

There are no translations available.

Tyto informace slouží pouze pro osobní potřebu a nenahrazují technické specifikace uváděné výrobcem! Dokument je vytvořen pro portál **Chrysler Club Czechoslovakia o.s.** a bez souhlasu autora nesmí být jakkoli šířen mimo tento portál!

Náměty na doplnění, úpravy zasílejte autorovi (nejlépe včetně zdroje odkud čerpáte, nejde-li o jazykovou korekturu).

Děkuji. JardaKo

27.2.2012 doplněny nové motory [A428 DOHC](#) a [A630 DOHC](#)

4.6.2012 doplněna informace k roku 2011 v Milnících historie VM motorů

Přináším vám pár informací o srdci našich milých plechových kamarádech – ano tušíte správně motorech resp. jejich výrobcí. Protože jsem pouze vyznavačem naftáků zde je přehled pouze těchto typů motoru. Informace zde popsané jsou přeloženy z dostupných údajů společnosti VM Motori.

Zdroj: www.vmmotori.it

Popisované motory jsou používány do generace RG (včetně)! Popis nejnovějších motorů používaných v pozdějších generacích nebyl na web stránkách VMmotori uveden, ikdyž půjde

zřejmě o období motoru R 428 DOHC.

Nejdříve trochu historie společnosti VM Motori:

Milníky historie VM Motori:

1947

Počátky VM se datují od roku 1947 kdy se dva podnikatelé, Vancini a Martelli, kteří svými iniciály dali vzniknout akronymu, díky kterému je společnost známa až dosud, rozhodli založit společnost pro vývoj a výrobu dieselových motorů. Firma VM sídlí v Centu v Itálii v srdci Emilia Romagna, regionu, který je znám svými strojaři, díky společností jako jsou Ferrari, Lamborghini, Maserati a Ducati. Netrvalo dlouho a firma VM navrhla a vyrobila první dieselový motor v Itálii, který byl chlazen vzduchem s přímým vstřikováním. Po válečném probuzení trh požadoval jednoduché, levné a spolehlivé motory s malou spotřebou paliva. Produkce rapidně rostla a motory byly brzo exportovány do dalších středomořských zemí.

1962

Rychlý růst společnosti znamenal potřebu nového areálu. V roce 1962 byl slavnostně otevřen nový výrobní závod, doplněný řadou již existujících základních služeb včetně Nákupního, Prodejního a Poprodejního oddělení. Technické oddělení bylo přebudováno a bylo vytvořeno oddělení Výzkumu a vývoje. To hraje velmi důležitou úlohu ve vývoji společnosti a jejich produktů.

1964

Bylo navrženo několik nových řad vzduchem chlazeným motorů, které brzo našly využití v průmyslových strojích a rybářských lodích. Výroba motorů byla rozdělena na řady složené z 1,2,3,4 a 6.válců, přičemž každá z nich se vyznačuje modulární konfigurací, která zjednodušuje výrobu a snižuje náklady. Princip modularity je stále používán ve výrobě motorů VM.

1971

Rokem 1971 aktivity společnosti dosáhly takové úrovně, ve které byly nezbytné další investice pro industrializaci řady projektů. Společnost se pod vedením Finmeccanica spojila s "Stabilimenti Meccanici Triestini" v Trieste. Spojení pomohlo VM k pokračování ve vývoji jejich produktů s produkcí rozdělenou do dvou míst: v Cento a Trieste.

1974

Mezi motory vyráběnými v Centu byla nová série vodou chlazených, komůrkových, přeplňovaných a vysokorychlostních (4200ot/min)HR motorů. Na konci 70.let, kdy společnost začala pociťovat následky ropné krize, byly její motory poprvé použity v automobilovém průmyslu. Diesellové motory byly ideálním řešením pro výrobce automobilů hledajících snižování nákladů při přepravě osob a zboží.

1979

Na Frankfurtské výstavě motorů v roce 1979 byla poprvé představena první série sériových automobilů vybavených motory z továrny v Centu – Alfa Romeo Alfetta vyráběná v Arese. Do poloviny 80.let se stal automobilový sektor pro VM velice důležitým. Byla to ve skutečnosti výroba automobilových motorů, která pomohla společnosti překonat krizi, která zasáhla hlavní hráče v tomto odvětví v následujících letech, kdy počet fúzí mezi výrobci automobilů měl za následek snížení počtu značek na trhu.

1989

Na konci 80.let Finmeccanica, Financial Holding Company patřící IRI, který držel rozhodující balík akcií společnosti, se rozhodl prodat VM z důvodu, že výroba diesellových motorů již pro ni nebyla strategickou záležitostí. V prosinci 1989 vyplatili manažeři společnosti VM finanční výpomoc od Midland Montague Bank a VM Motori se opět stala soukromou společností s

jediným výrobním závodem v Centě. Posláním společnosti je dále vyvíjet to, co je pro ni nejdůležitější oblast: motory pro automobilový průmysl.

