

Automobil, nad nímž nezapadalo slunce

Automobilem z titulku bylo nejslavnější vozidlo druhé světové války, vozidlo, které vozilo nejvíce celebrit, vozidlo, které dokázalo snad všechno kromě letu na Měsíc a



ponoření na mořské dno, slavný džíp. Přesněji Willys Jeep v nejslavnější variantě MB. Článek vzniká těsně před oslavami ukončení druhé světové války v Evropě, kdy budou vypulírovaných džípů plná města; třeba si při pohledu na ně vybavíte některé z následujících informací.

Název džíp – jeep je trochu tajuplný; pravděpodobně vznikl z anglické výslovnosti

zkratky GP, tedy „džípí“, což znamená General Purpose – něco jako všeobecné použití (jako obchodní značka byl název Jeep patentován v roce 1950). To byl totiž jeden z požadavků, které v roce 1940 vzneslo americké ministerstvo války k 124 automobilkám. Mezi požadavky další patřily pohon všech čtyř kol, hlavní rozměry, maximální hmotnost aj. Termín na podání návrhu byl ovšem šibeniční – 11 dnů. Do puntíku jej splnila jen pouze automobilka American Bantam Car, původně licenční výrobce automobilů Austin. Zakázku však nakonec nedostala. Došlo k něčemu v dějinách automobilového průmyslu neobvyklému: tři firmy, Bantam, Willys a Ford byly požádány o výrobu zkušební série svých vozidel. Ty byly testovány (zkušební program vedl pozdější prezident Dwight „Ike“ Eisenhower) a nejlépe obstál Willys MA. Na doporučení zkušební komise byl obohacen o úspěšné prvky zbývajících typů, zejména Bantamu, a dostal označení Willys MB 4x4 ¼ Ton Truck. Vláda se postarala, aby Bantam nemohl uplatňovat svá autorská práva. Nedostl na tom; automobilka Willys poskytla bez náhrady dokumentaci Fordovým závodům, kde byly vyráběny identické vozy (se zaměnitelnými díly) pod označením Ford GPW (General Purpose Willys), aby byla zajištěna produkce i pro případ mimořádné události.

Historie značky Willys se začala psát v roce 1908, kdy John North Willys (1873-1935) koupil indianapoliskou továrnu Overland Automotive Division, jejíž výrobky dříve prodával.

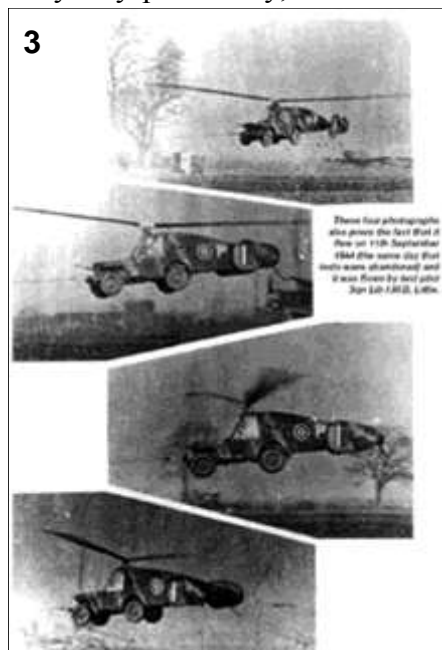
Výrobu přestěhoval do Toleda v Ohio a v roce 1912 přejmenoval firmu z Willys-Overland Division na Willys-Overland Motor Company. Jak vyplývá z životopisných dat, zakázky a vývoje jeepu se nadožil. Firma se v roce 1936 v důsledku krize reorganizovala, přejmenovala na Willys-Overland Motors, Inc. a v roce 1940 se začala psát historie džípu. Do roku 1945 jich firma Willys vyrobila skoro 360 000 (v pěti Fordových závodech jich vzniklo přes 280 000). Továrna Willys ve výrobě pokračovala po válce, vznikla



civilní varianta CJ a další verze, firma několikrát změnila majitele a nakonec byla začleněna do koncernu Chrysler. Sláva džípu však nezanikla, velmi populární je model Wrangler, jehož tvary stále připomínají původní „krabičku od sardinek na kolech“. Výrobní práva na džípy byla prodána do celého světa, což zavdalo podnět ke sloganu v titulku.

Slavný Willys Jeep MB měl řadový čtyřválcový motor o objemu 2199 cm³ s rozvodem SV, výkon byl 61 k (asi 44 kW). Karosérie byla z nízkouhlíkové oceli kvůli snadným opravám, měla plátěnou střechu na trubkových podpěrách a rámu předního okna, tuhé nápravy byly odpruženy svazky pružnic. Jízda byla poněkud tvrdá, jak jsem zjistil, když jsem byl v roce 1990 poprvé svezem v pravém džípu (obr. 1), ale na Radyni (kopec s hradem u Plzně, pozn. pro „cizince“) jsme vylétli v cukuletu. Stoupavost džípu je mimořádná – nájezdový úhel je 45° zepředu i zezadu. Další technická data bez problémů najdete na internetu. Přídavným vybavením (viditelným i při oslavách osvobození) byl někdy kulomet 7,62 nebo 12,7 mm a zvláštní vysoká tyč umístěná před maskou. Tu používali Američané právě při osvobozeneckých bojích, protože Němci jim často kladli do cesty překážku v podobě drátu napnutého přes cestu ve výši řidičova krku... Američané totiž rádi při jízdě sklápěli přední okno. V Tichomoří vozil džíp plamenomet, čímž si vysloužil přezdívku Flaming Dragon.

Džíp se dočkal mnoha variant. Jen těch sanitek... Jezdil i v podobě třínápravového nákladáku 6x6, polopásu i úplného „pásáku“ (obr. 2), měl přídavný železniční podvozek, takže byl i drezínou, dočkal se i obojživelné varianty Ford Amphibian GPA a v upravené verzi přeplul Atlantik (bylo vyrobeno 12 000 těchto vozů) a dokonce i létal. Než popíšeme opravdový létající džíp, krátce poznamenáme, že „létajícím džípem“ (Flying Jeep) byly nazývány prostředky, které se skutečným jeepem neměly nic společného, přenesla se na ně



jeho univerzálnost. Byl to např. malý kurýrní letoun Stinson Sentinel, nebo experimentální dvourotorové vznášedlo Piasecki Airgeep z roku 1958. Nejpopulárnějším skutečným létajícím džípem se však stala britská Rotabuggy konstruktéra Raoula Hafnera (obr. 3). Tento konstruktér vycházel z principu autogyry, tedy letadla s rotující nosnou plochou (nepoháněný rotor). Už dříve se pokusil zkonstruovat Rotachute, závěsnou 34 kg těžkou autogyru nahrazující padák u výsadkových jednotek. Základem jeho Rotabuggy byl upravený jeep s motorem Bentley, který byl vyzkoušen pádem s nákladem betonu z výšky 2,35 m. Na tento jeep byla namotována rotorová jednotka a ocas (překlízková skořepina upevněná na automobil ve 4 bodech) s ocasními plochami, oboje šlo demontovat a jeep mohl pokračovat v boji jako automobil. Od r. 1943 byla Rotabuggy zkoušena ve vleku za bombardérem. Prvotní roztočení rotoru bylo provedeno pomocí lana taženého jiným

automobilem, dále se rotor točil proudem vzduchu za letu a vytvářel potřebný vztlak. Svědkové hovoří o divoké jízdě Rotabuggy za bombardérem; při přistání, stále uvázan na laně, skákal nahoru a dolů a pilot vystoupil s pomocí zcela vyčerpán. Rotabuggy později dostala větší rotor a ocasní plochy a její vlastnosti byly uznány jako „vysoce uspokojivé“. Úspěšný vývoj nákladních kluzáků Horsa a Hamilcar však ukončil další kariéru Rotabuggy (škoda – konstruktér dále plánoval létající tank...). Něco podobného vyvíjeli Australané v Melbourne za účelem podporovat jednotky na Nové Guineji – jejich „Fleep“ (Flying Jeep) vyvíjený v rámci projektu Skyward však nebyl nikdy použit.

Z džípu tedy skutečně nebyla pouze ponorka, jak dí další reklamní slogan, ten Měsíc

jsem si dovolil přidat sám. Je skoro s podivem, že měsíční vozítko, v němž drandila po Měsíci posádka Apolla 16, se jmenovalo Rover...

Použito:

http://www.tygers.cz/jeep/show_page.asp?page=jeep_willys (foto obr. 2)

http://www.willys-mb.ru/article8_e.html (foto obr. 3)

Archiv autora.

Josef Gruber

Publikováno ve Zpravodaji SPŠ strojnické, Plzeň v dubnu 2009.