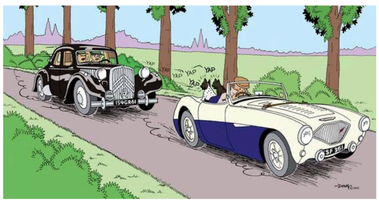

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

VM – Wielka Miernota

przez Zbigniew Kluczkowski | 29 września, 2024 — 0 komentarzy

Na terenie Emilia – Romagna będącym centralnym regionem Włoch znajdziemy zakłady, które spełnią niemal każde motoryzacyjne marzenia. To tu właśnie powstają Ferrari, Maserati, Pagani, Lamborghini oraz Ducati. Oprócz znanych producentów sportowych samochodów, motocykli oraz ciągników rolniczych (Lamborghini) od 1947 roku funkcjonuje tam jeden z największych producentów silników o zapłonie samoczynnym, czyli VM Motori. Założycielami tego interesu byli Claudio Vancini oraz Ugo Martelli, stąd nazwa.

Już w pierwszym roku istnienia marki VM pokazało pierwszy włoski silnik wysokoprężny, który chłodziło powietrze a wtrysk paliwa był bezpośredni. Do lat 70-tych firmę opuszczały silniki przeznaczone do napędu maszyn oraz łodzi motorowych. W 1974 roku VM pokazało pierwszy silnik wysokoprężny z doładowaniem i chłodzeniem wodnym, który mógł pracować przy prędkościach obrotowych ponad 4200 obr/min. Tym samym pierwszy turbodiesel VM już wkrótce mógł trafić do samochodu.

2.0 Turbo D – Alfa Romeo Alfetta z 1979 roku

Źródło: favcars.com

W latach 70-tych amerykański Chrysler zaczął być aktywny w Europie. Marka potrzebowała silnika wysokoprężnego do największych modeli. Nad takim już na początku lat 80-tych pracowali Włosi. Mercedes na rynek USA sprzedawał modele serii W116 i W126 z mocnym dieslem podczas, gdy w Europie było dostępne tylko słabe 200 i 240D. VM postanowiło wykorzystać lukę i w 1984 roku pokazało (zbyt) nowoczesnego diesla z doładowaniem, który przyjął się w wielu ówczesnych modelach.

Nowy silnik miał modułową konstrukcję. Co to w praktyce oznaczało? Żeliwny blok połączono z aluminiowymi głowicami (!). Tak – głowicami, gdyż każdy cylinder miał oddzielną głowicę. 4 – cylindrowy silnik o poj. 2.5 dm^3 dzięki doładowaniu miał 85 KW mocy a maksymalny moment obrotowy wynosił imponujące 262 Nm. W połowie lat 80-tych, kiedy trafił do produkcji, był najszybszych dieslem świata. Nowym silnikiem zainteresował się Ford, Rover oraz znani producenci aut dostawczych. Największym odbiorcą miał być Fiat oraz jego marki.

> **Czytaj:** Peugeot i XUD techniki

Silnik wysokoprężny w Alfie 164

Źródło: autokult.pl

Klienci „luksusowych czworaczków" czyli Alfy 164, Fiata Cromy oraz Lancii Themy często wybierali to źródło napędu. Diesel do Saaba wówczas nie był przewidziany. Silnik zmodernizowano a moc podniesiono do 92 KW (125 KM), dzięki czemu Alfa z tym silnikiem przekraczała 200 km/h zużywając około 9 litrów paliwa na pokonanie 100 km. Ta konstrukcja napędzała nawet dostawcze brytyjskie LDV. Taka moc w „blaszaku" była w stanie dźwignąć 1,5 tony ładunku i pomknąć z prędkością 150 km/h. Zużycie paliwa w silniku dla LDV wynosiło około 14 litrów na każde 100 km.

Jak się później okazało, oszczędności na paliwie były preludium przed wydatkami na remonty. Gdy awarii uległa jedna głowica, to wtedy … nie, nie wystarczyło splanowanie tylko jednej – trzeba było wszystkie. 4 razy więcej głowic? To oznaczało 4 razy częstsze, drogie naprawy. Napęd rozrządu był bardzo awaryjny i pomimo prób z zastosowaniem łańcucha w miejsce paska nie rozwiązano problemu. Zmiany z 1998 i 2001 roku niewiele … zmieniły i klienci odwracali się tyłem na widok „dużych Jeepów". Nie pomagał nawet najwymyślniejszy marketing.

Z uporem maniaka silnik 2.5 TD napędzał Chryslera Voyagera oraz Jeepy Cherokee i Grand Cherokee. W porównaniu do 2.1 TD, które wcześniej montowano w Cherokee, nowy model był znacznie szybszy i silniejszy. 30 KM więcej niż w Renault – to był znaczny zastrzyk energii i do ciężkiego nadwozia taki napęd doskonale pasował. Do zasobu portfela właściciela już nie, szczególnie gdy podczas remontu dochodziła jeszcze wymiana panewek, uszczelek głowic itd. Znacznie taniej było wymienić cały silnik na używany, ale sprawny.

Gdy dla potrzeb ciężkiego Grand Cherokee dobudowano kolejną głowicę problem powrócił ze zdwojoną siłą. Silnik o poj. 3.1 dm^3 ciągle „znaczył swój teren" olejem a jego trwałość była równie niska, co mniejszej odmiany. Kolejna głowica podniosła koszty napraw o 25 % a sprzedaż mocnych leków uspakajających wśród właścicieli Jeepa w Europie nabijała aptekarskie kasy. Dopiero w 2001 roku pomysł godny „Anty-Nobla" przeszedł do historii a nowy silnik 2.5 TD miał już jedną głowicę. Jego następca – 2.8 TD był już zupełnie inną konstrukcją.

> **Czytaj:** Tradycyjny Diesel ze Szwajcarii

Grand Cherokee i jego wspaniały napęd

Źródło: otomoto.pl

Oryginalny silnik VM zaczął być wypierany przez nowe pokolenie diesli z szyną Common – Rail w 1997 roku. Nowy projekt Fiata i Boscha okazał się bardzo udany. Na miejsce „wynalazku" VM trafiły mniejsze, ale znacznie lepsze silniki o poj. 1.9 i 2.4 dm^3 i o mocach od 105 do 210 KM. Najmocniejszy z nich ma 5 cylindrów i dźwięk zupełnie niepodobny do diesla. Żadnego „klekotu" a zamiast tego sportowe pomruki, przez co świetnie pasuje do Alfy Romeo. Obecnie Grupa Fiata najczęściej korzysta z silników wysokoprężnych o poj. 1.6 i 2.0 dm^3.

Należący do Fiata i GM (po połowie) VM nadal produkuje silniki. Obecnie nie eksperymentuje z cierpliwością oraz portfelem klienta. Grupa Fiata (w tym Chrysler, Jeep i Dodge) korzysta z nowego silnika VM, który ma 6 cylindrów w jednej głowicy i moc 190 lub 241 KM. W przeciwieństwie do 2.5 TD nie jest to „wynalazek" a duży, solidny silnik, którym nie gardzą nawet Amerykanie wybierając z palety Wranglera wersję wysokoprężną. Już nie ma nic wspólnego z tytułową „Wielką Miernotą".

* pisownia specjalna

Visited 11 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: 2.5TD, AlfaRomeo, silnikwysokoprężny, turbodiesel, VM

Zobacz wpisy
← Lotus light definition
Dlaczego prowadzenie bloga to taka ciężka praca? →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

czerwiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

« maj

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Zastosowanie języka JAVA w motoryzacji

Czarodziejski CRX prosto z Księżyca

Dycha dla Jacka

Samochody na Igrzyskach w Paryżu

„Iju iju" czyli historia i rozwój pojazdów…

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (17) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (42) cenyczęści (7) Chevrolet (9) Chrysler (7) Citroen (9) Daihatsu (14) DNAmarki (35) felieton (88) Ferrari (22) Fiat (31) Fiat500 (6) Ford (22) Formuła1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (8) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (15) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (14) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (17) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 408

Wszystkie wpisy: 686

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress