



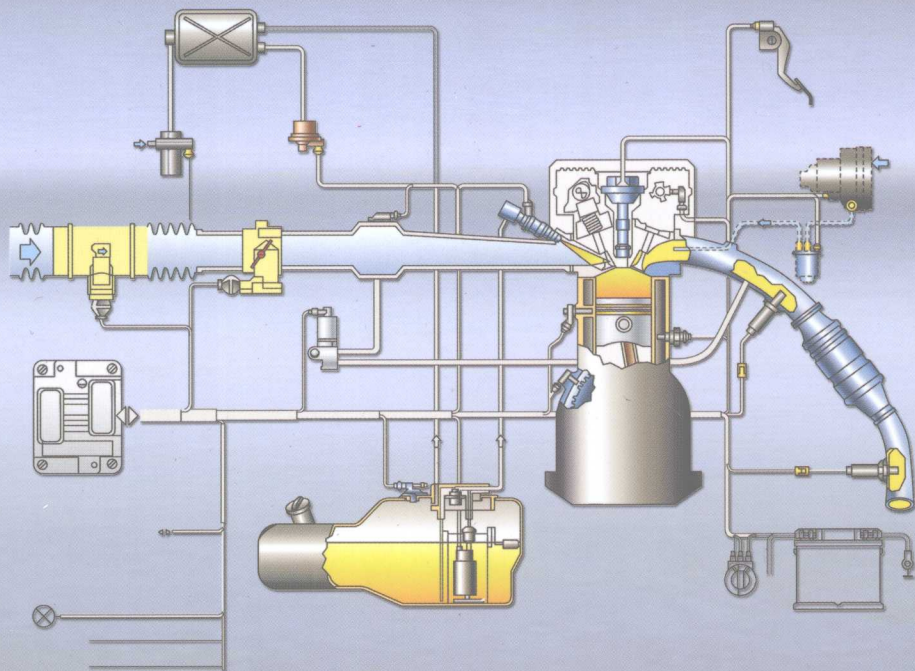
普通高等教育车辆工程专业“十二五”规划教材
(本书第二版为普通高等教育“十一五”国家级规划教材)

汽车发动机原理

QICHE FADONGJI YUANLI

(第三版)

张志沛 主编



人民交通出版社
China Communications Press

普通高等教育车辆工程专业“十二五”规划教材

Qiche Fadongji Yuanli

汽车发动机原理

(第三版)

张志沛 主编



105649

广西工学院鹿山学院图书馆



d105649

人民交通出版社

内 容 提 要

本书共分八章,另加附录。主要内容包括内燃机性能指标及实际循环热计算、内燃机的换气过程、柴油机混合气形成和燃烧、汽油机混合气形成和燃烧、代用燃料发动机及电动汽车、内燃机噪声及排放污染、内燃机特性、车用发动机的废气涡轮增压、内燃机台架试验等。

本书是高等学校汽车服务工程专业、车辆工程专业和交通运输(汽车运用工程)专业的教材,也可以作为工程机械、矿山机械、林业机械、起重运输机械等专业相应课程的教材或教学参考书,同时可供从事内燃机方面实际工作的科技人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

汽车发动机原理 / 张志沛主编. —3 版. —北京:
人民交通出版社, 2011. 7
ISBN 978-7-114-09154-4

I. ①汽… II. ①张… III. ①汽车-发动机-理论
IV. ①U464

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 096292 号

普通高等教育车辆工程专业“十二五”规划教材

书 名: 汽车发动机原理(第三版)

著 者: 张志沛

责任编辑: 夏 韡

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010) 59757969, 59757973

总 经 销: 人民交通出版社发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京交通印务实业公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 17.5

字 数: 435千

版 次: 2003年3月 第1版

2007年8月 第2版

2011年7月 第3版

印 次: 2011年7月 第1次印刷 累计第8次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-09154-4

印 数: 0001-5000册

定 价: 32.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

普通高等教育车辆工程专业“十二五”规划教材

编委会名单

编委会主任

龚金科(湖南大学)

编委会副主任(按姓名拼音顺序)

陈南(东南大学) 方锡邦(合肥工业大学) 过学迅(武汉理工大学)

刘晶郁(长安大学) 吴光强(同济大学) 于多年(吉林大学)

编委会委员(按姓名拼音顺序)

蔡红民(长安大学) 陈全世(清华大学) 陈鑫(吉林大学)

杜爱民(同济大学) 冯崇毅(东南大学) 冯晋祥(山东交通学院)

郭应时(长安大学) 韩英淳(吉林大学) 何耀华(武汉理工大学)

胡骅(武汉理工大学) 胡兴军(吉林大学) 黄韶炯(中国农业大学)

兰巍(吉林大学) 宋慧(武汉科技大学) 谭继锦(合肥工业大学)

王增才(山东大学) 阎岩(青岛理工大学) 张德鹏(长安大学)

张志沛(长沙理工大学) 钟诗清(武汉理工大学) 周淑渊(泛亚汽车技术中心)

教材策划组成员名单

顾燊鲁 黄景宇 林宇峰 张兵 夏韡

前 言

本书第二版(2007年8月)是普通高等教育“十一五”国家级规划教材,此次修订是在第二版的基础上编写而成。

本书原版是根据高等学校汽车运用工程专业教学指导委员会1991年第二次(重庆)会议提出并于1992年第三次(昆明)会议讨论通过的“汽车发动机原理”课程教学基本要求及教材编写大纲组织编写的。内容力求加强基础,联系实际,重点阐述内燃机特性和突出内燃机噪声和排放污染等方面的新知识,按参考教学时数50~60学时(含实验6~8学时)编写。它可作为高等学校汽车服务工程专业、车辆工程专业和交通运输(汽车运用工程)专业本科生“汽车发动机原理”课程的教材,也可作为相关专业的教学用书和工程技术人员的参考书。

