

Jeeps in detail

strana 3.

Tyto 4 obrázky pořízené v roce 1998, zobrazují MA zrestaurovaný a vlastněný panem Pavlem Nekvasilem ze Znojma, Česká republika.

strana 4.

První výrobní série 1500 vyrobených MA s výrobními čísly podvozků MA78401 - MA79900, které měly vojenskou registraci W2018932 - W2020431, byla vyrobena během června a července 1941.

Druhá výrobní série 50 MA měla čísla podvozků MA85501 - MA85550, byla vyrobena v září stejného roku. Když byl zaveden upravený MB, většina MA byla přenechána národní gardě a postoupena spojeneckým vojskům většinou v Rusku. Některé z nich zůstaly uskladněny, a když UNRRA začala v roce 1945 nakupovat válečné přebytky, aby podpořila válkou zničené země, byla většina z těchto zakoupených MA poslána do Československa, kde se minimálně 20 z nich dochovalo do 90 let.

strana 5.

Tyto obrázky ukazují několik hlavních rozdílů od pozdějšího MB. Spolu s rozdílným tvarem přední části vozidla jsou v bocích karosérie hlubší výřezy, také panel pod čelním sklem je odlišný. Dalším rozdílem je jednoduchá kostra střechy, která slouží jako madlo, když je střecha stažená dozadu. Pozdější řešení u MB spočívalo ve zvýšení předního skla a zdvojení kostry, které zvýšilo prostor pro hlavu a snížilo třepetání plátěného potahu. Dále si také všimněte, že na rozdíl od MB zde nejsou držáky na kanystry na zadní části vedle náhradního kola.

strana 6.

Ačkoli většina z 1050 vyrobených MA byla vyexpedována ze země v průběhu války nebo těsně po ní, některé z nich tam zůstaly a přežily až do dnes. Obrázek vlevo pochází ze soukromé sbírky poblíž St. Luise, MO a byl pořízen v roce 1985.

MA na pravém obrázku, s číslem podvozků MA79458, byl restaurován jeho majitelem panem Gustavem Toufarem z Prahy. Toto konkrétní vozidlo náleží k těm, které byly zaslány do Ruska v rámci dodávek na základě Smlouvy o půjčce a pronájmu (Lend-Lease), a bylo zakoupeno v Murmansk v Rusku. SPZ je psána cyrilicí a je údajně původní z roku 1946.

strana 7.

Dvě spony, které jsou vidět na stranách kapoty, slouží k zajištění předního skla ve sklopené poloze.

Tvar přední části MA má svůj původ ve vozidle Willys Quad, které bylo prvním krokem tohoto výrobce k vývoji Jeepu.

Na rozdíl od MB byly hlavní reflektory u MA na předních blatnicích, chráněné mřížkou.

strana 8.

Obrázek vlevo nahoře. V zavěšené poloze je kapota zajištěna dvěma sponami přimontovanými k mřížce před chladičem.

Čelní sklo mohlo být sklopeno dolů. Pokud byla natažena střecha, muselo být přední okno zdviženo. Všimněte si zavěšení čelního okna na stranách kapoty, držáků zajišťujících rám ve svislé poloze a vnějších zpětných zrcátek.

strana 9.

Toto konkrétní vozidlo není vybaveno odrazkami, které by měly být jednodílné, v podstatě stejné jako na pozdějších MB. Šroub s okem nalevo od závěsu byl používán pro spojení se zajišťovacím řetězem přívěsu. Dále si také všimněte, že zde není držák kanystru, který se objevil až na pozdějších sériích MB a GPW.

Obrázek dole. Krytka elektro přípojky pro přívěsy.

strana 12.

Fotky na stranách 10 a 11 zobrazují prostor řidiče u MA. Přístrojová deska obsahuje dva kruhové přístroje a ruční brzda je umístěna vlevo. Co dále odlišuje MA od pozdějších Jeepů je řadící páka. Páčka na levé straně řadící páky je přidán vypínač blinkrů, která jsou dnes nezbytnou součástí pro jízdu na silnicích.

Na přístrojové desce není schránka na rukavice. Tato schránka nebyla ani na dřívějších MB a objevila se tam až od sériového čísla 120698. Na pravé straně přístrojové desky by také měl být štítek s řadícím diagramem, výstražný štítek a jmenovka s označením výrobce.

Přední sedadla u MA jsou o něco širší než sedadla v MB nebo GPW.

strana 13.

Obrázek nahoře. Všimněte si ručně ovládaných stěračů předního skla a spon zajišťujících čelní sklo ve zdvižené poloze, pravý obrázek.

Obrázek nahoře ukazuje jednodílnou kostru střechy ve složené poloze, která je charakteristická pro MA. Nádrž na benzín není originální.

Řadící páka na tomto obrázku se ohnula během dlouhého provozu a měla by být rovná.

strana 14.

Na obrázku vpravo je podvozek MA pana Toufara během opravy v říjnu 1993 po vážné dopravní nehodě.

Na napravo je podvozek MA patřící panu Stuchlíkovi z Prahy těsně před ukončením opravy.

Podvozek byl sestaven z ocelových podélníků lisovaných ze 3m plechu, se čtyřmi příčkami a předním a zadním nárazníkem. Příčka za převodovou skříň s kruhovou deskou sloužila jako opora pro podstavec kulometu, který se montoval na podlahu. Podvozek jako takový byl navržen, aby svou pružností spolu s listovými pery pohlcoval nárazy.

strana 15.

Na obrázku dole je spodek karosérie Jeepu pana Toufara opatřený prvním nátěrem olivově zelenou barvou.

strana 16.

Willys MA, stejně jako MB a GPW, byl vybaven čtyřválcovým motorem Willys-Overland „Go-Devil“ o obsahu 2199 ccm s hlavou tvaru L s bočními ventily, průměr x zdvih je 79,4 mm x 111,1 mm, kompresní poměr 6,1:1, vyvíjející 60 (BHP) při 3 600 otáčkách za minutu. Blok motoru hlavy a potrubí jsou vyrobeny z litého železa. Karburátor je Carter Model WO-450S jednodílná třecí spojka je od firmy Borg & Beck-Atwood.

strana 17.

Převodová skříň sestávající ze tří rychlostní Warner T-84-J synchronizované převodovky se začleněnou 2. a 3. rychlostí a dvoj rychlostní nápravou Spicer 18 s možností náhonu na všechny čtyři kola. Brzdový buben ruční brzdy a přílehlá montáž je přípevněna za převodovou skříň.

strana 18.

Nad převodovou skříň si všimněte ovládací tyče a pák od řadící páky. Převodovka řízení byla Ross T12

strana 19.

Elektrická instalace byla vyrobená firmou Auto-Lite a obsahovala 6 V baterii AD-1-13R o 80 AH a rozdělovač IGW-4129, který na rozdíl od použitého v MB měl podtlakový regulátor.

Vpravo dole je detail na karburátor Carter WO-450S se sáním svrchu.

strana 20.

Několik dalších detailů motorového prostoru zobrazuje karburátor Carter, chladič, palivový filtr (vlevo dole), dynamo firmy Auto-Lite GCS-4811A, rozdělovač IGW-4129 atd. Olejový filtr na obrázku vlevo nahoře a vpravo dole je převzatý z Jeepu MB. Přívodní potrubí na původním filtru bylo montováno na vrchní část místo z boku.

strana 21.

Zde zobrazené blinkry vpravo nahoře a na několika obrázcích na předěšlých stranách, byly na vozidlo přimontovány z důvodu požadavků současného silničního provozu. Dalším charakteristickým rysem MA jsou jednoduché ráfky o rozměru 16 x 4,00 vyrobené firmou Kelsey-Heyes, které byly standardní na MB až do sériového čísla 120700. Pneumatiky mají rozměr 5,50-16, 6-ply bez směrového určení.

strana 22.

Na obrázku vpravo nahoře a na horním obrázku na protější straně jsou zdvojená táhla připojená k úhlové páce řízení. Spojovací kulové klouby jsou pod pákou, na rozdíl od MB a GPW zobrazených na straně 86.

strana 23.

Přední nárazník zobrazený vlevo, není původní. Otvor pro startovací kliku by měl být přibližně o 2,54 mm (1 palec) níže. Na spodním obrázku jsou kouby Tracta CW s pákou řízení připojenou k táhlům kulových kloubů. Dále si všimněte vedení brzdové kapaliny.

strana 24.

Vlevo je podvozek s odmontovanou příčkou pro zavěšení převodovky. Všimněte si, jak jsou tlumiče uchyceny k rámu. Přední pérování se skládá z půlelptických osmilistových per a hydraulických teleskopických tlumičů vyvinutých firmou Mather & Monroe.

strana 25.

Zadní pérování je podobné přednímu pouze s rozdílem devítistových per.

strana 26.

Palivová nádrž je umístěna pod sedadlem řidiče. Všimněte si konstrukce držáku náhradního kola na obrázku vpravo uprostřed.

Uprostřed nahoře a vpravo dole je prostor zadní části karoserie se zadním sedadlem a dvěma schránkami na nářadí v rozích. Pravá schránka by měla obsahovat servisní náčiní a sněhové řetězy. Levá obsahuje mazací lis, he-

ver a stahováký pneumatik. Startovací klika je umístěna mezi sedačkami na zadní stěně, obrázek vlevo uprostřed.

strana 27.

V únoru 1940 Vrchní zásobování americké armády specifikovalo požadavky na lehké vozidlo jako náhradu za motocykly. Vládní zakázka byla zadána třem výrobcům; firmám American Bantam, Ford Motor Company, Willys-Overland Motors. Firma Bantam na základě zakázky vyrobila 1500 vozidel Modelu 40 BRC navazujícího na jejich projekt terénního auta s motorem Continental o výkonu 45 bph, převodovkou Warner a poloosami a nápravou Spicer. Příspěvek firmy Ford GP (General Purpose, víceúčelový) byl 1500 vozů, které byly zdokonaleným modelem Ford GP Pygmy. Toto vozidlo bylo poháněno modifikovaným traktorovým motorem Model MNA o výkonu 45 bph a převodovkou Ford Model A. Firma Willys vyvinula sérii 1500 vozů MA popsanych na předešlých stranách. Konstrukce tohoto vozidla vycházela z prvního vozidla 4x4 firmy Willys známého jako Quad.

Po mnoha hodinách náročných testů byl nakonec Willys vyhodnocen jako nejlépe vyhovující armádním specifikacím. Firma Willys-Overland získala zakázku. Asi těmi nejdůležitějšími důvody byly tyto dva: Willysův příspěvek byl nejjednodušší a měl nejlepší poměr výkonu ku váze ze všech tří. Drobné úpravy byly přeci jen požadovány, nejdůležitější z nich bylo převzetí tvaru přední části Fordu GP se zakrytými světlými pod mřížkou chladiče.

strana 28.

Dalším požadavkem Vrchního zásobování americké armády bylo nahradit některé díly se standardem Vrchního zásobování (dynamo, regulátor atd.), které paradoxně vedly ke zvýšení hmotnosti vozidla, takže konečný standardizovaný Willys MB byl o skoro 400 liber těžší než původní armádní limit 2160 liber. První výrobní zakázka na 16 000 vozidel MB byla přidělena Vrchním zásobováním firmě Willys-Overland v červenci 1941. Po standardizaci konstrukce MB bylo vyrobeno dalších 2150 Fordů GP podle nové zakázky z roku 1941, ale protože byli nestandardní, většina z nich byla zaslána do Velké Británie v rámci Půjčky a pronájmu (Lend-Lease), kde byly známy jako Blitz Buggy. Většina vozů firmy Bantam měla podobný osud, byly v rámci Půjčky a pronájmu (Lend-Lease) poslány do Velké Británie a Ruska a výroba byla ukončena těsně před útokem na Pearl Harbor, když sjel z výrobní linky 2675. kus.

Když firma Willys vyhrála zakázku, představitelé firmy Ford se obrátili na Vrchní zásobování a žádali o možnost podílet se na výrobě Jeepu s použitím konstrukce Willys. Vzhledem k tomu, že Vrchní zásobování kladlo důraz na zvýšení výroby a vyhnutí se prodávám, bylo dosaženo dohody mezi Vrchním zásobováním, firmou Willys a firmou Ford. Tak začala výroba modelu GPW (víceúčelový – Willys) u firmy Ford. Firma Bantam chtěla dosáhnout stejné dohody, ale Vrchní zásobování se domnívalo, že fy Willys a Ford plně pokryjí veškeré požadavky. Nicméně v průběhu války fa Bantam vyráběla vojenskú vybavení zahrnující např. 1/4 t obojživelný přívěs k Jeepu. Ke konci 2. světové války, fa Willys-Overland dodala 359850 vozidel MB, firma Ford 277896 vozidel GPW a společně s vozy Bantam BRC, Ford GP a Willys MA bylo vyrobeno 645000 Jeepů. Poslední vozidlo MB sjelo z výrobní linky 20.srpna 1945, kdy byla výroba nahrazena civilní (demilitarizovanou) verzí CJ2, nebo též MC.

strana 32.

Čtyři předešlé stránky zobrazují vůz MB patřící panu Radkovi Frankovi z Úval. Po desetiletém úsilí pan Frank shromáždil všechny originální náhradní díly ke konci vozu vyrobené před rokem 1945, včetně maskovací sítě složené na kapotě motoru.

strana 33.

Tyto dvě stránky zobrazují vůz MB pana Petra Placheckého z Liberce. Všimněte si tažného zařízení připevněného na předním nárazníku. Více detailů na straně 42.

strana 35.

Tento vůz MB pana Vlastimila Tomáška z Liberce zobrazený na těchto dvou stranách má několik dalších doplňků, jako např. expanzní nádobu na přední masce, sirénu na pravém blatníku nebo viják za předním nárazníkem. Přední náboje kol tohoto Jeepu jsou převzata z rumunského terénního vozu ARO.

strana 36.

Tato a následující strana zobrazují vůz MB během oprav patřící panu Ivanu Jedličkovi z Dublovic. Vpravo dole je zobrazená lisovaná ocelová maska chladiče, která nahradila původní mřížku od března 1942 (ser. č. 125809).

strana 37.

Tyto první kroky opravy nám umožňují vidět detaily karosérie, které jsou za normálních okolností skryty namontovaným příslušenstvím vozu. Na následující stránce si všimněte například olejové nádržky umístěné na protipodžární přepážce.

strana 39.

Přední příčka podvozku podírající chladič je základní odlišností mezi vozy MB a GPW. Zde zobrazený vůz Willys má přivařenou trubkovou příčku, zatímco Ford má tuto příčku z U profilu přinýtovanou.

strana 40.

Tyto dvě strany zobrazují detaily přední a zadní nápravy. Nápravy byly vyrobeny firmou Spicer a přední má klouby VC od firmy Tracta. Povšimněte si přidávaných dvou pololistů per v zadní polovině levého pera dodávaných u Jeepu MB od s. č. 146774.

strana 42.

Na této straně je vyobrazeno tažné zařízení na předním nárazníku, které u možnávalo zapřazení více vozidel za sebou pro znásobení tažné síly. Bylo nejčastěji používáno u výsadkových jednotek pro tažení 105 mm polní houfnice, když nebylo možné kluzáký přepravovat těžší vozidla.

strana 43.

Zde jsou 2 páry spon na přední části kapoty. První pár pro upevnění kapoty v zavěšené poloze, druhý pár k uchycení čelního okna sklopeného na kapotu. V této poloze leží horní část rámu čelního okna na dřevěné podložce opatřené buďto látkovou nebo koženou dosedací plochou, jejíž detail je na horním levém obrázku. Na spodních obrázcích jsou pohledy do motorového prostoru u vnitřních částí blatníků.

strana 45.

Hlavní světlomety u MB jsou připevněny na ramenech s kloubem určeným pro nouzové osvětlení motorového prostoru. Pant svrchu ramene dokazuje, že tento vůz je MB. Pant u GPW je na spodku ramene. Dále si všimněte, že otvor pro světlo v přední masce není zcela kruhový.

strana 47.

Na těchto dvou stranách jsou zobrazeny detaily původních zatemněných světel. Světlo vyobrazené nahoře na předešlé straně bylo vyrobeno firmou Ford, ostatní jsou od firmy Willys. Také všechno zobrazené elektrické vedení je původní. Vlevo dole si také všimněte umístění pozičního světla.

strana 48.

Původní stěrač čelního skla na Jeepu byly ovládány ručně. Na této straně je zobrazena pozdější úprava pneumatického stěrača. Všimněte si gumové spojky hadice a měděné trubičky vedoucí okolo rámu čelního okna.

strana 49.

Nahoře jsou detaily ramen stěračů čelního okna. Na předešlé straně dole a vpravo nahoře jsou detaily konstrukce zpětného zrcátka. Nadstandardní výbavou Jeepu je montáž kompasu, jehož detail je na této straně. Umístění kompasu je vidět na předešlé straně vlevo nahoře.

Sklopný rám čelního okna je upevněn ke karosérii dvěma křídlovými matkami, obrázek vpravo dole.

Všimněte si, že matka je zajištěna ke karosérii řetízkem. Na horním obrázku je také vidět gumové potrubí rozvádějící podtlak do pneumatických stěračů.

strana 50.

Na rozdíl od vozů MA, vozy MB mají dvojobloukovou kostru střechy. U vozu MB byl strop střechy výš, a tudíž bylo více prostoru pro hlavu. Na této straně jsou detaily jak je kostra upevněna ke karosérii. Když je rám střechy složený, tvoří madla okolo zadní části korby.

strana 51.

Na této straně je zobrazena lopata a sekyra upevněné v příslušných držácích. To náradí bylo obvykle natřeno stejnou barvou jako karosérie.

strana 52.

Držák kanystru, ve kterém byl kanystr uchycen plátěným řemenem, byl umístěn na zadní straně karosérie a na Jeepech se objevuje od března 1943 (ser. č. 217309). Rezerva zobrazená na těchto obrázcích je k držáků připevněna kruhovou příložkou se dvěma otvory pro šrouby. Toto bylo standardem od ledna 1943 (ser. č. 200741). Na dřívějších vozech byla rezerva upevněna třemi šrouby s maticemi pro upevnění kola.

strana 53.

Na levé straně karosérie býval umístěn držák anténního sloupku MP-50 ve shodě s (tm) – 11-651-A. Aby vozidlo vyhovovalo dnešním požadavkům silničního provozu, byl nosič antény umístěn do rohu směrem vzad. Ze stejného důvodu bylo přidáno směrové světlo (blinkr), které je viditelné vedle nárazníku.

strana 54.

Na obrázku vlevo je zadní nárazník, který je přinýtovaný k zadní příčce podvozku. Původní zadní světla Jeepu byla oválná, ta která jsou zde, jsou z Fordu GPW. Na obrázku vpravo si všimněte umístění šroubu s okem, který sloužil k uchycení zajišťovacího řetězu přívěsu.

strana 55.

Od února 1942 (ser. č. 120700) začaly být vozy MB vybavovány koly Kelsey-Hayes, známými jako bojové nebo dělené ráfky. Dělený ráfek sestával ze dvou kusů – z vnitřního lisovaného plechu a vnějšího prstence spojených osmi šrouby. Pneumatika na takovémto ráfku mohla být v polních podmínkách vyměněna bez speciálního vybavení. Povšimněte si rozdílných tvarů nábojů na předních kolech (obrázek vlevo) a zadních kolech. Pneumatiky mají rozměr 5,50-16, 6-ply, bez uvedení směru.

strana 57.

Na protější straně jsou zobrazeny detaily předního okna. Celé přední okno mohlo být sklopeno dolů, nebo vnitřní rám okna mohl být zdvižen nahoru. Zdvížený rám okna byl upevněn v pozici dvěma nastavitelnými rameny umístěnými na stranách čelního okna.

Jak již bylo dříve zmíněno, původní stěrač čelního okna byly ručně ovládané. Pneumatiké stěrač se objevily později ve dvou rozdílných tvarech, na této straně je zobrazena pozdější úprava s větším krytem vakuového mechanismu.

strana 58.

Okraj volantů byl vyroben ze zelené umělé hmoty. Na pozdějších vozech MB byly paprsky z tenké oceli, na starších vozech MB a GPW byly paprsky

potázeny umělou hmotou. Čelní sklo je zafixováno ve vztyčené poloze dvěma svorkami, které jsou nad palubní deskou (viz detail str. 61) a utěsněno gumou. Dále si také povšimněte držáku pušky, který je umístěn na rámu čelního skla.

strana 60.

Obrázky na těchto dvou stranách jsou detaily palubní desky vozu MB. Na rozdíl od Jeepu MA je rukojeť ruční brzdy umístěna nalevo od volantu (porovnej s MA str. 10 a 11). Dále si všimněte štitků na palubní desce a na krytu přehrádky na rukavice. U vozů MB byly tyto štitky přišroubovány u Fordu byly přinýtovány.

strana 61.

Na prostředním obrázku je jediný díl, který není původní výbavou Jeepu, a tím je spínač směrových světel umístěný vpravo u sloupku volantu. Přehrádka na rukavice umístěná na pravé straně přístrojové desky se u MB stala standardem od ser. č. 120698 (únor 1942). Dva knoflíky nad přístrojovou deskou sloužily k zapnutí osvětlení přístrojů.

strana 62.

Na této straně jsou detaily ovládacích prvků vozidla. Povšimněte si umístění hasičích přístrojů a kartonového krytu protipožární přepážky. Ten měl izolovat posádku od hluku a tepla motoru.

strana 63.

Detaily na této straně jsou obvykle skryty běžnému pozorovateli. Na horním obrázku je kabeláž přístrojové desky, na spodním obrázku je krabice první pomoci uchycená v držáku za přístrojovou deskou.

strana 65.

Konstrukce sklápěcích předních sedadel je velmi jednoduchá. Skládá se z rámu sedačky se dnem a odnímatelného polstrovaní. Na obrázku nahoře je vidět vnitřní konstrukce ze zesílených pružin. Prostor pod spolupojezdcovou sedačkou mohl být používán pro uskladnění plátěné střechy.

strana 66.

Na rozdíl od sedadel zobrazených na předchozí straně, tato, která jsou starší, nemají konstrukci zesílených pružin v opěradlech. Dále je zde také vnější boční polstrovaní umístěné na vnitřku karosérie hned nad sedačkou. Povšimněte si bočního bezpečnostního pásu, který je přehozen za sedačku, jak je vidět na obrázku vlevo nahoře. Tento pás mohl být zaháknut do očka umístěného na přístrojové desce.

strana 67.

Na prostředním a dolním obrázku je odnímatelné polstrovaní řidičova sedadla odhalující 15-litalonovou palivovou nádrž plnitelnou výsvrnným hrdlem s ochranným sítkem uvnitř.

Obrázek vlevo nahoře: povšimněte si kapsy na zip v polstrovaní řidičova sedadla, která byla užívána pro ukládání dokumentů a map. Dále si všimněte bočního bezpečnostního pásu, který je přehozen na sedačku.

strana 68.

Na těchto dvou stranách je zadní prostor se sedačkou a dvěma schránkami na nářadí umístěnými v rozích. Na obrázku dole je hustilka na kola, která je umístěna pod zadní sedačkou.

strana 69.

Zde zobrazené dno zadní sedačky se sejmutým polstrovaním je žebrované, jelikož je to díl z vozu GPW. Dno sedačky u vozu MB je celé ploché. Na obrázku vpravo nahoře je startovací klika umístěná na zadní stěně karosérie za sedačkou.

strana 70.

Vlevo nahoře je krabice a napájecí kabel, které jsou součástí radiového vybavení SCR-510 nebo SCR-610. Vlevo dole je stupačka, která byla umístěna po obou stranách karosérie/podběhu za předními sedadly.

strana 71.

Schránky na nářadí umístěné v rozích zadního prostoru mají utěsněná víka, u varianty MB, která je zde zobrazena, jsou víka plochá, varianta GPW má víka zesílená prolisy. Pravá schránka by měla obsahovat servisní nářadí a sněhové řetězy, levá schránka by měla obsahovat mazací lis, zvedák, stahovák kol a trychtýř na plnění kanystru. Na spodním pravém obrázku jsou dva originální zvedáky z Jeepu.

strana 72.

Na těchto dvou stranách je zobrazena otevřená kapota se zesilujícími žebry, která nebyla montována na vozy MB vyrobené během let 1942-43. Všimněte si uzemňovacích proužků, které jsou vidět po stranách pantů kapoty a mazací pistole připevněné na vnitřní straně kapoty. Držák na mazací pistoli byl montován na vozy MB od března 1944. Před tímto datem byl mazací lis uložen ve schránce na nářadí. Zde zobrazený mazací lis byl vyroben firmou Alemite.

strana 73.

Na obrázku vpravo nahoře je mazací pistole vyrobená firmou Lincoln. Do března 1944 byla standardem mazací pistole jednoduchého modelu WO-A-213. Na vnitřní straně otevřené kapoty si povšimněte hlav nýtů, kterými jsou upevněny držáky kapoty. Plochá schránka na vnitřní straně kapoty sloužila k uložení mazacího plánu.

strana 74.

Na těchto dvou stranách je pohled shora na motor, který je typickým příkladem výroby z let 1944-45. Na spodním obrázku je klakson modelu 1943. Porovnejte umístění olejníčky viditelné vedle klaksonu s obrázkem na straně 38.

strana 76.

Motor zobrazený na horním obrázku a na pravém obrázku protější strany patří Jeepu vyrobenému v roce 1943. Na malém obrázku dole je karburátor a palivová pumpa z roku 1944.

strana 77.

Na obrázku vlevo je detailní pohled na karburátor. Na spodním obrázku je karburátor, který má převzaté horní víčko z francouzského poválečného Hotchkissu.

strana 79.

Obrázky na předešlé straně zobrazují detaily chladiče a kolenového výústění spojovací trubky na hlavě motoru.

Ačkoliv motory vozu MA a MB jsou téměř shodné, tlumič výfuku u vozu MB musel být přemístěn na pravou stranu, aby udělal místo hlubší palivové nádrži přesahující levou stranu rámu. Na obrázku vlevo dole si povšimněte ochranného ocelového plátu pod olejovou vanou.

strana 80.

Elektrický okruh je 6V s negativním zemněním. Baterie je uložena ve svém loži umístěném na podvozku, které je vidět v horní části levého obrázku na straně 24. Pod baterií na boku motoru je vidět 6V/40A, dynamo Auto-Lite.

strana 81.

Umístění rozvaděče je vidět na levém horním obrázku. Pod rozvaděčem jsou vidět válcová těla startéru (vlevo) a dynamo (vpravo). Na obrázku dole jsou napájecí kabely hlavních světel a zatemněných světel. Dále také vnitřní strana levého předního blatníku.

Zde zobrazené kabely zapalování jsou původní, včetně kuželovitých krytů na svíčkových konektorech.

strana 82.

Nahoře jsou obrázky palivového filtru AC umístěného v pravém horním rohu protipožární přepážky. Na obrázcích dole je vidět umístění vzduchového filtru a olejového filtru. Povšimněte si návodu na údržbu vzduchového filtru, který je vyrazen přímo do těla filtru.

strana 83.

Olejový filtr na vozech MB byl typu Fram s kuželovou vrchní částí, u vozů Ford byl používán typ Purolator s vypouklou horní částí, oba byly zaměnitelné.

strana 85.

Obrázky na těchto dvou stranách zachycují přední část podvozku z pohledu zdola. Vozy MB a GPW byly před rokem 1944 vybaveny předními osmiřístovými pery. Vzhledem k tomu, že na řidičově straně bylo vyšší zatížení (palivová nádrž a vyosený motor), levá a pravá strana, ačkoli vypadají shodně, má rozdílný zatěžový rozsah. Levý svazek byl označen žlutým L na spodní části druhého listu. Od konce roku 1944 byla všechna vozidla vybavena novými desetřístovými pery, která byla na obou stranách identická.

strana 86.

Nalevo jsou detaily přední nápravy a mechanismus řízení se dvěma spojevacími tyčemi uchycenými k úhlové páce řízení. Na rozdíl od konstrukce vozu MA tady jsou kulové čepy nad úhlovou pákou, viz též strana 22.

Na obrázku dole je vidět gumový silentblok, který byl použit pro uchycení motoru k podvozku a dále je také vidět spodní část palivového čerpadla. Na obrázku vlevo a na horních obrázcích na protější straně si všimněte ochranného ocelového plátu pod olejovou vanou motoru. Dále je tam také vidět ochranný plechl převodovky, který je uchycen k převodovkové příčce podvozku. Vpravo je motorové lože s gumovými silentbloky v pohledu zepředu.

strana 88.

Na těchto dvou stranách jsou detaily montáže převodovky a ruční brzdy. Povšimněte si zemnicího proužku mezi převodovkovou příčkou a tělem převodovky, který je vidět na obrázku dole uprostřed. Zde vyobrazené vozidlo má ruční brzdu s vnitřním rozpínavým mechanismem, vozidla pozdější konstrukce byla vybavena brzdou se stahujícím se vnějším brzdovým mechanismem.

strany 90 až 93.

Na následujících čtyřech stranách jsou detaily předních per, přední nápravy a mechanismu řízení. Krátce po tom, co byl Jeep operačně nasazen, bylo zjištěno, že pokud jsou brzdy stisknuty příliš prudce, vozidlo má sklon vychýlovat se doleva. Bylo zjištěno, že se to děje díky nakrucování přední nápravy při brzdění díky tomu že otočný čep úhlové páky byl zavěšen na přední nápravě. Úhlová páka se během brzdění stáčela mírně doleva, což způsobilo zatočení kol vlevo. K omezení nakrucování přední nápravy byla namontována dodatečné půlpero sestávající ze dvou púllistů přinýtovaných ke spodní části předního levého pera. Na vozech MB byla tato úprava zavedena v únoru 1942 (ser. č. 146774) a také bylo montováno na všechny vozy GPW.

Pera byla uložena v závěsech tvaru U, které jsou upevněny na otevřené straně směrem ven od vozidla. Byly vybaveny levostranným nebo pravostranným stoupáním závislejícím na umístění vlevo či vpravo na vozidle. Mezi vozy MB a GPW byl v těchto perech také rozdíl. U vozů GPW byly listy k spojení pomocí spony tvaru U a šroubu, kdežto u vozů MB byly spojeny ocelovými pásky.

strana 94.

Na této straně jsou zobrazeny detaily zadní nápravy a per. Pokud jde o pera, platí pro ně stejné rozdíly jako u předních. Zadní část rámu podvozku byla také rozdílná. Na obrázcích zde je podvozek s příčkou hned nad zad-

ni nápravou, což je charakteristické pro vozy MB. Vozy GPW neměly tuto zadní příčku a podélníky rámu byly zcela uzavřené v prostoru mezi přední příčkou a výtuhou tažného oka v zadní části. V nosném rámu bylo také několik kruhových a podlouhlých výřezů.

strana 96.

Zde zobrazený vůz MB patří panu Vlastimilu Tomáškoví z Liberce. Toto vozidlo je vybavené několika speciálními doplňky, jako například expanzní nádobou, sirénou, plátěnou střechou s bočnicemi a hasícím přístrojem Pyrene umístěným v držáku na předním blatníku.

strana 97.

Nalevo je vůz MB, který je také vybaven vertikálním víjákem. Víják je mechanicky poháněn od motoru přes mechanickou spojku umístěnou na krytu řetězu vačky (viz obrázek vpravo dole). Aby vznikl prostor pro připojení náhonu víjáku, je nutné obrátit klouby spojovacích tyčí s úhlovou pákou řízení vzhůru nohama, (srovnejte s obrázkem na str. 86).

strana 99.

Zde zobrazený motorový prostor je zajímavý zejména kvůli instalaci vzduchového kompresoru Westinghouse T-1. Kompresor je připojen k levé přední části bloku motoru a je poháněn klínovým řemenem z řemenice umístěné na krytu řetězu vačky. Na řemenici kompresoru je umístěn spojkový čep. Kompresor mohl být zapojen pouze, když vozidlo stálo. Stejný kompresor byl namontován také do nákladních automobilů Chevrolet 1,5 t a GMC 2,5 t.

strany 100 a 101.

Tento Jeep patří panu Arnoštu Weissovi z Liberce. Na tomto Jeepu je zcela původní válečná plátěná střecha. Dále také je toto vozidlo vybaveno improvizovanou výbavou pro hluboké brodění. Díly této výbavy pro hluboké brodění byly vyrobeny podle dobových válečných fotografií. Vpravo si všimněte žebrovaného sacího potrubí a tenké hadice pro odvětrání karburátoru. Úplná výbava pro hluboké brodění zahrnuje také prodloužený výfuk zapojený místo tlumiče výfuku a také hadici odvětrání palivové nádrže.

strana 102.

Asi nejnámější výzbrojí Jeepu byl kulomet 12,7 mm Browning M2 HB obvykle montovaný do stojanu M 31, jak je vidět na těchto fotografiích.

strana 103.

