

# Jeep Willys, la 4 trazioni più famosa della storia



**La Jeep Willys, soprattutto nella sua declinazione MB, è indissolubilmente legata all'impegno bellico statunitense nel quadro della seconda guerra mondiale. Fu un piccolo destriero, capace di affrontare ogni tipo d'avversità, che venne cavalcato da grandi uomini, le cui gesta, nel bene e nel male, hanno condizionato la storia contemporanea fino ai giorni nostri. Celeberrimo, fu lo scatto fotografico che ne ritrasse la rudezza delle linee con il generale Patton (colui che, nel dicembre del 1944, respinse la controffensiva tedesca delle Ardenne); in piedi sulla Jeep, sembrava volesse rivolgere uno sguardo d'autentica fierezza da un piedistallo che s'affacciava sul mondo intero.**

Alcuni modelli furono destinati anche all'esportazione e l'esercito svizzero non mancò di figurare sulla lista degli acquirenti. ► L'intreccio narrativo, per capire le origini di questo progetto, ci porta al 1935, quando Arthur W. Herrington (che era stato ingegnere nel Quartermaster Corps) realizzò un veicolo per l'artiglieria con un carico utile di 500 chili, il "Darling". Esso istillò l'idea, presso gli alti comandi, che la US Army avesse necessità di dotarsi di mezzi militari leggeri con quattro ruote motrici. Soprattutto la fanteria, i cui vettori di trasporto non avrebbero dovuto superare i 700 kg, affinché potessero essere spinti a mano in caso di guasto. ► In base a queste considerazioni, nel giugno del 1940 il Quartermaster Corps emise le specifiche per un ricognitore 4x4 del peso di 585 kg (inverosimile per la tecnologia dell'epoca), richiedendo ai fabbricanti di

predisporre un prototipo entro la fine di luglio. L'unica compagnia in grado di approssimarsi a tali richieste in tempo utile, fu l'American-Bantam, con il BRC-40 (o LRV-40, Light Reconnaissance Vehicle) di Karl Probst. Ne fu ordinata una prima serie di 70 unità e, subito dopo, un'altra di 1'500. Sembrava essere la rivincita del "Davide" Bantam sui "Golia" Ford e Willys-Overland; in realtà, successivamente, la maggior parte delle Jeep usate durante la seconda guerra mondiale fu prodotta da queste ultime due case. Infatti, sembra che l'esercito americano passò i piani della Bantam alla concorrenza, mettendo in grado la Willys di concepire il prototipo chiamato Quad. Di fatto, un clone del BRC-40, differente solo per minuscoli dettagli estetici e per la motorizzazione da 60 CV (contro i 45 del fratellastro). ► In seguito, con la creazione del motore Model 442, il veico-



lo fu interamente riprogettato e assunse un aspetto molto simile a quello finale. Fu battezzato con la sigla MA e ne furono assemblate 1'500 unità, in gran parte cedute all'URSS. ► Il successivo MB vinse il bando di concorso generale per 600mila esemplari, di cui circa la metà, in licenza alla Ford, come GPW (General Purpose Willys).

**Utility truck ¼ t 4x4 "jeep"** ► Fu così, che nacque un mito ancora oggi senza rivali. Essendo il mezzo in assoluto più diffuso, segnò profondamente la strategia bellica nel secondo conflitto mondiale, diventando il principale vettore da ricognizione e collegamento al servizio non solo delle truppe statunitensi, ma anche di quelle britanniche, sovietiche e francesi. Il nome "jeep" è dato dalla pronuncia in inglese dell'acronimo GP che sta per General Purpose (Vehicle), veicolo per usi generali.

**Tecnica** ► Esteriormente era molto rustica, praticamente solo una piattaforma su quattro ruote, con un cofano a forma di parallelepipedo e l'abitacolo appena protetto da barriere laterali. Il parabrezza, costituito da due vetri sostenuti da un telaio, era generalmente abbattibile. L'utilizzo principale non prevedeva particolari cure per la carrozzeria, tanto che furono studiate modifiche per realizzarla in compensato, riducendo il consumo di acciaio (più utile all'industria pesante). Considerando che aveva pure funzioni di trasporto fuoristrada per ufficiali superiori, furono effettuati diversi tentativi per munirla di una cabina chiusa. ► Il propulsore di serie era il Willys Mod

442, detto anche Go Devil, alimentato a benzina (come quello di tutti i mezzi dell'armata statunitense). Si trattava di un quattro cilindri con testata a "L" da 2'196 cm<sup>3</sup> e 40 kW di potenza (54 cv) a 3'700 giri/min. La coppia massima era di 123 Nm a 2'000 giri/min. La trasmissione, con giunti a U, contemplava un cambio a tre marce (+ retro), con riduttore a due posizioni. La trazione era su tutte e quattro le ruote, con ammortizzatori idraulici indipendenti e sospensioni a balestra. ► I primi modelli MB avevano la griglia del radiatore costituita da barre d'acciaio sagomate e saldate. I fari, montati sulla barra superiore, erano mobili, in modo tale da poter essere rovesciati per illuminare il motore in caso di riparazioni. Questa soluzione fu scartata molto presto sia perché, in quella posizione, erano più esposti a danneggiamenti rispetto a quelli inglobati nella parte anteriore, sia perché gli utilizzatori non ritenevano opportuno illuminare il veicolo fermo di notte per manutenzione, esponendosi così al fuoco nemico.

**I numeri** ► Le Jeep costruite durante la seconda guerra mondiale furono in totale 634'569, di cui 2'642 dalla Bantam, 350'349 dalla Willys e 281'578 dalla Ford.

**Curiosità** ► Questa fantastica macchina, essendo estremamente versatile, si prestò talvolta ai più disparati adattamenti, alcuni anche singolari. Ad esempio, fu predisposta per il movimento su rotaia, sostituendo le ruote in dotazione con alcune di matrice ferroviaria, di piccolo diametro, montate su assali allungati. Tra gli accessori

era previsto pure uno snorkel (bocaglio) per permetterle di compiere gli ultimi metri fino alla spiaggia parzialmente, o anche totalmente, immersa. Diversi studi vennero condotti per installarvi armamento leggero. I primi, risalenti al 1942, prevedevano una mitragliatrice Browning M2 12,7 mm, ma molte furono le modifiche sul campo. Prevalentemente si passò a due mitragliatori aeronautici Vickers GO accoppiati sul cofano o al montaggio di lanciarazzi per l'appoggio alla fanteria.

**La CJ2** ► Figlia della CJ1 (la prima Jeep civile di serie prodotta in pochi esemplari), fu introdotta nel 1944 e rappresentò la versione commerciale della MB. Con una lenta evoluzione, rimase in produzione per lungo tempo in diverse varianti e allestimenti, tra cui si ricordano Renegade, Laredo e Golden Eagle. Le motorizzazioni furono diverse e alimentate sia a benzina sia, da Isuzu, a gasolio. Le ultime CJ, la 7 e la 8, vennero rimpiazzate solo nel 1987 dalla più moderna Wrangler. Di base, tutte le CJ in America furono utilizzate unicamente a scopi civili, con rare eccezioni. Non così in altri paesi.

### La nostra vettura

Si tratta di una strabiliante Jeep CJ2A del 1948 (il modello fu realizzato dal 1945 al 49). Ce ne parla il proprietario, Aleardo Berti: «La comprai 8 anni fa, da un amico qui a Faido che la usava di tanto in tanto per andare a caccia. Ne conoscevo ogni minuscolo dettaglio tecnico, perché nella mia carriera da meccanico ne avevo sistemate un'infinità. Un tempo, assieme alla Land Rover, era diffusissima



tra le piccole imprese agricole di valle, perché era l'unica alternativa a trazione integrale (più tardi questo mercato visse un'espansione fulminea). Soprattutto nella versione cabinata, era uno strumento indispensabile per i paesani che dovevano muoversi su strade accidentate o ricoperte da neve abbondante». ► La CJ2A di Berti era appartenuta all'esercito svizzero e fu parzialmente trasfigurata nel corso d'interventi successivi: «La smontai in ogni suo singolo componente, cercando di riportarla al suo stato originale. Durante il restauro, non particolarmente difficoltoso, dovetti però sostituire vari pezzi che comprai integralmente in Svizzera tedesca».

La guida? «Suggestiva, anche se si tratta pur sempre di un veicolo nato per lavorare, sia in ambito militare sia civile. Non può quindi affrontare tragitti troppo lunghi. La uso qualche volta all'anno per raggiungere Cari, dove ho una cascina di montagna. I consumi sono importanti, ma vi ho rimediato parzialmente con un carburatore Solex. È bella, solida e appartiene alla nostra tradizione rurale».

di Elias Bertini

#### Didascalia foto in basso a destra

**Willys era il marchio usato dalla casa automobilistica americana Willys-Overland Motors, nota soprattutto per la produzione della MB, la famosa "Jeep" della Seconda guerra mondiale. Nacque nel 1908, quando John North Willys comprò la Overland Automotive. Dal 1912 al 1918 fu il secondo produttore di auto negli Stati Uniti, superata solo dalla Ford. Fu venduta alla Kaiser nel 1953.**



#### Scheda tecnica

Motore:

Willys 442 da 2'196 cm<sup>3</sup>

Numero di cilindri e disposizione:

4 con testata a L e valvole laterali

Potenza:

40 kW (54 cv) a 3'700 giri/min.

Coppia massima:

123 Nm a 2'000 giri/min.

Trasmissione:

con giunti a U, cambio a tre marce

(+ retro) e riduttore a due posizioni

Rapporto peso/potenza:

20,46 kg/cv

Trazione: 4x4

Sospensioni:

ponte rigido a balestre

Lunghezza: 3,33 m

Larghezza: 1,575 m

Altezza:

1,83 m con il top (riducibile a 1,32)

