

BEDELIA

NENAVADEN CYCLECAR



Bedelia tip BN1, 1911

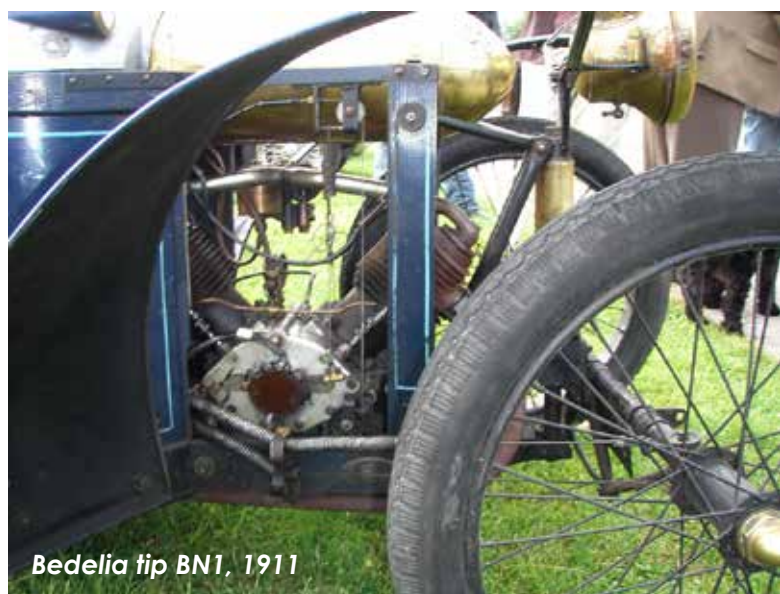
Termin cyclecar za naziv lahkega avtomobila izhaja iz veteranskega obdobja avtomobilov in to vozilo umešča med lahke avtomobile (francosko – voiturettes) in motorna kolesa. Ozka, vitka in lahka konstrukcija trupa vozila pa je običajno pomenila tandemsko postavitev sedežev za voznika in sovoznika, še posebej v začetni stopnji razvoja teh vozil, saj za sedenje v dvoje ni bilo dovolj prostora. Kolesa so bila po vzgledu dvokoles z ozkimi pnevmatikami ter naperami (obroči včasih leseni), karoserija pa je bila iz lesenega okvirja. Za prenos moči na pogonska kolesa je bil uporabljen par dolgih usnjenih ploščatih jermenov, po en kos na vsaki strani vozila. Vozila so lahko tro ali štirikolesniki, pogonski agregat ne sme presegati 1100 ccm volumna in teža vozila mora biti manjša od 350 kilogramov. Zame, kot ljubitelja tovrstnih avtomobilov, so ti fascinantni, ker poosebljajo duheksperimentov in inovativnosti. Verjetno pa nobeden od njih ni bil zasnovan bolj zabavno zaradi nenavadne postavitve upravljanja, kot Bedelia. Preko 150 proizvajalcev teh vozil je bilo registriranih v Evropi in ZDA pred prvo svetovno vojno – leta 1914. Med uspešnejše proizvajalce, ki so začeli proizvajati cyclecar avtomobile že leta 1910, štejemo Bedelia iz Francije ter Morgan in GN iz Anglije. Ker smo Morganov tricikel opisali že v eni od preteklih števil Glasila (glej »100 let vozil Morgan«), si nameravamo podrobneje ogledati uspešen, a z današnjega vidika dokaj nenavaden cyclecar Bedelia, ki so ga poimenovali po istoimenski pesmi, ki je bila v tistem času zelo priljubljena.

Ustanovitelja Robert Bourbeau et Henri Devaux co. s sedežem tovarne v Parizu sta imela v mislih motorno kolo, ko sta vozilo načrtovala. Oba študenta strojništva, stara komaj 18 let. Za prototip sta uporabila eno valjni zračno hlajeni agregat od motornega kolesa J. Quentin, moči 3 ½ HP, s katerim sta pred časom

imela prometno nesrečo s skoraj fatalnimi posledicami. Preizkusno serijo nekaj »lahkih športnih voiturette« sta izdelala kar v eni od barak, nabavo potrebnih delov in opreme pa je financiral kar oče enega od partnerjev. Cena 1200 francoskih frankov je bila izredno konkurenčna, vozilo je tehtalo samo 150 kilogramov, dosegalo je hitrost 60 do 70 km na uro, kar je bilo za takratni čas zavidanja vredno, vzdrževanje vozila pa je bilo zelo enostavno. Kdo bi si pravzaprav upal ob treznem razmisleku načrtovati vozilo na štirih kolesih, ki bi imelo sedež voznika s krmilom vred postavljen za sovoznikovim, katerega glava, hočeš ali nočeš zastira pogled voznika naprej? In prav ustanovitelj in avtor vozila je bil tisti, ki je izdelal načrte za konstrukcijo tega nenavadnega vozila pred I. svetovno vojno. In kaj je bil njegov nadaljnji razmislek, ko je med vožnjo moral biti vedno prisoten tudi sovoznik, saj je leta prestavil ploščati jermen za stopnjo prenosa med jermenicama, medtem ko je voznik predhodno zrahljal pogonski jermen s posebno ročico in s tem pomaknil zadnjo os naprej? Šele na kasnejših izvedbah je bilo to opravilo dodano vozniku. Toga sprednja os je centralno pritrjena na tečaj s torzijsko vzmetjo, krmilo pa je povezano obojestransko na prednjo os preko jeklene pletene vrvi in vitla. Vse skupaj spominja na izvedbo krmiljenja otroškega avtomobilčka s pedali... Vozilo je vpeto na ploščate eliptične vzmeti zadaj. Pogonski agregat eno ali dvovaljni »V«, zračno hlajeni je nameščen spredaj vzdolžno z vozilom, pogon na vmesno uravnoteženo os z dvema jermenicama na vsaki strani je speljan preko verige. Os je nameščena pod sovoznikovim sedežem. Nekateri modeli so imeli zelo dolg pogonski jermen, saj je bil pogon speljan direktno iz motorne gredi. Na koncu obeh delov gredi pa je bila dodana po ena jermenica s centrifugalnim regulatorjem, ki je pri večjih obratih agregata gibljivi del pola jermenice približal in s tem avtomatsko zategoval jermen – glej sliko 2. Ker sta se predolga pogonska jermena običajno natezala, je imel voznik dodatno možnost zategovanja jermena z nožnim pedalom – kot sklopka. Pri prostem teku pa sta jermena drsela na najmanjšem premeru med poloma jermenice. Da je ta izvedba predstavljala



Bedelia tip BN1, 1911



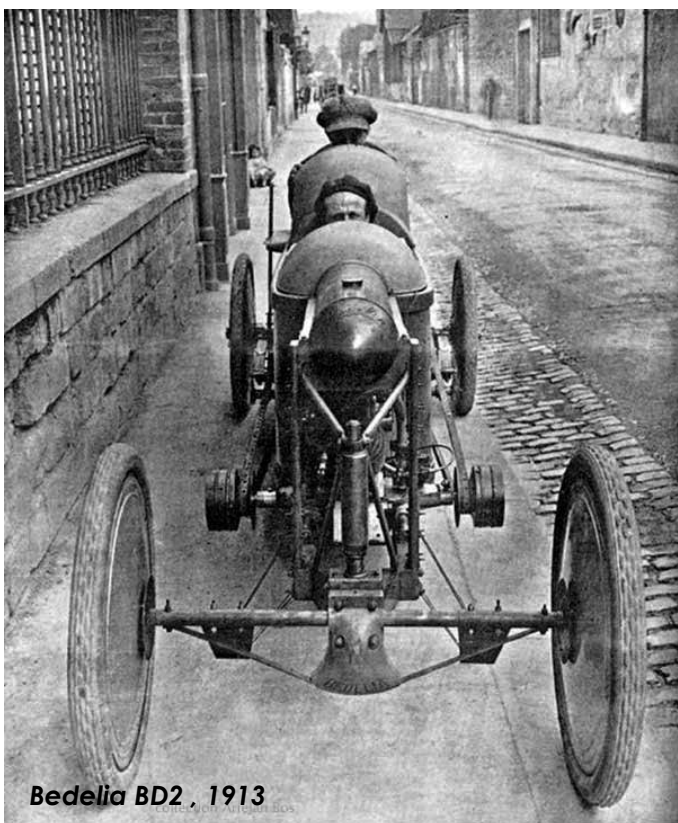
Bedelia tip BN1, 1911

nekakšen brezstopenjski – avtomatski menjalnik, najbrž ni treba posebej omenjati. Vozilo nima vzratne prestave, je brez diferenciala, zavore pa so torne samo na gnani par koles s pomočjo ročice.

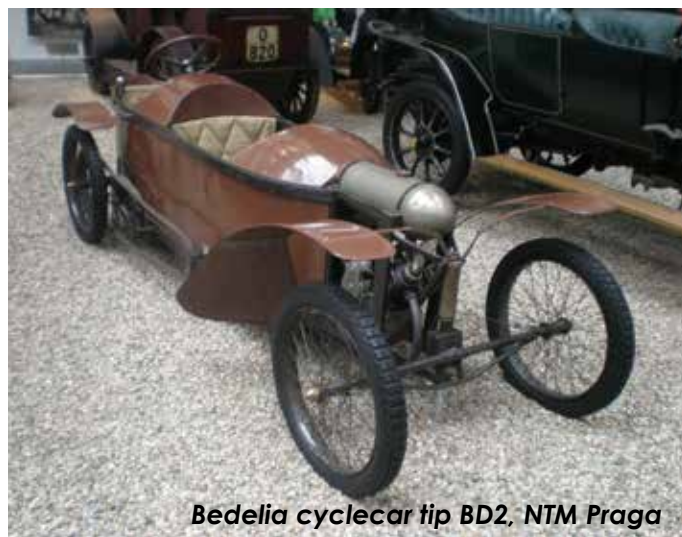
Tekmovalni uspehi: Za leto 1911 so izdelali dva nova modela, prvi tip A1 z enovaljnim močnejšim agregatom 4 ½ HP znamke Qentin in tip BD1 z dvovaljnim agregatom (V twins), moči 5 ½ HP, ki ga je zasnoval sam Robert Bourbeau. Uspešno zgodbo je tovarna gradila z uspehi na hitrostnih tekmovanjih. Prvi in zelo odmeven je bil na krožni dirki v Le Mansu 4. in 5. junija 1911 v svoji kategoriji. Sledili so uspehi na gorskih hitrostnih preizkušnjah (hill climb), za kilometer vzpona je potreboval le pičlo 1 minuto in 5 sekund! Ti rezultati so bili najboljša reklama za povečanje prodaje vozil. Omeniti velja, da v tistem času tekmovalni razredi glede na cyclecar skupino še niso bili definirani, to se je zgodilo kasneje, na otoku leta 1912, predvsem pa po I. svetovni vojni, ko so cyclecar vozila beležila definirane robne

pogoje glede volumna agregata in omejitve teže vozila tudi v Franciji, tudi zaradi najnižjih dajatev – vsega 100 FF na leto, zaradi tega so postala še posebej zanimiva. Glede na občasne težave pri prestavljanju jermena med jermenicama ter uigranosti voznika in sovoznika pri tem manevru, še posebej na hitrostnih tekmovanjih, so po treh letih uspešne proizvodnje prešli na avtomatski prenos preko večje variabilne jermenice, podobno kot je to izvedbo uporabil mnogo kasneje SAAB – variomatic. Ob tej izboljšavi jermen ni več zdrsal v mokrem vremenu, saj je bil vedno dovolj napet. Zmaga na GP

teh vozil. Avtomobili so se uspešno prodajali v evropskih državah, posebno priljubljeni so bili na otoku, kjer so vanje vgrajevali tudi močnejše Jap motorje. V štirih letih od obstoja tovarne so prodali preko 3000 avtomobilov. Konec vojne pa je pomenil težave za tovarno in za oba partnerja, ki sta se razšla. Borbeau je še tri leta vztrajal in spremenil ime firme, vendar neuspešno. Znamko Bedelia kupi gradbeni koncern in proizvodnja Bedelia se nadaljuje s povsem novim konceptom avtomobila, konvencionalnega cyclecar vozila z rahlo zamaknjenima sedežema, masko in hladilnikom. S tem izgubi Bedelia vso izvirnost glede na predvojne modele, k neslavnemu koncu te znamke pa dodatno prispevajo konkurenti, ki so dodobra izkoristili enormno povpraševanje po teh avtomobilih na trgu. Bedelia je prenehala z delovanjem leta 1925.



Bedelia BD2, 1913



Bedelia cyclecar tip BD2, NTM Praga



Bedelia pred startom dirke v Le Mansu 1911

dirki ACF cyclecars v Amiens-u je pomenila višek za koncept vozila, ki je bil podvržen vse večji konkurenci in naprednejšim izvedbam

BEDELIA BD2, TEHNIČNI PODATKI	
Država	Francija
Leto izdelave	1913
Tip	BD2
Tip motorja	»V« dvovaljni zračno
Hlajenje	Zračno
Volumen	1056 ccm
Premer valja	82 mm
Hod	100 mm
Oblika	cyclecar, tandem
Število sedežev	dva
Medkolesna razdalja, S/Z	950mm
Obračunska moč motorja	8HP
Dejanska moč motorja	13 kW/3000 vrt/min
Teža vozila	190 kg
Obdobje proizvodnje	od leta 1910 do 1925

Vir: NTM Praga, Internet, Arhiv avtorja prispevka