

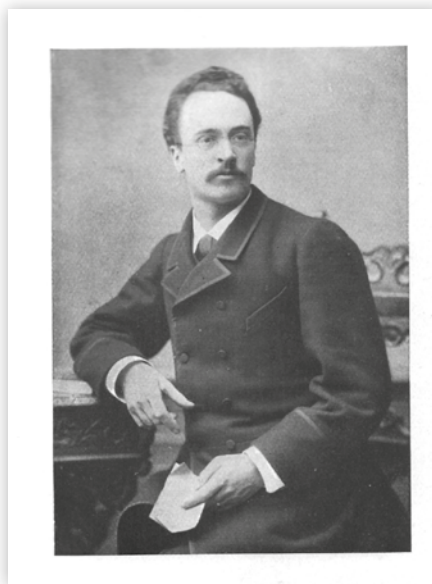
## Diesel-évfordulók

A dízelmotor diadalmenete – a drága emissziótechnika és a javítás néha extra nagy költségei ellenére, melyeket az autévásárló nem tud – napjainkban is töretlen. Míg 1990-ben az új személyautóknak Nyugat-Európában 14%-a volt dízelüzemű, addig 2012-ben elérte az 55%-ot. Ez is indokolja, hogy a szakmai közéletben, a médiában a feltalálót, Rudolf Dieselt, illetve a dízelmotor fejlődéstörténetét egyre nagyobb figyelem övezi. Az idei, 2013-as év is számos Diesel-évfordulóról való megemlékezésre adott alkalmat.

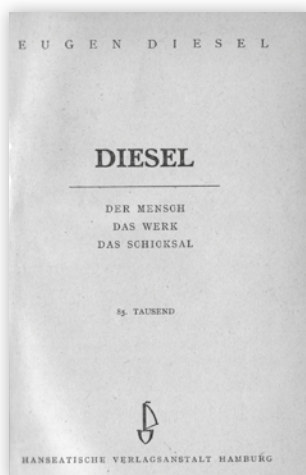
2013-ban három kerek évfordulóról is megemlékezünk. Az első a dízelmotorra vonatkozó szabadalom elfogadása, ennek idén van a 120 éves évfordulója, emlékezzünk meg az esküvőről, ennek éppen 130 éve, és végül Rudolf Diesel halálának 100. évfordulója kötelez minket visszaemlékezésre, tiszteletadásra.

**Diesel, Rudolf Christian Karl** Párizsban született, 1858. március 18-án.

Rudolf Dieselt 1875-ben, 17 évesen, két évvel a szokásos iskolai beiratkozási kor előtt, ösztöndíjjal vették fel a főiskolára (Technische Hochschule München), ahol francia és angolnyelv-tanítással tartotta el magát. A müncheni műszaki főiskolán diplomázott



**Rudolf Diesel és felesége, Martha Flasche 1883-ban, esküvőjük évében. Martha Flasche 1860. március 22-én született Remscheidben (Németország), 1944. március 23-án hunyt el. Házasságukból három gyermek született: Rudolf Diesel (Párizs, 1884. 11. 26. † München, 1944. 11. 08.) Heddy Diesel (Párizs, 1885. 10. 15. † München, 1968. 06. 27.) Eugen Diesel (Párizs, 1889. 05. 03. † Rosenheim, 1970. 09. 22.)**



**Rudolf Diesel életrajzi regénye, melyet fia, Eugen Diesel írt**

1880-ban, kitűnő eredménnyel végzett, az iskola addigi legjobb diákjaként. A főiskola egykori professzorától, a hűtőgépet feltaláló Carl von Linde-től kapott ajánlólevelet két céghez, a Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg-hez (M.A.N.) és a Sulzer Bros. of Winterthurhoz. A két cég közös irodát nyitott Párizsban, és az ifjú Diesel hamarosan az iroda igazgatója lett. Ebben az időben a kis határfokú és nagyméretű gőzmotort használták. Diesel hamar felismerte egy hatékony, önálló kisméretű erőgép szükségességét. Franciaországban egy ammóniával működő, zárt ciklusú motoron dolgozott eredménytelenül, így amikor Berlinbe helyezték, hogy ott folytassa munkáját, irányt változtatott, és a Carnot-körfolyamaton alapuló, öngyulladású motor lehetőségét kezdte tanulmányozni. Első terve szerint szénport fecskendezett be egy henger 200 atmoszférára összenyomott légtérébe, de a végcélja az volt, hogy a nyomás által felhevített légtérbe fecskendezett kerozint, és az magától gyulladjon meg.

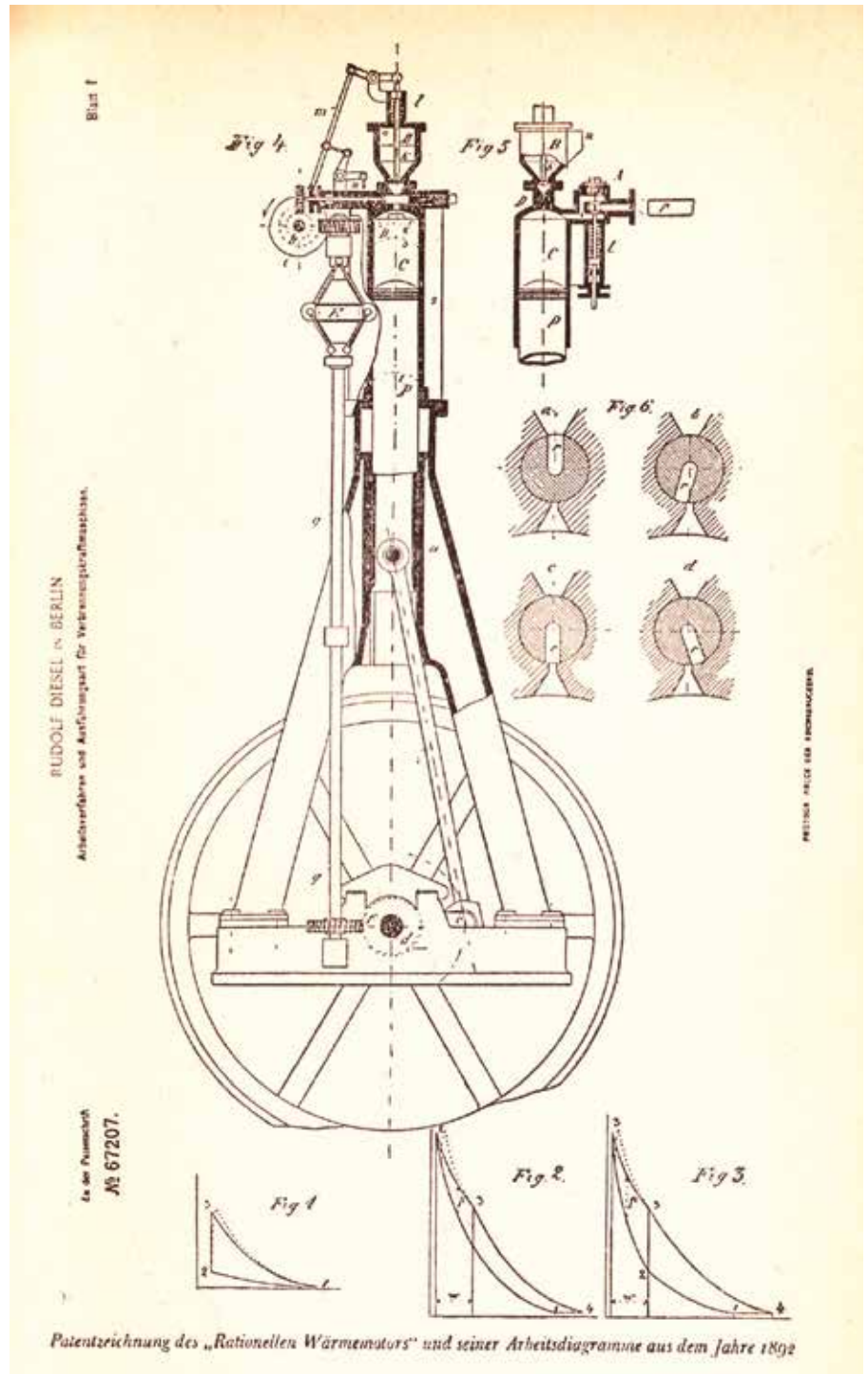


A munkát a M.A.N. cég finanszírozta. Próbálkozásai sikeresnek bizonyultak, amikor 1897-ben Sulzer elkezdte dízelmotorjának gyártását. Hamarosan gazdag ember lett, de a pénzét gyorsan elvesztette, mert rosszul gazdálkodott vele. Nem szabadalmaztatta az alapvető eljárást és többi szabadalmát is eladta, hogy legyen miből megélnie. Folytatta a motortervezést, és előadásokat is tartott Európában és Amerikában. Világosan felismerte a növényi olajok üzemanyagként való használatának lehetőségét.

Rudolf Diesel szabadalmi leírásában, 13 oldalon ismerteti öngyulladásal működő motorját. A szabadalmat 67207 számon, 1893. február 23-án, 120 éve kapta meg a német szabadalmi hivataltól. Korábban a szikragyújtású benzinmotor effektív hatásfoka mindössze 12% volt, míg a gázmotorok sem haladták meg a 17%-ot. Diesel első motorja 1897-ben indult el, a 20:1 kompresszióviszonyú motor effektív hatásfoka meghaladta a 25%-ot. Rudolf Diesel ekkor ezt írta naplójába: „Sok év erőfeszítései, elképzelhetetlen nehézségek leküzdése után végül sikerült felépíteni egy gépet, mely az általam javasolt folyamat szerint működik. Nyugodt járású, rendkívül egyszerű, könnyen kezelhető, és jellemzői messze meghaladják az eddig más motorokkal elérteket.” Ezután német cégek támogatásával egyre sikeresebb modelleket épített. A motor jó hatásfoka és viszonylag egyszerű fel-



**Az 1893. február 28-án keltezett szabadalmi okirat – Arbeitsverfahren und Ausführungsart für Verbrennungskraftmaschinen**



### A szabadalmi leírás egyik oldala

építése miatt az 1898-as müncheni vásáron való bemutatás után nagy sikert aratott. Diesel élete tragikusan végződött 1913. szeptember 30-án, 100 éve. A La Manche csatornát átszelő, Londonba tartó postagőzös fedélzetéről tűnt el. Néhány nappal később halászták ki a holttestét a tengerből, de azt a rátaláló tengerészek – a kor szokásai szerint – visszadobták a tengerbe;

ezután már sohasem találták meg, csak a fiai azonosították néhány holmiját. Halála körülményeit nem lehetett biztosan megállapítani. A halál okáról többen különböző elméleteket állítottak fel, ezek között a bal eset, az öngyilkosság éppen úgy szerepel, mint az üzleti konkurencia által elkövetett gyilkosság.

(Nszl)