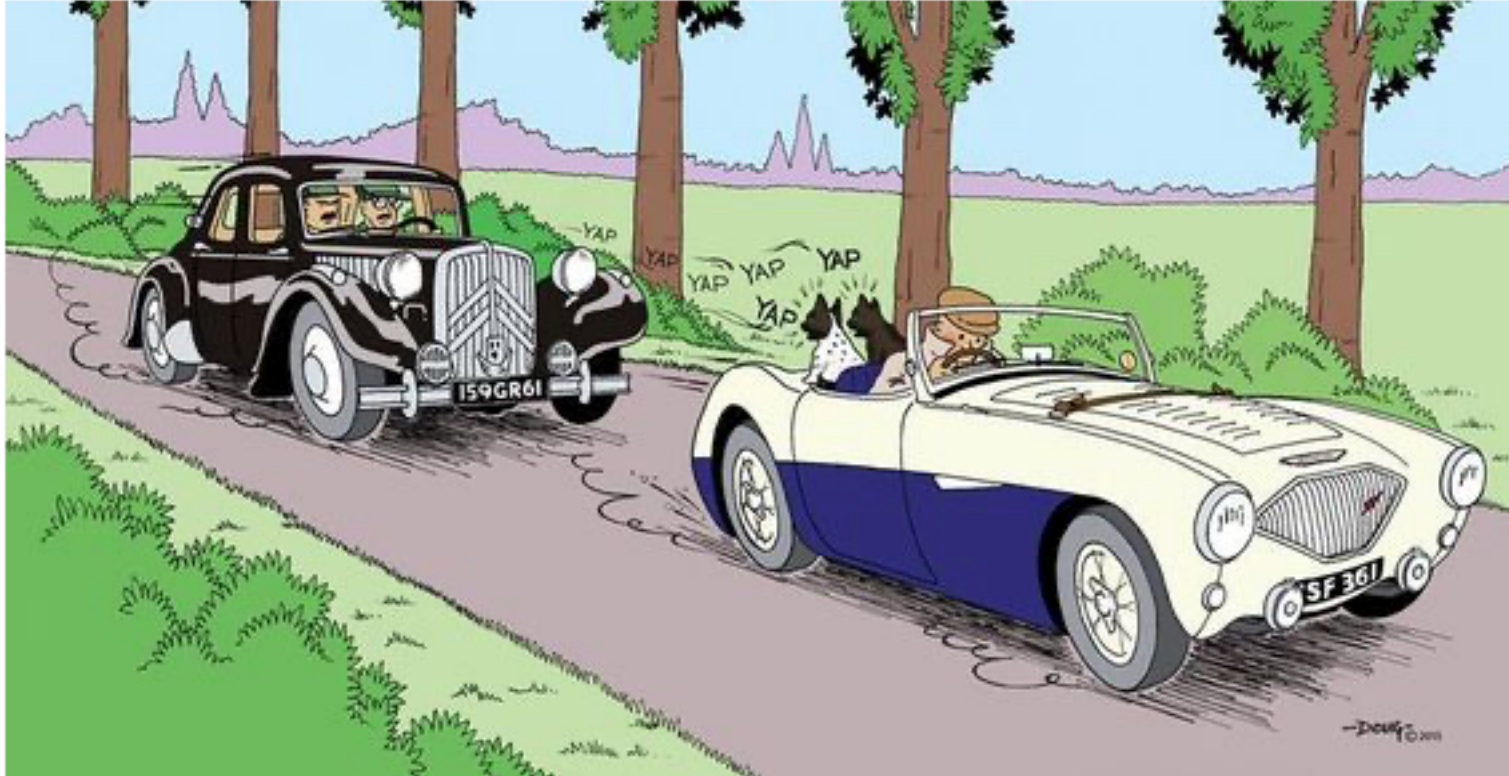




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG ▾

O BLOGU ▾

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM

Trzy koła? Dla Morgana wystarczą ...

przez Zbigniew Kluczkowski | 6 października, 2024

0 komentarzy

Podczas, gdy Morgan w połowie lat 30-tych zyskał 4 – te koło, na brytyjskim rynku pojawiła się nowa marka, która postanowiła podtrzymać trwający od początku XX wieku kult „trójkołowców”. Reliant od początku działalności (którą datuje się na rok 1935) nie poddawał się chwilowym modom i pomimo kilku „eksperymentów” w postaci modeli Scimitar i Sabre przez niemal 70 lat produkował trójkołowce w konfiguracji: 1 koło z przodu, 2 z tyłu. Wszystko zaczęło się od przejęcia firmy Raleigh specjalizującej się w małych trójkołowcach.

Wraz z zakładem w Tamworth przejęto również licencję na wytwarzanie małej furgonetki o masie własnej 356 kg oraz 2 – cylindrowego silnika motocyklowego o poj. 750 cm³ połączzonego z 3 – biegową skrzynią biegów. Pierwszy model Relianta miał aluminiowe, proste nadwozie osadzone na prostej drewnianej ramie, ale napędzany był silnikiem chłodzonym powietrzem o poj. 600 cm³. Silnik konstrukcji J.A. P rok później zmieniono na chłodzony cieczą, przez co Reliant znacznie „użył” do 407 kg, co i tak nadal było „wagą piórkową”.

