

VELOCETTE LE



Potem, ko se je II. svetovna vojna že končala, je bil način življenja še vedno pod vplivom sovražnosti in bojevanja. To je navdihnilo

direktorja britanskega podjetja Velocette, Eugene Goodmana, da trg potrebuje poceni, čisto in zanesljivo prevozno sredstvo. Odločen je bil, da mora model ustrezati obema spoloma in vsem starostnim skupinam. Oblikovalec Charles Udall je razvil Velocette L.E. (little engine – majhen motor). Zaradi vseh inovacij, ki jih je vseboval, je bil to zelo napreden izdelek, a oblikovno ni bil všeč prav velikemu krogu ljudi. Vendar so bili lastniki nad njim navdušeni, saj so njegove odlične lastnosti kmalu prišle do izraza. V tovarni Velocette so bili tako navdušeni nad zasnovo, da je bila proizvodnja v celotni tovarni namenjena temu izdelku, vse ostalo pa so potisnili v ozadje, kar je bil tudi kasneje vzrok za propad podjetja. Pravi motoristi so na model L.E. gledali bolj kot na čudo in so se raje odločali za klasične motocikle, kot so



B.S.A. in drugi.

Vendar se pri podjetju Velocetti niso kaj preveč obremenjevali s tem, saj je bil njihov glavni cilj javni sektor, ki je hotel poceni prevozno sredstvo.

MK I LE je bil prvič predstavljen leta 1948 na Motor Cycle Showu kot »Motor za vsakogar«. Imel je veliko novih in inovativnih stvari, kot so: 150 ccm štiri-taktni motor s stranskimi ventili, vodno hlajenje, dvo valjni boks motor s spredaj postavljenim hladilnikom, ki je skrbel za hlajenje cilindra in glave motorja, 3 stopenjski menjalnik s suho lamelno sklopko...

Ohišje motorja in menjalnika je bilo narejeno iz ulitkov, pogon zadnjega kolesa pa je potekal preko pogonske gredi. Ta pogonska gred je bila nameščena v nosilno ogrodje zadnjega vzmetenja, ki je bilo nastavljivo na zunanji strani zadnjega blatnika, kar je že ena izmed zanimivosti Velocetteja. Uplinjanje je bilo edinstveno za ta motor s posebej oblikovano Amal enoto, ki se je uporabljala v avtomobilskih motorjih. Uplinjač je bil nameščen na razdelilcu, ki je bil skupen obema glavama.

Ščitniki za noge iz poliranega aluminija so bili prvenstveno namenjeni zaščiti pred vremenskimi vplivi in lažji vožnji, saj je lahko voznik med vožnjo razgibal noge. Vročina od cilindrov pa je v hladnem vremenu grela noge. Na vrhu ščitnika za noge je bila instrumentna plošča, na kateri so bili sprva merilnik hitrosti, stikalo za luči in kontaktno stikalo.

Vožnja s tem motociklom kot taka je bila in je še vedno odlična. Okvir iz stisnjene jeklene pločevine daje zelo dobro trdnost. Motor je bil nameščen na gume, da bi omilili vibracije. Ogrodje pa je bilo od spodaj obloženo s klobučevino zaradi zmanjšanja hrupa proti vozniku. Motocikel s takšnim okvirjem v kombinaciji s štiri taktnim vodno hlajenim motorjem in odličnim dušilcem zvoka, je lepo tiho »predel«. V prometu si edino po prižgani kontrolni lučki lahko vedel, da motor teče. V času pred obvezno uporabo varnostne čelade si pri vožnji s tem motorjem po podeželju, le- to lahko videl, vonjal in tudi slišal.

Zaradi vseh teh dodatkov in fine izdelave je bila temu primerna tudi cena. 126,00 funtov je bilo v primerjavi s ceno B.S.A. D1 Bantam



- 76,00 funtov, zelo veliko. Prav cena in nevsakdanji videz sta bila kriva za to, da Velocette pri prodaji ni dosegal prvotno zastavljenih ciljev.

Začetni model Velocette je imel 150 ccm pogonski agregat, z močjo 6 konjev. Dosegel je najvišjo hitrost 80 km/h in porabil cca 4 litre goriva na 100 km. Veliko vgrajenih prostorov za prtljago, predal za rokavice in orodje nad rezervoarjem, hitro snemljivo zadnje kolo, lahek dostop do akumulatorja pod dviznim sedežem so samo nekatere od odlik tega motorja. Vse to kaže, kako prefinjeno je bil zasnovan ta motocikel, ki je skoraj spominjal že na avtomobil. Še velika polna kolesa, odlična toga šasija in izjemno nizko težišče in nobeden od konkurentov se ni mogel primerjati z njim.

Leta 1951 je podjetje predstavilo nov model



proizvodnjo novega modela MK III LE, pri katerem so predstavili instrumente z armaturne plošče v prvo luč, povečali kolesa, prestavna ročica in ročica za zagon pa nista bili več ročni ampak so ju prestavili na nožni.

Skozi deset letni razvoj je postal Velocette LE vse bolj zanesljiv in praktičen, zaradi česar se je na trgu obdržal vse do

MK II LE, ki je imel 192 ccm motor z 2 KM večjo močjo in okrepljenimi ležaji. Zaradi slabe prodaje, je podjetje moralo znižati ceno, kar pa se je poznalo na kvaliteti. Spremenili so sklopki in zamenjali Amal enoto uplinjača s standardnim. Izboljšali so zavore in povečali zadnjo nihajno roko iz litega aluminija za izboljšano togost. Velikost rezervoarja pa se je povečala iz 5,7 na 7,4 litra.

Preboj Velocette je bil, ko se je več kot 50 britanskih policijskih enot odločilo, da bodo model LE uporabljali kot patroljno vozilo. To je obsegalo več kot polovico proizvodnje motociklov. Te bivše policijske motorje lahko prepoznate po vgrajeni radijski postaji, tipska ploščica s podatki je predstavljena na glavni nosilec, pod pokrovom agregata pa je bila vtisnjena beseda »POLICE«.

Britanski policisti so morali svojim nadrejenim salutirati, kar pa je pomenilo, da bi pri tem z eno roko morali izpustiti krmilo in bi bila vožnja lahko nevarna. Zaradi tega so se dogovorili, da pri vožnji samo prikimajo (prikimati = nod – ang.) in zato so dobili ti motorji vzdevek »Noddy Bike«.

Leta 1958 so pričeli s

leta 1970, ko je podjetje šlo v prostovoljno likvidacijo. Tudi v policiji so jih počasi prenehali uporabljati, saj so prešli na druga vozila. Redarska služba pa je pokupila vse rezervne dele, ki so še ostali in motocikle uporabljala še neke do leta 1974.

VIRI:

http://en.wikipedia.org/wiki/Velocette_LE
<http://www.velocettedorkingcentre.btck.co.uk/LEVelocetteClub>
<http://www.amazon.co.uk/Velocette-Motorcycle-Acrylic-Drinks-Coaster/dp/B00CEY81TW>
http://www.westerndriver.com/?page_id=5288
<http://buyvintage1.wordpress.com/page-164-1958-lambretta-ld-125cc/>

