

Nákladní automobily Bedford



Před vypuknutím druhé světové války byla britská armáda rozmístěná na vlastním území plně motorizovaná. Doktrína nasazení britských ozbrojených sil na evropském kontinentu předpokládala uplatnění rychlých obrněných a motorizovaných jednotek. Zajištění potřebných dopravních prostředků a techniky dostal za úkol technicky vyspělý automobilový průmysl s kvalitním vědeckovýzkumným zázemím, zatímco rozvinutá silniční síť na Britských ostrovech umožňovala pohotové přesuny nepříliš početných pozemních vojsk.

Britský průmysl se začal připravovat na válku řadu měsíců před zářím 1939. Vedle urychlení vývoje nových automobilů byla výrazně zvýšena již probíhající produkce. Po vyhlášení války Německé říši bylo navíc mobilizováno 85 000 civilních automobilů, z nichž se však třetina nehodila k vojenskému použití.

Britské expediční síly (BEF - British Expeditionary Force) vyslané v roce 1940 na pomoc francouzské armádě se skládaly z nejlepších jednotek, jež dostaly k dispozici značnou část armádního vozového parku. Porážka na kontinentě zavinila ztrátu prakticky všech motorových vozidel poslaných do Francie a nejhorší na tom byl fakt, že mnoho z nich v provozuschopném stavu ukořistil a následně začal používat nepřítel. Za této velmi těžké, až tragické situace musely britské ozbrojené síly podat obrovské objednávky automobilkám ve Spojených státech a Kanadě.

Do bitvy o Francii se britský automobilový průmysl snažil na maximální stupeň unifikovat dopravní prostředky pro potřeby ozbrojených sil i státního hospodářství. Vzhledem ke zvýšeným a často velmi specifickým požadavkům armády byl zahájen vývoj vozidel výhradně pro vojenské účely. Bojové ztráty britské armády na začátku války byly nahrazeny pomocí velkých dodávek ze zámoří i z vlastní výroby, v důsledku tohoto procesu však došlo ke značnému zvýšení počtu používaných modelů motorových vozidel. Tato okolnost výrazně zkomplikovala činnost zásobovací služby a provoz ve frontových podmínkách. Bohužel se až do konce války nepodařilo uskutečnit rozsáhlejší standardizaci dopravní techniky.

Automobily Bedford v předválečném období



Model WHG z roku 1933

Historie této kdysi známé značky britských automobilů začala poněkud atypicky. Počátky firmy je třeba hledat v Brazílii, kde byly od roku 1925 montovány automobily koncernu General Motors. Potřebné podsestavy dodávala do Jižní Ameriky kanadská filiálka koncernu. Zkompletovaná vozidla byla následně exportována do Velké Británie pod obchodní značkou British Chevrolet. Ještě v tomtéž roce 1925 se součástí koncernu GM stala britská firma Vauxhall Motors a v roce 1929 byla produkce těchto automobilů přestěhována do její továrny v Lutonu ve východní Anglii. Modely AC a LQ, které se tam vyráběly v letech 1929-1931, byly prodávány pod značkou Chevrolet Bedford odkazující na hrabství Bedfordshire, v němž se nachází město Luton. Na základě modelu AC byl vyráběn rovněž lehký furgon o nosnosti 12 cwt čili 610 kg. (Jednotka cwt udávající nosnost byla též součástí oficiálního označení některých modelů. Nazývá se centweight či hundredweight neboli britský centnýř a obsahuje 112 liber neboli 50,802 kg.) Na větší podvozek modelu LQ byly montovány malé valníky, dodávky a sanitky. Od dubna 1931 byla již používána výhradně značka Bedford. Podnik nazvaný Bedford Vehicles, jenž byl filiálkou firmy Vauxhall, vznikl v roce 1930. Pokračoval ve výrobě modelu LQ dodávaného hlavně ve dvoutunové nákladní verzi. Existovaly dvě varianty tohoto vozidla - WHG s rozvorem 3 330 mm a WLG s rozvorem 3 990 mm. Od srpna 1931 začaly být vyráběny rovněž autobusy. Kratší varianta autobusového podvozku nesla označení WHB a delší varianta nesla označení WLB. Všechny automobily vyráběné na začátku třicátých let byly poháněny stejným velmi kvalitním OHV šestiválcem Chevrolet Stove Bolt Six, podle jehož vzoru byly v podniku Vauxhall vyráběny vlastní modifikace pohonné jednotky.

Souběžně s pokračováním dosavadní produkce byla v dubnu 1932 spuštěna výrobní linka dvou dalších modelů - prvním z nich byl nákladní automobil WS o nosnosti 1 524 kg (30 cwt) a druhým furgon VYC o nosnost i 610 kg (12 cwt). V té době se firma plně zaměřila na výrobu dodávkových automobilů. To se projevilo v rozšíření jejího sortimentu o dva modely ASYC a ASXC. Oba měly nosnost 406 kg (8 cwt), byly vyráběny do roku 1939 a byly posledními představiteli první generace vozidel s motorem Chevrolet Stove Bolt Six.

V následujícím roce byla nabídka firmy obohacena o další modely nákladních i dodávkových automobilů. V listopadu byly na trh uvedeny první exempláře třítunového modelu WT, který byl nabízen ve dvou variantách - WHT s krátkým rozvorem 2 820 mm a WLT s dlouhým rozvorem 3990 mm. Ve variantě s delším rámem byl motor s chladičem přemístěn dopředu. V roce 1935 začaly být na tomto delším podvozku stavěny autobusy WTB. Současně proběhla modernizace modelů WS a VYC, přičemž označení druhého z nich bylo po těchto úpravách změněno na BYC. Do obou modelů byl nově namontován šestiválcový motor s automatickou převodovkou pocházející z limuzíny Vauxhall Big Six. V roce 1938 byla zahájena výroba malé dodávky HC o nosnosti 254-305 kg (5-6 cwt), v jejíž konstrukci byly použity podvozek a pohonná jednotka osobního automobilu Vauxhall Ten. Ve stejné době obdržely modely WT i WS novou mřížku chladiče.

V polovině roku 1939 ukončil podnik Bedford produkci bezmála všech dosavadních modelů a ve výrobě ponechal jedině malou dodávku HC. V kategorii malých valníků měla být zahájena výroba modelu K o nosnosti 1 524-2 032 kg (30-40 cwt). Střední nákladní automobily reprezentovaly modely MS a ML o nosnosti 2-3 t a OS a OL o nosnosti 3-4 t. V kategorii pětitunek byla připravována výroba modelů OS/40 a OL/40. V typových označeních znamenalo písmeno S krátký (short) rám a písmeno L dlouhý (long) rám. Na podvozcích řady O měly být vyráběny rovněž autobusy modelu OB. Plánována byla rovněž produkce nového modelu dodávky JC o nosnosti 508-610 kg (10-12 cwt) na konstrukčním základě osobního automobilu Vauxhall Model J.

V červnu 1939 zahájily úřady rekvizice prakticky všech automobilů opouštějících výrobní linky britských továren. Značná část těchto vozidel byla předána jednotkám BEF a dopravena do Francie. Po své evakuaci zanechala britská vojska na kontinentu více než 100 000 různých motorových vozidel. Technické kvality Bedfordů opuštěných britskými osádkami u Dunkerque náležitě ocenila německá armáda. Vítězný Wehrmacht zabral všechny pojízdné i opravitelné automobily a neprodleně je rozdělil svým jednotkám, i když většinou druhosledovým útvarům a okupačním pořádkovým formacím.

Automobily Bedford v letech druhé světové války



Model MW z roku 1939 - první série vozidel řady MW nebyly opatřeny dveřmi

Vojenská produkce ale nebyla zahájena až v době vypuknutí války, neboť již v roce 1935 započaly vývojové práce na novém nákladním automobilu pro potřeby ozbrojených sil. Jednalo se o model MW o nosnosti 762 kg (15 cwt), jehož výroba byla zahájena v roce 1939 a trvala do roku 1945. Tento automobil měl mnohostranné použití - sloužil jako malý valník k dopravě mužstva i jako nosič cisterny k transportu vody nebo pohonných hmot, převážel mobilní radiostanici anebo tahal lehké protiletadlové dělo. Celkem bylo dodáno 65 995 exemplářů. Britské ministerstvo války (War Office) klasifikovalo tento model jako „truck“ a větší vozidla řadilo do kategorie „lorry“.

Na začátku války byly všechny nové modely řad K, M a O adaptovány na službu u armády. Před chladiče byly instalovány nové kryty proti blátu, do nichž byly zapuštěny přední světlomety. Tato úprava výrazně rozšířila čelní masku motoru, která tak získala charakteristickou podobu. Navíc byl před chladič upevněn ocelový rám jako přidavný ochranný prvek pro případ kolize. Vojenské verze obdržely změněná označení OX a OY. Žádný z automobilů těchto sérií však nebyl upraven pro terénní jízdu, poněvadž všechny měly náhon 4 x 2 a od civilních automobilů se lišily pouze použitím „terénního“ vzorku na pneumatikách.

Na skutečném terénním automobilu s náhonem na všechna kola začala firma pracovat teprve v říjnu 1939. Od předchozích modelů se toto vozidlo lišilo dopředu posunutou a zvednutou kabinou s částečně dovnitř zapuštěným motorem. Toto řešení mělo umožnit lepší výhled z kabiny a bylo používáno také v jiných britských nákladních automobilech vyráběných v době války. Produkce nového vozidla pod označením QL byla zahájena v březnu 1941. V letech 1942-1944 bylo vyráběno kolem 12 000 kusů ročně.

Automobily nicméně nebyly jedinými výrobky továrny v Lutonu. Od května 1941 v ní byly rovněž kompletovány těžké pěchotní tanky Churchill (5 640 kusů) a náhradní motory do nich (kolem 2 000 kusů). Pro zajištění plynulých dodávek vozidel musela být s finanční pomocí vlády postavena nová továrna Bedford Dunstable plant, do níž byla v roce 1942 přemístěna velká část produkce. Firma Vauxhall se zabývala také činnostmi, která nijak nesouvisela s motorizací - vyráběla ocelové helmy pro pěchotu, korpusy leteckých raketových střel a součásti prvních britských reaktivních motorů.

Všechny automobily značky Bedford se vyznačovaly jakostním zpracováním a vysokou technickou spolehlivostí. Neměly sice natolik technologicky pokročilou konstrukci jako americká vozidla, ale jejich provedení zaručovalo dlouhou životnost v náročných podmínkách.

Modely značky Bedford vyráběné během druhé světové války

Bedford MW 15 cwt Truck



Tento automobil byl sice vyvinut výhradně pro armádu, přesto se první prototypová verze představená firmou Vauxhall v roce 1936 nijak zvlášť nelišila od již vyráběných civilních dodávek. Teprve v další prototypové partii dodané k otestování v následujícím roce byla zavedena řada „vojenských“ modifikací, které výrazně změnily vzhled vozidla. Tyto automobily měly značně rozšířenou přední masku se zapuštěnými reflektory a ochranným rámem chladiče. Širší kryty a blatníky měly chránit otevřenou kabinu před stříkajícím blátem. Na kolech byly nasazeny nové pneumatiky pro terénní jízdu o rozměrech 9,00 x 16. Vůz získal vysoké hodnocení a obratem též doporučení k zařazení do sériové výroby.

Přední část vozidla byla převážně kovová s dřevěnými komponenty, korba byla celodřevěná. Základem celé konstrukce byl ocelový nosný rám. Do roku 1942 byla otevřená kabina chráněna pouze zepředu sklápěcím větrným štítkem a shora napínanou plátěnou střešinou. Také na korbě mohla být vztyčena konstrukce k natažení krycí plachty. V roce 1942 dostala kabina dvířka stejně vysoká jako kapota motoru a v případě potřeby bylo možno na boky napnout přidavné plátěné zástěny s celuloidovými okénky.

Obě nápravy vozidla byly pevné a odpružené pružnicemi z listových per. Všechna kola byla opatřena hydraulickými brzdami systému Lockheed bez posilovačů. K pohonu vozidla byl použit zážehový řadový kapalinou chlazený OHV šestiválec WD s karburátorem Solex. Motor měl zdvihový objem 3 519 kubických cm a vyvíjel maximální výkon 53,7 kW (72 koní) při 3 000 ot/ min. Válce měly průměr 85,7 mm a zdvih pístu 101,6 mm. Maximální rychlost na silnici dosahovala 80 km/h a palivová nádrž o objemu 911 umožňovala na silnici dojezd až 430 km.

Motor byl umístěn vpředu a pohon byl přenášán prostřednictvím převodovky a hnací hřídele na zadní nápravu. Převodová skříň měla čtyři rychlostní stupně pro jízdu dopředu a jednu zpátečku. Spojka byla suchá jednotkoučová.

Automobil základní verze měl pohotovostní hmotnost 2,147 t a celkovou hmotnost 3,478 t. Byl 4 369 mm dlouhý, 1981 mm široký a 2 286 mm vysoký. Světla

výška podvozku činila 235 mm. Nápravy měly rozvor 2 515 mm a kola měla rozchod 1 610 mm vpředu a 1 508 mm vzadu.

Produkovány byly následující odvozené verze:



MWC Přes trubkový rám se dala napnout plachta a tím maskovat cisternu jako běžný valník

MWC - autocisterna k transportu vody (Water Bowser). Automobil nesl nádrž o objemu 200 galonů (908 l) nebo 230 galonů (1 044 l), čerpadlo a další vybavení ke stanovenému účelu.



MWD

MWD - univerzální valník (Universal Flat Truck). Nákladová plošina zpočátku nebyla kryta plachtou. Varianta určená k transportu těžkého kulometu Vickers a jeho obsluhy dostala sklápěcí bočnice. Palivová nádrž o objemu 20 galonů (91 l) umožňovala na silnici dojezd až 430 km. Jestliže bylo vozidlo postaveno bokem k nepříteli, mohla být zahájena palba, aniž by byla zbraň složena z korby. Toto řešení umožňovalo rychlé změny palebného postavení.



MWG s protiletadlovým kanonem



MWG s 2liberním kanonem ráže 40 mm

MWG - nosič protiletadlového kanonu (Anti-aircraft Gun Portee). Namísto korby byla na podvozku namontována úzká plošina s protiletadlovým kanonem Oerlikon ráže 20 mm. Byla vyrobena rovněž varianta se zmenšenou pancéřovanou kabinou a dvěma protiletadlovými kulomety na plně otočném stanovišti postaveném na ložné ploše a chráněném pancéřovým štítem. Na automobil byl také stavěn kompletní tažený protitankový kanon Ordnance QF 2-pounder ráže 40 mm. Tato varianta pak nesla označení Anti-tank Gun Portee.



MWR

MWR - radiovůz (Radio Truck). Pevný rám nad korbou nesl uzavřeno u plátěnou nástavbu s celuloidovými okénky na bocích, uvnitř které byla přepravována radiostanice. Pozdější série měly skříňovou nástavbu.



MWT

MWT - dělostřelecký tahač (Artillery Tractor) určený k tažení lehkých protitankových kanonů ráží 40 mm a 57 mm. Současně automobil převážel na korbě obsluhu kanonu a zásobu munice.



MWV

MWV - furgon adaptovaný na terénní jízdu (Cross-country Van). Nástavba byla namontována na standardním podvozku, ale prodloužena o 305 mm, takže vzadu měla nápadný přesah.

Automobily modelové řady MW vydržely ve službě u britské armády téměř do konce padesátých let.

Bedford OX 30 cwt Lorry



Bundesarchiv, Bild 1011-715-0212A-28A
Foto: Kreutzer, Wilhelm | 1944

Automobil s náhonem 4 x 2 určený k transportu nákladů do hmotnosti 1 524 kg (30 cwt). Jeho konstrukčním vzorem se stal předválečný nákladní automobil řady O, na němž byly provedeny podobné změny jako na vozidlech řady MW. I v tomto případě byla rozšířena přední maska a do ní zapuštěny reflektory a před chladič byl na dvě konzoly upevněn ochranný rám. V této verzi byla uzavřená plechová kabina umístěna až za motorem. Dřevěná korba byla tradičně kryta nepromokavou plachtou nataženou na kovové konstrukci. Vozidlo mělo ocelový rám a stejnou konstrukci podvozku jako předchozí model, ale na kolech byly pneumatiky o rozměrech 10,50 x 16. V tomto modelu, jakož i ve všech dalších variantách řady O, byly použity hydraulické brzdy s posilovači. Nápravy měly rozvor 2 820 mm. Automobil dostal identickou pohonnou jednotku jako menší model, což vzhledem k jeho vyšší hmotnosti způsobilo snížení maximální rychlosti na 72 km/h.

Celkem bylo vyrobeno 24 429 exemplářů tohoto modelu. První kontrakt na dodávku 5 000 kusů byl podepsán v září 1939. Byla požadována především nákladní verze OXD pro všestranné použití (General Service). V menším množství producent dodával sedlový tahač OXC (Semi-trailer Lorry) určený k tahání jednonápravového návěsu.



OXC s jednonápravovým návěsem

Jako jeden z několika automobilů různých výrobců byl tento vůz upraven k tahání speciálního návěsu firmy Tasker. První model návěsu o nosnosti 3 t si v roce 1938 objednalo britské ministerstvo letectva (Air Ministry). Podle původních požadavků se měla na 9,15 m dlouhý rám vejít kompletní demontovaná stíhačka a návěs měl sloužit k odvozu poškozených strojů z místa nouzového přistání nebo havárie.



OXC se speciálním návěsem Tasker

Bylo vyrobeno 1 859 kusů této varianty a v průběhu války byly upraveny také na transport podstav dvumotorových letadel. V roce 1943 byla zkonstruována větší verze návěsu o nosnosti až 5 t, která vznikla v celkovém počtu 1 950 exemplářů.

Pancéřovaná verze automobilu pod označením OXA (Armoured Car) měla být v podstatě provizorním obrněným transportérem a stíhačem tanků. Vozidlo OXA bylo zkonstruováno za mimořádně dramatických okolností poté, co britská armáda ve Francii přišla o většinu moderních bojových vozidel a tváří v tvář hrozící německé invazi neměla prakticky žádné prostředky na její odražení. V rámci urychlené zakázky byla vyrobena řada improvizovaných bojových vozidel jak pro pravidelnou armádu, tak pro lokální domobranu (Home Guard). Uživatelé dali těmto improvizovaným obrněným vozidlům přezdívku Armadillo (pásovec). Jednalo se většinou o běžné nákladní automobily s nástavbami, k jejichž ochraně byly použity různé materiály, např. železo, beton, dřevo či štěrk. Část těchto strojů měla nulovou bojovou hodnotu, ale našly se mezi nimi i poměrně zdařilé konstrukce. Patřil mezi ně mj. model OXA Armoured Lorry.



Pancéřovaná verze OXA

Standardní podvozek automobilu OX sice neumožňoval jízdu v terénu, ale jinak se vyznačoval velkou odolností a bezporuchovostí. Při adaptaci byly odstraněny veškeré nástavby - kabina, kapota motoru i korba. Motorový prostor byl pancéřován a chladič obdržel přídatný představný štít. Na pravé straně vozidla byla namontována malá jednomístná řidičská kabina bez dveří. Řidič do ní nastupoval zezadu z bojové sekce. Ta byla vytvořena v pancéřové a částečně i shora kryté skříni instalované namísto korby. Skříň měla v přední stěně i bočních stěnách otvory sloužící jako střílny, v zadní stěně byly vstupní dveře s jednou střílnou. Jelikož palivová nádrž zůstala na původním místě, bylo ji nutno chránit přídatnými pancéřovými plechy. Stejným způsobem byla z obou stran kryta i zadní náprava. Část výstroje zavěšované na standardní automobil zvenku (rezervní kolo, nářadí) byla přemístěna dovnitř bojové sekce. Osádku vozidla tvořilo sedm až osm osob - řidič, velitel a pět až šest střelců. Jelikož neoptimističtější plány na obranu ostrovů počítaly s tímto strojem i pro boj proti tankům, byl vyzbrojen protitankovou puškou Boys ráže 13,97 mm. Tato zbraň byla schopna probít pancíře lehkých tanků a transportérů, ovšem vozidlo takových rozměrů jako OXA by bylo zničeno dříve, než by se stačilo přiblížit na účinný dostřel. Z tohoto důvodu bylo jako stíhač tanků absolutně nepoužitelné, avšak bez problémů mohlo být používáno jako transportér mužstva.

Podnik v Lutonu vyrobil v letech 1940 a 1941 dvě série vozidel OXA. V první bylo 748 kusů s evidenčními čísly L 4332568-4333315 a ve druhé bylo již jen 200 kusů s evidenčními čísly L 4410861-4411060.

Transportéry OXA byly přidělovány pěším jednotkám britské armády, ale ke konci roku 1941 byly od prvosledových útvarů staženy. Část těchto vozidel byla ponechána oddílům Home Guard, většina z nich však byla odzbrojena a navracena původním účelům. Některé exempláře posílily výzbroj 13 obrněných vlaků sestavených v červenci 1940 k obraně pobřeží. Jakmile pominulo bezprostřední nebezpečí německé invaze, byly tyto vlaky v roce 1942 rovněž předány domobraně a nakonec v listopadu 1944 demobilizovány.

Bedford OY 3-ton Lorry



Toto vozidlo vycházející z civilního modelu O bylo do značné míry unifikováno s menším modelem OX. Mělo identické hnací ústrojí, byly použity stejné nápravy se stejným odpružením a stejnými koly. Žádné změny se netýkaly ani motoru a převodové skříně, což při zvýšené hmotnosti vozidla automaticky snížilo jeho maximální rychlost na 65 km/h. Dvě palivové nádrže o souhrnném objemu 145,51 (32 galonů) umožňovaly na silnici dojezd až 450 km. Také kabina byla v podstatě okopírována z modelu OX. Přibyl v ní pouze okrouhlý průlez ve střeše kabiny nad levým sedadlem, který mohl sloužit k signalizaci mezi jednotlivými vozidly v koloně nebo k vedení palby z automatické osobní zbraně spolujezdce. V prvních výrobních sériích byly používány zdvojené přední světlomety a zpočátku vozidlo neslo dřevěnou korbu, která však byla velmi brzy nahrazena plechovou.

Hlavním rozdílem oproti předchozímu modelu bylo použití delšího a silnějšího podvozkového rámu, takže se rozvor náprav prodloužil na 3 988 mm. Díky této úpravě se nosnost vozidla zvýšila na 3 t. První zakázka po vypuknutí války zahrnovala 11 000 exemplářů. Od roku 1940 pak výroba pokračovala do roku 1945 a za tu dobu bylo dodáno celkem 72 385 kusů modelu OY, který se tak stal nejpočetnějším britským nákladním automobilem vyráběným během druhé světové války. Jeho základní variantou byl valník pod označením OYD. Náklad na jeho korbě byl kryt nepromokavou plachtou napjatou na kovovém rámu. Používal se rovněž k přepravě vojáků sedících na podlaze. Na fotografiích z doby války je vidět, že na ložné ploše mohlo být převáženo až 30 mužů. Automobil základní verze měl pohotovostní hmotnost 2,697 t a celkovou hmotnost 6,568 t. Byl 6 223 mm dlouhý, 2 184 mm široký, 3 099 mm vysoký a jeho podvozek měl světlou výšku 229mm.

Vedle základní varianty OYD GS (General Service) bylo vyrobeno ještě kolem 2 000 kusů varianty OYC, což byla autocisterna k transportu vody. Na podvozek tohoto vozidla byly montovány dva typy nádrží o objemu 2 273 l (500 galonů). Starší nádrž byla vybavena ruční pumpou, na novější nádrž bylo namontováno mechanické čerpadlo o výkonu 4 540 l/h.

Další varianta autocisterny pod označením OYC byla určena k transportu pohonných hmot. V tomto případě nesl automobil větší nádrž o objemu 3 637 l (800 galonů). V rámci protipožárních opatření byla mezi kabinou a nádrží umístěna ohnivzdorná přepážka a výfuková roura odváděla horké spaliny tak, aby se nedostaly do kontaktu s výpary převáženého paliva. Celkem bylo vyrobeno kolem 4 200 těchto vozidel.



OYC

Na podvozku OYD byly stavěny rovněž furgonové nástavby. Tyto dodávky byly vyráběny v krátkých sériích a k různým účelům. Pravděpodobně nejkurióznějším použitím byl automobil na převoz vězňů pro potřeby vojenské policie. Existovalo rovněž improvizované obrněné vozidlo na podvozku OYD, které bylo určeno především k ochraně letišť. V rámci příprav na odrazení německé invaze bylo pod společným názvem Armadillo dodáno celkem 877 těchto strojů, které si britské letectvo (Royal Air Force) objednalo již v květnu 1940. Jednalo se prakticky o pohyblivé bunkry. Na korbě nákladního automobilu byla postavena a shora otevřená skříňová nástavba z dubových prken o tloušťce 22 mm. Byla 1 420 mm dlouhá, 1 570 mm široká a 1 370 mm vysoká. Uvnitř ní se nacházela druhá skříň, která byla o 150 mm kratší a užší. Prostor mez i stěnami obou skříní byl vyplněn šterkem. Na bocích skříňe byla okénka, která sloužila jako střílny a dala se zakrýt posuvnými ocelovými deskami. Výzbroj tvořily dva kulomety Lewis ráže 7,7 mm.



improvizované obrněné vozidlo OYD k ochraně letišť

Verze Armadillo Mk. I byla stavěna na různých nákladních automobilech, verze Mk. II v počtu 300 kusů pouze na automobilech Bedford OX a OY. Na modelu OYD bylo postaveno rovněž 55 exemplářů těžší verze Mk. III, jejíž primární výzbroj tvořil automatický kanon COW ráže 37 mm namontovaný na samostatném podstavci a chráněný pancéřovým štítem.



Armadillo Mk. III s automatickým kanonem COW ráže 37 mm

Tato zbraň pocházela z doby předchozí války a byla zkonstruována pro těžké stíhačky a hydroplány. Střela z tohoto kanonu byla schopna zneškodnit i tank. Výzbroj vozidla doplňoval kulomet ráže 7,7 mm. Na rozdíl od předchozích verzí měl automobil Mk. III pancéřovanou kabinu.

Bedford QL 3-ton 4 x 4 Lorry



Zásadní vadou všech dřívějších automobilů Bedford byla omezená průjezdnost terénem. Armáda potřebovala nákladní automobil s náhonem na všechna kola, který by byl schopen doprovázet tanky a obrněné transportéry. Přitom musel být brán zřetel na skutečnost, že britské jednotky operovaly i v odlehlých oblastech Afriky a Asie bez základní silniční sítě.

Projekt terénní verze s náhonem 4 x 4 byl připraven již v roce 1939. Navzdory snaze o maximální unifikaci s modelem O se nový nákladní automobil v mnoha ohledech lišil. Především byla použita trambusová kabina nad motorem typu COE (Cab Over Engine). Toto řešení zmenšovalo vnitřní prostor kabiny, ale mělo řadu výhod. Za prvé bylo na nosném rámu víc místa na korbu, takže se navzdory zmenšení automobilu podařilo zachovat dosavadní nosnost 3 t. Za druhé byl umožněn přístup k některým částem pohonného ústrojí rovnou z kabiny, což mělo význam hlavně v deštivém počasí. Kabina byla plechová a plně uzavřená. Vozidlo mělo stále stejný motor a stejnou převodovou skříň, ale do soustavy přenosu výkonu byla přidána dvoustupňová redukční převodovka pro terénní jízdu. Tato úprava zvyšovala počet rychlostních stupňů na osm pro jízdu vpřed a dva pro couvání. Jelikož se zvýšila hmotnost vozidla, automaticky se snížila jeho maximální rychlost, jež dosahovala 61 km/ h.

Prototyp byl dokončen 1. února 1940, první sériové exempláře byly vyrobeny v únoru 1940 a normální produkce se rozběhla v březnu. Do roku 1945 bylo expedováno celkem 52 245 kusů modelu QL.

Byl vyráběn v následujících verzích:



QLD

QLD - Základní valník s plechovou korbou a krycí plachtou. Řidič mohl ve vozidle přepravovat dalších 11 osob. Automobil měl pohotovostní hmotnost 3,277 t a celkovou hmotnost 6,985 t. Byl 5 994 mm dlouhý, 2 261 mm široký, 3 048 mm vysoký a jeho podvozek měl světlou výšku 300 mm. Tato verze měla jednu palivovou nádrž o objemu 127 l (28 galonů), která umožňovala na silnici dojezd až 270 km.



QLD Portee

Vznikla rovněž varianta QLD Portee, na jejíž ložné ploše byl postaven kompletní protitankový kanon Ordnance QF 6-pounder ráže 57 mm střílející směrem dopředu. Z tohoto důvodu měl automobil uříznutou horní část kabiny a sklápěcí větrný štítek. Tuto modifikaci vozidla však prováděly pouze armádní opravárenské dílny.



QLW

QLW - Modifikovaná verze QLD, kterou bylo možno po rozmontování na několik částí převážet dvěma letadly Douglas C-47 Dakota.



QLB

QLB - Automobil této verze sloužil hlavně jako tahač protiletadlového kanonu Bofors ráže 40 mm. Na ložné ploše převážel obsluhu děla a zároveň pohotovostní zásobu munice ve čtyřech boxech po 24 nábojích. Na jeho podvozku vzniklo vyprošťovací a odtahové vozidlo vybavené navijákem firmy Turner o tahu 50 kN (5 t) a ručním jeřábem firmy Mann Egerton se dvěma kladkostroji o nosnosti 5 t. K výbavě patřil rovněž dvoukolý přívěs k odtahu porouchaných nebo poškozených vozidel. Obsluhu tahače tvořilo osm osob. Aby bylo vyrovnáno zatížení podvozku, byly použity pneumatiky o rozměrech 12,00 x 20.



QLC

QLC - Souhrnné označení pro řadu sedlových tahačů různých jednonápravových návěsů s valníkovou korbou, cisternou či speciálním i kontejnery. Na 180 podvozcích této verze postavila firma Elliott furgony se dveřmi na bocích i vzadu a řadami celuloidových oken na stěnách. Byly používány jako štábní automobily a mobilní dílny. Tato i následující verze měly po dvou palivových nádržích o jednotkovém objemu 73 l (16 galonů).



QLR

QLR - Furgon s uzavřenou skříňovou nástavbou typu Wireless Body No. 1, který sloužil k přepravě radiostanice a její obsluhy. Vozidlo bylo 6 250 mm dlouhé, 2 310 mm široké a 2 920 mm vysoké. Bylo dodáno 1060 exemplářů. V nevelkých sériích byla vyráběna varianta s kompaktní karoserií na celém vozidle.



QLT

QLT - Verze nazvaná Troop Carrier (transportér vojska), ale známější pod zkrácenou přezdívkou Trooper. Automobil měl delší rám a výrazně prodlouženou korbu za zadní nápravou. Pod tímto přesahem bylo uchyceno rezervní kolo. Na ložné ploše byly podélně umístěny čtyři lavice pro 29 vojáků. Sklápěcí boční lavice byly připevněny k postranicím a středové lavice k podlaze. Vojáci mohli na korbu nastupovat po sklopení zadní bočnice zezadu a dvěma vstupy vpředu na bocích. Před transportem běžných nákladů byly středové lavice ukládány pod podlahu. Doporučovalo se příliš nezatěžovat přesahující zadní část korby, poněvadž předek vozidla měl tendenci ke zvedání. Na korbu bylo možno namontovat přídatný podstavec pro protiletadlový kulomet. Bylo vyrobeno 3 378 exemplářů této prodloužené verze.



Bedford Traclat

Uskutečnil se rovněž experiment s nahrazením zadní nápravy pásovým podvozkem z obrněného transportéru Bren Gun Carrier nebo Universal Carrier. Prototyp byl nazván Bedford Traclat.

Automobily typové řady QL začala armáda stahovat ze služby koncem padesátých let a celý proces byl dokončen přibližně po deseti letech. Nejdéle vydržela v provozu odtahová verze, jež byla vyřazena teprve na začátku sedmdesátých let.

Zdroj:
Amercom SA
internet