



Chassis af type WLB. I annoncer i begyndelsen af 1930'erne i branchebladet Danmarks Bilruter blev chassisets fortræffeligheder fremhævet. Bemærk i øvrigt, at chassiset i annoncen er en spejlvendt udgave af chassiset på fotografiet. Denne metode benyttede GM hyppigt i reklame øjemed, når en engelsk illustration skulle "gøres" dansk.

disse havde knap 2/3 været bus-, lastbil- og varevognschassis, mens resten havde været personvogne. Mere end halvdelen af produktionen var efter samling havnet uden for Danmarks grænser.

Samlefabrikken blev lukket i 1974, og man nåede i alt at producere omkring 584.000 biler af forskellige GM-mærker. Herefter blev bilerne importeret samlede. GM's aktiviteter foregik efter lukningen af samlefabrikken fra lokaliteter i Borgmester Christiansens Gade i Københavns Sydhavn, hvor GM i alle årene havde haft sit reservedelslager. Det blev da også i disse omgivelser, at Bedford's æra i Danmark sluttede.

Bedford chassis samlet i Danmark var kendetegnet ved, at bogstavkombinationen XB indgik i chassisnummeret. Efter 1947/48 var det dog IC (i nogle tilfælde blot I), der blev anvendt.

Danske rutebilejere var ikke sene til at tage Bedford til sig. Den havde en passende størrelse til mange ruter, prisen var rigtig, og den var ikke mindst robust og driftssikker. Det har også tiltalt mange danske rutebilejere, at WLB-chassiset - i modsætning til visse andre samtidige chassisfabrikater - var et "rigtigt" buschassis med særlig lange "omnibusfjedre" og lav rammehøjde.

DANMARKS BILRUTER
 NUMMER 9 1. MARTS 1934

5 vigtige Fordele, som kun **BEDFORD-Omnibussen** har

1. Spændt Chassis - Fordret og stærkt længe bagved for at give mere rum og mere komfort for passagerne end alle andre biler.
2. Stødder System - med luftfyldte fjedre og stødder, som giver en behagelig kørsel og beskytter passagerne mod støt og vibrationer.
3. Stødder System - med luftfyldte fjedre og stødder, som giver en behagelig kørsel og beskytter passagerne mod støt og vibrationer.
4. Den nye motor - med 12 H.P. og 1200 cc. - som giver en hurtig og kraftig kørsel.
5. Den nye motor - med 12 H.P. og 1200 cc. - som giver en hurtig og kraftig kørsel.

Andre Specifikationer:
 Længde: 3,50 m. - Bredde: 1,50 m.
 Højde: 1,20 m. - Vægt: 1,200 kg.
 Motor: 12 H.P. - 1200 cc.
 Gear: 4 - 1. gear: 1,50 m. - 2. gear: 1,20 m. - 3. gear: 1,00 m. - 4. gear: 0,80 m.

BEDFORD

3-cylindret Motor
 med 12 H.P. - 1200 cc. - som giver en hurtig og kraftig kørsel.

Kraft System
 med 12 H.P. - 1200 cc. - som giver en hurtig og kraftig kørsel.

Hydraulisk Stødder
 med luftfyldte fjedre og stødder, som giver en behagelig kørsel.

Stødder System
 med luftfyldte fjedre og stødder, som giver en behagelig kørsel.

4 H.P. Motor
 med 4 H.P. - 1200 cc. - som giver en hurtig og kraftig kørsel.

Stødder System
 med luftfyldte fjedre og stødder, som giver en behagelig kørsel.

I Bedfords første år i Danmark blev mærket præsenteret sammen med Vauxhall-personbiler. Bilmærkernes oprindelsesland taler for sig selv.

VAUXHALL

BEDFORD



Type WLB årgang 1936 med karrosseri fra Sorø Karosserifabrik leveret til DSB og benyttet på ruten Taastrup-Køge. (Arkivfoto DVK)



Type WTB årgang 1936 med karrosseri fra Sorø Karosserifabrik leveret til Sofus Kofoed, Lyngby. Under navnet Continental Automobile Turisme arrangerede Kofoed allerede i 1930'erne selskabsrejser til det sydlige udland. (Arkivfoto Jens Birch)



Type WTL årgang 1934 med Aagaard-karosseri tilhørende Anton Jensen, Vejle Byomnibus. At der var tale om en bus, opbygget på lastbilschassiset WTL, afslørede dels af kølerkappens manglende lodrette lameller, dels af den sortmalede kølerkappe. (Arkivfoto Jens Birch)



En ny Bedford Omnibus

● En rimelig Fugls Åbe Raskhed og heder sikret den Konstruktion med det frembragte Stykke, som Bedford har et Par år siden først kom med på sine 4-Tone Lastbuser. Den nye Omnibus-Chassis har mere rum og mere Komfort end nogen anden, og den lange Motor-afstand i Forholdet med den smalle Bygning, som giver Plads til 24-25 Passagerer, skabt i samme smalle Længde og langt mindre end på andre Omnibus-Chassis med samme Passagerkapacitet.

● En anden Grund til at vælge den nye Chassis er den nye 12-Valts Motor med 3000 Watt Hævn og leveret med Parkeret Kofanger, special Omskifter - Motorhjelm og et enkelt, blødt Kølregulering, der giver Vagten et stille og trykfuldt Yrke.

● En Fugls, der kan indføres meget for sin Hævn. Den formår stor Stærkhed og Inderet med en ligevægt, økonomisk Hæft og en harmonisk Vægtfordeling, som skaber Komfort.

Bedford Omnibus, 1934, er et af de mest moderne og økonomiske køretøjer, der er bygget på et lastbilschassis. Den er bygget af de bedste materialer og er udstyret med de nyeste og mest effektive komponenter. Den er bygget af de bedste materialer og er udstyret med de nyeste og mest effektive komponenter. Den er bygget af de bedste materialer og er udstyret med de nyeste og mest effektive komponenter.

BEDFORD

Announce for det nye WTB-chassis. Motorkassen ved siden af føreren ses tydeligt.



Type VAM70 årgang 1973 med Roslev-karosseri – den ene af to VAM'ere der er kommet til Danmark. Bussen blev oprindeligt leveret til Aage Madsen, Gjerrild. (Foto Jens Birch)



Type SB årgang 1970 med karosseri fra Ringsted Karosserifabrik. Op gennem 1960'erne og indtil 1971 anskaffede det danske forsvar mere end 70 eksemplarer af type SB – nogle med benzinmotor (SB3), andre med dieselmotor (SB5). Karosserierne blev leveret af Ringsted Karosserifabrik, som først med leverancen fra 1970 ændrede karosseridesignet til et mere moderne og samtidigt udseende. (Arkivfoto Jens Birch)



Type SB5 årgang 1973 med karosseri fra Staurup Karosserifabrik - indrettet som bogbus og oprindeligt leveret til Sønderø Bibliotek. (Foto Ole Gold)



Type YMT årgang 1979 med Plaxtons Supreme III-karosseri anvendt af Jørgen Nielsen, Fårevejle. (Foto Lars Ersgaard)



Type YNT årgang 1982 med Plaxtons Express-karosseri (foldedør). Bussen var den ene af to type YNT, som Magnabus hjemtog i 1982, men som det kneb med at få afsat. Den ene kom til Færøerne, og den viste blev efter en tid overtaget af Leif Nielsen, Strøby Turistfart, som i øvrigt var en af bagmændene bag Magnabus. Bussen har siden "tjent" hos en kørelærer i Kalundborg og som skovbørnehavebus for Fuglebjerg kommune. Bussen kan af og til ses på vejene i Fuglebjerg-området, da den nu (2007) er i trygge hænder hos en Bedford-samler. (Foto Lars Ersgaard og Jens Birch)



Type YMT årgang 1980. I forbindelse med trafikelskabernes og kommunernes etablering af kørselsordninger omkring 1980 dukkede et antal Bedford YMT med 54 personers Plaxtons Supreme IV-karosserier op som rutebiler på gule nummerplader. Karakteristisk med de rektangulære dobbelte frontlygter, den ligeledes rektangulære frontgrill og den sorte kofanger. Busserne tilhørte Ejnar Pedersen, Brokøb (til venstre) henholdsvis Arne Vium Jensen, Kerteminde (nederst). (Fotos Claus Hansen)

