

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Upsizing – metoda oszczędzania paliwa

przez Zbigniew Kluczkowski | 1 kwietnia, 2017 0 komentarzy

Sposobów na oszczędną i ekologiczną jazdę jest tyle, ilu jest kierowców. Ekologią interesują się nieliczni, natomiast oszczędna jazda – coraz większa grupa właścicieli pojazdów. Ceny paliw płynnych rosną szybciej niż objętość naszych portfeli. Konstruktorzy dwoją się i troją, aby ograniczyć łakomstwo silników poprzez zmniejszanie ich pojemności, zachowując przy tym dużą moc. Niestety odbywa się to kosztem trwałości. Promowane są „alternatywne” źródła napędu – gaz, prąd a nawet ... sprężone powietrze. Są to jednak wciąż drogie technologie.

Chcąc sprostać oczekiwaniom wielu stron, w tym m.in. ekologów i klientów, ale jednocześnie pozostawić Amerykanom typowe cechy tamtejszej motoryzacji, u progu kryzysu naftowego wczesnych lat 70-tych wymyślono idealne (?) rozwiązanie na pogodzenie wszystkich stron. Zamiast promować mniejsze i wydajniejsze silniki zaczęto redukować moc dotychczasowych. W ten sposób otrzymywano się bardzo (zdaniem inżynierów) ekologiczny pojazd o względnie (?) przyzwoitej dynamice, osiągający raczej przyzwoite (?) prędkości, ale jednocześnie oszczędny i spełniający ostre normy spalania.

Oczywiście nie była to dobrowolna zмова producentów a odpowiedź na absurdalne przepisy „Ustawy o czystości powietrza”. Nowe normy czystości były bardzo rygorystyczne i zmuszały do wyraźnego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Także tych, emitowanych przez wielkie 8 i więcej – cylindrowe silniki. Ustawę kongres uchwalił w 1970 roku a dostosowanie do jej nowych przepisów zajęło producentom dwa lata. Nie, nie zmniejszyli silników na wzór Europy czy Japonii, ale sięgnęli po technologię znaną 40 lat wcześniej.

W praktycznie każdym nowym modelu na rok 1973 wyprodukowanym w Ameryce pojawiły się silniki o osiągach rodem z lat 30 – tych. Przykłady: silnik Forda o pojemności 4.1 dm³ o mocy 96 KM lub AMC 3.8 litra o mocy 86 KM miały zagwarantować niskie zużycie paliwa. Udawało się osiągać wartości rzędu 7-8 litrów na 100 km (przy jednostajnej jeździe po highway), ale dynamika? Wcale jej nie było. Rodzinne produkty AMC nie musiały osiągać dużych prędkości, ale Ford Mustang z trudem osiągający 80 MPH? Klienci nie byli tym zachwyceni.

„Superszczędny” Mustang



Źródło: mustangattitude.com

„Odcudzenie” mocy zaszło aż tak daleko, że w przypadku silnika AMC, który w zależności od wersji dysponował od niecałych 140 do 155 KM, uzyskiwano zaledwie 80-90, ale moment obrotowy nadal był wysoki. Różnica pomiędzy osiągami AMC Javelina z 232 – calowym silnikiem a Pacerem wyprodukowanym kilka lat później była przepastna i to pomimo podobnej masy i tylnego napędu w oby dwóch pojazdach. Czego się nie robi w imię ekologii i niskiej emisji gazów? Robi się ... tuning, bo ustawa dotyczyła tylko nowych samochodów.

Silnik AMC o poj. 258 cali i tylko 114 KM












Źródło: curbsideclassic.com

W zamian za znaczną utratę osiągów należało oczekiwać dużej trwałości. Ale nic z tego. Ówczesna amerykańska jakość, a raczej jej zupełny brak, powodował wysoką awaryjność słabych i mocno przestarzałych technologicznie ogromnych silników. Chcąc uzyskać jakiegokolwiek przyspieszenie należało naciskać mocno na pedał „gazu”. Przez to silnik cierpiał katusze a efekt i tak był mizerny. Spalanie nadal było wysokie. Niestety dla amerykańców był to jedyny sposób pogodzenia oczekiwanych dużych pojemności i niskich norm emisyjnych.

Dopiero w latach 80-tych zaczęto porzucać ten niedorzeczny trend na rzecz nowoczesnych 4-cylindrowych silników, które pomimo małych (jak w USA) pojemności, dysponowały mocą podobną do „odchudzonych V – ósemek”. Momentem zwrotnym w sposobie projektowania amerykańskich jednostek napędowych był silnik skonstruowany przez GM noszący nazwę „Iron Duke”. Ford wprowadził do swoich modeli turbodoładowane silniki, ale w USA nie zdobyły one zainteresowania, gdyż były bardzo awaryjne a ich apetyt był porównywalny z dużymi silnikami.

Dziś w wielu amerykańskich samochodach osobowych rezygnuje się z dużych silników na rzecz tych wzorowanych na europejskich konstrukcjach a „big block” pozostaje źródłem napędu pojazdów użytkowych oraz kilku bardziej znanych „muscle cars”. Coraz częściej do oferty wprowadzane są hybrydy i auta elektryczne, choć amerykańskie na pewno nigdy nie zrezygnują z dużych pojemności na rzecz dzwiku odkurzacza i nerwowego spoglądania na zasieg baterii.

Podobne wpisy:

 Australijskie pociągi drogowe	 Paradoks komunistyczny prosto z USA	 Dla władnej osoby
 Fruz i jego samolot	 Skaut, Ford i reszta świata	 Historia bez hamulców, część pierwsza
 Rover i Delfin	 Śmieci pana Schecktera	 Tajemniczy śmiat Rudolfa, część pierwsza



Zbigniew Kluczkowski

Z wykształcenia menedżer motoryzacji i informatyk, z zamiłowania historyk techniki i pasjonat starej motoryzacji. Maniak nowoczesnych technologii. Podobno zdolny autor tekstów (m.in. dla Continental Polska i Allegro). Czasem bloger i nauczyciel blogowania. Człowiek renesansu. Nauczyciel w zdufskowolskim „Elektroniku”.

Share this... [Facebook] [Twitter] [LinkedIn] [WhatsApp] [Email] [Print]

Kategoria: "Historyczne" wpisy Tagi: amerykańskie prawo, normy, osłabianie silników, USA, Ustawa o czystości powietrza

Zobacz wpisy --- Żyje się tylko dwa razy --- Gdzie jest mój automobil? ---



Pogoda: [Weather widget]

Kalendarz: [Calendar widget]

Wyszukiwarka: [Search bar]

Szukaj według kategorii: [Category dropdown]

Archiwum: [Month dropdown]

Popularne na kanale Youtube: [YouTube video thumbnails]

Najczęściej czytane: [Most read article thumbnails]

Strona główna: [Home page thumbnail]

Citroen, zakonnica, kaczką i żandarm [Article thumbnail]

Co można zrobić w wieku 14 lat? [Article thumbnail]

Shinkansen na drodze [Article thumbnail]

LuAZ – ukraiński Samuraj [Article thumbnail]

Setka i majonez [Article thumbnail]

Super Duo [Article thumbnail]

Porsche, James Dean i opowieść grozy [Article thumbnail]

MTT – jednośladowy śmigłowiec [Article thumbnail]

Kto ma Opla, ten ma... [Article thumbnail]

Gwiazda rajdu z FSO [Article thumbnail]

Miasto, tor i legenda [Article thumbnail]

501 prędkości [Article thumbnail]

Komar – prawdziwy król polskiej wsi [Article thumbnail]

Filip i Flap w samochodzie [Article thumbnail]

Marketing w motoryzacji, czyli jak pojazd staje się... [Article thumbnail]

Marketing w motoryzacji, czyli jak pojazd staje się... [Article thumbnail]

Brabus czyli... Bodo i jego zabawki, część druga [Article thumbnail]

50 twarzy... Golfa, część pierwsza – Golf Mk 1 [Article thumbnail]

Najpopularniejsze tagi: [Tag cloud]

Alfa Romeo (16) Auto - Union (8) Bentley (9) BMW (16) Bugatti (14) Cadillac (9) Chevrolet (9) Citroen (13) Daihatsu (16) Ferrari (13) Fiat (17) Ford (14) FSO (9) Lamborghini (9) lekkie konstrukcje (7) Le Mans (7) maloseryjne (14) Mercedes (30) mikrosamochody (11) Mitsubishi (7) napęd parowy (7) odpowiedzi na listy (23) Opel (10) Peugeot (14) pojazdy wojskowe (12) polskie prototypy (8) Porsche (17) projektanci (20) prototyp (9) rajdy (10) rekordy prędkości (15) Renault (18) Rolls-Royce (14) samochody elektryczne (7) skrzynka e-mail (24) streamliner (10) test zderzeniowy (7) Toyota (13) Volvo (11) vw (11) wynalazcy (12) wynalazki (20) wypadek samochodowy (9) wysługi długodystansowe (8) youngtimer (8)

Meta: [Meta widget]

Zaloguj się: [Login field]

Kanał wpisów: [RSS feed]

Kanał komentarzy: [Comments feed]

WordPress.org: [WordPress logo]

Postaw kawę: [Coffee button]