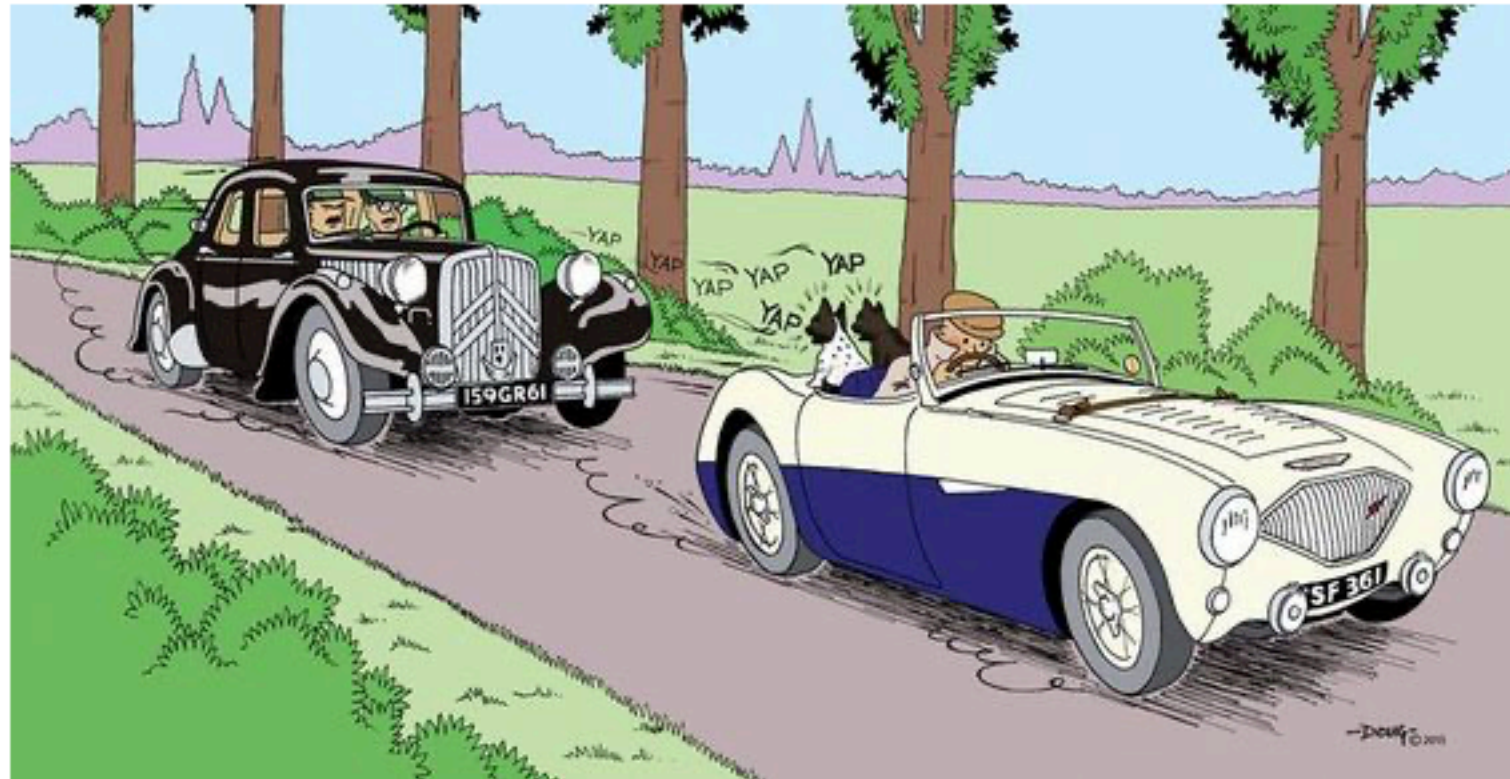




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Aston Marek

przez Zbigniew Kluczkowski | 26 października, 2024

0 komentarzy

Co Brytyjczycy zawdzięczają (lub powinni zawdzięczać) Polakom? Wielu fachowców, dzięki którym Wielka Brytania się prężnie rozwija, a których Polska nie była w stanie docenić. Emigracja nie jest zupełnie nowym zjawiskiem. Znaczna część Polaków wyemigrowała na Wyspy pod koniec lat 30-tych i w pierwszych latach wojny. Wśród takich osób był młody inżynier Tadeusz Marek. Po wybuchu wojny wyemigrował do Wielkiej Brytanii i tam odniósł swoje największe sukcesy. Pierwszym projektem dla armii brytyjskiej był silnik czołgu Centurion.

Po wojnie zaczął pracę u Astona Martina. Mająca ponad 20 lat doświadczenia wytwórnia aut sportowych wobec rosnącej konkurencji potrzebowała nowości. Nowy szef – David Brown bardziej niż na luksusowych autach dla klientów skupił się na sporcie. Potrzebny był nowy silnik, dzięki któremu można było dogonić włoskich konkurentów. Wówczas Tadek Marek podjął się zbudowania nowego napędu. Pierwotnie silnik miał być instalowany tylko do bolidów sportowych, ale szybko okazało się, że jest na tyle solidny, że może napędzać modele seryjne.

Pierwszym modelem wyposażonym w nowy silnik o 6-ciu cylindrach w rzędzie i pojemności 3,7 dm³ był wyczynowy DB2. Dla większej grupy klientów był dostępny w zaprezentowanym w 1958 roku DB4. Rzędowa „szóstka” o dwóch zaworach na każdy cylinder, gaźniku oraz (już) dwóch wałkach rozrządu w głowicy (DOHC) miała moc 220 KM i potężny moment obrotowy 325 Nm. Dzięki temu seryjne DB4 od 0 do 100 km/h rozpędzało się bardzo szybko, bo w 8,5 sekundy i osiągało 225 km/h. Był to jeden z najmniejszych 6 – cylindrowych silników tamtej epoki.

6 – cylindrowy silnik w DB 4 z 1964 r.



Źródło: Moto Magazyn

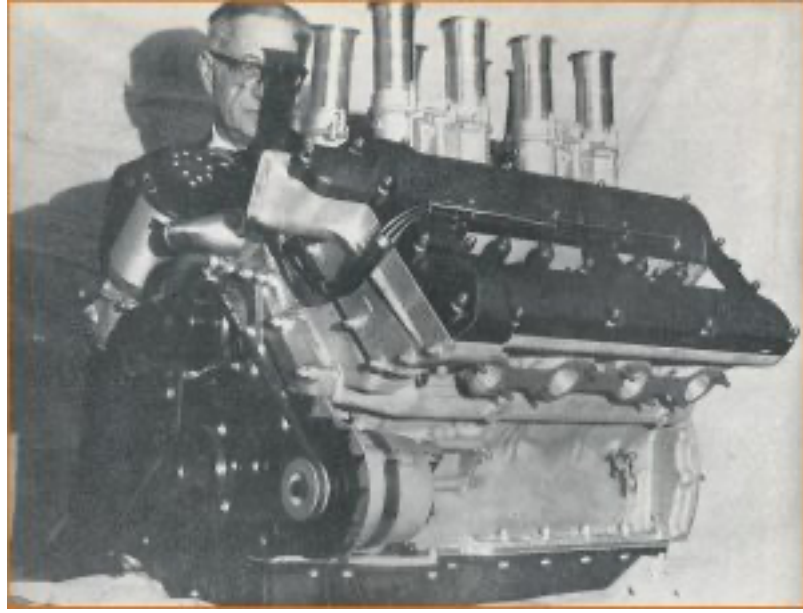
W 1963 roku wraz z prezentacją nowego DB5 silnik ten został rozszerzony do 4,0 dm³. Choć DB5 było większe i cięższe od poprzednika, dzięki mocy 286 KM i 390 Nm momentu obrotowego osiągi się nieco poprawiły. Co ważne, tak dużą moc i moment obrotowy osiągnięto bez udziału kompresora. DB5 osiągało 230 km/h a do 100 km/h rozpędzało się po 8 sekundach. Osiągi tego auta docenił sam James Bond, który wielokrotnie używał go w „terenianie”. Przy czym jego auto nieco różniło się od modelu dostępnego dla innych klientów, ale o tym później.

Podobne teksty: [A jego numer 35](#)

Silnik ten montowano jeszcze w 1973 roku w modelach DB6 i DBS. DB6 był poprawioną wersją DB5 i pomimo tego samego silnika osiągał 240 km/h. W DBS montowano dokładnie tą samą wersję, ale po zastosowaniu gaźników Webera jego moc mogła być podwyższona nawet do 330 KM. Przekładnia DBS-a miała już nie 4 a 5 biegów, co pozwoliło oszczędzić cenne paliwo. Szczególna wersja tego modelu służyła w Służbie Jej Królewskiej Mości i podobnie jak DB5 była wyposażona w wiele narzędzi potrzebnych do skutecznego eliminowania wszelkich przeszkód.

Drugi silnik stworzony przez Tadeusza Marka dla Astona Martina miał 8 cylindrów i pojemność nieco ponad 5,3 dm³. Silnik ten przeznaczono do nowej serii modeli V8, którą oferowano do 1989 roku. I tym razem silnik polskiej konstrukcji sprawił, że nowe auto agenta 007 – model DBS było bardzo szybkie. Konstrukcja była na tyle nowoczesna, że po wprowadzeniu kilku modyfikacji produkowano ją aż do 2000 roku. „Stare” V8 montowane było jeszcze we wszystkich odmianach modelu Vantage. Dopiero normy czystości spalin wpłynęły na decyzję o końcu jego montażu.

Tadeusz Marek przy prototypie silnika V8 – 1966 r.



Źródło: mklr.pl

Silnik V8 ukrywał ogromne rezerwy mocy. Ze standardowych 309 KM na początku produkcji w ostatnich wersjach jego moc wzrosła do 354 KM. To ze standardowej pojemności – 5,3 dm³. W kombi Lagonda rozszercono go do 6,3 dm³ i dzięki kilku modyfikacjom uzyskano aż 507 KM. Po wyposażeniu w doładowanie wersja ze standardową pojemnością uzyskała aż 612 KM. Pomimo zmian, przez cały okres produkcji korzystano z tego samego bloku. Z powyższego wynika, że silnik ten był nie tylko trwały, ale również podatny na modyfikacje.

Niestety Tadek Marek zmarł w 1982 roku i nie zobaczył pełni możliwości tego silnika. Silniki jego konstrukcji zostały zastąpione konstrukcjami Forda. Montowany w pierwszych latach produkcji DB7 6-cylindrowy silnik o mocy 340 KM był przejęty prosto z Jaguara XJ, wzmocniony za pomocą dwóch turbosprężarek. Montowanemu obecnie w odmianach DB9 12 – cylindrowemu silnikowi przypisuje się pospolite pochodzenie – jest złożony z dwóch 6 – cylindrowych silników Forda o poj. 3,0 dm³. Co więcej, nie jest to plotka, mechanicy potwierdzają obecność fordowskich części.

Podobne teksty: [Atrybut "gorącej mamuśki z Twojej okolicy"](#)

Nawet nowy 8 – cylindrowy o poj. 4.3 i 4.7 dm³ nie jest dziełem Astona, powstaje w kolońskiej fabryce Forda. Co ciekawe, w najdroższym Astonie One-77 montowany jest silnik o poj. 7.3 dm³, który w rzeczywistości jest rozwinięciem napędu, który powstał z dwóch 6 – cylindrowych jednostek Forda. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego gdyby nie cena One-77, która wynosi okrugły milion funtów (bez podatku) – to tyle co prawie 50 sztuk Mondeo z 3 – litrowym silnikiem. Najnowsze silniki Astona Martina na szczęście powstają we współpracy z AMG.

Visited 18 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AstonMartin, AstonMartinDB5, JamesBond, TadeuszMarek, V8

Nawigacja wpisu

← Pan Otto i wielkie bum

Narodowa elektryfikacja →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

[Dodaj komentarz](#)



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 23 lipca, 17:00, Czwartek

17°C

25 km/h

0,7 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 25%

PM 10: 10%

Dziś

17°C

Jutro

22°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

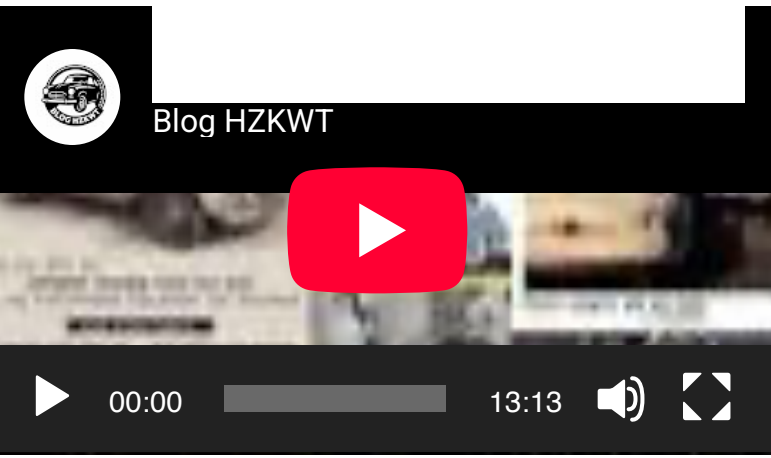
Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 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	31		

« cze

Najnowsze na Youtube:



Popularne na Facebook:

Historia z kołem w tle - historyczny motoblog

W niedzielę

19.07.2026 Czeski błąd I

#historiazkołemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub

Skomentuj

1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt

Obserwuj

23.07.2026 Powrót | #historiazkołemwtle

Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda ...

3:50 PM · 23 lip 2026

1

Odpowiedz

Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...
Halo, dzwonię z samochodu
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge
Cytryna z krainy dyktatora

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (9) BMW (25) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (79) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (7) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (15) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordypredkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (14) V8 (8) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 007

Wszystkie wpisy: 603

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress