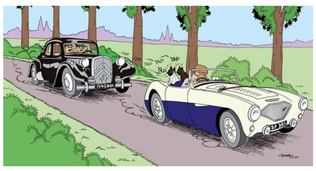

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Rodzina wraca z wojny

przez Zbigniew Kluczkowski | 13 października, 2024 — 0 komentarzy

Zdawało się, że koniec II wojny światowej będzie równoznaczny z zakończeniem produkcji małego, terenowego samochodu o nazwie „Jeep". Nazwa ta pochodziła od rodzaju przeznaczenia pojazdu, który miał służyć praktycznie każdemu i do niemal wszystkiego (stąd właśnie Jeep, czyli General Purpose). Producent (firma Willys) chcąc przetrwać musiał ze swoim głównym produktem wyjść na rynek „cywilny" – mała terenówka miała być tak samo użyteczna dla żołnierza jak i dla „zwykłego" użytkownika. Wprowadzono zatem liczne zmiany w konstrukcji, dzięki którym Jeep mógł lepiej prowadzić się na utwardzonych drogach.

Niestety, to pojazdy z wojskowego demobilu były chętniej nabywane, gdyż charakteryzowały się większą trwałością. Nabywali je rolnicy, którym Jeep miał pomagać w gospodarstwie. Dzięki możliwości dołączenia maszyn do wału napędowego można było zarówno skosić nim łąkę lub wykopywać ziemniaki. Przestrzeń za przednimi siedzeniami wielu rolnikom służyła do transportu nawozów sztucznych. Brakowało tylko jednego – skutecznej ochrony przed niekorzystną pogodą. Brezentowy, skromny dach nie sprawdzał się w warunkach zimowych. Nie było drzwi ani bocznych szyb.

Prace nad nowym, praktycznym nadwoziem Jeepa rozpoczęto już w na początku 1944 roku. Dwa lata później zaprezentowano model gotowy do produkcji. W porównaniu ze standardowym „otwartym" Jeepem wspólne były tylko: 4 – cylindrowy silnik o nazwie „Huragan" i mechanizmy podwozia. Tuż za znanym kształtem przodu zaczynała się niezwykle zgrabna, stalowa karoseria malowana w charakterystyczny wzór podobny do okleiny drewnianej – przetłoczenia blach i zastosowana kolorystyka (nawet we wnętrzu) do złudzenia przypominały wykończoną dobrej jakości drewnem, przeszkloną skrzynię.

Tablica przyrządów – Willys SW z 1951 r.

Źródło: expeditionportal

Do wnętrza wsiadało się poprzez solidne jedne drzwi z każdej strony nadwozia. Dostęp do tylnych siedzeń i bagażnika umożliwiała tylna klapa – dzielona poziomo na dwie części, z których górna z szybą otwierała się do góry a dolna na dół. Dolna część klapy mogła służyć jako ławka lub stolik. Wnętrze było skromne, ale niezwykle eleganckie. Dość dobrze wykończone z centralnym zestawem wskaźników oraz nową, dwuszprychową kierownicą. Dla pragnących drogiego, drewnianego wykończenia – zamiast materiałowej tapicerki drzwi używano pospolitej dykty.

> **Podobne teksty:** Loco … motion czyli parą na torach

Auto w zasadzie służyło do przewozu 4-5 osób ale za tylną ławką, w bagażniku znajdowały się dwa dodatkowe siedzenia montowane nie wzdłuż a poprzecznie – do boku wzdłuż bocznych okien. Tego typu rozwiązanie nieco ograniczało możliwości transportowe – chcąc przewieść większe przedmioty należało złożyć lub wymontować te siedzenia a w razie potrzeby również tylną kanapę. W ten sposób powstawała ustawna przestrzeń o znacznej pojemności. Z czasem w innych, prawdziwych samochodach terenowych wprowadzono ten element wyposażenia.

Wygodny dostęp do bagażnika

Źródło: bloemendaalcs.nl

Rodzinny i funkcjonalny Jeep, w porównaniu do pierwowzoru ważył około 400 kg więcej. Dla standardowego silnika o małej mocy 61 KM i wiele obiecującej nazwie „Huragan" stanowiło to duże wyzwanie. Standardowy, lekki Jeep z tym silnikiem osiągał prędkość 65 do 70 mil/h i mógł bez przeszkód ciągnąć przyczepę, zaś wersja „Station Wagon" z trudem osiągała 60 mil/h. Już w pierwszym roku produkcji (1946) podniesiono moc do 64 KM ale to niewiele pomogło. Kilka lat później moc tego silnika wynosiła już 70 KM. Potrzebowano mocniejszego silnika.

Dopiero w połowie 1963 roku rodzinny Jeep doczekał się solidnego i mocnego napędu – silnika konstrukcji Buicka o pojemności 3.7 litra i mocy dochodzącej do 155 KM, dzięki czemu „Station Wagon" jeździł prawie jak „Sport Wagon" – pewnie, żwawo i znacznie bezpieczniej. Oczywiście wzrosło zużycie paliwa (ze średniej 14 litrów w „Huraganie" o kolejne 5 w opisywanym 6-cylindrowym), ale kto w ówczesnej Ameryce przejmował się tym, gdyż cena paliwa była bardzo niska. W praktyce poniżej 20 litrów na 100 km zużywały wówczas tylko amerykańskie „kompakty".

W ciągu 19 lat produkcji (do 1965 roku) auto było kilkakrotnie modernizowane a zmiany były takie same jak w odkrytym, krótszym modelu. Jeep rósł i tył, gdyż każdy nowy element potrzebował miejsca i sporo ważył. Nie zmieniało się jedno – zdolność do przejeżdżania po każdym terenie, której nie miał nawet ówczesny Suburban. Jeep SW mógł zarówno ciężko pracować w trudnym terenie jak i dobrze prezentować się na ulicach dużych miast – był wszechstronnym narzędziem. Rolnik przy jego pomocy mógł prowadzić prace polowe a w niedziele wyruszyć do kościoła.

> **Podobne teksty:** Wojna, Bentley i malaria

Willys sprzedał wiele licencji na Jeepa, w tym także na wersję zamkniętą. Praktycznie każdy terenowy pojazd japoński z wczesnych lat 50-tych posiadał rozwiązania techniczne oparte na licencji Jeepa a były to m.in.: Mitsubishi Jeep (produkowany jeszcze w latach 90-tych), pierwszy Nissan Patrol a nawet I – generacja Toyoty Land Cruiser. Pojazdy oparte na serii CJ (będące w zasadzie ich wierną kopią) do dziś produkowane są w Indiach przez Mahindrę. Pomimo upływu lat nadal dysponują technologią oryginalnego Willysa i są chętnie kupowane przez entuzjastów jazdy terenowej.

Naprawdę przestronny …

Źródło: uscars.biz

Jeep SW powoli tracił nabywców na rzecz nowego modelu nazwanego Wagoneerem (a później Grand Wagoneerem). Pomiędzy 1963 a 1965 rokiem równolegle produkowano starszy jak i nowszy typ. Wagoneer był jednak znacznie nowocześniejszy – był większy, cięższy a do jego napędu używano 6 i 8-cylindrowych silników, które dawały mu lepsze osiągi i większy uciąg. Dzięki 5 – drzwiowemu nadwoziu był o wiele bardziej funkcjonalny. Został pełnoprawnym następcą Jeepa SW i pierwszym, 5 – drzwiowym SUV-em świata (pierwszy SUV świata – Harvester Scout miał 3 drzwi).

Zabudowane wersje Jeepa produkowano jeszcze w latach 80-tych. Nie były to jednak SW a przystosowane dla listonoszy i służb miejskich auta z krótkim rozstawem osi i przesuwanymi bocznymi drzwiami – na wzór wielu pojazdów dostawczych. Znalezienie Jeepa SW jest dziś rzadkością, gdyż niewiele z nich zachowało się w dobrym stanie – w przeciwieństwie do otwartych egzemplarzy pochodzących jeszcze z okresu wojny (w tym także tych biorących udział na polu walki) lub końca lat 40-tych.

Visited 4 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: GeneralPurpose , Jeep , JeepSW , JeepWrangler , Willys

Zobacz wpisy
← Rakieta salonowa — Shinkansen na drodze →

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:

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

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Ding-dziong, youngtimery i przewaga
- Cytryna z krainy dyktatora
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (83) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) przacownikakarosery-ne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 11 460

Wszystkie wpisy: 636