Na této straně jsou pěkné detaily kulometu Browning M2, všimněte si, jak je kulomet uchycen v kolébkce. Optický zaměřovač, který je zde zobrazen, není původní výbavou kulometu Browning.

strany 104 až 106.

Když firma Willys vyhrála zakázku, představitelé firmy Ford se obrátili na Vrchní zásobování a žádali o možnost podílet se na výrobě Jeepu s použitím konstrukce Willys. Vzhledem k tomu, že Vrchní zásobování kladlo důraz na zvýšení výroby a vyhnutí se prodávám, bylo dosaženo dohody mezi Vrchním zásobováním, firmou Willys a firmou Ford. Tak začala výroba modelu GPW (víceúčelový – Willys) u firmy Ford. V průběhu let 1942-45 bylo vyrobeno 277896 vozů GPW.

Ačkoliv nejsou identické, mezi vozy MB a GPW nebyly nápadné odlišnosti. Jak již bylo zmíněno na straně 39, základní odlišnosti mezi vozy MB a GPW mohou být nalezeny v podvozku. Těmi rozdíly jsou u vozu GPW přední příčka podvozku - přinýtovaný U profil, a u vozu MB vařená dutá trubka. Když je řeč o podvozku, u vozu GPW chyběla příčka konstrukce nad zadní nápravou a nosný plát pro kulomet byl čtvercový, kdežto u vozu MB byl zaoblený. Fordem vyrobené motory byly ve skutečnosti shodné s těmi vyrobenými u firmy Willys, pouze se lišily logem Ford nebo Willys vyliisovaným na hlavě motoru. Ford pouze používal závrtné šrouby místo svorníků ke spojení ojnic s víky ložisek. Oboje ojnice byly zaměnitelné.

Rozlišit karosérie vozů MB a GTW, vyrobených před březnem 1943, by mělo být také snadné. Před tímto datem nebyly vozy vybaveny držákem kanystru, a místo toho zde bylo vyliisováno logo fy. Ford nebo Willys.

Na vozidlech GPW bylo mnoho dílů, jako jsou hlavy šroubů, svorníky nebo i části karosérie, označeno písmenem F. Nicméně toto pravidlo nebylo dodržováno po celou dobu války. Navíc kromě toho je známo, že některé z dřívějších vozů GPW (přibližně až do ser. č. GPW 6000) byly zkompletovány s podvozky firmy Willys. Dále se také objevily smíšené karosérie sestavené z motorové pozáří přepážku a prostoru pro nohy řidiče a spolujezdcé, vyrobené firmou Ford a zbytek byl vyroben firmou Willys. Pro horší orientaci, během pozdějšího stádia války bylo mnoho zničených a ojetých Jeepů repasováno ve výrobní lince, takže najít vozidlo u kterého by se shodovalo číslo motoru a číslo karosérie je extrémně vzácné, ne-li již nemožné.

Ačkoliv byly vozy MB i GPW v podstatě shodné a rozdílné části byly zaměnitelné, Fordův vůz v mnoha ohledech předčil svého konkurenta, nejspíše díky větší zkušenosti se sériovou výrobou aut u firmy Ford.

strana 107.

Jeepy mohly být vybaveny několika radiostanicemi. Dole je zobrazena radiostanice U.S. Signal Corps SCR-610 s vysílačem/přijímačem BC-659 uchycený na levém zadním blatníku. Vysílač/přijímač pracoval na frekvenci 27-38,9 MHz a měl dosah 16 km (10 mil). Vpravo dole je mikrofon T-17. Dalším rádiovým vybavením, které mohlo být montováno do vozů MB nebo GPW, je radiostanice U.S. Signal Corps SCR-694-C s vysílačem/přijímačem BC-1306 (na obrázku nahoře). Tato radiostanice byla také umístěna na levém zadním blatníku a pracovala na frekvenci 3,8-6,5 MHz s dosahem 32-45 km (20-25 mil).

strany 108 a 109.

Všestranný Jeep byl modifikován podle potřeb všech ozbrojených složek. Zdálo se, že malé a houževnaté vozidlo by mohlo být vhodné jako základ pro průzkumné nebo lehké obrněné vozidlo. A byla to právě společnost Smart Engineering Company, která postavila první prototyp obrněného vozu na podvozku firmy Willys. První vozidlo bylo označeno T25. Několik verzí se objevilo v průběhu roku 1941 využívající různé komponenty vozu MA a MB a rozdílné tvary pancéřované karosérie, z nichž některé byly vyrobeny pouze jako překližkové improvizace. Nakonec se zjistilo, že zcela pancéřovaná karosérie je příliš těžká, a projekt byl ukončen. Nicméně mnoho jednotek žádalo lepší ochranu posádky Jeepů a objevilo se mnoho neoficiálních polních úprav.

strana 113.

Podle dochovaných fotografií existovaly minimálně tři různé jeepy s touto úpravou.

Jeden byl zachycen 8. Května 1943 v Tunisku a patřil 9 divizi. Tento jeep byl zajímavý tím, že neměl odstraněné přední okno, které bylo jen sklopené před pancířem a bylo v ochranném pouzdru. Další dva takto upravené jeepy používala průzkumná rota od 82. výsadkové divize v zimě 1944/1945 v Evropě.

Jedno z těchto dvou vozidel bylo během bitvy v Ardenách vybaveno ještě dodatečnými bočními deskami nad zadním blatníkem, a bylo vybaveno radiostanicí, která měla nestandardně umístěnou anténu na levém boku hned za předním blatníkem.

strana 115.

Tento Jeep je vyzbrojen 7,7 mm kulometem Browning model 1919. Nestandardní stojan byl vyroben ze stojanu M 31 a ocelové trubky. Všimněte si plátěného nábojového pásu, který je vidět na levém dolním obrázku na protější straně.

strana 116.

Držák schránky na náboje na tomto vozidle je pro 12,7 mm kulometu Browning M2 HB.

strana 118.

Okřídlená dýka, která symbolizuje meč Excalibur s mottem: „Kdo se odváží, vítězí“, se stala znakem malé, dobře trénované a neobyčejně motivované jednotky, také známé jako SAS.

Působit za nepřátelskými liniemi v severní Africe a oslabovat Rommelovo zásobování a narušovat letecké operace byl nápad zrealizovaný kapitánem Davidem Stirlingem. Během nemocničního zotavování po nehodě při tréninkovém výsadku, vyvinul Stirling strategii malých výsadkových jednotek, které mohly být shozeny padákem poblíž nepřátelským letišť, nastražit časované výbušniny a které mohly být vyzvednuty na dohodnutých místech patrolami LRDG.

strana 119.

Povolení zformovat z brigády Speciálních leteckých sil (SAS) detašovanou jednotku L dostal Stirling v červenci 1941. Brigáda SAS neexistovala, toto označení bylo používáno k mateřní německé výzvedné službě.

Spolupráce s LRDG byla velmi úspěšná, například v průběhu dvou týdnů v prosinci 1942 bylo zničeno 90 nepřátelských letadel. Stejně však výsadkové jednotky, které měly malou pohyblivost, utrpěly těžké ztráty mužstva.

Při pokusech najít vozidlo vhodné pro vykonávání hloubkových nájezdů za nepřátelské linie, obrátil Stirling svou pozornost k novému víceúčelovému vozidlu, a tím byl Jeep. V červenci 1942 byl pluk vybaven 15 Jeepy, které byly speciálně upraveny pro pouštní operace.

strana 120.

Jeepy jednotek SAS byly často vybaveny perforovanými ocelovými nosníky tzv. PSP, jako je zde zobrazený Jeep, který má původní britské PSP. Mnoho částí vybavení pocházelo z kořistního materiálu. U těchto vozidel to byly především kanystry.

strana 121.

Odstaněním veškerých nepodstatných částí, jako jsou čelní okno, plátěná střecha s kostrou a občas i přední nárazník, bylo dosaženo zvýšení nosnosti vozidel. Ke zlepšení chlazení motoru byla odstraněna většina přiček v masce a před ní se montovala velká expanzní nádoba s vodou, která zvyšovala účinnost chladiče. Větší obsah vody a paliva potřebný pro dálkové nájezdy byl nesen v přídavných kanystrech. Všechny Jeepy byly také vybaveny minimálně jedním náhradním kolem navíc. Na stranách 122 až 126 je druhá replika tohoto vozidla.

strana 124.

Jeepy jednotek SAS byly mohutně vyzbrojeny kombinací bývalých leteckých kulometů 12,7 mm Browning a 7,7 mm Vickers K. Výzbroj byla převzata z neletuschopných letadel RAF. Kulometry Vickers byly často montovány v páru a některé vozy byly vybaveny 5ti kulometry, které jim dávaly impozantní schopnost vypálit 5000 nábojů za minutu (standardní, protipancéřové a se stopovkou).

strana 125.

Původní pouštní Jeepy jednotek SAS byly ročník výroby 1942, což znamená, že neměly montovány držáky na kanystry a na jejich místě bylo logo Jeepu a zpravidla druhá rezerva.

strana 126.

Žádný z Jeepů SAS se dodnes nedochoval, všechna tři vozidla zde zobrazená jsou repliky, a tyto fotografie byly pořízeny během MV Show v Beltringu ve Velké Británii v roce 2002.

strana 127.

Efektivita a taktiky Jeepu SAS jsou velmi dobře zdokumentovány. Například během jednoho útoku na letiště bylo v 5 minutách zničeno 12 nepřátelských letadel. Do konce roku 1942 bylo na zemi zničeno přes 400 nepřátelských letadel, nepočítaje v to zničené palivové nádrže, vozidla nebo letištní vybavení. Na stranách 127 a 128 je třetí replika.

Přínos kapitána Davida Stirlinga byl komentován polním maršálem Montgomerym: „Ten Stirlingův kluk je naprosto šílenější, naprosto ale naprosto šílenější. Nicméně ve válce je často místo pro šílence.“

strana 128.

Tyto 12,7 mm letecké kulometry Browning se odlišovaly od později montovaných standardních kulometů na amerických Jeepech nebo na jiných vo-

jenských vozidlech. Základní rozdíl je v chybějícím krytu podpěry hlavně mezi tělesem závěru a hlavní.(vpravo)

strana 129.

Jeep byl dobrý tahač, ale měl poměrně malý nákladový prostor, tudíž přívěsný vozík byl jen logickým vylepšením. Tento 1/4 t přívěs byl obojživelný a využíval některé díly Jeepu, jako například kola nebo pera. V průběhu 2. světové války jich bylo vyrobeno 143357.

strana 131.

Výroba přívěsu byla zahájena v roce 1942, poté co mu byla dána konečná podoba. Stejně tak byl upraven Jeep, což zahrnovalo montáž spojovací zásuvky, kabeláže pro osvětlení přívěsu a záoko pro připojení zabezpečovacího řetězu (vozy MB od ser. č. 158372).

strana 132.

Na těchto obrázcích jsou detaily podvozku 1/4 t přívěsu. Držák kanystru, který je na obrázku vlevo nahoře, byl dodán současným majitelem pro dálkové přejezdy.