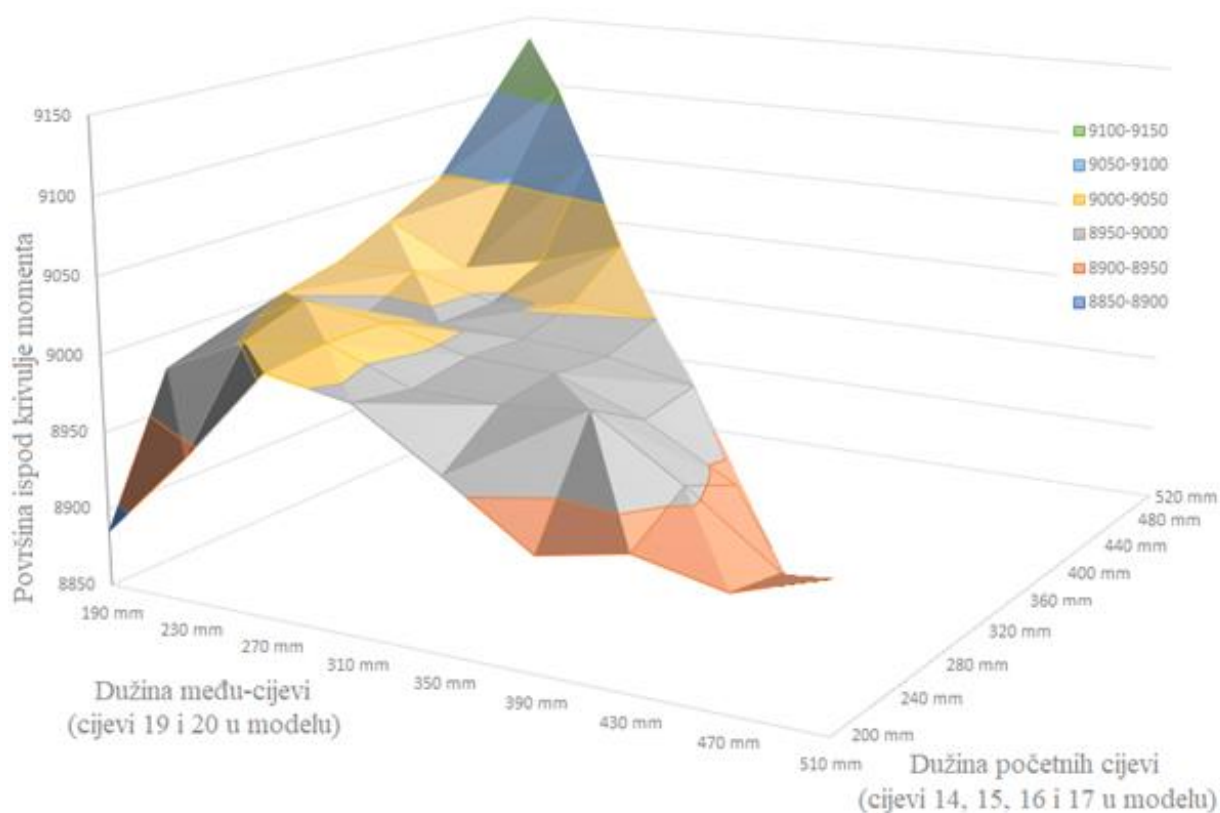
Maksimalna snaga iznosi 90,86 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 145,95 Nm pri 5000 min⁻¹.

4.2.6. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 36 mm

Tablica 4.9. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm

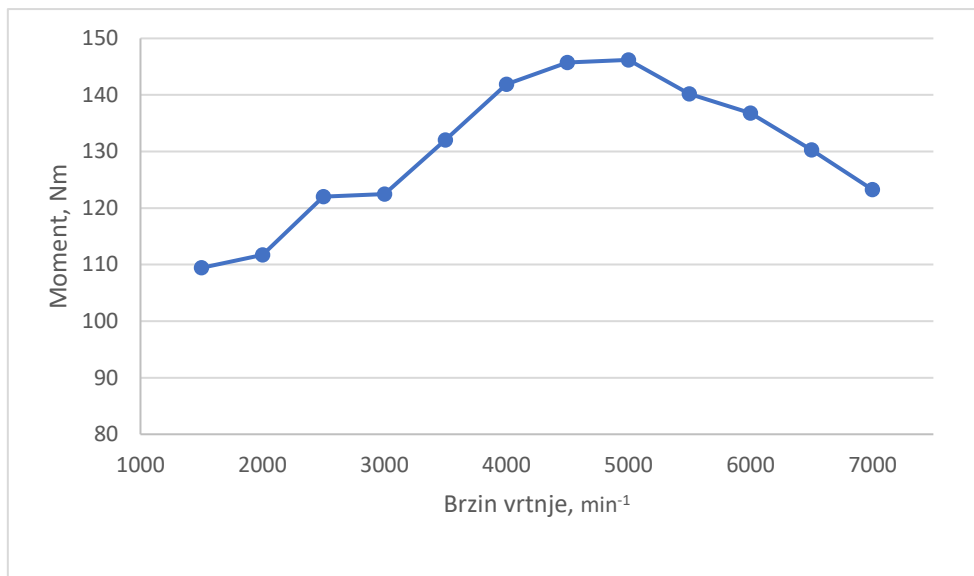
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)								
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm	510 mm
200 mm	8885,4	8942,3	9005,2	8995,4	8960,3	8922,4	8934,1	8922	8941,6
240 mm	8977,1	9002,7	9010	8988,9	8987,7	8993,6	8956,9	8914,7	-
280 mm	8990,3	9016,4	9009,23	8995,1	8992,6	8972,1	8940,7	-	-
320 mm	9001,3	8990,8	8995,47	8992,8	8989,2	8978,6	-	-	-
360 mm	9010,3	9010,7	8996,15	9003,3	9000	-	-	-	-
400 mm	9027,6	8999,8	9012,25	9029,9	-	-	-	-	-
440 mm	9047	9053,8	9073,43	-	-	-	-	-	-
480 mm	9090,1	9109,8	-	-	-	-	-	-	-
520 mm	9134,1	-	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.9. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} . Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 520-190 mm.

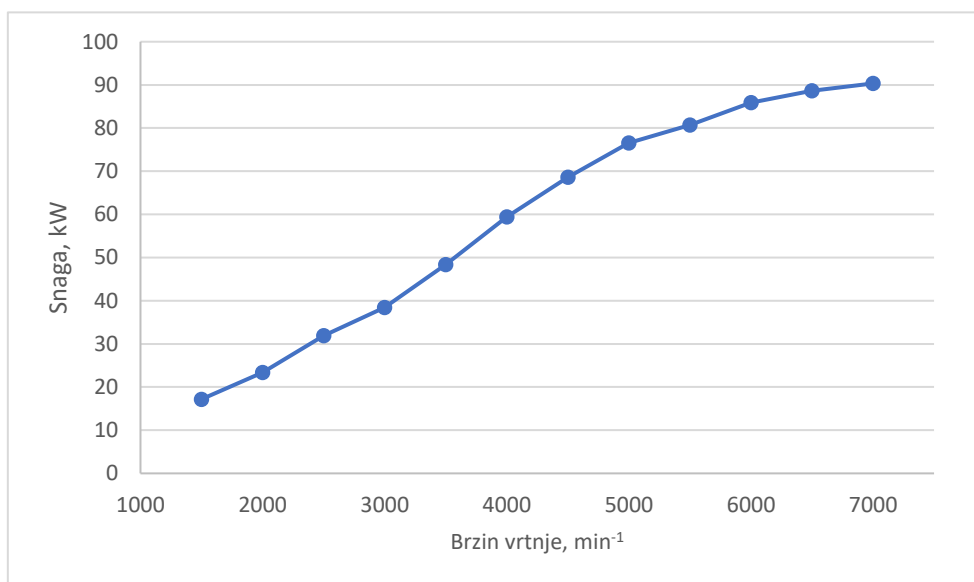


Slika 4.27. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm

Na slici 4.27. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.9. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.9. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.9. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



Slika 4.28. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm



Slika 4.29. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 36 mm i kombinacije dužina cijevi 520-190 mm

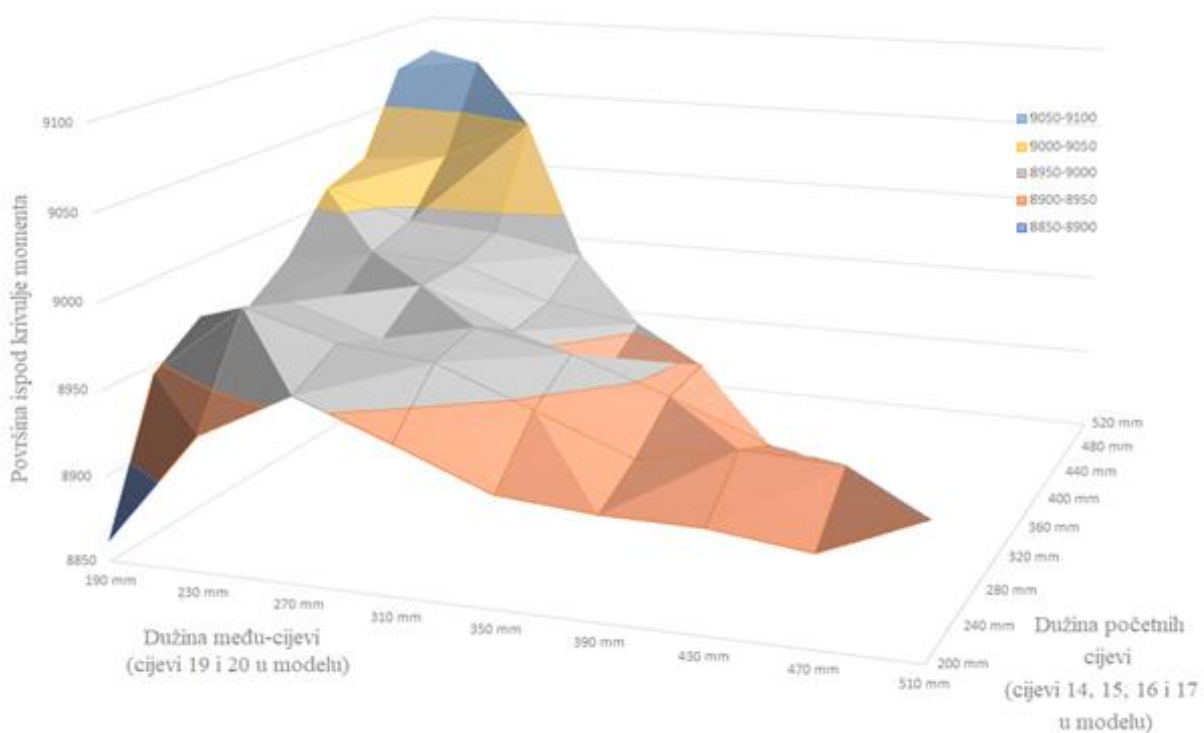
Maksimalna snaga iznosi 90,33 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 146,20 Nm pri 5000 min⁻¹.

4.2.7. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 38 mm

Tablica 4.10. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm

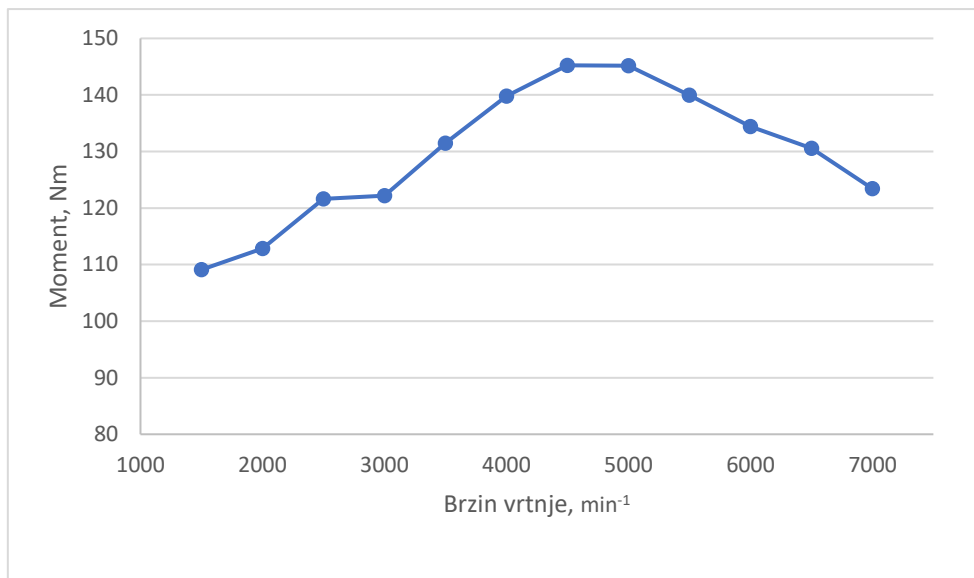
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)								
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm	510 mm
200 mm	8862,3	8929,2	8957,8	8936,75	8914,4	8909,95	8909,2	8902,32	8926,76
240 mm	8944,8	8989	8973,1	8967,31	8945,5	8923,63	8934,92	8932,17	-
280 mm	8965,3	8979,1	8961	8973,64	8963,03	8943,65	8921,21	-	-
320 mm	8956,1	8961,4	8980,9	8957,67	8936,63	8947,26	-	-	-
360 mm	8976,4	8984,9	8981,4	8962	8953,24	-	-	-	-
400 mm	9010	8993,5	8989,9	8979,43	-	-	-	-	-
440 mm	9020,1	9025,2	9049,8	-	-	-	-	-	-
480 mm	9071,7	9079,1	-	-	-	-	-	-	-
520 mm	9077,1	-	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.10. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min^{-1} do 7000 min^{-1} . Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 480-230 mm.

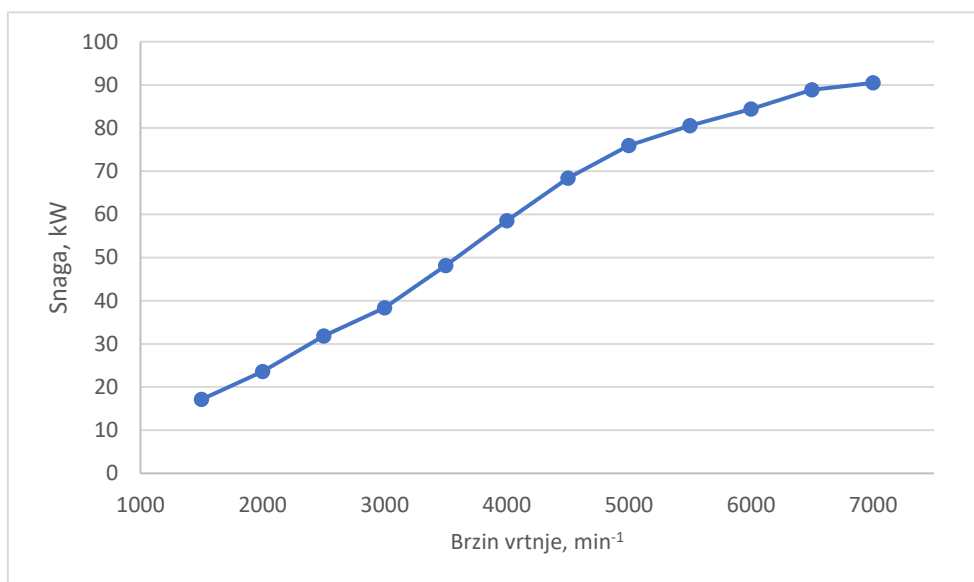


Slika 4.30. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm

Na slici 4.30. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.10. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.10. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.10. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



Slika 4.31. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm



Slika 4.32. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 38 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm

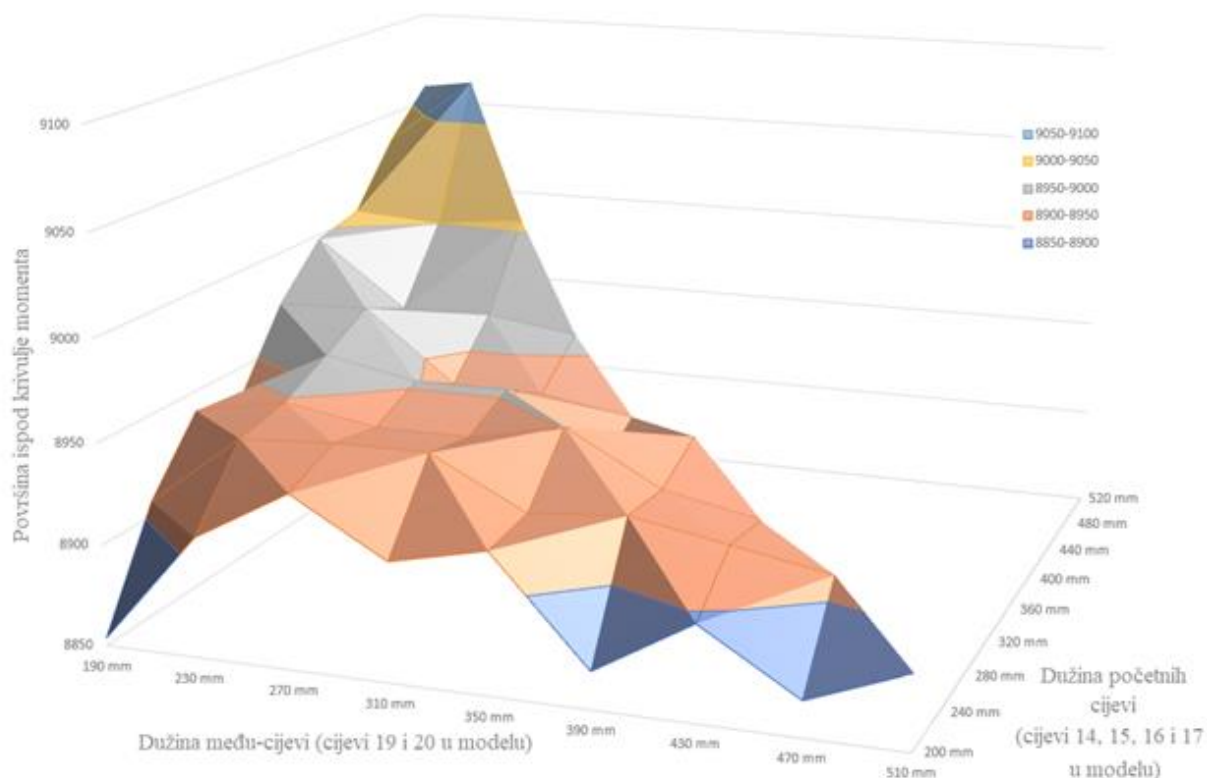
Maksimalna snaga iznosi 90,45 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 145,24 Nm pri 4500 min⁻¹.

4.2.8. Konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1 promjera 40 mm

Tablica 4.11. Prikaz površina ispod krivulja momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm

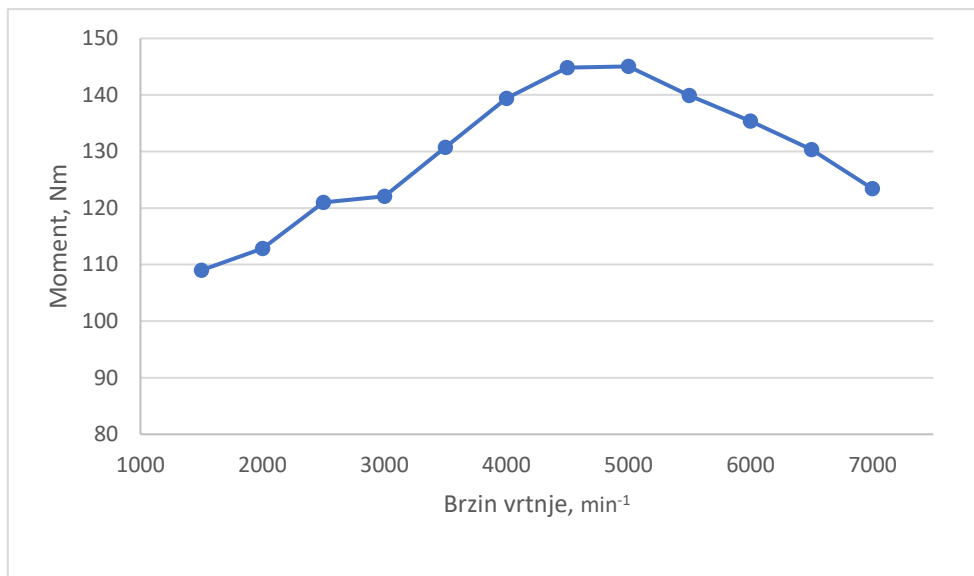
Dužina početnih cijevi:	Dužina među cijevi (cijevi 19 i 20 u modelu)								
	190 mm	230 mm	270 mm	310 mm	350 mm	390 mm	430 mm	470 mm	510 mm
200 mm	8853,63	8909,02	8935,5	8908,5	8919,1	8868,3	8896,76	8867,4	8886,3
240 mm	8907,02	8943,51	8946,1	8946,4	8922,1	8926,3	8917,79	8909,1	-
280 mm	8939,93	8949	8940,8	8940,9	8950,6	8924,6	8914,93	-	-
320 mm	8934,07	8960,98	8951,9	8952	8914,7	8937,4	-	-	-
360 mm	8972,47	8974,31	8938,2	8937,2	8929,7	-	-	-	-
400 mm	8997,58	8963,3	8963,7	8957,2	-	-	-	-	-
440 mm	9003,61	9000,3	9005,2	-	-	-	-	-	-
480 mm	9035,46	9070,61	-	-	-	-	-	-	-
520 mm	9058,64	-	-	-	-	-	-	-	-

U tablici 4.11. prikazane su ukupne površine ispod svake simulirane krivulje momenta u rasponu od 3000 min⁻¹ do 7000 min⁻¹. Dijagram koji slijedi će te podatke predložiti puno preglednije. Najveća vrijednost ostvarena je za kombinaciju 480-230 mm.

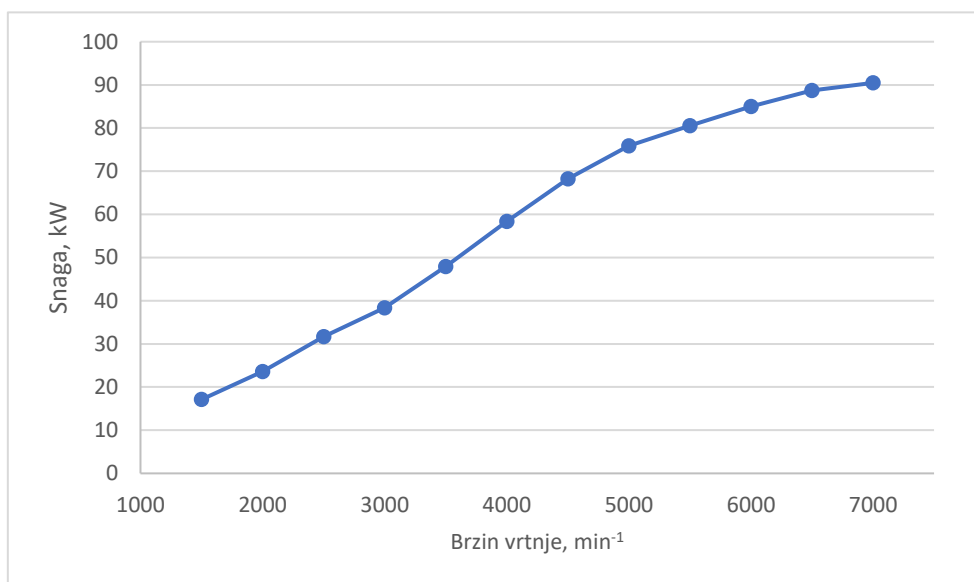


Slika 4.33. Dijagram usporedbe površina ispod svake krivulje momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm

Na slici 4.33. jedna os je dužina početnih cijevi a druga je dužina među-cijevi, kao u tablici 4.11. Na z osi su prikazane površine ispod svake od krivulja, također kao u tablici 4.11. Rasponi površina su prikazani u različitim bojama kako bi bilo lakše uočiti nagibe. Svaka točka iz tablice 4.11. je prikazana kao spoj linija na dijagramu.



Slika 4.34. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm



Slika 4.35. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 40 mm i kombinacije dužina cijevi 480-230 mm

Maksimalna snaga iznosi 90,46 kW pri 7000 min^{-1} a maksimalni moment iznosi 145,05 Nm pri 5000 min^{-1} .

4.2.9. Odabir najpovoljnije konfiguracija ispušnog sustava 4-2-1

Na prethodnim stranicama prikazani su rezultati simulacija za svaki promjer ispušne cijevi zasebno, ako se rezultati usporede dobiva se da su konfiguracije s najvećom površinom ispod krivulje momenta sljedeće:

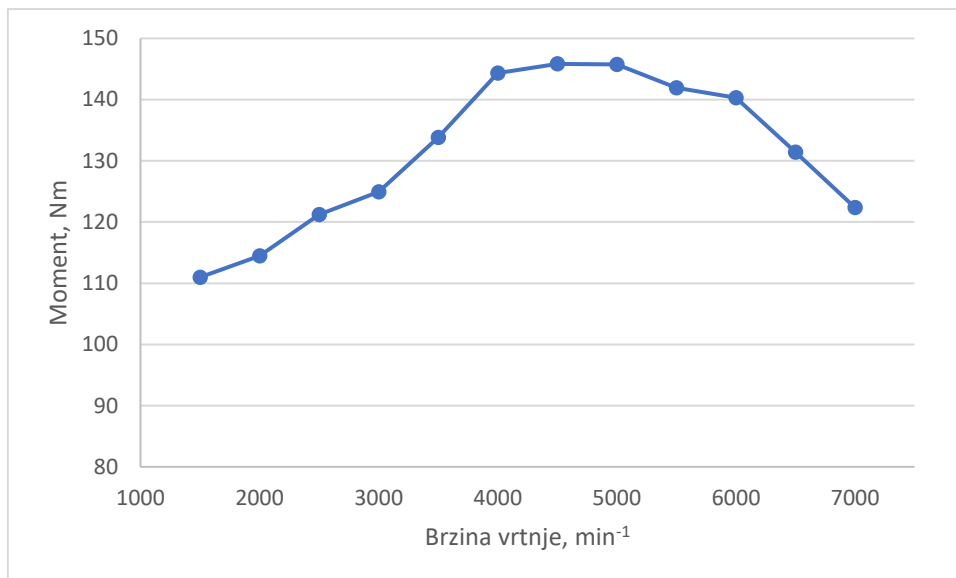
- promjer cijevi 28 mm, dužine početnih cijevi 520 mm i među-cijevi 190 mm, maksimalna snaga iznosi 88,41 kW pri 6500 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 146,61 Nm pri 5000 min⁻¹,
- promjer cijevi 30 mm, dužine početnih cijevi 520 mm i među-cijevi 190 mm, maksimalna snaga iznosi 89,78 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 145,79 Nm pri 4500 min⁻¹,
- promjer cijevi 32 mm, dužine početnih cijevi 520 mm i među-cijevi 190 mm, maksimalna snaga iznosi 90,72 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 145,97 Nm pri 5000 min⁻¹.

Kako je u simulaciji korak promjene dužina bio izrazito grub (zbog velikog broja konfiguracija), za 3 najbolje konfiguracije su ponovljene simulacije s finijim korakom, s ciljem da se preciznije utvrdi optimalna kombinacija dužina ispušnog sustava. Ovog puta su granice intervala dužina prvih cijevi od 490 do 550 mm odnosno 220 do 160 mm za među-cijevi. Korak promjene dužine je 15 mm što daje ukupno 45 kombinacija za 3 različita promjera.

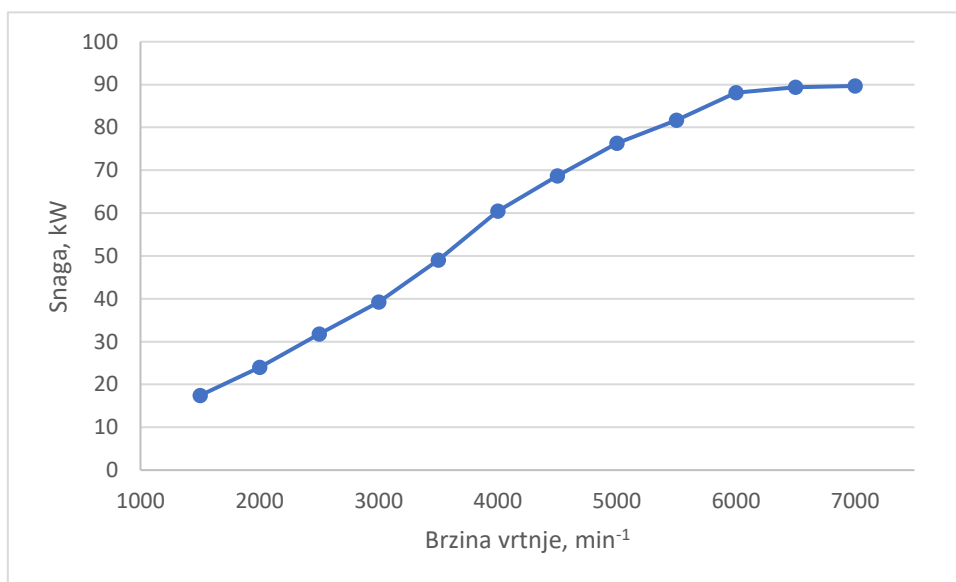
Tablica 4.12. Prikaz površina ispod krivulja momenta za najpovoljnije konfiguracije ispuha

	Kombinacije dužina ispuha				
Promjer	490-160	490-175	490-190	490-205	490-220
28 mm	9194,813	9202,417	9208,479	9209,983	9213,45
30 mm	9192,354	9195,093	9197,07	9184,783	9202,319
32 mm	9156,15	9160,246	9165,963	9167,692	9164,725
	505-160	505-175	505-190	505-205	520-160
28 mm	9202,808	9200,496	9212,654	9212	9205,125
30 mm	9200,391	9195,801	9204,626	9209,586	9204,123
32 mm	9170,729	9174,563	9176,879	9177,071	9178,192
	520-175	520-190	535-160	535-175	550-160
28 mm	9218,758	9213,696	9220,373	9217,513	9215,863
30 mm	9207,851	9210,277	9210,126	9213,13	9224,803
32 mm	9179,846	9181,571	9193,133	9195,538	9200,371

Na tablici 4.12 prikazane su sve kombinacije dužina (uz uvjet da je dužina navedenih cijevi maksimalno 710 mm) i površine ispod svih krivulja momenta. Vidljivo je kako najveću površinu ispod krivulje momenta ima kombinacija s promjerom 30 mm, dužinom prvih cijevi 550 mm i dužinom drugih cijevi 160 mm.

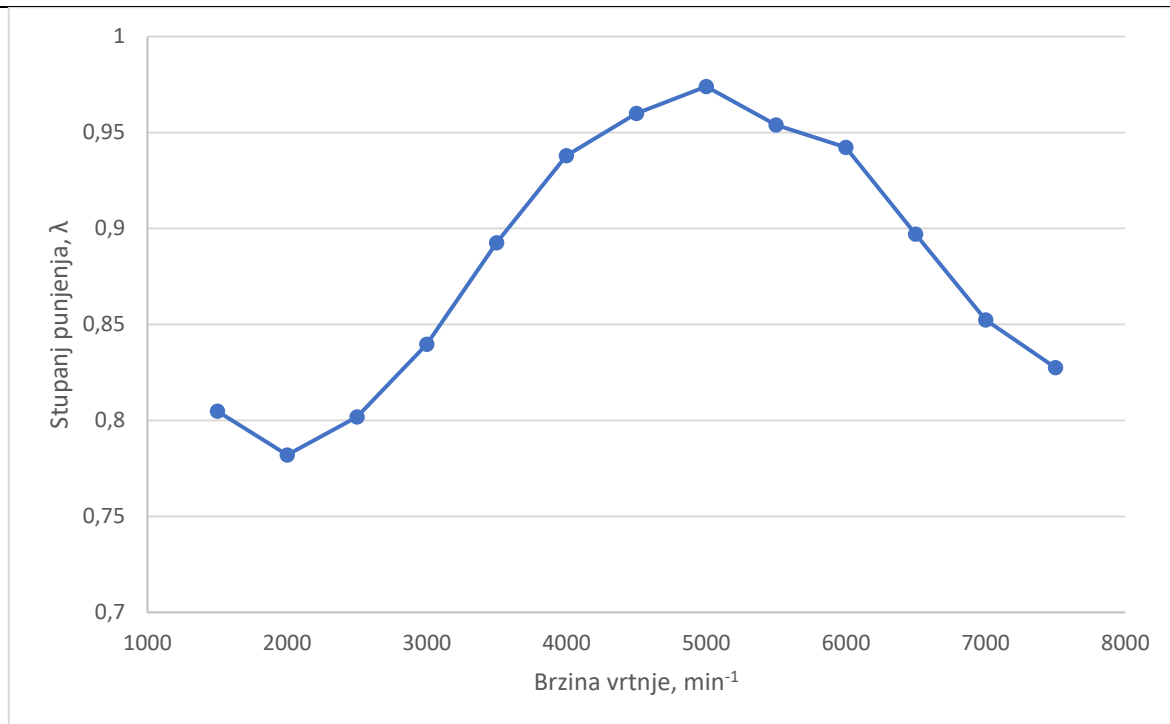


Slika 4.36. Dijagram momenta za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 550-160 mm



Slika 4.37. Dijagram snage za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm i kombinacije dužina cijevi 550-160 mm

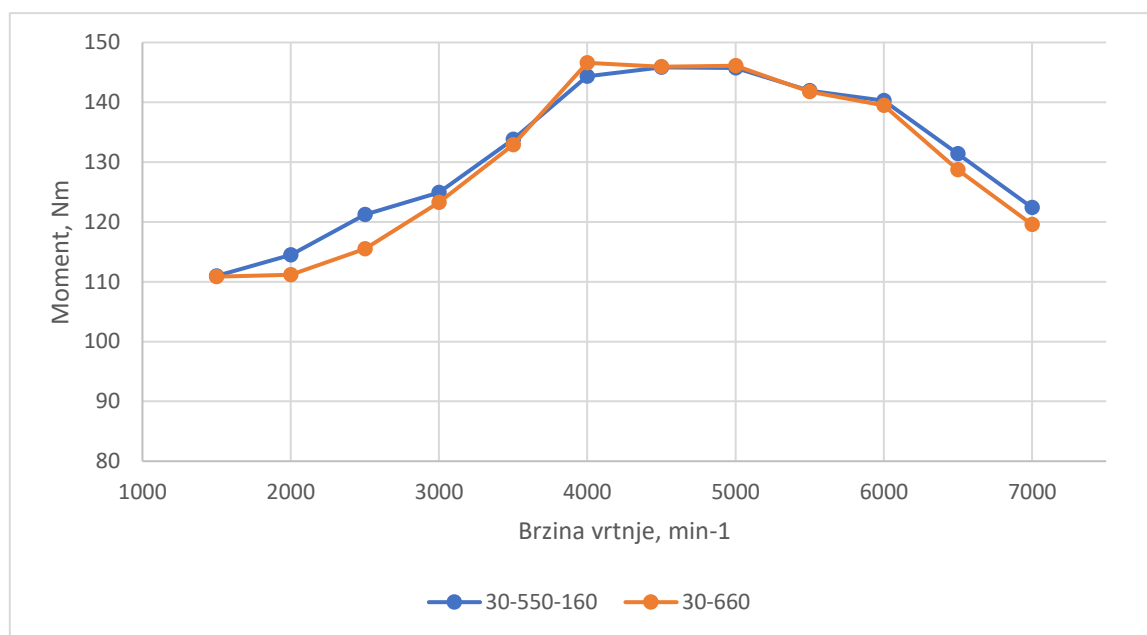
Maksimalna snaga iznosi 89,67 kW pri 7000 min⁻¹ a maksimalni moment iznosi 145,84 Nm pri 5000 min⁻¹.



**Slika 4.38. Stupanj punjenja za konfiguraciju 4-2-1 promjera 30 mm
i kombinacije dužina cijevi 550-160 mm**

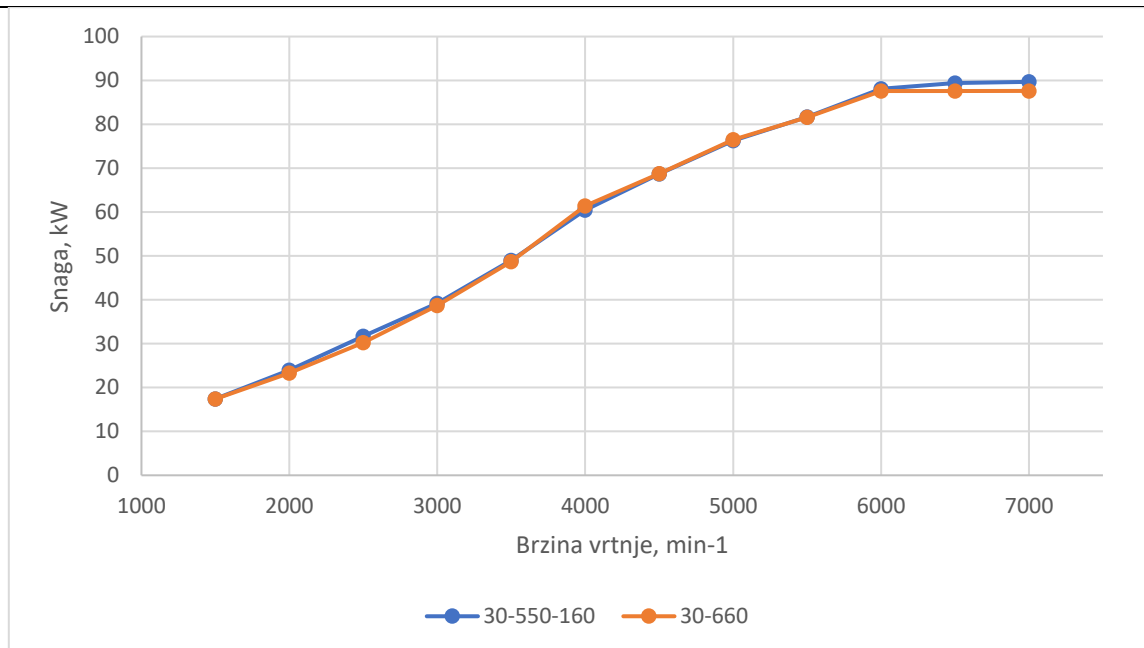
4.3. Odabir najpovoljnije konfiguracija ispušnog sustava

Kako bi odredili najpovoljniju konfiguraciju ispušnog sustava na temelju provedenih simulacija, potrebno je usporediti najpovoljniju konfiguraciju 4-1 s najpovoljnijom konfiguracijom 4-2-1.



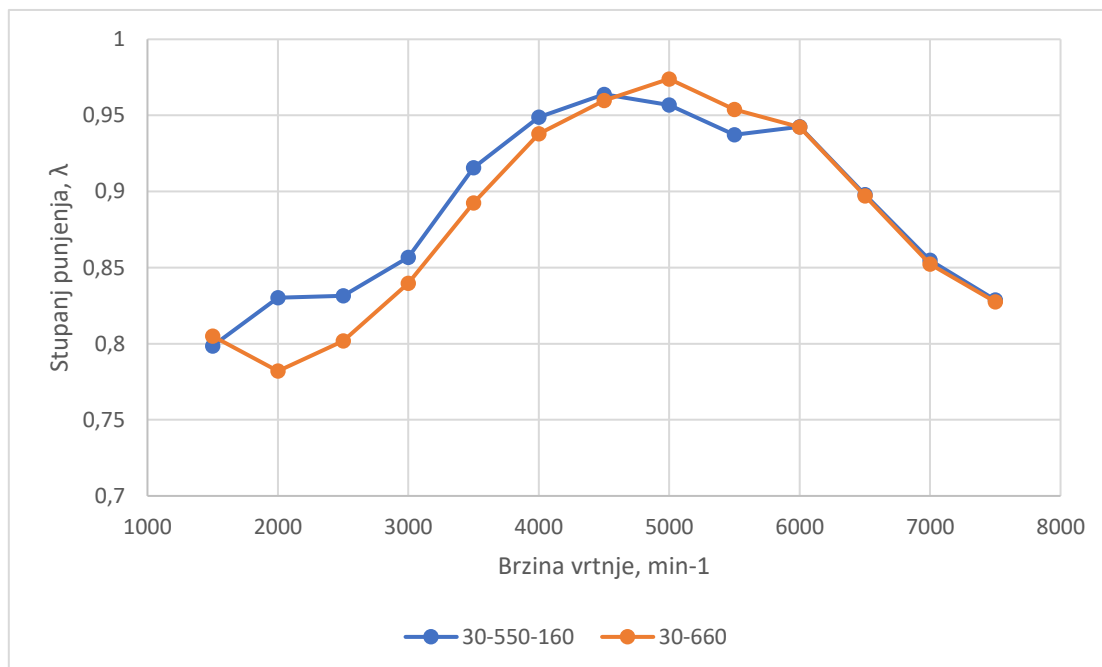
Slika 4.39. Usporedba krivulja momenta za 4-1 i 4-2-1

Slika 4.39. prikazuje usporedbu krivulja momenata za obje konfiguracije ispuha. Maksimalni moment za 4-1 ispušnu granu iznosi 146,59 Nm, a za 4-2-1 ispušnu granu 145,83 Nm. Iako maksimalna vrijednost momenta ide u korist 4-1 konfiguraciji, glavni kriterij u cijelom radu je bio površina ispod krivulje momenta. Veću površinu ispod krivulje momenta ima konfiguracija 4-2-1. U svakom slučaju, obje konfiguracija su vrlo slične i razlike su minimalne



Slika 4.40. Usporedba krivulja snage za 4-1 i 4-2-1

Na slici 4.40. je moguće vidjeti razliku krivulja snage za uspoređivane konfiguracije ispušnog sustava. Zbog malo većeg momenta u višim okretajima, konfiguracija 4-2-1 ima veću maksimalnu snagu. Maksimalna snaga za konfiguraciju 4-1 iznosi 87,6 kW na 6000 min⁻¹ dok za konfiguraciju 4-2-1 iznosi 89,67 kW pri 7000 min⁻¹.



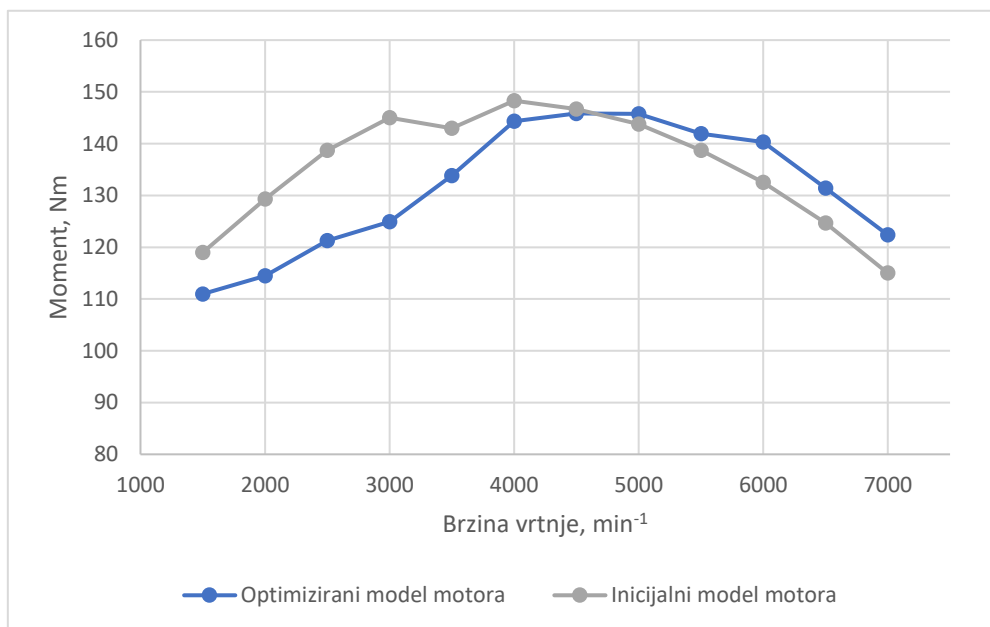
Slika 4.41. Usporedba krivulja stupnja punjenja za 4-1 i 4-2-1

Iz usporedbe krivulja stupnja punjenja λ može se uočiti značajna razlika u prvoj polovici raspona brzine vrtnje. Ta je razlika odgovorna za veći moment konfiguracije 4-2-1 pri nižim brzinama vrtnje.

Na temelju svega prikazanog, uzimajući u obzir glavni kriterij, odnosno maksimalnu površinu ispod krivulje momenta, te ostale prikazane usporedbe, odlučeno je da je najpovoljnija konfiguracija ispušnog sustava konfiguracija 4-2-1 s promjerom 30 mm, dužinom prvih cijevi 550 mm i dužinom drugih cijevi 160 mm.

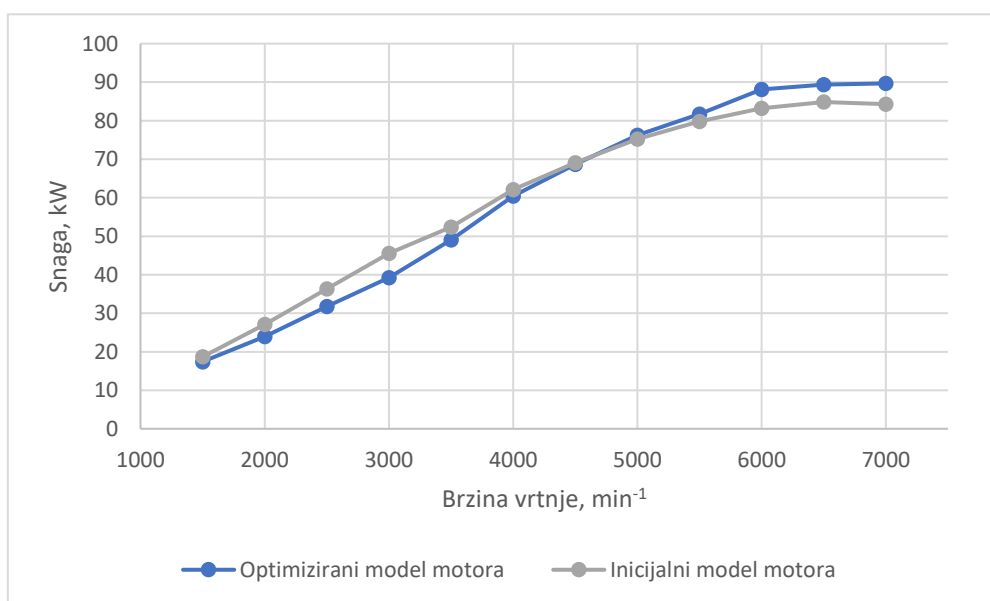
5. USPOREDBA OPTIMIZIRANOG USISNOG I ISPUŠNOG SUSTAVA SA INICIJALNIM MODELOM MOTORA

Usporedbom dijagrama momenta, snage i stupnja punjenja inicijalnog modela motora s modelom s optimiziranim usisnim i ispušnim sustavom bit će prikazan ostvareni napredak u performansama motora.



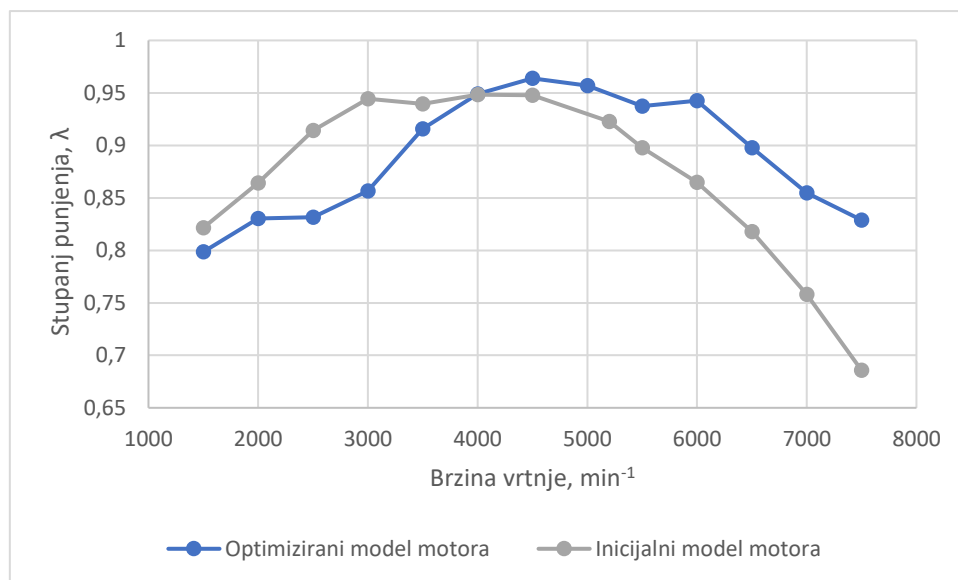
Slika 5.1. Usporedba krivulja momenta inicijalnog i optimiziranog modela motora

Maksimalni moment inicijalnog modela motora iznosi 148,3 Nm pri 4000 min⁻¹. Maksimalni moment optimiziranog modela motora iznosi 145,84 Nm pri 4500 min⁻¹ što je smanjenje za 1,7%.



Slika 5.2. Usporedba krivulja snage inicijalnog i optimiziranog modela motora

Maksimalna snaga inicijalnog modela motora iznosi 84,84 kW pri 6500 min⁻¹. Maksimalna snaga optimiziranog modela motora iznosi 89,67 kW pri 7000 min⁻¹ što je povećanje za 5,7%.



Slika 5.3. Usporedba krivulja stupnja punjenja inicijalnog i optimiziranog modela motora

Kao što je vidljivo na slici 5.3., s optimiziranim modelom motora se, na žalost, nije uspjelo postići rezonantno nabijanje motora jer je stupanj punjenja manji od 1. Bez obzira na to, vidi se značajno povećanje pri višim brzinama vrtnje što rezultira većim momentom te većom maksimalnom snagom.

Moment motora je nakon optimizacije ostao praktički nepromijenjen, odnosno smanjio se za 1,7 % ali se vidi kako je zamaknut u desno, tj. ostvaruje se na višim brzinama vrtnje što za posljedicu ima povećanje snage. U odnosu na inicijalni model, optimirani model proizvodi 5,7% više snage što je značajno povećanje uzme li se u obzir da nije bilo preinaka na samom motoru.

Vjerojatno je jedan od razloga nedostatka momenta na nižim brzinama vrtnje i općenito nižih vrijednosti momenta od početnih nedostatak plenuma u usisnom sustavu jer je vidljiv pad momenta nakon promjene usisnog sustava i uklanjanja plenuma.

6. ZAKLJUČAK

U ovom radu su detaljno uspoređene različite konfiguracije usisnih i ispušnih sustava kako bi se pronašla konfiguracija koja donosi najveće povećanje snage motora. U početku je napravljen kratki pregled tehničkog pravilnika te je dan opis prednosti i nedostataka vozila koje je predmet ovog rada. Prikazani su osnovni principi koji se koriste kod optimizacije usisnih i ispušnih sustava na motorima s unutarnjim izgaranjem.

U programskom paketu AVL BOOST napravljen je vrlo detaljan simulacijski model motora čija je krivulja momenta potom usklađena s krivuljom momenta stvarnog motora. Napravljene su opsežne simulacije različitih usisnih i ispušnih sustava te je prikazana analiza dobivenih podataka i odabir najbolje konfiguracije usisnog sustava, najbolje 4-1 konfiguracije ispušnog sustava te najbolje 4-2-1 konfiguracije ispušnog sustava. Nakon toga, prikazana je usporedba najboljih konfiguracija ispuha te je odabrana najbolja kombinacija usisnog i ispušnog sustava. Rezultat je povećanje snage motora za 5,7% te smanjenje momenta za 1,7%. Uz značajno povećanje snage rezultat izvedenih preinaka je mnogo brža reakcija motora na otvaranje zaklopke što je za natjecateljsko vozilo vrlo poželjno.

Kod preinaka na usisnom sustavu došlo je do gubitka snage i momenta te se može zaključiti kako je za daljnje poboljšanje usisnog sustava potrebno ugraditi usisni kolektor. Preporuka je da se kod budućih preinaka svakako razmotri ugradnja adekvatnog usisnog kolektora.

Popratna pojava koja se javlja kod ovakvog usisnog sustava je specifičan zvuk koji dolazi iz usisa, iako nema utjecaja na performanse motora to je svakako pozitivno jer pruža još veći užitak svakom ljubitelja automobila.

Nakon napravljenih preinaka i provedenih simulacija možemo zaključiti da je optimizacijom usisnog i ispušnog sustava motora s unutarnjim izgaranjem moguće postići osjetno povećanje snage motora bez ikakvih preinaka na samom motoru. Usisni i ispušni sustav su naizgled vrlo jednostavni sklopovi no uz primjenu znanja iz raznih područja strojarstva mogu značajno utjecati na performanse motora s unutarnjim izgaranjem.

LITERATURA

- [1] Dodatak A 09 Pravilniku o auto sportovima, Hrvatski auto i karting savez
- [2] Dodatak A11 Pravilniku o auto sportovima, Hrvatski auto i karting savez
- [3] PRIRUČNIK TKAS 2020., Hrvatski auto i karting savez
- [4] Mihalec, I., Kozarac, D., Lulić, Z. : *Motori s unutarnjim izgaranjem*, FSB, Zagreb 2016.
- [5] Trzesniowski, M. : *Rennwagentechnik*, Springer Vieweg, 2014.
- [6] Sjerić, M. : *Novi fizikalni pod-modeli simulacije radnog ciklusa Ottovog motora*, FSB, Zagreb 2014.
- [7] AVL: *Boost Users Guide*, v2013.2

PRILOZI

I. CD-R disc