1990

V lednu tohoto roku společnost odhalila úplně nový a revoluční automobilový motor - TurboTronic® - který neslouží pouze pro ochlazování, ale také využívá elektroniky pro dokončení spalovacího procesu. TurboTronic® byl považován za jeden z nejčistších dieselových motorů na světě a byl vyráběn VM více než 10let. Někteří z výrobců prestižních aut byly mezi těmi, kteří osadili motory TurboTronic® do svých aut (mezi jinými Ford, Chrysler, General Motors, Rover a Alfa Romeo)

1995

Od r.1995 tři čtvrtiny příjmů společnosti pochází z prodeje automobilových motorů. Napomohla tomu i skutečnost, že toto odvětví prochází obdobím obrovského růstu na všech trzích zejména v Evropě. Společnost se stala velmi ceněná a v lednu toho roku ji získala Detroit Diesel Corporation, přední americká skupina specializující se na výrobu dieselových motorů. Společnost pokračuje ve výrobě dieselových motorů pro automobily a byla schopna získat významnou zakázku pro Chrysler – dodávka motorů pro modely Voyager a Cherokee: dva z vedoucích automobilů ve svých třídách.

2003

V roce 2000 se VM Motori společně s Detroit Diesel Corporation stala součástí skupiny DaimlerChrysler. V roce 2003 byl balík akcií společnosti rozdělen takto: 51% Penske Group a 49% skupina DailmerChrysler. Závod v Centu se rozrůstal a nyní pokrývá rozlohu 85000m², ze kterých je 50000m² zastřešeno. Roční kapacita je přes 80000 motorů. Naším posláním, kterému je oddáno více než 1000 zaměstnanců je stále stejný: navrhovat a vyrábět kvalitní výrobky.

2007

V červnu 2007 General Motors kupuje 50.procentní podíl v VM Motori S.p.A. Společnost je nyní vlastněna GM a Penske Corporation Rogera Penske. Byl vytvořen společný podnik a obě společnosti z Detroitu jsou společnými vlastníky, každá s 50.procentním podílem. Tímto spojením je nyní VM částí skupiny GM.

2011

Zahájena výroba nové řady motoru V6 3.0L, zejména pro luxusní SUV a velké sedany nejvyšší třídy jako Jeep Grand Cherokee a Lancia Thema. Pokračuje vývoj motoru R428 pro splnění emisí EURO5; vysocevýkonová řada tohoto motoru označena A428. Dodáván do modelu Jeep Cherokee a Wrangler a také Lancie Voyager. Došlo ke změně vlastnické struktury: FIAT koupil 50% akcií vlastněných Penske Corp. VM motoru je tedy nyní společný podnik 50/50 GM a skupiny FIAT.

Něco z historie motorů VM pro automobily:

VM začala dodávat motory pro automobilový průmysl v roce 1979, kdy trh s benzínem začal dávat najevo problémy s jeho dostupností, a musely být nalezeny ekonomičtější alternativy tradičních benzínových motorů. Naše výkonné, čisté, přeplňované motory s nepřímým vstřikováním byly brzo přijaty Evropským trhem. Prvním automobilem, který byl vybaven diesellovým motorem, byla Alfa Romeo Alfetta

Světové rekordy:

1982 – turbodiesel WM2000 osazen v Alfettě TD2 a Guiliettě TD2.0 stanovil 7 světových rychlostních rekordů na 5/10/25/50 tisíc kilometrů a 5/10/25 tisíc mil v Nardò (Lecce).

1991 – Alfa 164TD osazena 4.válcovým 2.5L VM motorem je potvrzena jako světově nejspolehlivější vůz po 24.hodinovém testu na okruhu Montlhery ve Francii (konkurenti v testu byly: Citroën XM D12, Lancia Thema Turbo DS, Mercedes 300D Turbo and Peugeot 605 SRDT

Turbo)

2000 – Chrysler Voyager osazen nejnovějším 2.5L 16ventilovým motorem překonal 22 vzdálenostních a rychlostních světových rekordů, včetně nejdelší vzdálenosti ujeté během 24.hodin na jedno natankování nádrže (1724km).

Motory pro Chrysler:

VM začala své partnerství s Chryslerem v roce 1992, a to dodáváním motorů s nepřímým vstřikováním pro model Voyager.

V roce 2001 v souladu s požadavkem trhu, Chrysler přijal náš motor s moderním přímým vstřikováním, tj.motor se systémem common rail.

Přehled parametrů motorů R 425 DOHC, R 428 DOHC, A 428 DOHC a A 630 DOHC– bližší popis níže:

Typ a konfigurace mm L kw HP ot/min. Nm Kgm ot/min. DxSxV kg/libry	Počet válců Vrtání x zdvih Obsah Max.výkon Max.toč. Rozměry Váha Pozn.		
R 425 DOHC	4 v řadě	92 x 94	2.499
R 428 DOHC	4 v řadě	94 x 100	2.776

VM Motori

Written by JardaKo

Tuesday, 29 November 2011 10:26 - Last Updated Monday, 04 June 2012 20:16

A 428 DOHC

4 v řadě

94 x 100

2.776

A 630 DOHC

6 V 60°

83 x 92

2.987

R 425 DOHC

R (A) 428 DOHC

A 630 DOHC



