

Dieselmotor mit Intelligenz ausstatten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-640614>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Dieselmotor mit Intelligenz ausstatten

Nachdem ein bekanntes Mineralölunternehmen vor einigen Jahren noch den Tiger in den Tank packte, will das Team um Professor Konstantinos Boulouchos von der ETH Zürich nun Intelligenz in den Motor bringen. Die unter anderem vom Bundesamt für Energie unterstützten Forschungsarbeiten haben zum Ziel, Mess- und Modellierungsinstrumente zu entwickeln, mit deren Hilfe der Betrieb eines Dieselmotors permanent erfasst und optimiert werden kann. Der Treibstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen könnten so erheblich reduziert werden.

Zuerst die gute Nachricht: Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der neu zugelassenen Personwagen in der Schweiz geht Jahr für Jahr zurück. 2011 lag er bei 6,39 Litern pro 100 Kilometer, das entspricht einer Verringerung von 3,5 Prozent gegenüber 2010. In den letzten zehn Jahren hat sich der Verbrauch um nahezu 23 Prozent reduziert. Eine direkte Folge davon ist der Rückgang der CO₂-Emissionen. Der steigende Anteil an Dieselfahrzeugen trägt wesentlich dazu bei, denn Dieselmotoren sind effizienter als Benzinmotoren.

Nun die weniger gute Nachricht: Obschon sie weniger CO₂ produzieren, stossen Dieselmotoren mehr Schadstoffe aus als Benzinmotoren. Die wachsende Zahl von Dieselmotoren verursacht eine höhere Luftverschmutzung in Form von Feinstaubpartikeln und Stickoxid (NO_x). In den letzten zehn Jahren sind aber grosse Fortschritte erzielt worden, insbesondere dank der weitgehenden Verwendung der Common-Rail-Direkteinspritzung (übrigens von der ETH Zürich entwickelt), der Einführung von Russpartikelfiltern und der neuesten Technik der selektiven katalytischen Reduktion (SCR), die für den Abbau der Stickoxide sorgt.

Permanente Steuerung der Verbrennung

Die technologischen Fortschritte haben zu einer erheblichen Verringerung der Schadstoffemissionen von Dieselmotoren geführt. Allerdings sind sie auch dafür verantwortlich, dass deren elektronische Steuerung zunehmend

komplexer wird und immer mehr Parameter nötig sind, um den reibungslosen Betrieb des Motors zu gewährleisten. So kann es passieren, dass ein Motor im stationären Betrieb durchaus effizient ist, unter veränderten Bedingungen, zum Beispiel bei einer starken Beschleunigung, aber sofort an Wirkungsgrad einbüsst und mehr Schadstoffe ausstösst.

«Über das genaue Verhalten des Motors zu einem bestimmten Zeitpunkt wissen wir erst sehr wenig.»

Konstantinos Boulouchos, ETH Zürich.

An diesem Punkt kommen Professor Boulouchos und sein Team vom Laboratorium für Aerothermochemie und Verbrennungssysteme der ETH Zürich ins Spiel. «Wir verfügen zwar über ein recht gutes theoretisches Wissen über den Verbrennungsvorgang in Dieselmotoren, über das genaue Verhalten des Motors zu einem gegebenen Zeitpunkt wissen wir aber nur sehr wenig», erklärt der Professor. Eigentlich sollte der Motor durchgehend optimal eingestellt sein, was aber heute nicht der Fall sei, so Boulouchos. «Unser Ziel ist es deshalb, den Motor mit Intelligenz auszustatten.»

In weniger als 20 Millisekunden

«Dazu entwickeln wir neue Messmethoden, um im Motor Informationen zu sammeln. Dann erarbeiten wir Berechnungsmodelle, um diese Informationen im Hinblick auf eine

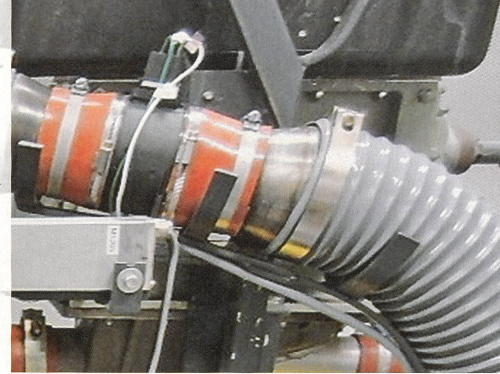
permanente automatische Motoroptimierung zu verwerten. Die Sammlung der Informationen und die Verwertung der Daten muss in einer extrem kurzen Zeitspanne erfolgen, nämlich in 10 bis 20 Millisekunden, entsprechend der durchschnittlichen Zeit eines Verbrennungszyklus im Motor», erklärt Konstantinos Boulouchos. Schliesslich sollte das System zur

Datenauswertung im Auto integriert werden. Die Algorithmen für die Berechnung müssen sowohl einfach wie auch wirkungsvoll sein, denn die eingebaute Rechnerleistung in einem Personwagen ist geringer als in einem herkömmlichen Computer.

Mit der Unterstützung deutscher Autobauer

Die Zürcher Forscher haben das ambitionierte Forschungsprojekt nach fast vier Jahren abgeschlossen. Die Arbeiten fand zwischen 2008 und 2011 statt und wurden vom Bundesamt für Energie, dem Bundesamt für Umwelt, dem Kompetenzzentrum Energie und Mobilität der ETH sowie der deutschen Forschungsvereinigung Verbrennungskraftmaschinen FVV unterstützt. Dass er von dieser prestigeträchtigen Vereinigung, der die namhaftesten Automobilbauer angehören, unterstützt worden

«Entwicklung schneller Mess- und Rechenverfahren für die Charakterisierung energieeffizienter Dieselmotoren an der Nahtstelle zur Abgasnachbehandlung». Mehr Informationen unter: www.bfe.admin.ch/forschungverbrennung



Die fünf Arbeitsschritte des Forschungsprojekts

1) Aufbau eines Dieselmotor-Prüfstands

Der erste Arbeitsschritt umfasste den Aufbau eines Prüfstands im Untergeschoss des Maschinenlabors der ETH Zürich. Als Versuchsträger diente ein Vier-Zylinder-Heavy Duty-Dieselmotor des Typs Liebherr D924 mit 6,6 Liter Hubraum. Der Motor wurde mit einer Reihe von Sensoren ausgerüstet, um das Verhalten des Dieselmotors im laufenden Betrieb untersuchen zu können.

2) Entwicklung und Applikation des schnellen Gasentnahmeventils

Im zweiten Schritt wurde ein schnelles Gasentnahmeventil entwickelt um während der Verbrennung Gasproben aus dem Zylinder zu entnehmen (Öffnungszeit weniger als 2ms). Das Ventil konnte erfolgreich im Auspuff eingesetzt werden, zeigte hingegen unter den im Zylinder herrschenden Bedingungen Schwächen, die verbessert werden konnten.

3) Schnelle Messung der Russ- und Stickoxid-Bildung

Im dritten Arbeitsschritt wurde jeder Zylinder mit einem Drucksensor und einem miniaturisierten Pyrometer ausgestattet. Damit konnten die Verbrennung und die Russformation Zylinder-individuell zeitaufgelöst untersucht werden. Letzteres ist deshalb von Bedeutung, weil die Bedingungen sowohl von Zylinder zu Zylinder als auch für jede einzelne Verbrennung variieren, weshalb die Verbrennung für jeden Zylinder einzeln geregelt werden muss.

4) Virtueller Russensor

Im vierten Arbeitsschritt wurde ein zuverlässiges und einfaches Berechnungsmodell entwickelt, das in der Lage ist, die Russmissionen für jeden Zylinder und Verbrennungszyklus voraussagen und für die Regelung der Verbrennung verwendbar ist. Ziel der Automobilindustrie ist, einerseits nicht direkt messbare Grössen mittels schneller Modelle (virtueller Sensoren) zu berechnen, andererseits teure Sensoren durch solche zu ersetzen.

5) Digitale Simulation der Stickoxidreduktion in einem selektiven katalytischen Reduktionssystem (SCR)

Im fünften Schritt wurde ein Modell für die einfache und schnelle Simulation der Stickoxid-Reduktion in einem Ammonia SCR-Katalysator entwickelt. Mit dieser Technologie, die bereits auf dem Markt ist, werden Stickoxidemissionen von Dieselmotoren reduziert.