

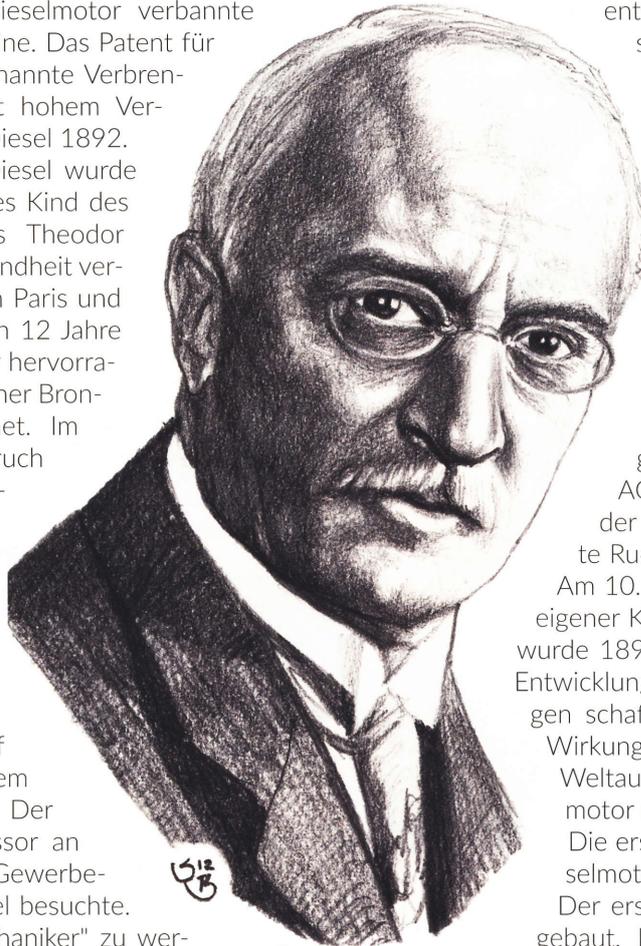


Der deutsche Ingenieur Rudolf Diesel zählt zu den großen Pionieren der Verbrennungsmotoren. Einer von drei Deutschen, die sich mit ihrem Namen einer Bewegungsmaschine verewigt haben. Mit dem nach seinen Plänen entwickelten Dieselmotor verbannte Diesel die Dampfmaschine. Das Patent für die später nach ihm benannte Verbrennungskraftmaschine mit hohem Verbrennungsgrad erhielt Diesel 1892. Rudolf Christian Karl Diesel wurde 1858 in Paris als zweites Kind des deutschen Buchbinders Theodor Diesel geboren. Seine Kindheit verbrachte Rudolf Diesel in Paris und Umgebung. Im Alter von 12 Jahre wurde Diesel bereits für hervorragende Leistungen mit einer Bronzemedaille ausgezeichnet. Im Jahre 1870 nach Ausbruch des Deutsch -Französischen Krieges wurden alle Nichtfranzosen aus Frankreich ausgewiesen. Die Familie Diesel verließ Paris und zog nach London. Noch im gleichen Jahr reiste Rudolf Diesel allein zu seinem Onkel nach Augsburg. Der Onkel lehrte als Professor an der Königlichen Kreis-Gewerbeschule, die Rudolf Diesel besuchte. Er entschied sich „Mechaniker“ zu werden. Die Gewerbeschule schloss er 1873 als Bester ab. Die im selben Gebäude gegründete Industrieschule besuchte er bis 1875 und beendete die Ausbildung als Primus. In München begann Rudolf Diesel an der Polytechnischen Schule ein Studium.

Diese Lehreinrichtung wurde 1877 in „Königlich Bayrische Technische Hochschule München“ umbenannt. Diesel hörte 1878 Vorlesungen bei Carl Linde. Wegen einer Typhuserkrankung konnte Diesel das Studium 1879 nicht abschließen. Im Januar holte Diesel das Abschlussexamen nach und bestand es mit der besten Leistung seit Bestehen der Anstalt. Sein Berufsleben begann in Paris bei der Linde'schen Eisfabrik, er wurde dort Direktor. Bereits 1881 meldete Diesel sein erstes Patent an. 1883 heiratete Rudolf Diesel die Tochter eines Notars Martha Flasche. Zurück nach Deutschland kehrte Rudolf Diesel im Jahr 1890. Unter

der Nummer.: DRP 67207 mit dem Begriff: „Arbeitsverfahren und Ausführungsart für Verbrennungsmaschinen“ meldete Diesel ein Patent an. Dieses Patent ist aber als Ausgangsidee zu werten und entspricht nicht dem heutigem Dieselpinzip. Die von Diesel berechneten hohen Drucke galten als nicht beherrschbar. So wurde die Machbarkeit seiner Technik angezweifelt. Noch im gleichen Jahr ließ Diesel sich eine Modifikation patentieren. Die ersten Experimente mit Petroleum funktionierten nicht. Zunächst wich Rudolf Diesel auf Benzin aus. Diesel fand Kontakt zu Heinrich von Butz, Generaldirektor der Augsburger Maschinenfabrik (später MAN AG). Unter finanzieller Beteiligung der Firma Friedrich Krupp entwickelte Rudolf Diesel 1893 den Dieselmotor. Am 10. August lief der erste Prototyp aus eigener Kraft. Das funktionstüchtige Modell wurde 1897 fertig. Eine vier Jahre dauernde Entwicklungszeit mit zahlreichen Rückschlägen schaffte einen Dieselmotor mit einem Wirkungsgrad von 26,2 Prozent. Auf der Weltausstellung in Paris wurde der Dieselmotor mit dem Grand Prix ausgezeichnet. Die ersten Schiffe wurden 1903 mit Dieselmotoren ausgerüstet.

Der erste Kleindieselmotor wurden 1908 gebaut. Das Forschungsschiff „Fram“ war das erste Hochseeschiff mit Dieselmotor. Mit der „Selandia“ lief 1912 das erste hochseetüchtige Motorfrachtschiff vom Stapel. Im gleichen Jahr gab es die erste Diesellokomotive. Jahrelange Patentstreitigkeiten zerrütteten Diesel's Gesundheit. Am 29. September 1913 ging Rudolf Diesel an Bord des britischen Fährschiffs „Dresden“ um nach Harwich überzusetzen. Geplant war ein Treffen der „Consolidated Diesel Manufacturing Ltd“. Nach dem Essen an Bord schien Diesel guter Laune und verließ den Tisch. Danach wurde er nicht wieder gesehen! Das Bett in der Kabine war nicht benutzt. Die im Oktober vom niederländischen Lotsenboot bei hohem Seegang gefundene Leiche konnte nicht geborgen werden. Die genaue Todesursache ist nicht geklärt. Der Dieselmotor, einst gelobt für seine Klimabilanz und Effizienz, hat seine besten Tage hinter sich. Die deutschen Autohersteller haben den Selbstzünder selbst konzipiert. Mit Trickserien haben sie ihr Erfolgsprodukt in den Verruf gebracht. Die Autohersteller haben die Erfolge jahrzehntelanger Forschungs- und Entwicklungsarbeit zu Nichte gemacht. Den schmutzigen Diesel muss es nicht geben. In LKW zeigt die Abgastechnik, was sie wirklich kann.



Kontakt:

Nordwall Classic Garage e.V.
Nordwall 13 - 39576 Hansesstadt
Stendal
Postanschrift: Hällstraße 30
39576 Hansesstadt Stendal
Telefon: +49 3937/8 35 62 (Horst
Guse | Pressesprecher)
E-Mail: nordwall-classic@web.de
Internet: www.nordwall-classic.de