Pierwsza własna konstrukcja inżynierów Relianta z 1938 roku nie miała już silnika motocykla a samochodu. Był to silnik przejęty z Austina 7. Do końca lat 30-tych inżynierowie Austina i Relianta zacieśnili współpracę, dzięki czemu trójkołowiec znacznie ewoluował. Chętnych nie brakowało, gdyż dzięki nowym przepisom podatkowym danina za trójkołowca, którą wnoszono na rzecz państwa była niższa niż ta płacona przez właścicieli najmniejszych samochodów. Jednak dopiero po II wojnie światowej pojazdy Relianta zdobyły uznanie.

Reliant Regent w wersji dostawczej



Źródło: picautos

Na fali powojennego kryzysu gospodarczego nowy model Regent zyskał wielu klientów. Miał zamkniętą kabinę, zsuwane szyby boczne i rolowany dach. Regent ważył już ponad 500 kg a Jego „lepsza” wersja – Prince Regent (aż) 600 kg. Pomimo zmian wizualnych nie zmieniała się konfiguracja napędu oraz centralne usytuowanie silnika. Dopiero w 1953 roku Reliant zaoferował nowoczesny model Regal, który zamiast skrzyni ładunkowej posiadał przestrzeń dla 4 pasażerów oraz ich bagażu. Coraz bliżej było mu do „pełnoprawnego” samochodu.

Regal był pierwszym modelem, który był oznaczany za pomocą kodu „koła/moc”. Regal 3/25 miał 3 koła i silnik o mocy około 25 KM, 3/30 miał już 5 KM więcej mocy. W zasadzie jednostką mocy był „koń parowy”, ale przy takich wartościach różnice pomiędzy tymi wartościami były minimalne. W zależności od rocznika, kolejne modele Regala miały poszycie karoserii wykonane z aluminium lub włókna szklanego. Ciekawostką był tył nadwozia podobny do tego z Forda Anglia. Istniała również wersja dostawcza.

Reliant Regal z lat 60 – tych



Źródło: classicandperformancecar

Ostatnie sztuki Regala powstały w 1973 roku. Podczas, gdy modne Mini hucznie świętowało powstanie dwumilionowego egzemplarza łączna produkcja Relianta ledwo przekroczyła 50 tys. sztuk, z czego kilka procent stanowiły nowoczesne modele z 4 – ema kołami. Tak naprawdę, to dopiero w 1974 roku modelem Scimitar Reliant udowodnił, że potrafi zbudować sportowe auto godne rywalizacji z popularnym MGB. Zarówno Scimitar jak i nowsze Sabre dysponowały silnikami kupionymi od brytyjskiego oddziału Forda.

W 1969 roku Reliant przejął Bond Cars, które .. również wytwarzało trójkołowce. Do ich napędu używano silników Hillmana Imp. Futurystyczny pojazd nazwany Bond Bug był bardzo popularny w latach 70-tych i wykorzystywał zawieszenie oraz mechanikę przejętą od Relianta. Wówczas również pojawiły się nowe modele Rebel i Kitten, po raz pierwszy dostępne w wersji 3 lub 4 – kołowej. Do ich napędu zaprojektowano w całości aluminiowy silnik o poj. 598 a później rozwiercony do 848 cm³.

Najpopularniejsze modele w historii marki to Robin i Rialto. Produkowane od początku lat 70-tych (Rialto od 1981 r.) w wersji 4 – kołowej niczym nie różniły się od innych ówczesnych samochodów segmentu A i B. Miejsca we wnętrzu było tyle, co w Peugeotie 104, Citroenie AX lub Fiacie Panda a mały silnik i lekka karoseria gwarantowały dobre osiągi i niskie spalanie. Relianty wyposażone w 4 koła przyzwocię się prowadziły, co nie było wcale oczywiste w modelach z jednym kołem z przodu.

Reliant Robin



Źródło: wos.my.com

Każdy trójkołowy Reliant przy większych prędkościach był niestabilny, co groziło wypadkiem. Lekka karoseria z włókna szklanego w żaden sposób nie chroniła pasażerów przed skutkami zderzenia. Była wzmocniona, ale przy masie poniżej 500 kg każdy, nawet najmniej widowiskowy, wypadek mógł skończyć się kompletną dewastacją pojazdu oraz groźnymi dla pasażerów obrażeniami. O testach organizacji typu Euro-NCAP nie było nawet mowy, stąd wraz upływem lat zainteresowanie Reliantami systematycznie spadało.

Ostatni Reliant Rialto powstał w 1999 roku a Robin niecałe trzy lata później. Firma upadła już w 1999 roku, ale dwa lata później znalazł się inwestor, który przez rok wyprodukował kilkaset sztuk Robina. Tym samym Reliant przeszedł do historii motoryzacji, choć wiele trójkołowców tej marki jeszcze ciągle znajduje się w garażach Brytyjczyków. Są one popularne wśród brytyjskich emerytów. Pasjonaci organizują nawet wyścigi trójkołowych Reliantów. Obfitują one w wiele spektakularnych kraks i wywrotek. Reliant to prawdziwy Brytyjczyk.

Visited 19 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Reliant , ReliantRegal , ReliantRegent , ReliantRobin , trójkołowiec

Zobacz wpisy

← Graf i wojna światowa

Olds – pionier masowej motoryzacji →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 16 lipca, 12:00, Czwartek

27°C

7 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 91%

PM 10: 35%

Dziś

29°C

Jutro

30°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

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...
Ding-dziong, youngtimery i przewaga
Cytryna z krainy dyktatora
Czarodziejski CRX prosto z Księżyc
Syn Forda

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennyści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (85) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normypalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) Rolls-Royce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 10 142

Wszystkie wpisy: 649

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress