С этого года в Формуле 1 произошла революция, не важно, что революция была ожидаемая и команды готовились к ней давно. Формула 1 перешла на новые двигатели. Не все мотористы Формулы 1 хвастаются успехами. Одним из неудачников стала компания Renault. Их формульный V6 продолжает приносить только проблемы.

С этого года в Формуле 1 произошла революция, не важно, что революция была ожидаемая и команды готовились к ней давно. Формула 1 перешла на новые двигатели. Не все мотористы Формулы 1 хвастаются успехами. Одним из неудачников стала компания Renault. Их формульный V6 продолжает приносить только проблемы.

Но это нивелируется успехами на поприще гражданского автомобилестроения. Renault представило дизельный двигатель с наилучшим соотношение объема к мощности. Дизельное 1,6-литровое сердце автомобиля, развивающее мощность в 160 лошадиных сил. Но это не самое фантастическое – благодаря использованию двух турбокомпрессоров, расположенных последовательно, крутящий момент достиг невероятных 380Нм. И все это на 1,6 литрах объема. Новому двигателю дали название Energy dCi 160 Twin Turbo.

Для постройки такого агрегата Renault применила опыт и разработки Формулы 1. Каждая турбина отвечает за разные диапазоны оборотов двигателя. Первая, низкоинерциальная турбина, обеспечивает хорошую приемистость на низких оборотах, что дает получения львиной доли крутящего момента (90%) уже при 1500 оборотов в минуту. Вторая турбина, включающаяся в работу при высоких оборотах, дает двигателю возможность выдавать с каждого литра объема до 100 лошадей и постоянное ускорение до самой отсечки. Своим новым двигателем Renault установило новый уровень производительности для дизельных двигателей и перекрыло предыдущие показатели, установленные компанией Opel.

Опелевский движок CDTI, устанавливающийся на Opel Astra, развивал 136 лошадиных сил и 320 Нм крутящего момента. Но максимальный крутящий момент достигался только при 2000-2500 оборотов в минуту. Третье место на данный момент занимает совместная разработка Renault и Nissan с двигателем 1.6 dCi 130. Но новый лидер выигрывает своих конкурентов еще и по расходу топлива. Представители Renault пока держат в секрете где и на каких моделях будет применятся новый мотор. Но по слухам новое поколение Espace получит именно этот двигатель.

Долго ли продержится рекорд Renault? Скорее всего нет. Конкуренция в автомобилестроении слишком сильная. Конкуренты идут ноздря в ноздрю. И следующий рекорд не за горами. Да и тенденция к уменьшению объема двигателя с сохранением максимальных характеристик, дабы уменьшить выбросы углекислого газа, диктуют условия игры.