

## Сегодня исполняется 143 года со дня рождения Рудольфа Дизель

Его фамилию - Дизель - вы увидите на каждой АЗС в любом уголке мира. Но его имя - Рудольф - знают лишь немногие, даже в Германии. Рудольф Дизель. Он родился 18 марта 1858 года в семье небогатого скорняка, жившего в Париже. В 12 лет переехал к родственникам в Баварию. Учился в политехникуме в Мюнхене, к 1880 году стал инженером по холодильным установкам. Работа с аммиаком навела Дизеля на мысль использовать в качестве горючего в моторе нашатырный спирт. Не стоит забывать, что в это время все творчески думающие инженеры бредили двигателями внутреннего сгорания, и именно в это время, точнее в 1886 году, в Германии появился первый в мире автомобиль. С парами нашатыря у Дизеля ничего не получилось, но зато ему пришла в голову идея использовать раскаленный воздух. "Воздух, куда впрыснуто горючее в виде пылевидных частичек, резко сжимается, разогревается и воспламеняет горючее. Возникшая энергия используется для работы". Этот принцип, сформулированный Рудольфом Дизелем, несмотря на все его доказательства, так и не был толком востребован в Европе. Критика строилась на одном принципе: инженер-холодильщик не может придумать настоящий мотор для автомобиля. Это нелогично, ведь в кафе "Мороженное" не продаются сосиски.

Американский пивной король Буш дал Дизелю миллион за лицензию его двигателя, но инженер оказался плохим бизнесменом, а американцы до сих пор не начали использовать дизель для легковых машин. Дизель, оказавшийся на грани нищеты, ушел из жизни при странных обстоятельствах. Он просто исчез с корабля, который шел из Англии. Одни уверены, что это было самоубийство, другие считают, что его убили немецкие спецслужбы, опасаясь, что Дизель продаст свой патент и свои идеи англичанам. Меньше чем через год началась Первая мировая война.

Мотор, придуманный Рудольфом Дизелем еще в прошлом веке, был явно экономичнее и эффективнее, чем двигатель Отто - двигатель внутреннего сгорания. Но строительство дизельного мотора требовало больших затрат времени и материалов. Прежде всего потому, что этот мотор конструкционно должен был быть больше бензинового по размеру и более крепким, ведь воспламенение горючего происходило в нем самом. Таким образом, более выгодный дизель оказался "сосланным" в отрасли, где требовалась грубая физическая сила, и в районы с плохими дорогами. Поэтому и получилось, что дизель стал мотором крестьян и мастеровых. А государства Европы, стремясь поощрять мелкое предпринимательство, ввели дотации на дизельное горючее. Кроме того, дизель, который всегда считался маловредным для окружающей среды, в 1986 году был выделен в особую льготную категорию.

Позже станет ясно, что это - ошибка, но благодаря ей дизель получил шанс выжить. В конце 80-х им заинтересовался "Фольксваген". Его специалисты заметили, что именно дизель позволяет получать высокую мощность при наименьшем расходе топлива. Высокий крутящий момент, что особенно важно для движения в городе и при использовании автоматических коробок, достигается именно в дизельном моторе с прямым впрыском топлива. Позже, как мы уже видели, над "дизельной идеей" стали работать и другие фирмы - практически все - от "Альфа ромео" до "Ягуара".

Правда, отсутствие интереса к дизелю в Америке, а потому и у японских производителей, несколько сдерживает его победное шествие. Хотя и здесь не все однозначно. Японцы активно используют и постоянно модернизируют дизель для внедорожников, а достигнутые в этом сегменте успехи переносят потом на машины, экспортные в Европу. Так появился здесь принцип, называемый Commonrail - высокое давление горючего сохраняется постоянно - или система, в которой давление горючего регулируется дюзой, через которую идет впрыск. Уменьшению вибрации способствовала разработка многофазового впрыска и переход от четырех цилиндров к шести и даже к восьми. Снижению шума помогло появление новых материалов, которые, кстати, именно для этого и разрабатывались. Технические данные дизеля стало можно сравнивать с соответствующими данными бензинового мотора. Например, установленный на БМВ 320 д двухлитровый четырехцилиндровый дизель мощностью 136 л.с. развивает ту же мощность, что и двухлитровый бензиновый с четырьмя клапанами.

Все это привело к постепенному, но постоянному росту числа машин с дизельными двигателями в Европе. И все было бы хорошо, если бы в последнее время не появились новые данные о канцерогенных свойствах дизельного выхлопа. Конечно, разработчики пытаются народ успокаивать.

За последние 20 лет дизелестроители на 90 процентов сократили содержание вредоносных частичек в выхлопных газах. Причем, каждая новая модель была совершеннее предыдущей. БМВ считает своей целью с каждой новой моделью делать все возможное для того, чтобы сделать выхлопные газы менее вредными. И на сей раз мы добились этого, - с гордостью подчеркивает Клаус Боргманн, шеф-разработчик дизелей фирмы БМВ.

Однако, критически настроенные эксперты доказывают, что дизель остается вредным.

Автор: Артур Скальский © <http://news.battery.ru/> АВТО-МОТО, МИР

🕒 1999 19.03.2001, 12:50

URL: <https://babr24.com/?ADE=60164> Bytes: 4914 / 4914 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### **НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:**

Телеграм: @babr24\_link\_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

#### **ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:**

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

#### **КОНТАКТЫ**

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24\_link\_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24\_link\_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24\_link\_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24\_link\_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24\_link\_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot\_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)