



Historia z kołem w tle

O zabawkowej i nietypowej motoryzacji na okrągle od 2014 roku.

"Autobus czerwony przez ulicę mego miasta mknie"

przez Zbigniew Kluczkowski | 21 listopada, 2020 0 komentarzy

Historia drogowego transportu zbiorowego w Wielkiej Brytanii sięga połowy XIX wieku. London General Omnibus Company jako pierwsze przedsiębiorstwo w Zjednoczonym Królestwie zajmowało się produkcją, konserwacją i naprawą powozów konnych służących do przewozu osób na terenie Londynu. Wraz z rozbudową londyńskiego metra i rosnącego zainteresowania motoryzacją wśród klasy średniej liczba korzystających z wozów konnych malała, choć te na ulicach stolicy Królestwa były obecne jeszcze przed I Wojną Światową.

Zapowiedź „nowego” był pokazany przez LGOC w 1909 roku omnibus nazwany „Type – X”. Jego konstrukcją była przełomowa z tego względu, że na stosunkowo niewielkiej przestrzeni można było przenieść znaczną ilość osób. Sposób na to był bardzo prosty – w wzmocnionym dachu postawiono drewniane burtki oraz dodatkowe ławki. Na górny „pokład” wchodziło się bardzo wąskimi, prostymi, umieszczonymi z tyłu schodami, obok których siedział kasjer sprzedający bilety. Z tyłu znajdowało się jedyne wejście na dół „pokład”, dzięki czemu nie umknął żaden „gapowicz”.

W 1912 roku LGOC zmieniło nazwę na AEC. Już pierwszy autobus pomalowano na kolor czerwony, tak charakterystyczny dla wszystkich późniejszych „double – decker bus”. Tak było również z modelem „S-Type”, który był nieco większy. Ten, w przeciwieństwie do poprzednika, posiadał boczne szyby, ale nadal górny „pokład” nie był niczym osłonięty przez wpływem (tak częstego na wyspach) deszczu. Ta wersja londyńskiego autobusu służyła jeszcze w latach 30-tych, kiedy AEC do swojej oferty wprowadził również lekkie i średnie ciężarówki.

AEC Type 5



Źródło: wheelsage

Najbardziej znanym modelem firmy AEC jest Regent III RT. Wśród odmian słynnego „double – deckera” to właśnie ta najbardziej kojarzy się z ulicami Londynu. Pokazanego po raz pierwszy w 1938 roku Regenta wyposażono w duży, 6 – cylindrowy silnik diesla o poj. 8.8 lub 9.6 dm³. Do przeniesienia napędu na tylne koła pojazdu posłużyła nowoczesna półautomatyczna skrzynia. W przeciwieństwie do poprzednika górny pokład mógł być wyposażony w dach oraz okna, ale nadal wersja „kabinole” była najchętniej zamawiana przez władze stolicy.

Regent był pierwszym modelem autobusu AEC, w którym zastosowano „półkabinę” oraz „nos” kryjący silnik. Miejsce pracy kierowcy było po prawej stronie, z lewej strony umieszczono duży silnik wysokoprężny. Zamiast prostych schodków na górny pokład wchodziło się po spiralnych, które oszczędzały miejsce dla pasażerów dolnego pokładu. Tuż przy nich było wąskie siedzenie dla „kanara” (kontrolera lub konduktora), który sprawdzał lub kasował bilety. Do 1942 roku powstało około 1.5 tys. sztuk Regenta RT, po czym produkcję wznowiono dopiero w 1946 roku.

Regent III



Źródło: cmw.aecsouthall.co.uk

Podczas wojny AEC ograniczyło montaż autobusów, w których miejsce wytwarzano cłagniki artylerijskie na potrzeby alianatów. Po zakończeniu wojny AEC wznowiło produkcję a Regent został znacznie zmodyfikowany. Nadal jednak stanowił podstawowy, obok londyńskiego metra, środek transportu miejskiego w stolicy Zjednoczonego Królestwa. Tak było do początku lat 50-tych, kiedy wraz ze wzrostem liczby ludności AEC było zmuszone zbudować większy pojazd. Tak oto w 1954 roku powstał Routemaster – najbardziej znany „piętrus” świata.

Nowy model autobusu, który mieścił od 57 do 72 pasażerów wyposażono w znany układ siedzeń i spiralne schody wiodące na górny pokład. Do napędu ważącego 7,5 tony autobusu nadal używano silników diesla, ale większych o poj. nawet 11.3 dm³ oraz mocy 115 KM. W zależności od konfiguracji pojazd mierzył 8.4 lub 9,1 m długości. Wysokość – 4,4 m była prawie 2 – krotnie większa od szerokości (2,4 m). Routemaster na ulicach Londynu pojawił się w 1956 roku i od tego momentu stał się nieodłącznym elementem ulic stolicy i tak jest do dziś.

„Piętrus” w tym czasie pojawił się również na ulicach New Dehli oraz w Hong Kongu. Pomysł podwójnej kabiny szybko doceniono i coraz większa liczba producentów autobusów promowała własne konstrukcje, ale Routemaster nadal był najbliższy oryginału z 1909 roku. Niestety w wyniku kilku modernizacji nastąpiła również zmiana przedniego pasa autobusu – w kanciastym „pyszczku” chromowana atrapa chłodnicy zastąpiono czarną, bardziej okrągłą wykonaną z tworzywa. Autobus przez to stał się tańszy, ale stracił dawny urok.

Routemaster



Źródło: flickr

Oficjalnie jego sprzedaż zakończono w 1995 roku, ale nadal montowano pojedyncze sztuki. Wraz z zastrzeżeniem norm spalin konieczny był nowy napęd. Dopiero w 2012 roku do powszechnego użytku wszedł nowy model „double-deckera”, już bez połowy kabiny oraz „ryjka”. W zamian za to ma być ekologiczny i dostosowany do potrzeb nowoczesnego transportu. O to pierwsze ma dbać hybrydowy napęd z silnikiem diesla na czele. Nowy typ, który nazwano „Boris Bus” (od imienia burmistrza Londynu) jest znacznie większy i mieści nawet 87 pasażerów.

Niestety, pomimo konkursu na nowy model nie wybrano żadnego projektu. Wszystkie bardzo przypominały dawne modele AEC, co widocznie nie spodobało się władzom miasta. Ich miejsce zajął właśnie „Boris”, który tylko konfiguracją wnętrza i kolorem przypomina najśmieszniejszy brytyjski środek transportu. Coraz częściej obok „Borysa” na ulicach Londynu można spotkać duże autobusy produkcji szwedzkiej czy hiszpańskiej – na szczęście w innych kolorach nadwozia. Jedyne niezmienna pozostaje czarna taksówka, ale to już zupełnie inna historia.

„Boris Bus”



Źródło: Camden New Journal

Na koniec: to, co wydaje się najciekawsze. Choć nasz bohater nie jest typem sportowca, we wprawnych rękach może zamiatać tyłem jak dobra „drift” – maszyna. Przykładem tego są sceny pościgu z udziałem Regenta w „Żyć i pozwolić umrzeć” czy sceny walki z „Policyjnej opowieści”. Routemaster oraz Regent są chętnie wykorzystywane do celów reklamowych, gdyż wyróżniają się na tle innych autobusów. Pomimo powolnego wymierania, na ulicach Londynu nadal można spotkać czerwonego „piętrusa”. To już jest klasyk.

Podobne wpisy:

Grid of related article thumbnails with titles like 'Koreańska rewolucja w trzech aktach', 'Tomek i jego magnetyczna siła', 'CV czyli koń i podłoki', 'Bejcep', 'Elektryczna przyszłość prosto z przeszłości', 'Csonka i węgierska poczta', 'Shinkansen na drodze', 'Gdy dwa koła to zbyt dużo...', 'Karoseria Superlecka, część pierwsza'.

Author bio for Zbigniew Kluczkowski: 'Z wykształcenia menedżer motoryzacji i informatyk, z zamiłowania historyk techniki i pasjonat starej motoryzacji. Maniak nowoczesnych technologii. Podobno zdolny autor tekstów (m.in. dla Continental Polska i Allegro). Czasem bloger i nauczyciel blogowania. Człowiek renesansu. Nauczyciel w zdunskowolskim „Elektroniku”.'

Share this... with social media icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, WhatsApp, Email, Print).

Kategoria: "Historyczne" wpisy Tagi: AEC, autobus Borysa, autobus piętrowy, double-decker, londyński autobus, Regent, ruch lewostronny

Zobacz wpisy: ← O Woldze, co dzieci porwała Cygarem w kosmos →



Pogoda: -1°C 01 styczeń 1°C 02 styczeń Pogoda Warszawa

Kalendarz: wrzesień 2014

Wyszukiwarka: Szukaj

Szukaj według kategorii: Wybierz kategorię

Archiwum: Wybierz miesiąc

Popularne na kanale Youtube:

Power Power: spotkanie na filmie Power power czyli kasal, posiadania roweru w II Rzeczpospolitej

SAM sobie zrobię: spotkanie na filmie SAM sobie zrobię

Najczęściej czytane:

Dżwne losy Rudolfa Diebla by Zbigniew Kluczkowski 22/01/2016

Mors, Citroen i prawdziwy sport by Zbigniew Kluczkowski 16/05/2022

Ferrari A teraz spać! by Zbigniew Kluczkowski 11/04/2014

Porsche, James Dean i powieść grozy by Zbigniew Kluczkowski 09/05/2014

Gacie z koronką by Zbigniew Kluczkowski 15/04/2015

Revolucja Francuska, czyli jak z Dacia zrobić obiek... by Zbigniew Kluczkowski 22/04/2015

Mercedes 770 – nazistowski Rolls by Zbigniew Kluczkowski 08/01/2015

Człowiek, który odkrył opór powietrza by Zbigniew Kluczkowski 11/09/2015

Historia szwedzkiego przemysłu pożytkowego by Zbigniew Kluczkowski 16/09/2015

Jedyny taki hiszpański Jaguar by Zbigniew Kluczkowski 20/02/2015

Fabryka traktorów by Zbigniew Kluczkowski 25/09/2015

Po prostu ideal by Zbigniew Kluczkowski 20/05/2016

Bajka pt. „Polak kontraFi”, część piąta... by Zbigniew Kluczkowski 10/10/2016

50 twarzy ... Gofa, część druga – Golf Mk... by Zbigniew Kluczkowski 30/05/2018

Początku automobilizmu na Ziemiach Polskich, część druga by Zbigniew Kluczkowski 24/09/2018

Najlepsze geny klasy A by Zbigniew Kluczkowski 01/01/2019

WM – Wielka Miernota by Zbigniew Kluczkowski 07/01/2016

Szko, siewnik i biznes rodzinny by Zbigniew Kluczkowski 30/08/2019

Centralnie napędzany by Zbigniew Kluczkowski 16/05/2016

30 Mini by Zbigniew Kluczkowski 26/06/2017

Najpopularniejsze tagi:

Alfa Romeo (16) Auto - Union (8) Bentley (9) BMW (16) Bugatti (14) Cadillac (9) Chevrolet (9) Citroen (13) Daihatsu (16) Ferrari (13) Fiat (17) Ford (14) FSO (9) Lamborghini (9) lekkie konstrukcje (7) Le Mans (7) maloseryjne (14) Mercedes (30) mikrosamochody (11) Mitsubishi (7) napęd parowy (7) odpowiedzi na listy (23) Opel (10) Peugeot (14) pojazdy wojskowe (12) polskie prototypy (8) Porsche (17) projektanci (20) prototyp (9) rajdy (10) rekordy prędkości (15) Renault (18) Rolls-Royce (14) samochody elektryczne (7) skrzynka e-mail (24) streamliner (10) test zderzeniowy (7) Toyota (13) Volvo (11) vw (11) wynalazcy (12) wynalazki (20) wypadek samochodu (9) wysiłki długodystansowe (8) youngtimer (8)

Meta: Zaloguj się, Kanál wpisów, Kanál komentarzy, WordPress.org

Postaw kawę