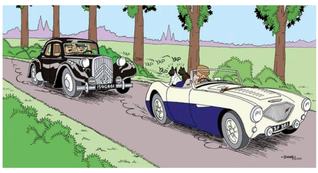


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Hmm … UMM …

przez Zbigniew Kluczkowski | 24 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Czy wśród europejskich prawdziwych samochodów terenowych są tylko Defendery i klasa G? Równie chlubną, choć mało znaną historię mają pojazdy portugalskiej marki UMM. Co ciekawe nie były produkowane przez żaden duży koncern a przez … zakłady metalurgiczne Uniao Metalo Mecanica z siedzibą w Lizbonie, które zostały założone w 1968 roku a pierwsze samochody na licencji francuskiej firmy Cournil opuściły jej bramy w 1977 roku. 7 lat później UMM pokazał pierwszy własny model.

Odbiorcami tego pojazdu o dość dziwnej fizjonomii mieli być głównie rolnicy, przemysł oraz indywidualni klienci, dla których oprócz odmian osobowych przygotowano podwozia pod zabudowę. UMM miał być zatem odpowiednikiem naszego Tarpana, czyli namiastką amerykańskich Fordów serii F oraz lekkich ciężarówek GMC, które były dostępne w niezliczonych wariantach karoserii oraz różnym udźwigu i nieskończonej liczbie zastosowań. Pytanie tylko czy tak było i czy UMM zdobył tylu klientów co Fordy?

Model pierwszej serii

Źródło: motorstown.com

Od początku produkcji UMM-y nie grzeszyły urodą, co wcale nie przeszkadzało im w pokonywaniu przeszkód terenowych. Pod połaciami prostej blachy oraz dużymi dzielonymi szybami kryły się mocne i trwałe mechaniczny napędu – sztywne mosty, archaiczne resory piórowe oraz dołączany napęd na przód. Silniki już w pierwszych latach produkcji pochodziły z bieżącej oferty Peugeota. Były to słabe, ale pancerne silniki wysokoprężne montowane w modelach 504 i 505. Choć słabe, były najmocniejszym elementem tego pojazdu.

Krótka (4,14 m długości), 3 – drzwiowa odmiana UMM-a miała silnik o poj. 2.3 dm^3 i mocy 67 KM, który ważące 1610 kg auto rozpędzał do 120 km/h zużywając przy tym około 11 dm^3 oleju napędowego na każde 100 km. Mocniejszy, 2,5 – litrowy diesel miał moc 76 KM i rozpędzał UMM – a do prawie 130 km/h. Osiągi znacznie dłuższej (4,85 m) 5 – drzwiowej odmiany były nieco gorsze, podobnie jak spalanie. Dopiero pod koniec lat 90-tych do oferty dołączyła mocna 110 – konna wersja 2,5 – litrowego silnika.

> **Podobne teksty:** Czas na podryw

Pomimo tego UMM nadal nie był demonem prędkości. Osiągał ponad 140 km/h i na każde przebyte 100 km zużywał 12 dm^3 oleju napędowego. Silnik, który napędzał dostawcze Citroeny oraz Peugeoty znacznie lepiej pasował do charakteru tego pojazdu. UMM zbudował kilka modeli z silnikami od BMW (najmocniejszy benzynowy o mocy 192 KM) oraz odmianę Trofeu napędzaną turbodieslami o mocach 130 – 150 KM, która miała służyć do rajdów terenowych. W jej wnętrzu montowano klatkę oraz dwa sportowe fotele.

UMM miał również epizod w słynnych rajdach terenowych (m.in. Paryż – Dakar), choć nie odniósł spektakularnych zwycięstw. W 1983 roku model wyposażony w 6 – cylindrowy silnik (PRV) notował znakomite czasy na piaskach Sahary i bez problemu dojechał do mety tego maratonu. To utrwaliło dobrą opinię o tej konstrukcji, choć nadal fabryka nie mogła się uporać z problemami blach słabej jakości. Te korodowały tuż po wyjeździe z fabryki. Już w 3 – letnich egzemplarzach pojawiały się duże „rude plamy".

