

Többet fogyasztanak a Renault motorok

by Papp István - péntek, április 08, 2011

<http://www.formula1tech.hu/tobbet-fogyasztanak-a-renault-motorok/>



Az idei évben életbe lépett új technikai szabályok révén még nagyobb jelentőséget kapott a Formula-1-es versenyautók fejlesztése során a konstrukciók aerodinamikai oldalról történő tökéletesítése. A Red Bull Racing és a Lotus Renault GP által használt radikális kialakítású kipufogórendszer is ezen folyamat részeként robbant be a száguldó cirkuszba.

Az enstone-i csapat által használt elvezetett kipufogórendszer az igazat megvallva nem teljesen ismeretlen az autósport világában, hiszen a Renault már néhány évvel korábban, egészen pontosan 1983-ban a Monacói Nagydíjon használt RE30-as konstrukciójában egy olyan diffúzort alkalmazott, amelynek aerodinamikai hatékonyságát a kipufogórendszerből kiáramló meleg levegővel fokozták.

Visszatérve azonban a Renault jelenlegi, R31-es kódnevet viselő konstrukciójára, a mérnökök minden eddigitől szokatlanabb megoldással álltak elő. A kipufogórendszer kivezetését az autó egyik legalacsonyabb pontjára, az oldalsó kocsiszekrény elé helyezték el, a hűtőpanelek előtti légbeömlő nyílások alatt. A kipufogón keresztül kiáramló forró égéstermék az autó padlólemeze alá kerülve megkerüli az autó tengelyvonalában lévő alacsonyabb pontra épített fenéklemezt – természetesen a forró kipufogógáz egy része oldalirányban kilép az autó alól, de nagyobb része továbbhalad a versenyautó hátsó része felé -, és végighaladva a diffúzor alsó síkján kialakított légkamrákon, majd kilépve a hátsó légtérrel szembe, növeli a versenyautó menetstabilitását, a meleg levegő által a padlólemezre kifejtett nagyobb szívóhatásnak köszönhetően.

Ahhoz viszont, hogy az autó alá áramoltatott meleg levegő megfelelő aerodinamikai hatást biztosítson, a padlólemezen megfelelő légkamrákat és terelőidomokat kell kialakítani. A különleges módon kivitelezett padlólemez azonban negatív hatásokat is eredményez, ahogyan erről egy nemrégiben kiszivárogtatott információ is tanúskodik. Ahhoz, hogy a hosszabb kipufogórendszeren megfelelő mennyiségű égéstermék áramoljon keresztül, és mindez segítse a versenyautó aerodinamikai tapadását, több üzemanyagra van szükség. A Renault által kiadott információ szerint a jelenleg használt RS27-es V8-as erőforrásuk üzemanyag-felhasználása jobb, mint a korábbi szezonokban alkalmazott motorok esetében,

de az elz?leg említett kipufogórendszer jó hatékonyságának biztosítása érdekében nagyjából 10%-kal több üzemanyagot égetnek el azon ellenfelekhez viszonyítva, akik a leegyszer?sített kivitel? kipufogórendszert alkalmazzák.

A Renault er?források nagyobb fogyasztása ellenére viszont úgy t?nik, hogy a szezonnyitó Ausztrál Nagydíjon mutatott szereplésük bizakodásra adhat okot, miszerint az általuk kifejlesztett rendszer megfelel?en helyt képes állni az R31-es konstrukcióban. A teljes bizonyossághoz viszont még szükség van egy-két versenyre, és utána ismét visszatérhetünk ehhez a témához.

Rating: 0.0/5 (0 votes cast)

Rating: **0** (from 0 votes)