

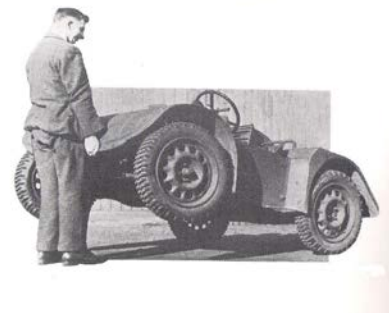
## Veicoli speciali per paracadutisti

Nonostante gli sforzi delle Case motociclistiche il problema della movimentazione dei paracadutisti, giunti a terra dopo il lancio, continuava ad essere irrisolto ed in Inghilterra alcune Case automobilistiche si dedicarono a cercare una soluzione.

### SS Car Ltd.

La SS Car Ltd. (da cui in seguito nacque la Jaguar) concepì nel 1943 una vetturessa ultraleggera a due posti, rimasta però allo stato di prototipo in entrambi le versioni proposte: **VA** potenziata da un motore motociclistico JAP con 2 cilindri a V di 1096 cc, 10.9 CV, montato in posizione posteriore, cambio di tipo motociclistico a 3 marce + RM., trasmissione a catena, trazione alle sole ruote posteriori e differenziale bloccabile.

Le principali dimensioni: peso 393 Kg.- lunghezza 2.28 m. - larghezza 1.47 m – passo 1.38 m. – altezza 1.06 m. carreggiata 12.33 m. anteriore e 1.30 m. posteriore



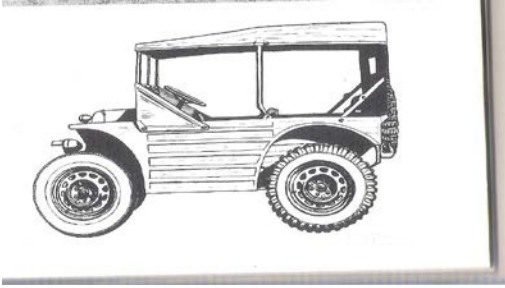
### SS Car tipo VA

Il capo ufficio progetti della SS Car ne dimostra la leggerezza

Il secondo modello **VB**: propulso da un motore Ford Ten (1200 cc. alesaggio/corsa: 63.5x92.5, 30 CV a 4000 g/m.) con cambio a 3 marce + RM e riduttore, sospensioni a ruote indipendenti e trazione posteriore. Sebbene più performante anche questo modello rimase allo stato sperimentale, l'unico esemplare conosciuto venne demolito nel 1947.

Le dimensioni: peso 431 Kg – lunghezza 2.43 m. – larghezza 1.36 m. –altezza 1.82 m. con capotta e parabrezza alzati e 0.91 m. con tutto smontato – passo 1.54 m – carreggiata 1.21 m. - pneumatici 5.00/5.75-16.





la **SS Car VB** nelle uniche immagini conosciute, notare la somiglianza con la vettura FGPV proposta dalla Standard per uso agricolo nel dopoguerra utilizzando la meccanica della JAB, anche questa però non incontrò successo e rimase allo stadio sperimentale



**Standard FGPV**

### **STANDARD CAR Ltd.**

La Standard Car Ltd. nota casa automobilistica inglese, che già forniva vari veicoli all'Esercito di Sua Maestà, nel 1944 affrontò il problema realizzando un prototipo denominato Jungle Bug, in quanto concepito per equipaggiare i paracadutisti ed i combattenti nella giungle dell'estremo oriente, munito di motore e cambio della berlina Standard 8 HP, in posizione anteriore e trazione sulle ruote posteriori, sulla vettura potevano prendere posto 4 persone sedute su selle motociclistiche.



**Standard Jungle Bug MkI**

Per limitare il peso la carrozzeria era ridotta al minimo e perfino il cofano motore era realizzato in tela. Questo modello venne migliorato nella seconda versione MkII che

prevedeva 4 ruote motrici mediante un differenziale anteriore in blocco con motore e cambio. Ecco le principali caratteristiche: cilindrata 1021 cc. – 22 CV a 3500 g/m – 3 marce + RM – peso 304 Kg – lunghezza 1.82 m. – larghezza 1.01 m. – altezza 1.01 m. – passo 1.18 m. – pneumatici: MkI 4.00/4.25-15, MkII 7.50- 12. questa versione venne denominata **JAB**: Jungle Airborne Buggy.

Il progetto venne ancora migliorato con la terza versione JAB MkIII con dimensioni leggermente aumentate: lunghezza 1.97 m – larghezza 1.08 m ed altezza 1.06 m.; alla vettura venne abbinato un particolare rimorchio galleggiante in cui si doveva sistemare la vettura per l'attraversamento dei corsi d'acqua, per migliorare la galleggiabilità dell'insieme al rimorchio andavano fissate quattro taniche di benzina vuote, una per ogni lato.

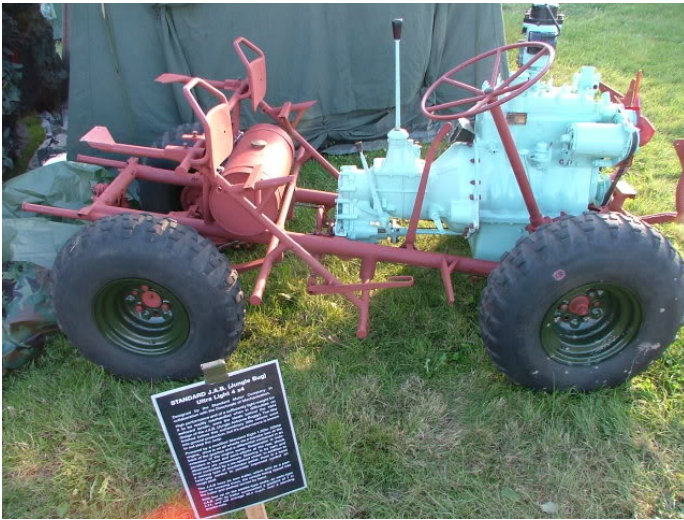
Di JAB vennero realizzati una mezza dozzina di esemplari di cui alcuni, sopravvissuti, sono presenti in Musei e, quasi certamente, a questo veicolo debbono essersi ispirati i progettisti dei moderni Quad.



**Standard JAB Mk III con il suo rimorchio galleggiante**



**Un esemplare sopravvissuto di JAB**  
vedere i sedili di tipi motociclistico ed il cofano in tela

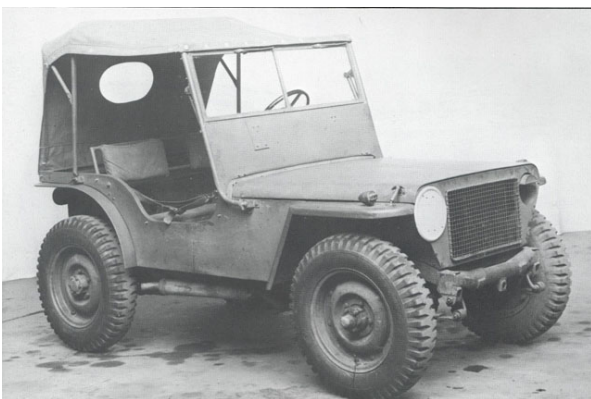


**La copia di un JAB realizzata da un appassionato e presentata a Beltring nel 2007, ancora priva della carrozzeria.**

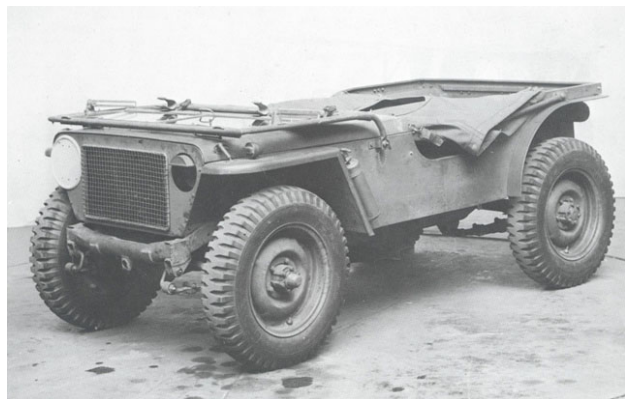
Seppure interessante anche questo progetto non incontrò successo in campo militare e dopo la Guerra venne tentata la vendita al mercato civile, con la versione FGPV: Farmers General Purpose Vehicle, già vista in precedenza.

### **NUFFIELD MECHANIZATIONS Ltd.**

La Nuffield, altro gruppo industriale inglese, nel 1944 affrontò il problema partendo da una Jeep americana ricevuta dall'Esercito Inglese nel programma Lend-Lease: dell'originale venne conservato, oltre le componenti meccaniche, solo il telaio, accorciato anteriormente alla traversa tubolare, che venne rovesciata per abbassare l'ingombro del radiatore e posteriormente alla traversa del sostegno dell'arma con il passo ridotto a 1.85 m., la carrozzeria venne rifatta in versione a due soli posti con una lunghezza totale di 2.55 m., ottenendo così una versione alleggerita al massimo da destinare ai paracadutisti, anche il piantone dello sterzo venne reso facilmente smontabile per il trasporto in aereo.



vista con parabrezza e capotta



aperta e con il piantone dello sterzo smontato



Le foto originali del prototipo realizzato dalla Nuffield, il veicolo è scomparso nel corso degli anni ma, recentemente, un appassionato australiano (e forse già altri prima di lui) ne ha realizzata una copia perfetta che vediamo di seguito.



### **L'esemplare in lavorazione e terminato**



**vista posteriore dello stesso**



**altro esemplare visto ad una mostra**

Anche del prototipo Nuffield non si hanno notizie di produzioni di serie in previsione di un uso operativo.

Questo è quanto succedeva in Inghilterra, in un prossimo articolo vedremo come l'industria americana si dedicò alla stessa questione.