



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM



Kopciuszek

przez Zbigniew Kluczkowski | 29 września, 2024

0 komentarzy

Nie każda bajka kończy się szczęśliwym zakończeniem. W bajce o Kopciuszku za sprawą wróżki tytułowa bohaterka zamienia fartuch na drogą suknię a dynia staje się karocą. Odpowiednikiem wróżki są styliści, którzy z naprawdę paskudnego samochodu są w stanie „wyczarować” piękne i ponadczasowe kształty. Niestety nie zawsze jest to możliwe a często brzydota jest celowo podkreślana jako atut, który wyróżnia nasze auto na tle innych, które są po prostu nudne. Szczególnie, gdy jest to pojazd produkowany masowo a nie droga zabawka dla wybranych.

Przykładem takiego samochodu jest Austin Princess. Z bajką o Kopciuszku to auto ma wiele wspólnego, choć w przypadku „Księżniczki” nie było szczęśliwego zakończenia, ani nawet magicznej przemiany. Autorem projektu nadwozia był Harris Mann a jego dzieło Brytyjczycy po raz pierwszy zobaczyli w marcu 1975 roku. Auto miało być konkurencją dla średniej klasy Fordów czy Vauxhalli, ale bardziej dynamiczne i lepiej wykonane niż starsze produkty brytyjskiej myśli technicznej. Przy czym w tym przypadku ważne jest słowo „miało”.

Mann przy projekcie nadwozia inspirował się ... linią Lamborghini Countach i wcześniejszymi prototypami Austina serii ADO. Narysowane przez Manna auto było długie na 4,5 m, szerokie na 1,7 m i wysokie na 1,4 m. To typowe wymiary dla klasy średniej. „Księżniczka” wyróżniała się małymi, pochylonymi pod znacznym kątem szybami, wysoką maską oraz nadwoziem typu „nibyhatchback”. Niby, gdyż tylna kłapa sięgała, ale nie obejmowała tylnej szyby. Niektórzy dopatrywali się kreski podobnej do tej, znanej z Renault 12 (późniejszej Dacii).

„Księżniczka” w całej okazałości



Źródło: autocognito.com, productioncars.com

Technika Princessy była konwencjonalna. Do momentu modernizacji w 1978 roku do napędu służył stary, wielokrotnie modernizowany silnik o poj. 1.8 dm³ lub nieco większy, 6 – cylindrowy o poj. 2.2 dm³ (pamiętający jeszcze lata 50-te). Napęd na koła przednie był przenoszony za pomocą 4 – biegowej ręcznej lub automatycznej o 3 – ech przełożeń. Mniejszy silnik miał moc 84, większy 110 KM. Pomimo wysiłków inżynierów Leylanda auto miało gorsze osiągi niż porównywalne modele Forda z 2.5 – litrowym silnikiem o porównywalnej mocy.

Czytaj: [Franz i jego samolot](#)

W 1978 roku Princess został znacznie zmodernizowany. Nowe silniki o poj. 1.7 i 2.0 dm³ miały nieco lepsze osiągi oraz ekonomię, tak ważną podczas ówczesnego kryzysu naftowego. Niestety nic nie zmieniono w rysunku karoserii, która nadal (podobno) przypominała Lamborghini. Brytyjczykom to nie przeszkadzało, ale reszta Europy jeździła wtedy samochodami zaprojektowanymi przez Włochów, które zwyczajnie były ładne, choć nie tak oryginalne. „Księżniczka” była typowo brytyjska – ze wszystkimi jej wadami i zaletami.

Widząc słabe zainteresowanie „nowością” Leyland próbował wykreować Princessę na auto luksusowe. Wnętrze, z racji obszernych foteli, można było uznać za komfortowe a prowadzenie niemal takie jak w Citroenach z hydropneumatycznym zawieszeniem. Dzięki układowi „Hydragas”, który był wynalazkiem Alexa Moultona (tego od Mini), auto prowadziło się pewnie, choć przechyły na zakrętach były znaczne. Jednak układ ten był bardzo awaryjny, gdyż nie był szczelny – płyn oparty na glikolu ciekł z każdego uszczelnienia niszcząc je.

Wśród prób reanimacji modelu należy wspomnieć wersje z dużym oknem w tylnym słupku oraz kombi, które istniało w dwóch odmianach. Szczególną uwagę należy zwrócić na kombi firmowane przez Ogle. „Glassback” z 1978 roku miał szansę przypudrować wizerunek „Princessy”, ale kosmetyk okazał się za drogi i skończyło się na prototypie. Tańsza była konwersja na pełnoprawnego hatchbacka, której podejmowały się niezależne firmy. W ten sposób znacznie poprawiono funkcjonalność, ale nie na tyle, żeby prześcignąć konkurencję.

Standardowe kombi i Ogle Glassback (poniżej)



Źródło: flickriver.com, carstyling.ru

W tym samym czasie pojawił się Polonez, czyli nowa wersja nadwoziowa Fiata 125p, która pomimo tylnego napędu, paliwożernego słabego silnika i wyjątkowo kiepskiej jakości na Wyspach Brytyjskich początkowo zdobyła uznanie. Wówczas brytyjska „Księżniczka” przestała być popularna, by w 1980 roku (w Nowej Zelandii rok później), po wyprodukowaniu prawie 225 tys. sztuk przejść do historii jako jeden z najbrzydszych samochodów jakie pojawiły się w ponad 100 – letnich dziejach brytyjskiej motoryzacji. I jednocześnie jeden z najbardziej wyrazistych.

Czytaj: [Budżetowe Porsche](#)

„Księżniczka” nie doczekała się księcia. Następne modele, w tym Metro i Montego były bardziej konwencjonalne – zarówno w rysunku jak i w technice. Austin Princess doczekał się uznania dopiero kilkanaście lat po zakończeniu produkcji. Auto pojawia się w wielu produkcjach telewizyjnych, których akcja rozgrywa się w latach 70-tych. James May („Top Gear”) powiedział, że było to najlepsze auto wyprodukowane przez Leylanda i jedno z najbardziej brytyjskich, jakie kiedykolwiek powstały. Czy to znaczy, że pozostałe były znacznie gorsze?

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AustinPrincess, Autin , najbrzydszesamochody , Ogle

Zobacz wpisy

Dziwne losy Rudolfa Diesla →

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:

Pogoda:

Lódź

Teraz, 27 czerwca, 14:00, Sobota

33°C

14 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 71%

PM 10: 28%

Dziś

34°C

Jutro

37°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

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:
Cytryna z krainy dyktatora
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Samochód minimalny
Opera bez fantoma
Blocco Piccolo

Popularne na Youtube:

Blog HZKWT

Blog HZKWT

Tagi:

AlfaRomeo (16) AstonMartin (6) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) **cechymarki (42)** cennyceści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (35) **felieton (87)** Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formula1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) nietypowe pojazdy (8) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (15) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 533

Wszystkie wpisy: 682

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress