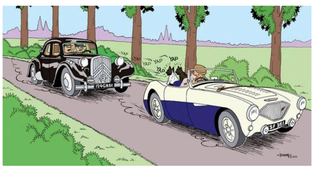

# Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.



## Za mamusię, za tatusia

przez Zbigniew Kluczkowski | 13 października, 2024 — 0 komentarzy

Litrowy, 3 – cylindrowy silnik Daihatsu to doskonały przykład niezawodnego źródła napędu. Nie jest to nowa konstrukcja, gdyż liczy sobie już 30 lat. Silnik Daihatsu nie należy do przesadnie dynamicznych, ale ma wiele innych zalet, w tym tę najcenniejszą: pije najwyżej 6 $dm^3$ 95 – oktanowego „soku" na 100 km (w mieście) i przy dbałości o wymianę płynów eksploatacyjnych i części przekracza przebiegi rzędu 300 tys. km. To na jego bazie powstał silnik, który obecnie napędza Toyoty Aygo i Yaris oraz niemal wszystkie modele Daihatsu.

Doskonały silnik Daihatsu miał moc od 50 do 80 KM (z doładowaniem). Specjalna wersja, którą Daihatsu razem z włoskim De Tomaso przygotowało na starty w rajdach WRC miała aż 120 KM, co było znaczącym osiągnięciem wobec typowych wówczas 60-70 KM z jednego litra. Jednak wyposażone w ten silnik Daihatsu nigdy nie odniosło żadnego sukcesu. Pancerny malec miał jednak wiele innych zalet, które szybko doceniali klienci. Marka szybko stała się tak znana jak Toyota czy Nissan a głównym rynkiem zbytu w Europie były Niemcy.

Nawet najsłabsze odmiany „litrówki" były w stanie rozpędzić lekkie Charade do 100 km/h w 13 sekund. Silniczek, podobnie jak większość 3 – cylindrowych, łatwo „wkręcał" się na obroty, ale jego dźwięk nie należał do przyjemnych. Jednak nie narzekano na wibracje i towarzyszący im hałas. Ważne było to, że mechanik na Daihatsu wiele nie zarobił. Jeżeli już miało się „coś" popsuć to przyczyniły się do tego zaniedbania właściciela, ale nigdy fabryka. To była kwintesencja japońskiej myśli technicznej – ciągłe doskonalenie.

**Daihatsu Charade G30 – marzenie z końca lat 80-tych**

Źródło: cardomain

Wraz z prezentacją nowego modelu, który miał trafić do Europy podjęto decyzję o uzupełnieniu oferty silników o małego diesla. Wówczas Fiat jako pierwszy podjął się zbudowania małego silnika, który zamiast benzyny zużywałby olej napędowy. Chcąc poczynić oszczędności wykorzystano wiele części z … benzynowego silnika o poj 1.3 $dm^3$. Daihatsu postanowiło zrobić dokładnie tak samo na bazie swojej „litrówki". Żaden z europejskich producentów nie oferował tak małego silnika wysokoprężnego i to od razu w dwóch wersjach – z doładowaniem i bez.

> **Podobne teksty:** Plastikowa japońska filozofia

Nowy silnik wprowadzono w modelach na 1984 rok. Z pojemności zaledwie 993 $cm^3$ uzyskano moc zaledwie 36 KM, doładowanie podniosło ją do 46 KM. Nie podnosiło to ciśnienia kierowcy, ale … przy dystrybutorze każdy właściciel małej „Szarady" nie ukrywał radości. Autko paliło zawsze poniżej 5 $dm^3$ – nawet w mieście a przy prędkości 90 km/h zaledwie 3,5 $dm^3$/100 km. To wszystko dzięki lekkiej konstrukcji i bez „wynalazków" w postaci Common – Raila, dwumasowych kół, filtrów i wszystkiego, przez co jazda dieslem przestaje być opłacalna.

To była nagroda za zupełny brak dynamiki oraz prędkość maksymalną nieco ponad 120 km/h. Jazda w 4 osoby i z małą ilością bagażu stanowiła znaczne obciążenie dla tak małego silnika, ale gdy podróżowało się samemu litrowy „dziełek" nie miał zamiaru protestować. Jazda „o kropelce" nie była trudna a przebiegi rzędu 800 km na jednym zbiorniku paliwa (zaledwie 35 litrowym) były czymś zupełnie zwyczajnym. Taką motoryzacyjną anorekcję trudno nazwać chorobą, wówczas nie było samochodu tańszego w eksploatacji.

**Słynny „litrowy diesel"**

Źródło: Giełda Klasyków

Daihatsu zyskało wierną rzeszę klientów, w tym także polskich, którzy dzięki Pewexowi mogli spełnić marzenie o superoszczędnym i niezawodnym samochodziku z Japonii. Kupione za dewizy, czyli dolary, egzemplarze z lat 1983 – 1987 nadal jeżdżą po polskich drogach, choć są to już wyjątki. Właściciele z wiadomego powodu nie chcą ich sprzedawać. To, co ich zmusza do pożegnania z ukochanym malcem to korozja, od której nawet Daihatsu nie jest wolne. Największą grupę właścicieli stanowią kierowcy autobusów i ciężarówek, co raczej nikogo nie dziwi.

Polski BOSMAL miał zamiar wykorzystać ten silnik do napędu Fiata 126p, ale do celów badawczych wybrano mniejszą jednostkę o poj. 800 $cm^3$, która tak, jak Maluch Diesel nigdy nie trafiła do produkcji. Mniejsza odmiana minidiesla miała moc 24 KM i moment obrotowy znacznie wyższy niż 2 – cylindrowy silnik Fiata. Obiecywano średnie zużycie ropy na poziomie 3-3.5 $dm^3$ na 100 kilometrów, co w przypadku Malucha oznaczałoby potowę tego, co potrafił spalić benzynowy silnik. Niestety nic nie wyszło z tego planu.

> **Podobne teksty:** Gdy dwa koła to zbyt dużo …

Mikrodiesel bez większych zmian przetrwał w pokazanej w 1987 roku nowej generacji. Jednak nowy model nie był tak doskonały jak poprzednik, co nie znaczy, że się psuł. Autko nadal było wzorem dla europejskiego segmentu B a poziomem wykonania nie dorównywał mu żaden Fiat, Peugeot, Renault czy nawet VW i Opel. Mały diesel nadal nie był demonem prędkości a w „jeździe o kropelce" dopiero „3 – litrowe" Lupo zbliżyło się do wyniku Daihatsu. Zrobiło to w 1999 roku, kiedy w ofercie Daihatsu nie było już tego silnika.

**Drugie „życie" silnika Daihatsu**

Źródło: elektroda

Silniczek Daihatsu okazał się wydajnym i niezawodnym napędem. Nie tylko do samochodów. Domorośli konstruktorzy potrafili go wbudować w ramę lekkich ciągników rolniczych. Co prawda nie był mocny na tyle, aby uciągnąć 5 – skibowy pług, ale z przyczepką pełną owoców i warzyw nie było żadnego problemu. Choć przeznaczony do zupełnie innych zadań, nadal był bardzo ekonomiczny i nie zamierzał się psuć. Pojazdy, które w Polsce noszą dumną nazwę SAM również korzystają z tego silnika. Nie ma dla nich lepszego silnika.

Podczas, gdy diesel przetrwał na rynku zaledwie dekadę, benzynowa „litrówka" nadal była rozwijana. Jej moc stopniowo rosła osiągając 53, 58 a w najnowszych modelach już 68 lub 71 KM. Obecnie ten silnik montowany jest już nie tylko w Daihatsu i Toyotach, ale również w najmniejszych modelach Citroena i Peugeota. Lata eksploatacji udowodniły, że jest trwały a jego rozrząd napędzany łańcuchem nie wymaga takiej troski jak chociby w małych silnikach VW. Pomimo niewielkiej ilości dostępnych modeli na naszym rynku, ceny Daihatsu do niskich nie należą. Wiadomo dlaczego …

Visited 9 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: 1.0D , Daihatsu , K3VE , K3VET , małolitrażowyDiesel

Zobacz wpisy
← Audi „500plus" — Belgijski diabeł i jego elektryczna torpeda →

### 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

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Czarodziejski CRX prosto z Księżyca
- Halo, dzwonię z samochodu
- Ding-dziong, youngtimery i przewaga

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (83) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (14) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 11 947

Wszystkie wpisy: 630