

LE MINI JEEP

Negli anni '42 e '43 sull'onda di quanto stavano elaborando le Industrie inglesi anche l'Esercito Americano manifestò il suo interesse per un tipo di veicolo fuoristrada, di peso particolarmente contenuto così da poter essere paracadutato ed agevolmente spostato a mano per superare ostacoli particolarmente impervi, da utilizzare nel teatro di Guerra in Estremo Oriente contro i Giapponesi.

Molte aziende studiarono questo progetto fra cui alcune particolarmente note:



Panoramica di modelli: da sinistra: Crosley, Chevrolet, Willys WAC e Kaiser

CROSLEY

Fu la prima Casa a presentare un prototipo di vettura leggera: denominata CT-3 PUP, a 2 posti, 4 ruote motrici, motore Waukesha-Crosley a 2 cilindri orizzontali contrapposti, raffreddato ad aria di 622 cc. potenza 13HP, cambio a tre marce + RM con riduttore



Alcune foto del PUP della Crosley



Come si vede i parafranghi erano in tela per alleggerire il veicolo, le dimensioni: peso a vuoto 510 Kg, a pieno carico 736 Kg. lunghezza 2.62 m. larghezza 1.24, altezza senza parabrezza 0.88, pneumatici 5.00-16.



Di questo veicolo vennero costruiti 36 esemplari, con diverse varianti, come il modello qui sotto fotografato con il cofano più alto, i sedili appaiati ed i parafranghi in ferro.



5 vennero pure inviati in Europa ma, nelle prove valutative a cui furono sottoposti dall'Esercito, i PUP non diedero prove apprezzabili ed il progetto venne abbandonato.

CHEVROLET

La Chevrolet si cimentò in questo settore con il modello "Extra Light" di cui vennero costruiti 2 esemplari di cui uno è ancora visibile in un museo



Chevrolet EXTRA LIGHT

Azionato da un motore motociclistico Indian di 737 cc, a 2 cilindri a V raffreddato ad aria, 20.5 CV, a quattro ruote motrici, tre marce + RM con riduttore. Le dimensioni: lunghezza 2.69, larghezza 1.24, altezza 0.98 senza parabrezza, passo 1.82, tara 481 Kg, peso totale 707 Kg, pneumatici 5.00-16, quattro ruote indipendenti, freni meccanici.

Nelle prove valutative questo veicolo si rivelò un vero fallimento.

KAISER Co.

Anche questa casa, che in seguito sarebbe confluita con la Willys dando vita nell'immediato dopoguerra alla Kaiser Willys Corporation, si dedicò, con scarso successo in verità, a questo progetto. I due esemplari di "Midget Jeep" costruiti ed i quattro di 1160 con dimensioni maggiori, a quattro posti con pneumatici 6.00-16, non superarono i testi valutazione dell'U.S.Army



Kaiser "Midget Jeep"

Caratteristiche e dimensioni: motore Continental a quattro cilindri contrapposti, 1376 cc, 30 HP, cambio a tre marce + RM + riduttore, peso a vuoto 498 Kg.

a pieno carico 723 Kg, lunghezza 2.64, larghezza 1.32, altezza 0.88 con parabrezza abbassato, passo 1.72, pneumatici 5.00-14

FORD

Anche il gigante Ford, che già produceva la jeep (Ford GPW) per le Forze Armate, elaborò il suo progetto denominato “Junior Jeep” ma, per ragioni sconosciute, non lo presentò alla valutazione dell’Esercito. Questo prototipo esiste ancora ed è proprietà di un collezionista americano.

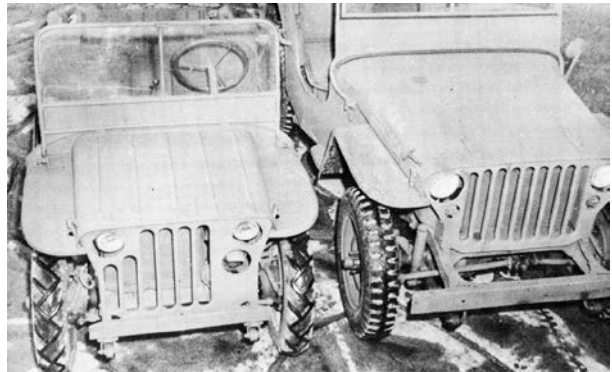


Il prototipo di Junior jeep, notare l’alloggiamento per il faro oscurato nella mascherina

Mosso da un motore di trattore agricolo di 1163.5 cc. montava pneumatici 5.00-17, il radiatore era spostato a destra per fare posto allo sterzo, nonostante le piccole dimensioni nella parte posteriore poteva trovare posto un sedile pieghevole.



Il motore della Junior Jeep



la foto affiancata alla GPW permette di apprezzarne le differenze

WILLYS OVERLAND

Nonostante l'impegno di produrre la celebre MB la Willys elaborò, insieme alla Harley Davidson, una serie di 4 prototipi, denominati WAC (nulla a che vedere con Women Army Corp) bensì Willys Air-Cooled, con motore motociclistico XOD della Harley : il motore era il 750 cc. della XA: copia conforme del BMW R12, sistemato in posizione centrale al veicolo. 2 esemplari vennero consegnati all'Esercito per le valutazioni, uno vettura a tre posti ed uno in versione pianale. Il WAC ebbe una valutazione positiva solo nella versione a pianale e servì di base, anni dopo, per la realizzazione del fortunato "Mechanical Mule" M274 che rimase in servizio nelle Forze Armate per più di 30 anni.

Le altre due vetture rimasero presso la Harley, uno venne donato anni dopo ad una associazione di Scout .

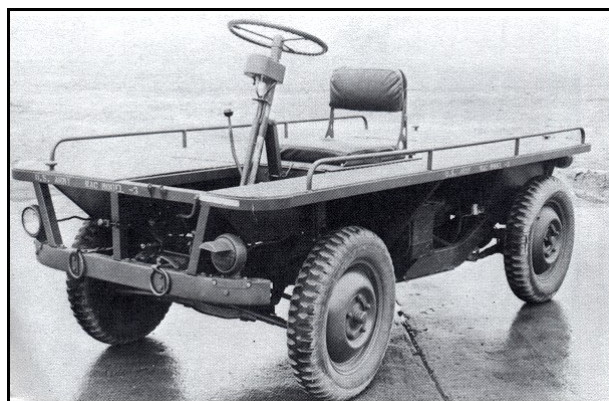
Caratteristiche: 26 HP a 4800 g/m, peso a vuoto 498 Kg, a pieno carico 740 Kg, freni idraulici sulle 4 ruote motrici, pneumatici 5.00-15, velocità 78 Km/h, messa in moto manuale mediante leva/pedale: tipo motociclistico.



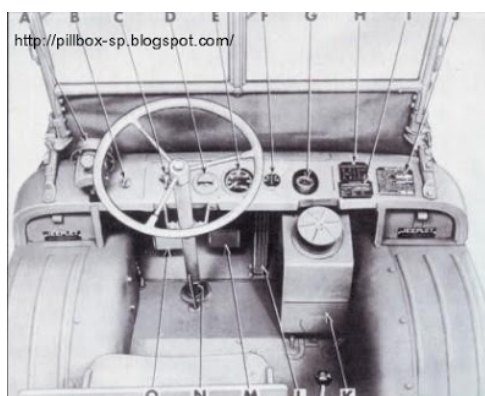
Il motore XOD Harley Davidson/BMW esemplare di WAC esposto in Museo



2° prototipo di WAC



3° prototipo: pianale



Posto di guida

Visto lo scarso successo della collaborazione con Harley la Willys si dedicò ad un altro progetto, derivato da una MB ultra alleggerita, sul tipo del prototipo Nuffield inglese, denominata MB-L Special ma familiarmente chiamata “Gipsy Rose Lee” dal nome di una celebre vedette dello spogliarello.



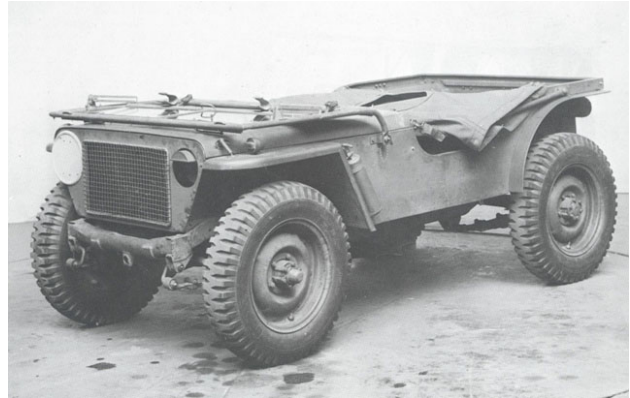
La MB-L Special notare le leggere differenze nella carrozzeria, anche i fari erano considerati un optional e pertanto aboliti.

La carrozzeria della MB, ridotta a due soli posti, venne infatti spogliata di quasi tutto per ridurre il suo peso a 673 Kg, i freni vennero lasciati solo alle ruote anteriori e come pneumatici si scelsero i 5.00-16, anche le dimensioni esterne si ridussero di conseguenza: lunghezza 3.23 m., larghezza 1.50 m. ed altezza 1.36 (0,99 con parabrezza abbassato). Grazie alla meccanica della MB ed al peso sensibilmente ridotto queste vetturine diedero ottime prove durante le valutazioni ma, nel frattempo, potendo gli aerei trasportare le vere jeep ed altri veicoli, alla fine del 1943 l'Esercito accantonò il progetto.

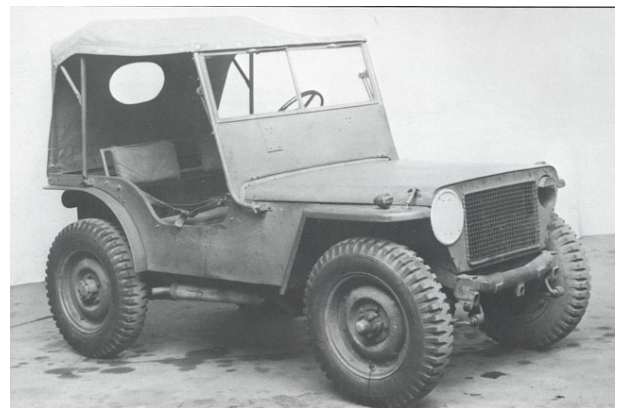
Per confronto, di seguito, la foto della Willys MB-L Special e della Nuffield Airborne Jeep, gli unici modelli efficienti di jeep ultraleggere realizzati ma che, a causa dell'evoluzione della tecnologia aeronautica, non videro mai un impiego sul campo.



Willys MB-L



Nuffield Airborne Jeep



Piero Brezza