Deska rozdzielcza modelu z końca produkcji

Źródło: Bring a Trailer

W najprostszych odmianach „portugalskiego Tarpana" próżno było szukać luksusowych dodatków. Wyposażenie było spartańskie, gorsze od tego w nowoczesnym ciągniku rolniczym, co wcale nie przeszkadzało w codziennym użytkowaniu tego pojazdu. Z czasem wprowadzano liczne drobne udogodnienia, ale charakter pojazdu nie zmieniał się i nawet u progu XXI wieku auto nie traciło nic ze swoich zalet oraz właściwości terenowych. Niestety z czasem klienci stali się bardziej wybredni i sprzedaż zaczęła gwałtownie spadać.

Rocznie powstawało najwyżej 1-2 tysiące UMM-ów, co było wartością małą wobec dziesiątek tysięcy Jeepów serii CJ oraz Land Rovera. Z czasem ofertę wzbogacono o otwarte pickupy, nadwozia zamknięte z nadbudową z tworzyw sztucznych lub plandeki na stelażu. Zamiast (względnie) wygodnych siedzeń z tyłu mogły być nawet drewniane lub plastikowe ławki. UMM mógł służyć również jako pojazd wojskowy z czego wojsko chętnie korzystało. W portugalskim wojsku UMM-y były tak popularne jak Jeepy w amerykańskim.

> **Podobne teksty:** Złote czasy kompresora

Niestety w pierwszych latach nowego wieku nikt już nie chciał topornej portugalskiej terenówki. Pomimo tego, że zdolnościami terenowymi dorównywał drogim Land Roverom oraz klasie G Mercedesa – brak wyraźnego rozwoju konstrukcji niekorzystnie odbijał się na wynikach sprzedaży. Jedynie znawcy techniki jazdy w terenie potrafili docenić imponujące kąty natarcia i zejścia oraz absurdalnie duży wykrzyż osi. To głównie dzięki takim entuzjastom te pojazdy są postrzegane jako prawdziwe samochody terenowe.

„UMMobile"

Źródło: pinterest

UMM podczas podróży Jana Pawła II do Portugalii służył jako „Papamobile". Przygotowany dla papieża model miał wysoką przeszklioną zabudowę tyłu oraz duży fotel w centralnej części kabiny. „UMMobile", jak przystało na pojazd papieski, był pomalowany na biało a pod karoserią kryły się płyty pancerne, w które zaopatrywano każde „Papamobile" od czasu zamachu w maju 1981 roku. O lepszej reklamie właściciele lizbońskich zakładów mogli jedynie pomarzyć. To wydarzenie korzystnie wpłynęło na wyniki sprzedaży.

Ostatecznie w 2004 roku podjęto decyzję o zakończeniu wytwarzania tych pojazdów. Przez ostatnie 4 lata produkcji powstało 25 sztuk zmodernizowanego modelu oznaczonego jako Alter 2000, ale ten nie zdobył klientów. Pomimo zmian przedniej części nadwozia nadal korzystano z techniki rodem w lat 80-tych. W ciągu ostatnich kilkunastu lat pojawiały się plotki o wznowieniu produkcji lub o nowym modelu, ale UMM skupia się na swoim podstawowym profilu działalności. Cóż, coraz mniej jest prawdziwych terenówek.

Visited 9 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: pojazdymałoseryjne, pojazdyportugalskie, UMM, UMMalter, UMMmobile

Nawigacja wpisu

← Cichociemna — „Łup, bum … i jeszcze raz bum" →

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:

Wyszukuj według kalendarza:

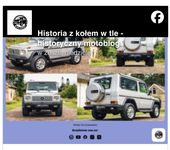
lipiec 2026

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:



19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkolemwtle

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

Polub · Skomentuj · 1

Najnowszy wpis na X:

Komentarze:

StalyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Hmm … UMM …

DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (77) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normypalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (14) V8 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 110

Wszystkie wpisy: 592