



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Bugatti dla każdego

przez Zbigniew Kluczkowski | 26 października, 2024

0 komentarzy

Bugatti kojarzone jest z drogimi pojazdami o absurdalnych osiąгах. Przykładem tego jest superszybki Veyron, luksusowe Royale z lat 30-tych czy nowoczesny i niedokończony przez niego Typ 64 ze „skrzydłami motyla”. Ettore Bugatti zanim rozpoczął pracę nad pierwszymi własnymi konstrukcjami pracował dla innych producentów. Przykładem jego geniuszu nie są tylko wyścigowe bolidy, ale również małe autko, które wyprowadziło Peugeot z salonów i sprawiło, że na własny automobil stać było coraz większą liczbę osób.

Zbudowanie względnie taniego automobilu, ale w miarę nowoczesnego nie było wówczas łatwe. Ettore, wówczas jeszcze mało znany i młody konstruktor podjął się tego wyzwania na początku 1901 roku. Gotowy pojazd pokazano na wystawie w Paryżu w 1904 roku. Z racji małych rozmiarów nowego Peugeot’a nazwano „Bebe Peugeot”. Autko mierzyło tylko 2,7 m długości, mieściło dwie szczupłe osoby, miało miękką, składany dach i ważył tyle, co nic. A konkretnie tylko 350 kg, z czego większość masy była na tyle nadwozia.

W pierwszym roku produkcji „malerstwo” Peugeot’a zyskało 400 klientów, co stanowiło prawie 80% całej sprzedaży marki. To nic, że automobil wyglądał jak zabawka a pod malutką maską pracował 1 – cylindrowy silnik o poj. 652 cm³. Gdy kierowca był słusznej postury, miejsca wystarczało tylko dla niego. Ochrona przed deszczem była znikoma, co nie było wówczas niczym szczególnie ważnym. Za porównywalne pieniądze trudno było o automobil, a już na pewno nie tak nowoczesny jak „Bebe”.

Ettore Bugatti w jednym z prototypów



Zdjęcie: Peugeot

Na cieniotkich obręczach „Bebe” potrafiło rozpędzić się do 40 km/h. Jak na „Smarta początku XX wieku” był zatem dość szybki. Wspomaganie, czy to kierownicy czy hamulców (wówczas jeszcze nie było znane) i tak byłoby zbędne. Podczas, gdy tanie konstrukcje wyposażano jeszcze w drążek, „Bebe” miało już kolumnę kierownicy i układ dokładnie taki sam, jak w dzisiejszych pojazdach. Skuteczność hamulców (tylko na tylnych kołach) była taka sama jak w każdym innym pojeździe z tamtej epoki, czyli ... prawie żadna.

Podobne teksty: [Tradycyjny Diesel ze Szwajcarii](#)

Prace nad nową wersją „Bebe” rozpoczęto już na początku 1910 roku. Gotowy model pokazano dwa lata później. Nowy silnik nieco poprawił osiągi. Nie miał już jednego cylindra, poj. 356 cm³ i mocy 6 KM. 4 – cylindry o łącznej pojemności 855 cm³ i mocy 10 KM przenoszone na koła za pomocą 3 – biegowej przekładni dodawały małemu Peugeotowi „skrzydeł”. Ważną zmianą był również model z zamkniętym nadwoziem. Był wyraźnie droższy od odmiany ze składanym dachem, ale dzięki temu zyskano nowych klientów.

Auto mogło mknąć z prędkością około 60 km/h, zatem było nieco szybsze niż tańsze konstrukcje klasy „cyclecar”. Tak dopracowana konstrukcja aż prosiła się o licencje, dlatego też na II. generacji „Bebe” powstawał niemiecki Wanderer. Licencjodawca zastosował lepszą, 4 – biegową przekładnię, przez co Wanderer był znacznie droższy od Peugeot’a. Modele z ostatniego roku produkcji już w niczym nie przypominały modelu projektu Ettore, ale klienci chcieli „czegoś” lepszego, godnego nowych czasów.

Model z 1913 roku z zamkniętym nadwoziem i dodatkami



Źródło: Wheels Age

Do końca produkcji powstało dokładnie 3095 sztuk „Bebe”, z czego prawie 3 tys. stanowiła pierwsza wersja skonstruowana przez Bugattiego. Autko reklamowano jako idealny środek transportu dla osób, które codziennie pokonują około 40 km a koszt użytkowania jest taki sam jak dwóch koni i zaprzęgu. Pomimo małej mocy autko w 1913 r. wygrało wyścig na Mont Ventoux deklasując rywali. Po wybuchu I Wojny Światowej w zakładach Peugeot powstawały tylko pojedyncze sztuki. Ostatni „Bebe” powstał w 1916 roku.

W 2008 roku pokazano nową wizję „Bebe”. Prototyp był wizją najmniejszego Peugeot’a z 2020 roku i jednocześnie zapowiedzią małego, miejskiego auta z napędem elektrycznym. Prototyp pozostał w fazie konceptu i nie doczekał się wersji seryjnej. Zamiast tego Peugeot oferuje elektrycznego iON oraz 107. Na tle dawnego „Bebe” są to już limuzyny, gdyż z ciężkimi bateriami ważą ponad tonę i mają 3,5 m długości. Wygodnie mieszczą 4 osoby i mają nawet bagażnik. Ten jest większy niż w nowych modelach Bugatti.

Visited 12 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Bugatti, cyclecar, EttoreBugatti, mikrosamochód, Peugeot, PeugeotBebe

Nawigacja wpisu

Pan Otto i wielkie bum →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Łódź

Teraz, 23 lipca, 17:00, Czwartek

17°C

25 km/h

0,7 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 25%

PM 10: 10%

Dziś

17°C

Jutro

22°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

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						

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

19.07.2026 Czeski błąd I

#historiazkołemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub Skomentuj 1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt

Obserwuj

23.07.2026 Powrót I #historiazkołemwtle

Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda ...

szkoda

Powrót I Historia z kołem w tle

3:50 PM · 23 lip 2026

1 Odpowiedz Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Cytryna z krainy dyktatora

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (9) BMW (25) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cennyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (79) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (7) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (15) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikieroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (14) v8 (8) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 003

Wszystkie wpisy: 603

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress