



BMW Клуб България

www.BMWPower-BG.net



Какво представлява един драгстер - интересни факти...

Aix:

1. един топ фюел драгстер със 500 кубически инча двигател има повече коне от колкото двигателите на първите 4ри редици при старта на колите на дайтона 500.
2. при пълна газ драгстера гори по 15 галона нитро-метан във секунда. пълен боинг 747 гори същото количество но прави 25% по-малко мощност.
3. фабричен додж 426 кубика хеми двигател (около 400 коня) няма достатъчно мощност да завърти суперчарджъра на един топ фюелер.
4. при пълна газ двигателя го помпат със 330 кубически метра въздух във минута. суперчарджъра го компресира до почти твърдо състояние преди да се запали във цилиндрите. двигателя работи на ръба на хидравличното заключване (сместа е несвиваема повече)
5. заревото което се вижда през ноца от драгстерите е горящ водород които се отделя от въздуха над ауспусите когато горещите газове се срещнат със хладния въздух.
6. всяка свещ има по 2 магнета които подават 44 ампера ток. електродите на всяка свещ престават да съществуват някъде към средата на 400те метра. след това двигателя работи киато дизел. единствения начин да го спреш е като му спреш горивото
7. драгстерите се ускоряват до 300 мили (450+ км) преди да си прочел това изречение
8. двигателя прави около 540 оборота по време на 400те метра. смятан е да издържи 900 (като във това се включва и burnout-a).
9. червената линия е на 9500 оборота
10. ако нищо не се случуи, всички работят не вересия и оборудването е изплатено, всеки старт струва около \$1000 на секунда.

....

Смок: Уффф 🤔🤔🤔 Да се изстреляш с оръдие не е ли по-евтин начин да си случуиш врата? BTW, колко г правят тия драгстери и как оцелява шебека вътре?

Aix: хе хе... При старта първите 200 метра ускорението е 8г.. след това пада на 4.. на края на 400те метра е 2г.
Не знам как оцеляват. гледа се да не си ял много преди състезание и да не си пил много вода. също ходенето до кенефа е задължително 😊
Пък и да ти кажа и да ти се повръща- не може да излезе 😊.. да не говориме че адреналина така блъска че изобщо не се сещаш че всичко по тебе стаа продълговато 😊

Penchev:

aix написа:

8. двигателя прави около 540 оборота по време на 400те метра. смятан е да издържи 900 (като във това се включва и burnout-a).

9. червената линия е на 9500 оборота

....

тука нещо не разбрах...какво ще рече 540 оборота...на кое? и ако е на вала то се изключва от следващият ред 🤔

Един: Груби сметки: 9000 оборота в минута, ще рече 150 в секунда, около 4-5 секунди -> около 600-750 оборота за 400-те метра.

Dimitar:

Penchev написа:

тука нещо не разбрах...какво ще рече 540 оборота...на кое? и ако е на вала то се изключва от следващият ред 🤔

9500 са оборотите за минута, а 540 ще ги направи за около 3.5 сек., което май му е напълно достатъчно за 400 м. 🤔

Penchev: мда...колко съм прост и аз така си помислих първо но понеже много ми се спеше снощи и си викам...е къде бе това чудо докато запали изманеврира напраи един бърнаут и стигне финала сигурно се минава поне 1 мин

Смок: Доколкото съм ги виждал тия драгстери, за да "изманеврира", ще му трябва едно футболно игрище. Абе и друго се чудех. Какви са тия гуми, каква е тази настилка, какво е туй чудо...То хубаво, ще се изкарат някак си 10К конски сили, ама как ги удържат после на асфалта или по каквото там се набират???

Chefo: Още едно въпросче: Каква трансмисия имат тез чудовища??? Превключват ли се някакви скорости или са автоматици?

Naskoksan: сите автоматици...

Ati:

alx написа:

7. драгстерите се ускоряват до 300 мили (450+ км) преди да си прочел това изречение

бах мааааму, това е почти толкова бързо, колкото моята кола

alx написа:

2. при пълна газ драгстера гори по 15 галона нитро-метан във секунда. пълен боинг 747 гори същото количество но прави 25% по-малко мощност.

.....ама харчи по-малко 🤔

//M_Power: Гумите на драгстерите са специални и конструкцията на гумите(задните)са направени като пружина,на старта се навиват и след това се изстрелват много по бързо от нормалното. П.С.Надявам се поне за гумите да съм бил полезен 😊

Aix: Всъщност гумите са mickey thompson drag tires. изключително меки са и като са студени имат лошо сцепление... като се загреят от бърнаут-а почват да лепнат като дъвка на горещ асфалт. при ускорението от центробежната сила гумите си увеличават около 15% диаметъра и се стесняват около 15-20 см... демек от цилиндри започват да приличат на гевреци...тази промяна се взима под внимание когато се смята главното предаване във задния дефернциял. демек, дифернцияла е сметнат гумите да са малко по-високи защото просто.. стават такива при старта 😊

Също така ако сте наблюдателни ще видите че при самия старт гумите се набръчкват между джантата и асфалта- стените са им сметнати да са много меки за да "поемат" началното ударно натоварване от двигателя при старта (около 6000 коня- след първите 50 метра двигателя достига максималните си 10,000 коня и 12,000 нм.)

Предните гуми са за управление. проблема е че при първите 50 метра те едва докосват земята и затова на практика не правят нищо. след това скоростта е достатъчно висока за малките крилца отпред да натиснат със около 500 кила и драгстера да стане управляем. задното крило на скорост натиска със около 2 тона. понеже във првите 50 метра драгстера е неуправляем, специално внимание се обръща на това да е "stage"-нат направо (stage- нагласяне на стартовата линия) и настилката под левите и десните гуми да е еднаква за да няма сакатлъци...

Всяка писта се залива първите 20-50 метра със смолисто вещество (VHT) което подобрява много сцеплението. от там и дивашките стартове на които са способни тези коли...

Трансмисиите са автоматични, 2 или 3 скоростни и се сменят със отделен лост за всяка предавка.

LordDigital: Само да добавя:

1.Рекорда за най-бързо време със TopFuel Драгстер е **4.428** със скорост от **333.00 mph (533 km/h)** на Route 66 Raceway което е малко на Юг/Изток от Чикаго.

2.Драгстерите нямат охлаждане на мотора ,нито водно ,нито въздушно - охлаждат се от Горивото си.

Сега тези факти дето е превел Алекс ,идват заедно със един пример които мисля ,че е интересен за илустрация на това колко са бързи Драгстерите:

Представете си ,че карате някаква 1000 коня автомобил ,примерно Lingenfelter "twin-turbo" Corvette Z06. Представете си че карате със около 200 мили ,минавате покраи TopFuel Драгстер които е српал...

Точно във момента при които минавате покраи него ,натискате педала до ламаринта и драгстера съответно също стартира от място. По някои сметки (не и моите) ,драгстера ще ви настигне и ЗАДМИНЕ за около 3 секунди!

Между другото винаги съм си мислел ,че драгстерите нямат Диференциали - т.с. имат 3 зъбчатки там да разпределят момента.

Още по-странно ми изглежда да имат трамисии? Какви трамисии може да съществуват да хаванат 5000нМ момент (може би от Влак или Кораб) ... бе то нека да ги има ,ма големината им не си я представям. Виждал извадени камионски трансмисии от 2000+НМ влекачи ,една такава е голяма колкото целия мотор на Драгстера - ебати! - заради тва си представях ,че драгстерите трябва да са Direct Drive...

Quixzole:

aix написа:

хе хе...

при старта първите 200 метра ускорението е 8г.. след това пада на 4.. на края на 400те метра е 2г.

не знам как оцеляват. гледа се да не си ял много преди състезание и да не си пил много вода. също ходенето до кенефа е задължително 😊

пък и да ти кажа и да ти се повръща- не може да излезе 😊.. да не говорим че адреналина така блъска че изобщо не се сещаш че всичко по тебе стаа продълговато 😊

Миналата седмица гледах някакъв филм по Дискавъри за драгстерите.....Някъкъв състезател обясняваше точно за ускорението и каза, че ако случайно коланите не са добре стегнати..... т.е. не си притиснат здраво за седалката после по тялото ти имало огромни синини които седели по 1 месец.....представете си какво е натоварването 😊

Един:

LordDigital написа:

Рекорда за най-бързо време със TopFuel Драгстер е **4.428**

....

Представете си че карате със коло 200 мили ,минавате покраи TopFuel Драгстер които е српял...

Точно във момента при които минавате покраи него ,натискате педала до ламаринта и драгстера съответно също стартира от място. По някои сметки (не и моите) ,драгстера ще ви настигне и ЗАДМИНЕ за около 3 секунди!

По моите сметки с 200 мили/час ще изминеш 1 миля за 18 секунди, а 1/4 миля за 4.5 секунди. А драгстера за да те изпревари на финала на 1/4 милията трябва да е мнооого близо до рекорда. А ако те изпревари на третата секунда трябва да счупи рекорда.

Момо: ... а къде ги продават тия коли , и по колко пари горе-долу вървят 🤔:tong: 🤔

Aix: колите не се продават разбира се. правят се във единични бройки като само гумите общо взето се произвеждат серийно. има определени тунинг гаражи (или група от гаражи) които правят всичко останало на ръка. изработката е относително лесна, но дизайна на поръчковите части - особено главите и суперчарджъра са безбожно скъпи защото се прави от една шепа хора във цял свят (говоря за професионалните топ фюел-ри). компютри почти не се ползват- хората разчитат предимно на набрания опит които имат. това са боговете на двигателите със вътрешно горене които често биват привиквани дори във големите компании за консултации. Дори и да можеше да го купиш, драгстера не е дори за много богати хора защото след всеки старт двигателя се подменя общо взето изцяло. най-държеливата част- блока- се подменя на всеки 4-5 старта. общо взето за да имаш драгстер ти трябва и екип от хора които да го поддържа което го прави изключително непривлекателен за покупка във смисъла във които се купуват коли.

Postman:

aix написа:

...трансмисиите са автоматични, 2 или 3 скоростни и се сменят със отделен лост за всяка предавка...

Доколкото аз знам, драгстерите от сериите Top Fuel нямат скоростни кутии, а предаването на

въртящия момент към задния мост става през многодисков съединител чрез серии от последователни прогресивни включения докато драгстера измине около 3/4 от дистанцията, след което съединителя остава напълно включен. Преди това, двигателят работи с приблизително постоянни обороти около максималната му мощност, а след пълното включване на съединителя, оборотите падат до тези при максимален въртящ момент (около 7500).

Aix: Ей начи- човек да не го обясни като за публиката 😊 Скоростните им кутии са 2 вида - по-старите- където съединителните дискове (2 или 3) се зацепват със лостове активирани от пилота. новите са със 3 диска и сцеплението се контролира със въздушни клапани като дисковете зацепват един след друг. след 1/2 от разстоянието всичките дискове са зацепили и от там е газ до червената линия (обикновено това може да се види когато по средата на пистата драгстерите загубват сцепление). след всяко състезание дисковете се подменят. ако игнорираме реакцията на пилота и старта, останалите 99% от състезанието е нагласяне на налягането на отделните съединители... малко ако зацепват и си бавен, много ако зацепват и гумите ти изпушват...



www.BMWPower-BG.net

Българският сайт за Българските BMW Ентусиасти

