

ACTU

elke week al het nieuws op

7 16 februari 1979
66^e jaargang
f 250-41 bfrs

• 2^e alternatieve elefantentref





RELIANT ROBIN 850 :

Een auto in een motorblad? Zijn wij dan autotesters geworden? Nee, we zullen het even uitleggen. Dat spaart weer zoveel ingezonden brieven.

We hebben diverse verzoeken gekregen om ook eens een autootje te testen waarmee je met je motorrijbewijs mag rijden. Met het ijzel, ijs, sneeuw en ander akelig weer van de laatste tijd kunnen we

er best inkomen dat dat soms wel eens van belang kan zijn. Daarbij komt nog dat de importeur voor ons land (Waaijenbergh uit Veenendaal) dit jaar het 12½-jarig jubileum vierde van Reliant in Nederland. Reliant heeft daarvoor overigens een serietje van 50 (!) jubileum-specials gebouwd, dat kun je nog eens laten doen bij zo'n klein merk. Niet minder dan 300 nieuwe en zo'n

300 gebruikte Reliants gingen dit jaar over de toonbank en dat is toch nog een verrassend groot aantal. Blijkbaar is er dus toch een flinke behoefte aan een „rijbewijs-A-voertuig met een dak erop”.

De nieuwe Reliant Robin is op dat gebied in Nederland wel de auto (we zullen het maar auto blijven noemen, want dat is het in feite).

Waarom A?

„Wat maakt dit autootje nou een voertuig dat men als motor bekijkt?” vroegen (en vragen) we ons af. Dat is te verklaren door een regel in de wet. Om nog met het rijbewijs A gereden te mogen worden, moet het voertuig minder dan 400 kilo wegen en drie wielen (dus drie sporen) hebben. Vandaar dat de Reliant dat ene wielje voorop heeft. Vandaar ook dat alles aan de Reliant zo enorm licht uitgevoerd is. De carrosserie is van polyester. Waar mogelijk is aluminium gebruikt, het accuotje is extra klein om wat te sparen, van binnen en van buiten is zo veel mogelijk kunststof gebruikt, zelfs het motorblok is uit aluminium opgetrokken. Dat is in motorland wel helemaal normaal, maar in de

autowereld zeer ongebruikelijk in zulke wagens.

Met al die kunstgrepen komt de Robin op 395 kilo, net, maar dan ook net binnen de grenzen. Onze uitvoering met autoradio en schuifdak zal wel net boven de 400 gezeten hebben.

Rijden

Belangrijker is natuurlijk hoe de Robin rijdt. Als echte motorrijder heb je bij het testen wat moeite om te bekijken wat nou relevant is voor de potentiële koper. Moet je gaan meten? We hebben maar besloten alleen een algemene indruk te geven. Vergelijken met een andere wagen kun je het namelijk toch niet.

Welnu, de algemene indruk is dat we ons best voor kunnen stellen dat er mensen zijn die met de Robin geholpen zijn.

Het rijden ermee heeft naast zijn mindere kanten zeker fijne.

De Robin mag dan wel niet vergeleken worden met een „echte auto”, maar hij heeft zeker sterke punten en zelfs wel voordelen boven een gewone auto.

Die voordelen komen voort uit het superlage gewicht en het toch niet zo kleine blok dat erin zit. Een dikke veertig pk komen er uit het 850 cc-blokje en die hoeven niet de honderden meer kilo's van een andere auto mee te slepen. Er is per tien kilo een pk aanwezig. Kijken we dan bijvoorbeeld naar een Volkswagen kever, dan zie we dat die bijna het dubbele aan gewicht per pk mee te slepen

heeft. Het zal duidelijk zijn wat het resultaat is: de Robin gaat behoorlijk stevig van de plaats. Er moet in feite een goede wagen aan te pas komen om je partij te kunnen geven. En dat, het mag best gezegd worden, heeft ervoor gezorgd dat we tijdens onze testritten heel wat afgelachen hebben over de stomverbaasde gezichten van de mensen naast je bij een stoplicht. Eenmaal was het zelfs zo dat we, onderweg naar Ridderkerk om een Honda XL 125 S testmotor te halen, driftend een bocht uitkwamen (iets te hard erin gegaan) en de daarachter opgestelde agent van pure verbazing vergat te doen waar hij voor gekomen was: iedereen aanhouden.

Ook de topsnelheid van de Robin viel ons honderd procent mee. Met 135 echte kilometers mag hij er toch zijn. Ook dat leverde overigens weer verbaasde blikken op van mede-weggebruikers.

Met zijn behoorlijk felle rij-eigenschappen geeft de Robin de bestuurder toch wel een leuk gooi en smijtwagentje.

Het lage gewicht brengt natuurlijk ook wel punten met zich mee. De zijwindgevoeligheid is bepaald hinderlijk, vooral bij het inhalen van vrachtwagens, en de Robin hobbelt wel wat erg gemakkelijk over slechte wegen heen. Hij is nogal springerig. Je moet daarmee gewoon rekening houden in je snelheid.

Motor

Het gebruikte motortje is een 848 cc vier-

Comfort

Het comfort in de Reliant is weliswaar vanuit een autostandpunt bezien niet optimaal, maar voldeed toch in grote lijnen meer dan aan onze verwachtingen.

Het idee dat er in de Reliant een soort motorstuur te vinden zou zijn moet maar snel vergeten worden, want er zit alles in en op dat u

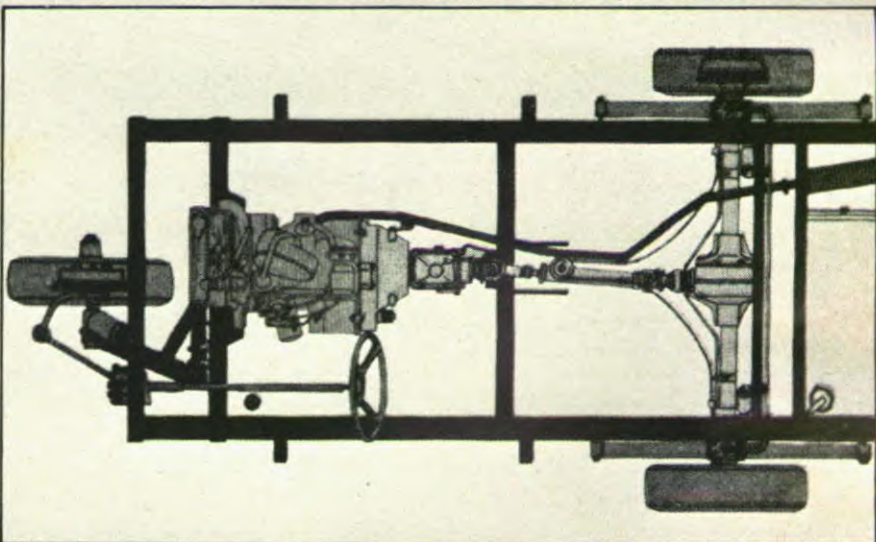
in een gewone auto ook vindt, inclusief een sportief klein stuur en een verstelbare stoel die voldoende speelruimte geeft.

De zit is redelijk, maar zou wat meer zijdelingse steun kunnen geven omdat de Reliant erg wendbaar is en dus de rijder snel heen en weer kan worden gedrukt.

De achterbank moet men voor volwassen

De opengewerkte tekening laat wel zien hoe simpel de Robin in elkaar zit om gewicht te winnen.

een, twee



motorrijden op drie wielen...

cilinder viertakt met een boring en slag van 62,5 en 69,06 mm. De compressieverhouding is een forse 9,5 op 1. Bij 5500 toeren levert de machine zo'n 40 pk. Het maximum koppel wordt bij 3500 toeren bereikt en bedraagt 6,36 kgm.

Het blok is zoals gezegd uit aluminium opgetrokken. Het elektriciteitssysteem is 12 volts. De koeling vindt door water plaats. De koppeling is enkelvoudig, droog. Vier veringingen hebben de verhoudingen 1.00, 1.32, 2.05 en 3.88 op 1. De eindverbrenging in het cardan is 3.23 op 1.

Chassis

De stevigheid van het onderstel komt van een rechthoek uit dunwandige vierkante kokers. Het blok hangt daar zo ver mogelijk naar het midden van de driehoek van de wielen in. Dat brengt overigens met zich mee dat de motor half binnen staat (in een gesloten kast natuurlijk) tussen bestuurder en passagier in. Dat daarvan nogal wat lawaai naar binnen komt was onvermijdelijk. Wijzelf zouden zeker isolatie aanbrengen tussen blok en cabinewand. Dan is misschien gelijk het wat warme gevoel aan de zijkant van het rechterbeen weg. Van de fabriek uit kan dit spul niet aangebracht worden omdat, u raadt het al, het te veel weegt...

Technische gegevens

Motor: viercilinder in lijn, boring 62,5, slag 69,06, cilinderinhoud 848 cc, compressie 9,5 op 1, vermogen: 40 pk bij 5500 toeren, koppel: 6,36 mkg bij 3500 toeren, smeersysteem excentrische rotor pomp, 12 volt elektriciteit, ontstekingsvolgorde 1 3 4 2, ontsteking 10° voor BDP, waterkoeling, Zenith SU HS 2 1½ inch, mechanische benzinepomp, enkelvoudige droge platenkoppeling, vierversnellingsbak met verhoudingen 1.00-1.32-2.05-3.88, overbrenging achteras 3.23 op 1.

Wagen: hydraulisch bediende trommelremmen, wielmaten voor: 177.8 maal 38.1 en achter 177.8 maal 31.75, handrem op achterwiel (kabelbediening), vering schokbreker schroefveer voor en enkelbladsveer en telescopische demper achter, besturing door worm en nok, draaicirkel 8.23 m, wielbasis 2159 mm en breedte 1244 mm, lengte totaal 3327,4 mm, gewicht 395 kilo, tankinhoud 27 liter, banden tubeless.

Importeur: Reliant import Nederland bv, 3900 AC Veenendaal, tel. 08385-11251. **Prijs:** Robin f 12.235,- en Robin bestel f 10.500,-.

passagiers maar vergeten, er zullen hoogstens twee kinderen tussen de voor- en achterstoel passen.

Normaal gezien zult u de achterbank neerklappen, zodat er een flinke ruimte voor boodschappen en misschien een mini-bike of zo vrijkomt.

De beenruimte voor de rijder vonden we wat aan de krappe kant voor de rijder (die van de passagier is uitstekend), maar dat kan een kwestie van smaak zijn. Wij kwamen onze eigen voeten wat vaak tegen. Na een gewenningsperiode van een dag of vijf viel het al niet meer zo op, maar toch...

De uitrusting van de auto vonden we meer dan compleet. Waarbij aangetekend moet worden dat een aantal niet standaard extra's gemonteerd waren als een radio, schuifdak en achterrautverwarming.

De verwarming (met blower) werkte prima, we hebben zat gelegenheid gehad die te testen met al dat ijs.

Een klein bezwaar vonden we in de bedieningsschakelaars en dergelijke die om gewicht te sparen wat licht uitgevoerd zijn. Dat neemt niet weg dat alles goed werkte.

Wegligging

De wegligging van onze testwagen viel ons mee. Er kon redelijk gestuurd worden, al moesten wel wat beperkingen in acht worden genomen door het ene wiel voor. Het

verwachte effect van over de neus kantelen trad niet op, maar we nemen aan (hebben we maar niet geprobeerd) dat je niet vol in de remmen moet gaan in een bocht, net zoals je dat bij een motor ook niet doet. De Robin wou in snel genomen korte bochten best een achterwielje lichten.

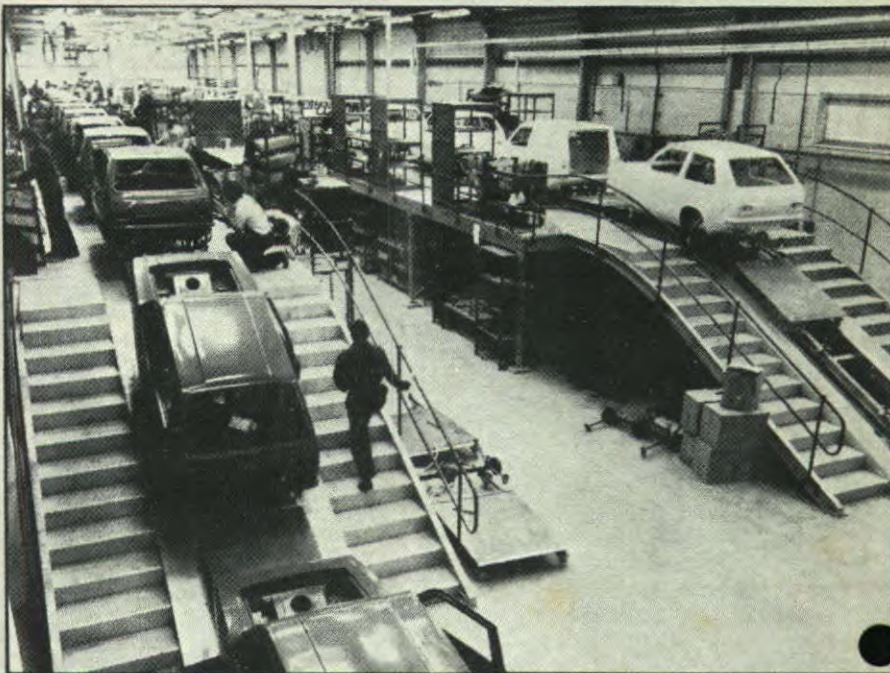
Ook wou hij wel spinnen, wanneer na zo'n bocht opeens volgas gegeven wordt.

Al met al was de Robin in het geheel niet de „ouwe lullen wagen" die men er vaak in ziet, integendeel, zou je bijna zeggen. Het meeste plezier kun je ervan hebben bij een pittige rijstijl.

Het schakelen van de vierbak ging door het direct in de bak staande pookje trefzeker. Ook daarmee kun je best lol hebben. Met de levensduur van het ding zal het wel goed zitten. Onze testwagen was een demonstratiemodel dat er al een kleine 40.000 km op had zitten en nog erg mooi liep. Misschien was de ene maal dat de Reliant vroeg in de morgen in strenge kou wat moeilijker aan wilde slaan te wijten aan het feit dat hij weer aan een beurt toe was. Algemeen maakte het motortje een prima indruk.

Kosten

Ook onder het hoofdstuk kosten zijn een stel voors en tegens te ontdekken. De aanschafprijs van een Reliant Robin vinden we ronduit hoog. De Robin 850 kost namelijk



RELIANT ROBIN

850

Boven:
De assemblage (20.000
per jaar) gebeurt in
Tamworth.

U ziet het: van binnen
net een „gewone auto".

Het blok (boven, mid-
den) staat grotendeels
„binnen". Op de voor-
grond koeling en ver-
warming.

standaard f 12.235,-. Als je het snel zegt is het niet veel, maar het slaat toch wel een dijk van een gat in de bankrekening. Daartegenover staat wel dat op de lange duur de Reliant mogelijk goedkoper is dan een andere wagen. Het benzineverbruik ligt op een zeer bescheiden niveau van 1 op 20 bij langzaam rijden tot nooit meer dan ongeveer 1 op 13 bij sportief rijden. De wegenbelasting valt in de laagste groep en bovendien mogen we de rijbewijs BE kosten in onze zak houden. Daarbij komt nog de geringe bandenslijtage achter door het lage gewicht (en maar drie banden) en de makkelijke reparatie van de polyester carrosserie bij schade. Men smeert dan in Veenendaal gewoon een vervangingsstuk in een standaardmal en plakt het stuk ertussen. Belangrijk is ook de behoorlijke inruilprijs die doorgaans gegeven wordt (dat wil zeggen bij vervanging, hoe het bij een, bijvoorbeeld, Opel-dealer ligt weten we niet).

Je krijgt een beetje het effect dat je ook BMW-motoren hebt. Voor vrij veel geld koop je een motor, die echter later langzaam zijn geld terugbetaalt.

Wijzelf zouden eigenlijk liever een bestelwagenuitvoering van de 850 Robin kopen. Die heeft meer mogelijkheden en is bovendien bijna f 1.750,- goedkoper (f 10.500,-). Voor dat geld heb je dan wat ons betreft een voertuig met een geheel eigen karakter (andere Reliant-rijders groeten je onderweg wat ons erg plezierig trof), dat zo zijn voor en nadelen heeft boven een gewone auto. Wat je beslist niet vindt in de Robin is een „let op want hier komt opa aansukken"-auto. Dat blijkt ook wel uit het bonte gezelschap Reliant-rijders. Onder de bestelbonnen vonden we namelijk mannen en vrouwen van 21 tot rond de 80 jaar.

Je kunt het ook zo bekijken: met de Reliant Robin heb je je eigen BEO, nou ja...

ROB VAN GINNEKEN

