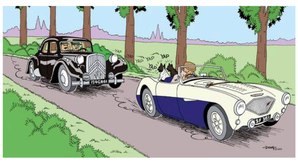


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

London Taxi – jaki Londyn, takie Taxi

przez Zbigniew Kluczkowski | 5 lipca, 2026 0 komentarzy

Z czym kojarzy się Londyn? Z zabytkami, siedzibą królowej, z kołem widokowym a może szklanym budynkiem – pisanką? Z tym też. Jednak większości kojarzy się również ze słynną taksówką, która od 1948 roku w prawie niezmienionej formie do dziś służy Londyńczykom oraz przyjezdnym. Podczas, gdy większość „taryf" to przerobione auta seryjne, London Taxi to pojazd od początku zaprojektowany w jednym celu – woženiu ludzi za pieniądze. Robi to już od ponad 60 lat.

Pomysł auta służącego wyłącznie jako taxi jest jeszcze starszy i pochodzi z 1919 roku kiedy założono firmę Carbodies. Była to firma karoseryjna wytwarzająca różne specjalistyczne nadwozia, które następnie montowano na seryjnych podzespołach. Zanim powstał projekt znanej nam taksówki Firma produkowała podobne konstrukcje oparte o seryjne modele Austina, Hillmana, Humbera, MG, Alvisa czy Invicty. Jedną z najbardziej udanych karoserii była ta, w którą zaopatrywano MG Midget przekształcając je w piękne, sportowe coupe.

Pierwszy model zaprojektowany od początku jako taksówkę wprowadzono do produkcji w 1948 roku. Auto oferowano pod marką Austin. Jego było nadwozie wysokie, o czterech miejscach siedzących. Do wnętrza przedziału pasażerskiego prowadziły „drzwi samobójcy" – czyli otwierane do tyłu oraz progi o znacznej szerokości. Z przodu znajdowało się miejsce dla kierowcy. Obok niego była otwarta przestrzeń na bagaże. Prototypy wyposażono w silnik o poj. 1.8 dm^3, ale ten był za słaby do ciężkiego nadwozia. Pierwsze sztuki dostępne dla klienta zaopatrzono w większy silnik 2.2 dm^3. FX3 był bardzo zwrotny – średnica skrętu wynosiła zaledwie 7,6 m.

Austin FX3

Źródło: Hemmings

Jedyne, czego brakowało FX3 to silnik diesla. Część nabywców zamieniła silniki benzynowe na silnik diesla montowany w pojazdach marki Standard lub duży, 3 – litrowy, bardzo trwały silnik Perkinsa. Tym, którym to nie wystarczało montowali … silnik Royce – Rollsa. Ten był mocny, ale bardzo paliwożerny. Londyńską taksówką zainteresowali się nawet bogaci celebryci. Kilka sztuk został przerobionych według ich życzeń przez znaną firmę Mulliner. Nabywcą specjalnej wersji FX3 był m.in. playboy Nubar Gulbenkian, dla którego budowano auta z przeszklonymi dachami.

> **Czytaj:** "Złoty okres" Talbota

Ostatnie sztuki FX3 wycofano z użycia dopiero w 1968 roku. Ogółem do końca 1958 roku powstało 12.435 sztuk tego pojazdu. W tym roku pokazano zupełnie nowy model nazwany FX4. Przez 10 lat na ulicach Londynu można było podziwiać obydwa modele jednocześnie. W porównaniu do FX3 nowa taksówka miała nowe, niezależne przednie zawieszenie oraz dwuobwodowy układ hamulcowy. Nowy silnik diesla o poj. 2.2 dm^3 i automatyczna skrzynia biegów ułatwiały pracę taksówkarzom.

Nowe taxi było niższe i szersze niż starszy model. Posiadało tylne „drzwi samobójcy" oraz układ siedzeń dokładnie taki sam jak w poprzedniku. Usunięto duże, wystające progi. Podobnie jak u poprzednika, średnica zawracania była absurdalnie mała, taka jak … w dzisiejszym Smarcie. Wśród opcji, od 1961 roku była ręczna skrzynia biegów oraz silnik benzynowy. Chętnych na te „udogodnienia" nie było zbyt wielu. Dopiero w połowie lat 70-tych skrzynia manualna wyparła automat. Po prostu „manual" okazał się tańszy w naprawach.

Wcześniej, bo w końcu lat 60-tych podjęto próby zastąpienia FX4 nowym pojazdem, jednak zrezygnowano. Produkowane od 10 lat taxi zyskało wiele modyfikacji, w tym: nowe zderzaki, lampy, łamaną kolumnę kierownicy czy winylowe siedzenia. Wśród nowości była blokada zamków, dzięki czemu kierowca nie był narażony na „darmowe" kursy. W 1971 roku wprowadzono do oferty silnik diesla o poj. 2.5 dm^3 a dwa lata później zrezygnowano z wersji benzynowej, której i tak nikt nie kupował. Korporacjom nie zależało na osiągach a tylko na ekonomii i trwałości pojazdu.

Austin FX4 i przestrzeń dla pasażerów (poniżej)

Źródło: bringtrailer.com, samochody-weselne.pl

We wczesnych latach 80-tych FX4 był już wyposażany we wspomaganie kierownicy, wydajne, wspomagane hamulce i nowy silnik konstrukcji Land Rovera. Dla tych, którym nie wystarczał taki napęd oferowano motor o poj. 3.0 dm^3 skonstruowany przez Perkinsa i Mazdę. Pomimo wielu modyfikacji auto nie było tak użyteczne, jak inne seryjne auta, które służyły jako taxi ani tak niezawodne – FX4 nie było wzorem trwałości, w przeciwieństwie do takich konstrukcji jak Mercedes W123 czy Peugeot 504.

> **Czytaj:** New York Taxi

Pomimo wielu niedoskonałości codziennie w Carbodies powstawało kilkanaście nowych FX4. Poza wersją taxi oferowano również 2 – drzwiową wersję … karawan z wyższym, dwudrzwiowym nadwoziem i la LTI – London Taxi International. Zupełnie nowy TX został zaprezentowany w 1997 roku w momencie, gdy Brytyjczycy wycofywali się z terenu Hong Kongu. Londyńska taksówka jednak pozostała na terenie Chin. Niestety wraz ze zmianą modelu wzrosła również cena, która przekroczyła 20 tys. funtów – to już był poziom auti średniej klasy premium.

London Taxi TX2

Źródło: dailymail.co.uk

Auto początkowo napędzał silnik Nissana o poj. 2.7 dm^3. Obecnie jest to mniejszy silnik Forda o poj. 2.4 dm^3. Ze starszą jednostką TX mógł jechać z maksymalną prędkością 135 km/h, z nowszą już ponad 140 km/h. Dla taksówkarzy nie prędkość była ważna a duży moment obrotowy turbodiesla, dzięki któremu auto ma znaczne przyspieszenia. Znaleźli się i tacy, dla których moc rzędu 100 KM nie była wystarczająca do szybkiej jazdy 2,5 – tonowym autem postury minivana. Z myślą o nich do oferty wprowadzono 152 – konny silnik benzynowy konstrukcji Mitsubishi, ale popularności nie zdobył.

Wraz z prezentacją TX po raz pierwszy dla potrzeb homologacyjnych podano wymiary taksówki. Wysokością 1,84 m bije niemal wszystkie minivany, jej szerokość wynosząca 2,04 m (z lusterkami) jest taka sama jak dużych aut klasy premium. Długość jest typowa dla kompaktowych minivanów – 4,58 m. Dla zachowania dużej kabiny konieczny był ogromny rozstaw osi, który w TX wynosi 2,89 m. Na brak miejsca nie powinien narzekać żaden pasażer. Nawet dama w kapeluszu czy barczysty ochroniarz się zmieszczą.

> **Czytaj:** Standardy Johna

TX miał okazję być sprowadzany do Polski. Jednak kosmiczna cena – ponad 140 tys. zł za wersję podstawową zniechęciła taksówkarzy, którzy za te pieniądze kupowali najtańszego Mercedesa z dieslem pod maską. Najsłynniejsza taksówka świata jest ciągle produkowana i dostarczana do krajów o ruchu lewostronnym. Od 2010 roku jej produkcją zajmuje się The London Taxi Company oraz … chińskie Geely, które posiada licencję na wytwarzanie dla potrzeb chińskiego rynku. Chińczycy zainwestowali w rozwój nowego modelu.

London Taxi TX5

Źródło: bbc.co.uk

TX5 to model przyszłościowy – jego produkcja ma rozpocząć się w przyszłym roku. Wielokrotnie pokazywany prototyp cechuje się bardziej kanciastą bryłą nadwozia. Pozostawiono typowy układ siedzeń oraz miejsce na bagaże. Skupiono się nad bardziej wydajnym napędem, który podobno ma być opracowany przez inżynierów Volvo (Geely jest właścicielem szwedzkiej marki). Nowy napęd ma umożliwić zasięg nawet 162 km na „prądzie". Po raz pierwszy taksówka ma uzyskać wysokie noty w testach zderzeniowych. Geely chce osiągnąć „magiczne 5 gwiazdek". Czy to osiągnie? Poczekamy, zobaczymy.

Visited 12 times, 3 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tag: AustinTX , LondonTaxi , LondonTaxiITX2 , pojazdyspecjalne , redcab

Zobacz wpisy
← Narodziny gwiazdy 854 157 →

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

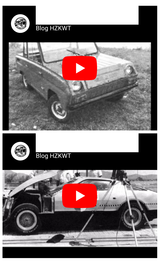
Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge
Samochód minimalny
Cytryna z krainy dyktatora
Rzecz o słodkości zemsty
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Popularne na Youtube:



Tagi:

AlfaRomeo (15) AstonMartin (6) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (86) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (22) Formula1 (8) FSO (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) napędelektryczny (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 4 973

Wszystkie wpisy: 662