本书原版由原长沙交通学院、重庆交通学院、西安公路交通大学(现长沙理工大学、重庆交通大学、长安大学)编审。主编:张志沛,编写者为张志沛(绪论、第五、六章、附录),曾光吾(第一、三、四章),温厚鸿(第二、七章),全书由张志沛统稿。初稿完成后,由边耀璋教授主审。尔后又根据高等学校交通运输(汽车运用工程)专业教学指导委员会第二届六次会议的决定修订再版。

本书自1993年6月初次出版,特别是经过人民交通出版社精心组织的第一版(2003年3月)和第二版(2007年8月)发行以来,受到了用书院校广大教师和学生的欢迎,并已多次重印,以满足用书需要。

此次修订再版(第三版),根据汽车发动机技术的发展,对全书内容进行了重新整理和修改,补充、完善了汽油机、柴油机电子控制燃油喷射系统的设计及工作原理,增加了代用燃料发动机和电动汽车的章节。特别注重传统经典内容与新技术发展相结合,突出最新技术及原理,在内容和体系上具有鲜明的特点。同时强调理论联系实际,在理论上引入最前沿的发展技术,拓展学生视野,在实际上引入测试技术与基础实验,增强学生的实际动手能力和对理论知识的理解,有利于调动学生的学习积极性,使全书的内容更加符合本课程教学与改革的需要。此次全面修订工作由张志沛完成。

本书附有参考文献,在此对文献的作者及全书编写过程中给予帮助的其他同志一并表示感谢。

由于编者水平有限,书中难免有错漏之处,诚恳欢迎使用本书的师生和广大读者给予批评指正。

张志沛
2011年3月

目 录

绪论	1
第一章 内燃机性能指标及实际循环热计算	8
第一节 内燃机理论循环概述	8
第二节 内燃机实际循环与热损失	10
第三节 热平衡	17
第四节 指示指标	18
第五节 有效指标	21
第六节 机械损失	24
第七节 燃烧热化学	29
第八节 燃烧基本理论	32
第九节 实际循环的近似计算——热计算	40
第十节 实际循环数值计算的基本微分方程式	56
第二章 内燃机的换气过程	60
第一节 四冲程内燃机的换气过程	60
第二节 四冲程内燃机的充气效率	63
第三节 影响充气效率的各种因素	64
第四节 提高充气效率的措施	67
第五节 进气管内的动力效应	71
第六节 二冲程内燃机的换气过程	75
第三章 柴油机混合气形成和燃烧	82
第一节 柴油机混合气形成	82
第二节 柴油机的燃烧过程	86
第三节 柴油机机械控制燃油喷射系统	94
第四节 柴油机电子控制燃油喷射系统	99
第四章 汽油机混合气形成和燃烧	109
第一节 电子控制汽油喷射系统	109
第二节 电子控制点火系统	117
第三节 汽油机的燃烧过程	121
第四节 均质压燃(HCCI)汽油机(选学)	128
第五章 代用燃料发动机及电动汽车	136
第一节 代用燃料发动机	136
第二节 电动汽车	146
第六章 内燃机噪声、排放污染及防治	164
第一节 内燃机噪声污染及防治	164

第二节	内燃机排放污染及防治	172
第七章	内燃机特性	204
第一节	内燃机工况	204
第二节	内燃机负荷特性	206
第三节	内燃机速度特性	208
第四节	内燃机转矩特性	210
第五节	柴油机调速特性	213
第六节	内燃机万有特性	217
第七节	内燃机排污特性	218
第八节	内燃机特种特性	219
第九节	内燃机的功率标定及大气修正	220
第八章	车用发动机的废气涡轮增压	224
第一节	发动机增压概述	224
第二节	废气涡轮增压器的工作原理	227
第三节	废气涡轮增压对发动机功率和经济性的影响	236
第四节	废气涡轮增压系统的两种基本形式	238
第五节	废气涡轮增压柴油机的特点和性能	241
第六节	废气涡轮增压器与四冲程柴油机的特性配合	249
第七节	汽油机增压	252
附录一	内燃机台架试验	261
附录二	本书使用的主要符号	270
	参考文献	272

绪论

一、本课程的任务及基本内容和要求

汽车是现代化交通运输的主要工具之一。汽车运输具有机动、灵活、快速、换装少、货损少、效率高、效益高的特点。汽车与国民经济发展紧密相连,与人民生活密切相关。

汽车工业是机械电子工业的一个重要组成部分,也是一个综合性的工业部门和技术密集的行业。在一定程度上,一个国家的汽车工业代表了该国的工业发达水平。

发动机是汽车的“心脏”,“汽车发动机原理”是汽车服务工程专业、车辆工程专业和交通运输(汽车运用工程)专业的必修课程。

“汽车发动机原理”以发动机性能指标为主要研究对象,把合理组织工作过程,提高整机性能作为主要内容,通过分析各工作过程中影响性能指标的诸多因素,从中找到提高汽车发动机性能指标的一般规律。

本课程的任务是研究汽车发动机的工作过程及整机性能,使学生掌握发动机实际工作过程的分析方法及性能指标与各工作过程的内在联系;掌握性能实验的基本方法并能够进行数据处理与分析;了解影响整机性能的使用因素及提高整机性能的基本途径,为汽车发动机的设计、制造以及管理、使用、维护与修理提供理论基础。

本课程的基本内容有:汽车发动机的实际工作过程与性能指标;燃烧热化学与热计算;换气过程及燃烧过程的进行与使用因素的影响;发动机噪声及排放污染的形成机理与防治措施;内燃机主要特性(负荷特性、速度特性、调整特性、万有特性)与制取方法及分析;车用发动机的废气涡轮增压等。除涉及汽油机、柴油机外,本课程还新增了代用燃料发动机及电动汽车。

本课程的基本要求是:

明确本课程的地位、性质、任务及主要研究对象;了解目前国内外研究水平及主要发展方向。

重点掌握发动机实际循环及指示指标、有效指标、机械效率的定义、计算与分析;明确实际循环的各项损失及减少损失的基本途径。

掌握燃料完全燃烧、不完全燃烧及实际循环的热计算;了解燃烧理论的基本知识。

明确换气过程的进行;重点掌握充气系数的概念及影响因素与提高充气系数的措施;了解进排气管内的动力效应。

熟悉汽油机及柴油机的混合气形成;掌握汽油机正常燃烧过程的特点与分期及不正常燃烧现象与形成机理;掌握柴油机燃烧过程的特点与分期及柴油不正常喷射发生的原因和消除措施;明确使用因素对燃烧过程的影响。

了解代用燃料发动机的特性分析及掌握电动汽车动力系统的工作原理和发展动向。

掌握发动机噪声及排放污染的形成机理、测定方法与防治措施;明确使用因素对发动机噪声及排气中有害气体浓度的影响。

明确内燃机特性的定义、基本分析式及研究意义;重点掌握负荷特性、速度特性、调速特性、万有特性曲线的制取方法与分析;掌握大气修正方法。了解车用发动机的废气涡轮增压技术。

二、汽车内燃机的发展

汽车发动机有往复式活塞式内燃机、燃气轮机、涡轮复合绝热发动机、转子发动机(即三角活塞旋转式发动机)、热气机(即斯特林发动机)、电动机、混合式发动机等,但目前绝大多数采用的是往复式活塞式内燃机。

一般所说的内燃机就是指往复式活塞式内燃机,在这种发动机中,燃料在汽缸内直接燃烧产生压力,推动活塞作往复运动,通过曲轴-连杆机构变为旋转运动,对外输出动力。如煤气机、汽油机、柴油机、液化石油气(天然气)发动机等。

研究和分析汽车内燃机的技术发展,可以了解前人的经验和教训,掌握技术发展的主流。

17世纪中叶,人们就曾设想把某种工质在汽缸内燃烧而获得机械能。1824年,卡诺(Sadi Carnot)发表了热力机的经典理论——卡诺原理。但直到1860年才出现第一台实用的内燃机,这就是法国人雷诺(Lenoir)研制成功的煤气机,它没有压缩过程,当活塞行至进气行程中点时,用电点火。发动机的热效率不超过4.5%,汽缸内最大压力只有400kPa,功率为2.2~3.7kW。这种发动机当时在英国、法国使用很广。

1862年法国人罗沙(Beau De Rochas)对内燃机热力过程进行了理论分析之后,提出了改善热效率的四项原则(汽缸的冷却面积尽量小;膨胀前汽缸内压力尽可能高;膨胀时活塞的速率尽可能快;膨胀范围尽可能大)以及实现这些原则的措施。这是认识上的一次飞跃,也是第一次提出了等容燃烧的四冲程循环原理。

1876年德国人奥托(Nicolaus August Otto)按罗沙的理论制造出第一台四冲程煤气机,功率为2.9kW,压缩比为2.5左右,效率为10%~12%,这些指标都高于当时的其他热机。奥托机的出现是在理论指导下的实践成果,是内燃机发展史上的第一次重大技术突破。

在奥托四冲程内燃机出现后,英国人克勒克(Dugald Clerk)开始研究二冲程内燃机。在1881年的法国巴黎展览会上展出了这种二冲程内燃机。

内燃机发展初期都以煤气为燃料,这是由于19世纪中叶,欧洲各大城市已使用煤气照明,当时煤气是比较广泛且容易得到的能源。随着石油工业的发展,出现了比煤气热值要高出许多的汽油及柴油等产品,这为后来液体燃料发动机的出现创造了能源条件。

1883年德国人戴姆勒(Gottlieb Daimler)研制成功了带表面蒸发型化油器的电火花点火的立式汽油机。当时内燃机的转速较低,很少超过200r/min,而他制造的汽油机转速竟高达1000r/min。与此同时,德国人卡尔·奔驰(Karl Benz)也开始研制高速汽油机。1886年戴姆勒和奔驰分别成功地把他们制造的高速汽油机装在车辆上运行,现在公认这一年为汽车诞生年。

1885年英国人卜雷斯特曼(Priestman)研制成功使用重质石油燃料的煤油机。

1890年英国的阿·斯托尔特(Akroyd Stuart)研制成功不用电点火装置的烧球式煤油机。

1893年德国人鲁·笛塞尔(Rudolf Diesel)发表了压燃式内燃机的工作原理。经过实践,在1898年,他研制出带冷却水套的、基本上按等压过程燃烧的、以煤油为燃料的压燃式内燃机,压燃式内燃机的热效率比电火花点火式内燃机的热效率大大提高,是内燃机发展史上的第二次重大技术突破。

初期的压燃式内燃机是用压缩空气(约 6000kPa)将燃油喷入汽缸,发动机还要附带空气压缩机,使整个动力装置非常笨重,难以用在车辆上。1899 年开始研制机械式喷油装置,直至 1914~1915 年制造工艺水平提高之后,才出现了结构简单、外形尺寸小的精密的机械式喷油装置。1925 年在德国建成了专业化的生产喷油泵的工厂(Bosch),使压燃式内燃机(柴油机)用于车辆上成为可能。

1926 年瑞士人波希(Alfred J Buchi)提出了利用发动机排出的废气能量来驱动压气机,即发动机增压的废气涡轮增压理论。在第二次世界大战中,少数航空发动机上采用废气涡轮增压,以补偿在高空时的功率下降。1950 年之后,随着燃气轮机技术的发展,废气涡轮增压技术也逐渐在柴油机上广泛使用,从此柴油机的技术性能指标有了大幅度提高。

近三十年来,高速柴油机及汽油机成功地采用了废气涡轮增压和中冷技术,其单位体积功率有了大幅度的提高,使其质量减轻,外形尺寸大大缩小。

随着电子技术的飞速发展,汽车电子化成为各国汽车工业的重要发展方向。从 20 世纪 60 年代开始,燃油喷射系统经历了从晶体管、集成电路到微处理器控制,从模拟计算机控制到数字计算机控制的发展过程。

最早研制汽车电子电控燃油喷射装置的是美国本迪克斯(Bendix)公司。该公司于 1957 年开始试用真空管电控系统,根据进气压力,由设在各个节气门前的喷油器与进气行程同步喷油,但该专利并未付诸实用。

1967 年德国博世公司根据美国本迪克斯公司的专利技术,开发出了 D-Jetronic 系统,它是利用进气歧管绝对压力传感器检测进气量,同时利用模拟计算机来控制发动机空燃比的 D 型燃油喷射系统,该系统是利用电子电路来控制喷油器阀门的开启时刻和开启持续时间。该系统被装备在德国大众(Volkswagen)汽车公司生产的 VW-1600 型和奔驰公司生产的 280SE 型轿车上,率先达到了当时美国加利福尼亚州的排放法规要求,开创了汽油发动机电子控制燃油喷射技术的新时代。

1973 年,德国博世公司在 D-Jetronic 系统的基础上,改进发展成为 L 型燃油喷射系统 L-Jetronic。L 型燃油喷射系统利用了叶片式空气流量传感器直接测量进气管内进入发动机的空气的体积流量,与利用进气歧管绝对压力来间接测量进气量的 D 型喷射系统相比,检测精度和控制精度都大大地提高了。此后,利用其他原理制作的空气流量计也实用化了。1980 年,三菱电机公司开发出了卡门旋涡式空气流量计。1981 年,日立制作所和德国博世公司相继研制出热线式空气流量计,可直接测量出进气空气的质量流量,无须附加装置来补偿大气压力和温度变化的影响,并且进气阻力小,加速响应快,从而取代了叶片式空气流量传感器,该系统取名为 LH 型燃油喷射系统(LH-Jetronic)。

1979 年,德国博世公司在 L 型燃油喷射系统的基础上,将点火控制和燃油喷射控制结合在一起,并采用数字式计算机进行控制,从而构成当今广泛采用的 Motronic 系统。与此同时,美国和日本各大汽车公司也相继研制成功与各自车型配套的数字式发动机集中控制系统。例如美国通用公司的 DEFI 系统、福特公司的 EEC III 系统、日本日产公司的 ECCS 系统、丰田公司的 TCCS 系统等,这些系统能够对空燃比、点火时刻、怠速转速和废气再循环等多方面进行控制,控制精度越来越高,控制功能也日趋完善。

1980 年美国通用公司首先研制成功一种结构简单、价格低廉的节气门体喷射系统 TBI。1983 年德国博世公司又推出了燃油压力只有 0.1MPa 的 Mono-Jetronic 低压中央喷射系统,又称为单点电控燃油喷射系统。该系统在进气歧管原先安装化油器的部位,仅用一只电磁喷油

器集中喷射,能迅速输送燃油通过节气门,缩短了供油和空燃比信息反馈之间的时间间隔,提高了控制精度,排放效果得以改善。同时,该系统采用节气门转角和发动机转速来控制空燃比,省去了空气流量计。该系统结构和控制方式均较简单,兼顾发动机的性能和成本,对发动机结构的影响较小。目前,这种单点喷射系统在排量小于2L的普通轿车上得到了迅速的推广应用。

进入20世纪90年代,美国三大汽车生产公司生产的轿车几乎100%应用电控燃油喷射系统,德国于1993年10月停止生产化油器发动机的轿车而全部采用电控燃油喷射系统。

新中国成立前我国处于半封建半殖民地社会,经济、文化落后,工业基础薄弱,不可能大量生产像内燃机这样技术要求较高、结构复杂的机器。

1909年上海求新机器制造厂生产了我国第一台3.7kW的煤气机。20世纪20年代,广州、山东、上海、常州等地也纷纷开始生产柴油机。20世纪30年代,上海新中厂制成第一台柴油汽车,20世纪40年代又生产了最大功率为220kW的柴油机,但技术图纸及主要零、部件多是国外进口。

新中国成立后,党和政府十分重视汽车工业的建设和发展,20世纪50年代初就着手建立汽车工业。1956年7月15日,长春第一汽车制造厂生产出我国第一批“解放”牌汽车,结束了我国不能制造汽车的历史,开创了我国汽车生产的新纪元。经过20世纪50年代末和20世纪60年代末的两次发展,我国汽车工业从无到有,从小到大,有了较大的发展,建立了一个又一个初具规模的汽车生产基地,部分地满足了工业、农业、交通运输、国防以及国民经济其他部门对汽车的迫切需求。

改革开放以来,为了适应国民经济迅猛发展的需要,我国汽车工业在发展生产、节约能源、改进老产品、研制新车型、调整改组等方面做了大量工作。第一汽车制造厂生产的“解放”牌汽车,第二汽车制造厂生产的“东风”牌汽车,济南汽车制造厂生产的“黄河”牌汽车等都有了不同程度的改进,一些企业正在着力开发新产品,建设新的汽车生产基地,特别是我国轿车工业的发展,已建立一汽、二汽、上汽、北汽、天汽、兵器行业等生产基地,部分产品的技术已达到和接近世界先进水平。

我国政府规定,6座以下化油器式发动机汽车自2001年1月1日起不准生产,9月1日起不准销售,取而代之的是电子控制燃油喷射式发动机汽车。随着我国加入世界贸易组织,我国已经颁布了有关汽车排放方面的强制性法规,使得发动机电子控制技术的推广应用迅速发展。

三、汽车对发动机的要求

满足动力性是汽车对发动机的基本要求,动力性主要有以下3个方面的指标评价:

- (1) 汽车的最高车速(km/h),是指在水平良好的路面上汽车能达到的最高行驶速度。
- (2) 汽车的加速时间(s),用原地起步加速时间与超车加速时间表示。
- (3) 汽车最大爬坡能力,用满载时汽车在良好路面上的最大爬坡度表示。

我们知道,传到驱动车轮的转矩在克服一般道路行驶阻力之后,所剩余的转矩才能用来爬坡和加速,为了保证汽车的机动性,即在宽广范围内的变速、变负荷以及爬坡、加速性能,汽车都需要有一定的后备功率(内燃机输出功率大于汽车正常行驶所需功率,两功率之差称为后备功率)。后备功率越大,爬坡、加速性能越好。然而,动力性和经济性存在矛盾,如后备功率大,则动力性好;但经常使用的负荷率就低,经济性差。选配内燃机时需视具体条件和要求而定。

轿车特别是中高级轿车着重于动力性能,要求加速性能好,最大车速高,有超车能力。目前一般轿车发动机排量在1~3L,油耗7~11L/100km,最大车速140~180km/h,0~80km/h时的加速时间在8~12s。常需选用高速、强化、紧凑和后备功率较大的内燃机。最大扭矩常出现在较高转速工况,以保证最大功率和最高转速。因有足够的后备功率来保证加速、爬坡能力,故不强调转矩储备系数。

载货汽车较为着重于经济性,最大车速较低,因此选用转速较低、后备功率较小的内燃机。但应具有在不良路面上行驶的能力,并常需在严寒、酷暑和风沙、泥泞等恶劣条件下工作,因此要求内燃机适应能力强,并有一定转矩储备系数和转速储备系数。

城市公共汽车由于站距短,市内交通拥挤,车辆常在中、低速行驶,停车、起步频繁,负荷变化较大,常在低速高负荷情况下工作,内燃机处于机械负荷不大但热负荷很高的状态,需有适当的冷却系统和润滑系统。还要求内燃机加速性能和怠速性能好,要有一定转矩储备系数和转速储备系数。

拖拉机工作时,阻力矩变化急剧,且有短期超负荷情况,宜选转矩储备系数较大的柴油机。但考虑使用经济性,后备功率较小。

与柴油机相比,汽油机升功率大、比质量小、转速高,而且加速性能好、速率响应迅速、操纵灵敏,加上运转平稳、噪声小,因此在轻型汽车及轿车领域占优势。而其他载货汽车,则柴油机占优势。

内燃机广泛应用于汽车是由于它具有下列优点:

- (1)热效率高,能节省燃料,经济性好,柴油机最高有效热效率为46%。
- (2)外形尺寸小,质量轻,内燃机单位功率的质量为0.4~0.7kg/kW。
- (3)功率范围广,适应性好。
- (4)起动迅速,正常起动只要几秒钟,并很快达到全功率。
- (5)水的消耗量少,特别是风冷发动机根本不需要水,这对缺水地区是个重要优点。
- (6)维护简单,操作方便。

内燃机也有缺点,即:

- (1)燃料限制,在内燃机中只能直接用液体或气体燃料。
- (2)噪声大,是城市中的噪声污染源。
- (3)废气中的有害成分会造成排放污染。
- (4)低速时很难输出大转矩,因而以内燃机为动力的车辆,必须装有变速机构。

当今,汽车内燃机(汽油机、柴油机)的发展动向,主要是解决节能和排污。因此,能源问题和环境问题便成为内燃机技术研发时要考虑的主要问题。

为了全面了解汽车(含发动机)电子控制技术及制造技术的未来发展,本绪论后附有图0-1,图中的“环境保护”、“节能”、“社会系统链”、“安全性”将成为今后汽车技术发展的目标。

四、几点说明

(1)本课程系统性、实践性很强,在教学过程中必须认真贯彻理论联系实际的原则,注意培养学生运用理论分析和解决实际问题的能力,以及创造思维的能力。

(2)学习本课程之前学生必须系统地掌握汽车发动机构造及工程热力学与传热学等课程的知识。

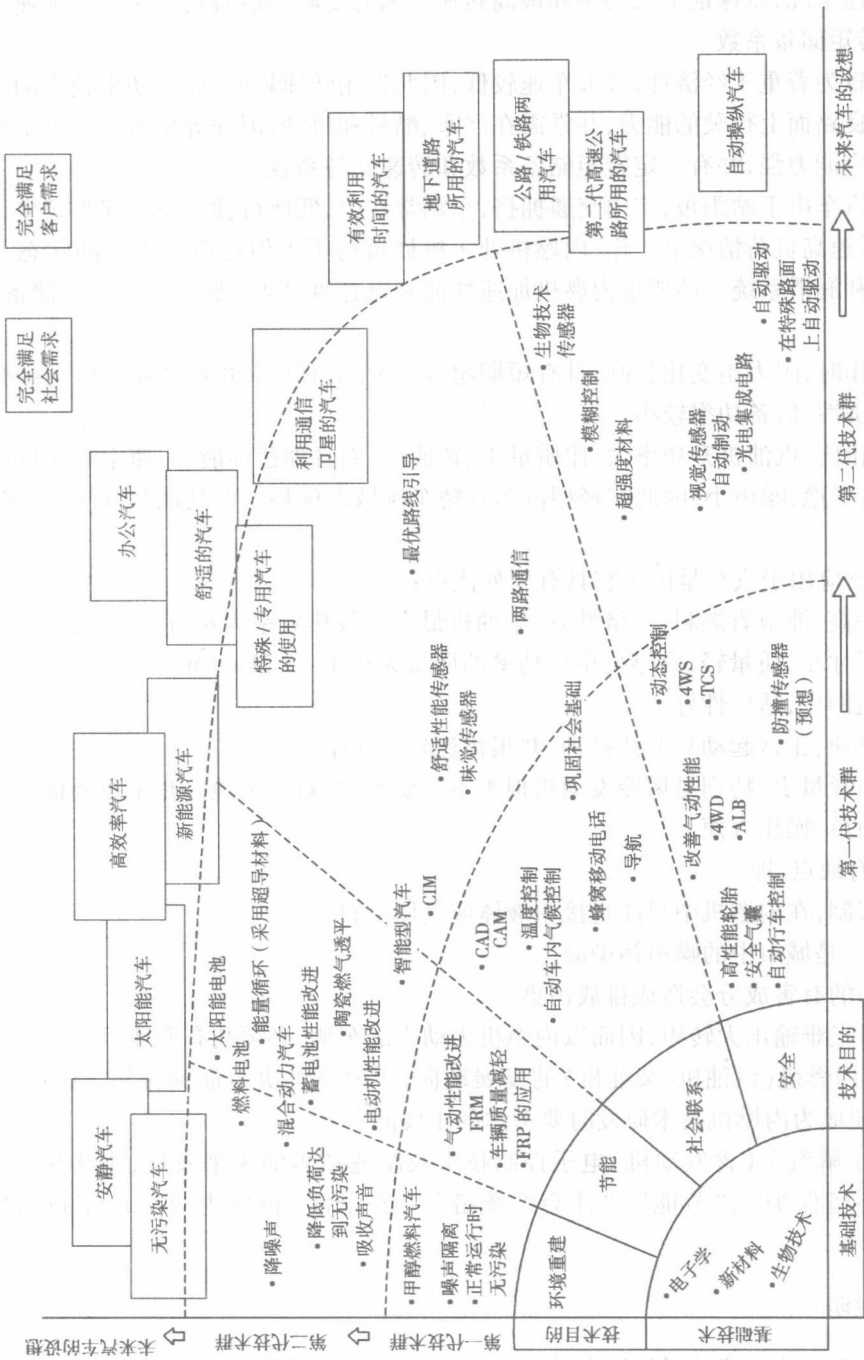


图 0-1 21 世纪汽车电子控制技术的蓝图

(3) 每章讲授完毕后,应配合本章的重点、难点内容布置适量的思考题,供学生自学和全面复习使用。

(4) 实际循环与燃烧热化学讲授完毕后,应布置一次发动机实际循环热计算的大作业,并要求编写计算机程序上机实习。

(5) 要结合实物,了解水力测功器、电力测功器、电涡流测功器及转速仪、油耗仪、气电示功器、电子示波器等仪器设备的基本结构与工作原理。自己动手,认真完成负荷特性、速度特性实验及数据整理、计算,绘制曲线并进行分析,写出实验报告。且根据多工况下的负荷特性曲线,测绘万有特性曲线。有条件的要制取示功图。

本课程的教学大纲,是根据《机械工业出版社》《内燃机学》(第三版)一书编制的。本书在编写过程中,参考了国内外有关文献,并征求了有关专家的意见。本书在编写过程中,得到了许多同志的帮助,在此表示衷心的感谢。本书在编写过程中,得到了许多同志的帮助,在此表示衷心的感谢。本书在编写过程中,得到了许多同志的帮助,在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中,得到了许多同志的帮助,在此表示衷心的感谢。本书在编写过程中,得到了许多同志的帮助,在此表示衷心的感谢。本书在编写过程中,得到了许多同志的帮助,在此表示衷心的感谢。

第五章 发动机的性能指标

发动机的性能指标是评价发动机工作性能的重要依据。本章主要介绍发动机的性能指标及其测试方法。发动机的性能指标包括功率、扭矩、燃油消耗率、排气污染物等。本章将详细讲解这些指标的定义、计算公式及测试方法。

$$P = \frac{M \cdot n}{9550} \quad (5-1)$$

式中: P 为功率,单位为 kW; M 为扭矩,单位为 N·m; n 为转速,单位为 r/min。

第一章 内燃机性能指标及实际循环热计算

发动机是汽车的动力源。汽车是一种现代化的交通工具,汽车的运输效率在很大程度上依赖于发动机的品质。发动机的品质是按照可靠性、耐久性、性能、结构工艺、操纵维修、成本核算等多方面的指标予以综合评定的。本课程仅研究发动机的性能指标。鉴于往复式内燃机在汽车上的应用最为广泛,本书的讨论范围仅限于往复式内燃机的性能指标。性能指标主要包括:动力性能指标(功率、转矩和转速等)、经济性能指标(燃料和润滑油的消耗)以及运转性能指标(冷起动性能、噪声和排气品质等)。

内燃机的性能指标与它的工作过程密切相关,只有深入研究内燃机的工作过程才能找出影响其性能指标的各种因素,并从中归纳出提高整机性能的一般规律。

根据所用燃料种类的不同,车用内燃机分为汽油机和柴油机两大类,这两类内燃机在混合气形成与燃烧特性方面存在较大的差别。因此,它们的工作过程、燃烧特性和整机性能有时需要分开讨论。

内燃机是将热能转变为机械能的一种热力发动机,其热能是由燃料燃烧产生的。因此,燃烧过程对内燃机整机性能的影响是至关重要的。为了开展对燃烧过程的研究,本章将介绍一些燃烧热化学和燃烧化学反应动力学方面的基础理论知识。

内燃机的工作过程和整体性能的研究是针对实际循环而言的,实际循环是很复杂的。本章研究实际循环的方法是以热力学中研究理论循环所得到的结论为基础,从分析比较两种循环之间存在的差异来开展这方面的研究。

对实际循环的分析计算,是深入了解内燃机工作过程中各种极为复杂的现象和多种影响因素相互作用的一种手段,同时也是内燃机设计制造过程中不可缺少的步骤。为此,本章还将重点讨论这方面的内容。

第一节 内燃机理论循环概述

内燃机的理论循环是将实际工作过程加以抽象简化后建立的循环模式。工程热力学中曾经讨论过三种内燃机的理论循环,即定容加热循环、定压加热循环和混合加热循环。这三种理论循环的 $p-V$ 图如图 1-1 所示。

定容加热循环是与汽油机的实际循环相对应的循环模式;定压加热循环是与高增压的低速大型柴油机的实际循环相对应的循环模式;高速柴油机介于两者之间,其实际循环与混合加热循环模式相对应。

按工程热力学的公式,混合加热循环的热效率为:

$$\eta_{tm} = 1 - \frac{1}{\varepsilon^{k-1}} \cdot \frac{\lambda \rho^{k-1}}{(\lambda - 1) + k\lambda(\rho - 1)} \quad (1-1)$$

式中: ε ——压缩比, $\varepsilon = V_a/V_c = (V_h + V_c)/V_c$;

其中, V_a 为汽缸总容积;

V_c 为燃烧室容积； V_h 为汽缸工作容积； λ ——压力升高比， $\lambda = p_z/p_c$ ； ρ ——预膨胀比， $\rho = V_z/V_c = \varepsilon/\delta$ ，其中 δ 为后膨胀比， $\delta = V_b/V_z$ ； k ——绝热指数，空气的 $k = 1.4$ 。

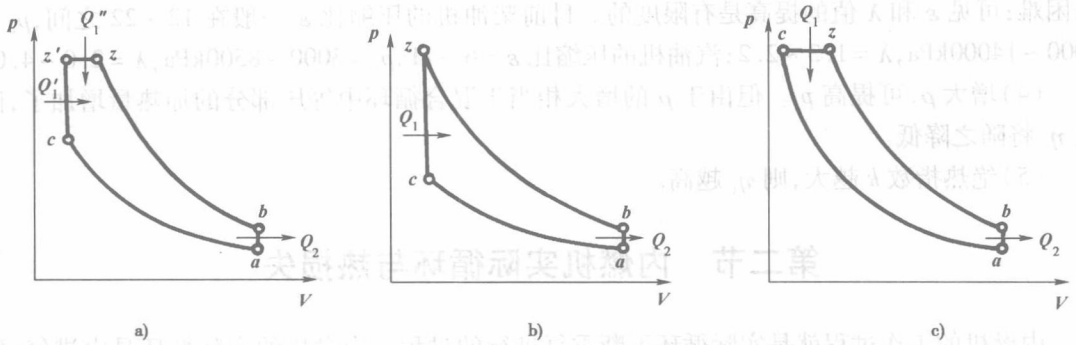


图 1-1 内燃机理论循环

a) 混合加热循环; b) 定容加热循环; c) 定压加热循环

定容加热循环($\rho = 1$)的热效率为:

$$\eta_{tv} = 1 - \frac{1}{\varepsilon^{k-1}} \quad (1-2)$$

定压加热循环($\lambda = 1$)的热效率为:

$$\eta_{tp} = 1 - \frac{1}{\varepsilon^{k-1}} \cdot \frac{\rho^{k-1}}{k(\rho - 1)} \quad (1-3)$$

理论循环的做功能力可用单位汽缸容积所做的循环功来表示,称为循环平均压力 p_t :

$$p_t = \frac{W}{V_k} \quad (\text{kPa})$$

式中: W ——循环所做的功, J;

V_k ——汽缸工作容积, L。

根据工程热力学公式,混合加热循环的平均压力为:

$$p_{tm} = \frac{\varepsilon^k}{\varepsilon - 1} \cdot \frac{p_a}{k - 1} \cdot [(\lambda - 1) + k\lambda(\rho - 1)] \eta_t \quad (1-4)$$

式中: p_a ——进气终点压力, kPa。

定容加热循环的平均压力为:

$$p_{tv} = \frac{\varepsilon^k}{\varepsilon - 1} \cdot \frac{p_a}{k - 1} (\lambda - 1) \eta_t \quad (1-5)$$

定压加热循环的平均压力为:

$$p_{tp} = \frac{\varepsilon^k}{\varepsilon - 1} \cdot \frac{p_a}{k - 1} (\rho - 1) k \eta_t \quad (1-6)$$

由上述理论循环的 η_t 和 p_t 表达式可得出以下结论:

(1) 增加 ε , 可提高 η_t , 但其提高率将随 ε 值的不断增大而逐渐降低。

(2) 增大 λ , 由于可增加混合循环中等容部分的加热量, 从而导致热量利用率的提高, 因而也可使 η_t 提高。

(3) ε 和 λ 的增长,将伴随着最高循环压力 p_z 的急剧上升。因此, ε 和 λ 的增加将受到结构强度、机械效率和燃烧条件三方面的限制。 p_z 增加,对承载零件的强度将提出更高的要求,这势必增加发动机的质量,并降低发动机的使用寿命和可靠性;同时 p_z 增大,将导致运动摩擦副之间的摩擦力增加,以及运动件惯性力的增大,从而导致机械效率的下降; ε 增大将导致压缩终点的压力和温度升高,这易使汽油机产生不正常的燃烧现象,并给柴油机的燃烧室设计带来困难;可见 ε 和 λ 值的提高是有限度的。目前柴油机的压缩比 ε 一般在 12~22 之间, $p_a = 5000 \sim 14000 \text{ kPa}$, $\lambda = 1.3 \sim 2.2$; 汽油机的压缩比 $\varepsilon = 6 \sim 11$, $p_z = 3000 \sim 8500 \text{ kPa}$, $\lambda = 2.0 \sim 4.0$ 。

(4) 增大 ρ ,可提高 p_1 。但由于 ρ 的增大相当于混合循环中等压部分的加热量增加了,因此 η_i 将随之降低。

(5) 绝热指数 k 越大,则 η_i 越高。

第二节 内燃机实际循环与热损失

内燃机的工作过程就是实际循环不断重复进行的过程。内燃机的实际循环是由进气、压缩、燃烧、膨胀和排气五个过程所组成,较之理论循环复杂得多,它不可能达到理论循环那样高的热效率。为了尽量减小实际循环与理论循环的差距,使实际循环获得尽可能高的热效率指标,有必要弄清两种循环的差异所在以及引起实际循环各项热损失的原因。然后才有可能找到缩小差距的途径。

下面将以一台非增压四冲程柴油机为例,来讨论实际循环与理论循环的差别。图 1-2 中用实线表示实际循环的示功图,用加了黑点的实线表示与之相对应的理论循环示功图,假设这两个示功图具有相同的热量输入,则引起实际循环热损失的各项因素可分析如下。

一、工质的影响

理论循环是以空气为工质,并假设比热^①为定值。实际循环中的工质是空气、燃料和燃烧产物,其比热随温度上升而增大。考虑到实际工质的具体情况后,将对循环产生如下影响:

(1) 在实际循环中工质的成分会发生变化。燃烧前的工质是空气与燃料蒸气的混合气和上一循环残留废气的混合物。燃烧后,工质变成燃烧产物。各中间阶段工质的成分不仅与燃料成分有关,而且与燃烧时的过量空气系数(其定义将在本章第七节中介绍)和燃烧温度有关。

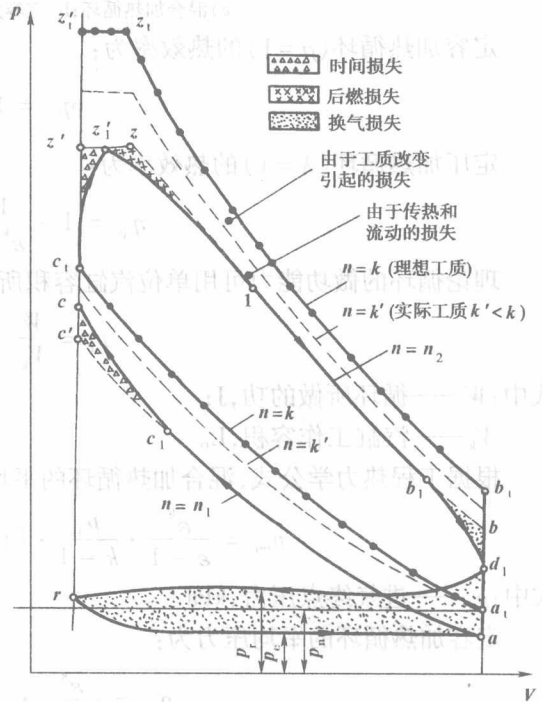


图 1-2 非增压四冲程柴油机理论循环和实际循环 $p-V$ 图的比较(示意图)

① 比热是比热容的简称,指单位物质的热容量。