

ČASI SE SPREMINJAJO, IKONE SO VEČNE

**75 OBLETNICA AMERIŠKEGA
4WD IZVIDNIKA WILLYS MB/GPW**

»Dober gospod« je zapisal ameriški vojni poročevalec in Pulitzerjev nagrajenec Ernie Pyle.

"Ne predstavljam si, kako bi lahko preživel vojno brez njega.

Ta počne vse, gre povsod, zvest je kot pes, močan kot mula in agilni kot koza.

Opravi dvakrat toliko dela kot je bilo načrtovano in tudi vozi se ne tako slabo, ko se ga enkrat navadiš."



Letos obeležujejo pri legendarni ameriški znamki Jeep 75. obletnico, odkar je podjetje Willys-Overland podpisalo sodelovanje z ameriško vojsko pri ustvarjanju lahkega izvidniškega vozila s štirikolesnim pogonom, kar je hkrati pomenilo rojstvo znamke. V duhu praznovanja so pripravili tudi prav posebno verzijo modela Wrangler 75 Salute, ki je s svojo zunanjo opravo na moč podobna prvi verziji vojaškega terenca. Odet je v značilno olivno zeleno barvo ter opremljen z nekaterimi oblikovnimi elementi prvotnih vojaških Jeepovih vozil. Je brez B in C stebričkov ter stranskih vrat, notranjost pa je opremljena precej špartansko. Pod motornim pokrovom koncepta, ki so ga izdelali na proizvodni liniji v Toledu (Ohio), kjer izdelujejo tudi običajne različice, pa se vrti 3,6-litrski bencinski V6 agregat, ki se ponaša z največ 286 »konj« največje moči.

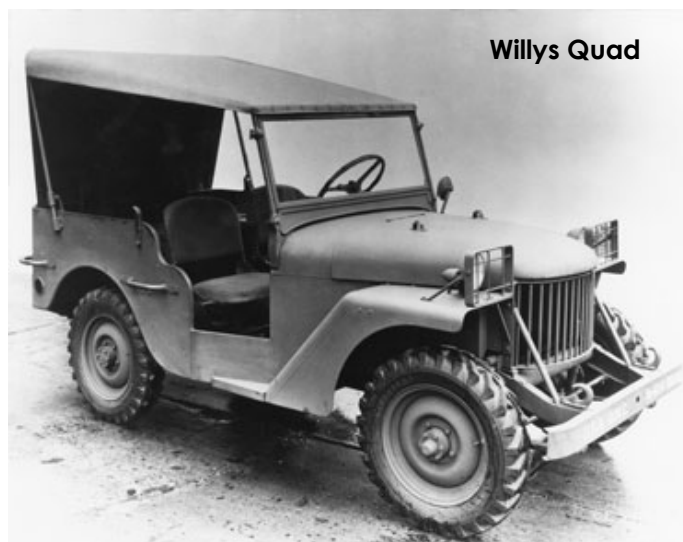
Zaradi neizbežnosti vstopa Amerike v 2. svetovno vojno je ameriška vojska pozvala vse večje proizvajalce avtomobilov v tistem času, naj izdelajo novo, tako imenovano 4 WD (four wheel drive) lahko izvidniško vozilo. Razpoložljiva motorna kolesa Indian, Harley Davidson ipd. in nekateri modeli avtomobilov, tudi 4WD proizvajalcev Ford in Bantam (Austin) namreč niso bili več primerni. Vozilo naj bi služilo prevozu osebja in tovora, bilo naj bi posebej prilagodljivo težjim voznim razmeram, izvidnicam, hitrim premikom. Tako so bili 11. julija 1940 135-tim zainteresiranim proizvajalcem dostavljeni pogoji izdelave vozila.

Osnovni pogoji so bili:

- število sedežev 3 + 1
- medosna razdalja 1905 mm, pozneje 2032 mm
- kolotek 1194 mm
- preklopno vetrobransko steklo (zaradi transporta vozil v zabojih)
- nosilnost 299 kg (660lb)
- motor, ki omogoča 115N navora
- maksimalna teža 590 kg
- odprto vozilo (platnena streha)

Zaradi hitrega napredovanja Hitlerja in vojne v Evropi je bil rok za dostavo ponudbe 22. julij 1940, to pomeni, le 11 dni. Glede na stroge pogoje in kratek rok izvedbe so ponudbo dostavili le trije, American Bantam Car Company, Willys Overland Motors in Ford Motor Company. Proizvajalci, ki so oddali ponudbe, so potem imeli 49 dni časa za izdelavo prototipa in 75 dni za izdelavo 70 kom testnih vozil.

Med preizkušanjem Bantama, od 27. septembra do 16. oktobra na poligonu Camp Holabrd v Maryland-u so lahko inženirji Ford-a in Willys-a opazovali lastnosti Bantamovega vozila in jih vgradili v svoja vozila, poleg tega pa je vlada omogočila obema vpogled v Bantamove načrte, čemur Bantam ni nasprotoval. Na osnovi dopolnitev so pri Willys-u in Ford-u nastali poskusni modeli WILLYS QUAD IN FORD PIGMY.



Zaradi časovne stiske in težke odločitve glede proizvajalca (vsi trije modeli so bili zelo podobni) je vojska naročila 1500 kom v preizkušanje. Omejitev teže je bila povečana na 980 kg, saj vozila z max težo 590 kg ni bilo možno izdelati.

Do julija 1941 je vojno ministrstvo določilo končne pogoje za zagotovitev 16 000 vozil. Izbran je bil Willys z močnejšim motorjem, t.j. 60KM »GO DEVIL«. Do oktobra 1941 se je pokazalo, da Willys ne bo zmožal proizvodnje, zato so pogodbeno vključili tudi Forda, ki je izdeloval vozila popolnoma po načrtih Willys-a ampak to pod pogojem, da je na vsak najmanjši del, ki so ga oni izdelali, tudi na najmanjši vijak, vtisnili veliko tiskano črko F in tako je v skupnem sodelovanju bilo izdelanih:

1940	Bantam Pilot	1 kom
	Bantam BRC60	70 kom
	Ford Pigmy	1 kom
	Ford Budd	1 kom
	Willys Quad	2 kom
1941	Bantam BRC 40	2605 kom
	Ford GP	4456 kom
	Willys MA	1553 kom
1942 – 45	Willys MB	361 339 kom
	Ford GPW	277 896 kom
2. svetovna vojna skupaj		647 925 kom
1942-43	Ford GPA	12 778 kom (amfibija)

Iz pregleda izdelanih vozil lahko ugotovimo, da so v letu 1940 v glavnem nastali poizkusni modeli, v letu 1941 pa že proizvodnja samostojnih modelov Ford GP (general purpose – vsestransko uporaben) in Willys MB (Military – serija B).



Bantam je zaradi nizkih zmogljivosti odstopil od proizvodnje, nekatere njegove rešitve so pa vgrajene v model Willys MB/GPW.

Oznaka Ford GPA pomeni amfibijsko vozilo, t.j. motorno vozilo, namenjeno premikanju po vodi in po kopnem, ki pa ni doživelo večje pozornosti oz. masovne proizvodnje.

Približno 51 000 vozil, med njimi tudi amfibije, je bilo pod posebnimi pogoji (podobno kot »leasing«) izvoženih v ZSSR in v Veliko Britanijo. Po vojni so sovjeti marsikaj kopirali in uporabili pri lastni izdelavi vozil GAZ in UAZ.

Zakaj poimenovanje jeep?

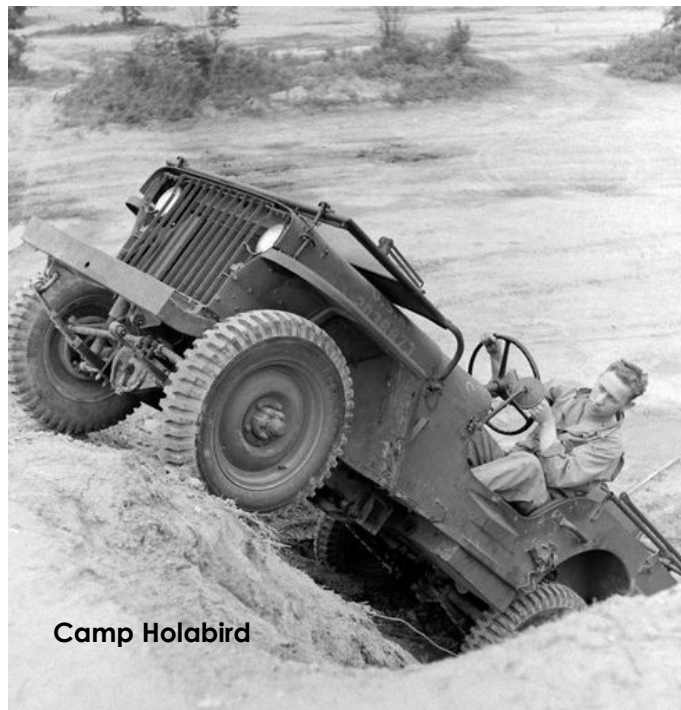
Obstajajo različna ugibanja, težko je točno trditi, kako je prišlo do poimenovanja oz. uporabe izraza jeep.

Prva = popačeno izgovarjanje kratice modela GPW (dži – pi – vi).

Druga = ameriški vojaki so na vajah pri nepoznanih, nepreizkušenih posameznikih ali tudi pri opremi uporabljali izraz »jeep«.

Tretja = v znani risanki Popay se je pojavljala figura Eugene Jeep, ki se je hitro in spretno premikala in navidezno reševala nemogoče probleme ... tako kot jeep.

Najverjetnejša in dokončna teorija pa je, da je v začetku leta 1941 bil prikaz vožnje z že tolikokrat omenjenim vozilom po kapitolskih stopnicah. Testni voznik Irving Hausmann, ki je že slišal komentarje vojakov na testnem poligonu Camp Holabird, je sodeloval na predstavitvi pred kapitolom. V pogovoru z novinarko Katherine Hillyen je ponovno vozilo imenoval »jeep«, kar je novinarka tudi zapisala v objavi 20. 02. 1941 v časopisu Daily News, zraven je bila tudi objavljena fotografija vožnje po stopnicah.



Camp Holabird



Capitol

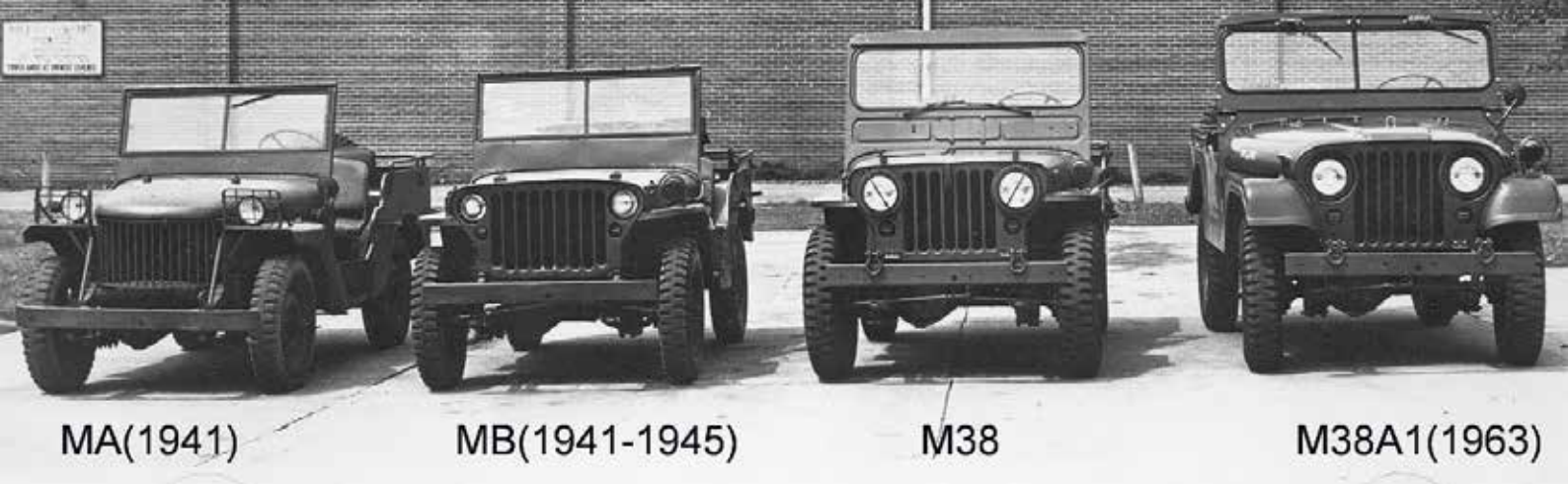
Razlike med modeli skozi leta ...

Willys je izdelal prvih 25 000 vozil, ki so nosila masko iz varjenih letev (Slat = Grille). Ford je medtem razvil cenejšo, prešano izvedbo z devetimi režami. Povojna izvedba Willys vozil je pa imela že samo sedem vertikalnih rež (odprtin).

Willys-ova povojna vozila so imela oznako CJ, Civil Jeep. Prve izvedbe so bile podobne modelu MB, vgrajeni so pa bili pnevmatski brisalci stekla, zadnja vrata, stranska nameščena pnevmatika, civilne luči in različne barve karoserije. Število modelov se je pomnožilo na nekaj deset. V letu 1950 je bil ponovno izdelan vojaški model M38 (osnova CJ 3A), v letu 1953 M38 A1 z okroglim pokrovom motorja in višjim motorjem Hurricane. Nekaj drugih modelov je bilo izdelanih v manjših serijah in so se s časom porazgubili.

V korejski vojni so se uporabljali v glavnem modelu MB in poznejši M38 in M38 A1 kot potomci MB, v Vietnamu pa je že uporabljen jeep Ford M 151 Mutt.

Jeep je med vojno postal statusni simbol, Američani so imeli toliko jeep-ov, da so Nemci mislili, da je jeep del standardne opreme vsakega ameriškega vojaka, je pa tudi prvo vozilo, ki je zapeljalo na francosko



obalo 6. junija 1944 pri izkrcanju v Normandiji. Takrat so Američani že razmišljali o zmagi, proizvajalci pa o tem, kako vojaški avtomobil preurediti v civilno različico. 2. svetovna vojna in njena vozila so dala tehnične osnove mnogim proizvajalcem, kot so Land Rover, Toyota, Nissan, Mitsubishi, Suzuki. Tudi ameriška vojska je naročila močnejše, večje vozilo HMMWV (»Humvee«), ki je naslednik Fordovega modela MUTT ali M151. Indijska kooperanta Willys-a brata Mahindra, ki sta na vrhuncu sodelovanja z Willys-om že izdelovala 18% delov, sta v dogovoru z Willys Overland in indijsko vlado postavila svojo tovarno Mahindra, ki se je razvila v svetovni gigant.

Vozilo, podobno ameriškemu jeep-u, so naredili tudi v Nemčiji v Volkswagenu pod imenom Kübelwagen. Pomembna razlika je v tem, da je imel vgrajen zračno hlajen motor in pogon na dve kolesi.

Tovarno Willys v letu 1953 odkupi Kaiser Corporation in jo preimenuje v Willys Motors Company. Leta 1963 se podjetje reorganizira in se preimenuje v Kaiser Jeep Corporation in tako ime Willys izgine za vedno. Tovarna se je spreminjala pod različnimi korporacijami, tako da ima danes na tržišču podjetje JEEP, ki so ga uradno registrirali kot blagovno znamko v petdesetih letih, različne modele, med katerimi je osnovnemu Willys-su najbolj podoben Wrangler.

Ostanki medvojnih in povojnih modelov so razpršeni po celem svetu, seveda tudi v Sloveniji. Ko je JNA zamenjala, t.j. odpisala simpatične terence, so ti končali na odpadkih in potem, na srečo, dosti le-teh v privatnih garažah in delavnicah pri vojaških »starodobnih« zanesenjaki, ki zbirajo, zlagajo, popravljajo, sestavljajo, barvajo in skrbno varujejo vsak svoj unikatni primerek, dva ali tri. Kljub temu pa mnogo vozil in

rezervnih delov še vedno, na žalost, leži in rjavi tam, kamor ne spadajo.

Za prepoznavnost teh legendarnih vozil in njihovih »sorodnikov« skrbimo tudi člani Jeep kluba »Veteran« Murska Sobota. Vsako leto organiziramo tradicionalno mednarodno srečanje starodobnih vojaških vozil, kjer se zbere tudi do 50 različnih vojaških starodobnih vozil, prevladujejo vozila Jeep Willys MB/gpw in vsaj še toliko njihovih lastnikov in simpatizerjev. Dva dni se prijetno družimo, se zapeljemo po lepi pomurski pokrajini, izmenjamo izkušnje, koristne informacije, degustiramo kulinarčne dobrote teh krajev in na vseh koncih srečamo občudovalce, ki si jih nedvomno ta naša vozila in njihovi skrbniki zaslužijo.



Jeep Club Veteran Murska Sobota