

## Dwie legendy



Bantam BRC



Willys MB

W roku 1940, gdy Hitler błyskawicznie opanowywał Europę, a rok przed atakiem Japonii na Pearl Harbour, armia USA zdała sobie sprawę, że motocykle z przyczepami lub bez, które z powodzeniem służyły w misjach rozpoznawczych I wojny światowej – nie wystarczą w nowym, bardziej zaawansowanym technologicznie, konflikcie. Wyposażenie sprzętowe państw Osi było o niebo lepsze. Departament Wojny rozpisal więc przyspieszony przetarg na dostawę pojazdu terenowego dla wojska i rozesał szczegółowe specyfikacje do 135 producentów samochodów.

Postawione przez armię wymagania były ambitne i szczegółowe. Miał to być lekki, uniwersalny pojazd z napędem na cztery koła, zdolny do przewożenia trzech osób i lekkiego uzbrojenia, o prostokątnym obrysie nadwozia, ściśle określonej masie (do 590 kg) oraz zadaniem rozstawie osi i kół. Równie wyśrubowane były terminy:

11 dni na udzielenie odpowiedzi, 49 dni na zaprezentowanie prototypu i 75 dni na dostarczenie siedemdziesięciu pierwszych egzemplarzy. Do przetargu stanęły tylko dwie firmy: American Bantam Car i Willys-Overland Motors.

Bantam zmagal się z finansowymi trudnościami, ale dotrzymał terminu. Dostarczył prototyp z silnikiem Continental o mocy 48 KM, a później – również w terminie – zamówione pierwsze sztuki. Testy wypadły pomyślnie, choć masa pojazdu (841 kg) znacznie przekraczała założenia.

Willys-Overland, któremu prace projektowe zabrały więcej czasu, dzięki czemu zdążył się zapoznać z wadami konstrukcji konkurenta, przedstawił dojralszy prototyp z własnym, mocniejszym silnikiem *Go Devil* (65 KM).

W efekcie armia wybrała Willysa jako podstawowy samochód terenowy i tak do seryjnej produkcji wkroczył model MB.

Ponieważ zapotrzebowanie znacznie przekraczało możliwości wytwórcy, produkcję ulokowano również w zakładach Forda (licencyjne pojazdy oznaczone zostały symbolem Ford GPW). Do roku 1945 zbudowano 363 000 willyсів i 280 000 fordów. Samochody służyły na wszystkich frontach we wszystkich armiach Sprzymierzonych. Prostota konstrukcji pozwalała usuwać usterki w ciągu paru godzin, a oba modele cechowała pełna wymiennosc części.

Willys MB – prekursor współczesnych SUV-ów – szybko stał się legendą i ulubieńcem żołnierzy. Generał George Marshall, szef sztabu armii amerykańskiej podczas II wojny światowej, określił go jako „największy wkład Ameryki w nowoczesne działania zbrojne”, a ówczesny reporter wojenny, Ernie Pyle powiedział: „Był wierny jak pies, mocny jak muł i zwinny jak koza”.

Bantam, który tuż przed bankructwem zdążył dostarczyć armii 2600 sztuk BRC, też ma swój udział w rozwoju cywilnej motoryzacji. Gdy Japończycy zdobyli na Filipinach jego model rozpoznawczy, wpadli w taki zachwy nad konstrukcją, że zdobyczne trofeum przekazali do Japonii. Tam inżynierowie Toyoty rozebrali je na części do ostatniej śrubki i stworzyli kolejną, dzisiejszą już legendę – Toyotę Land Cruiser. ■

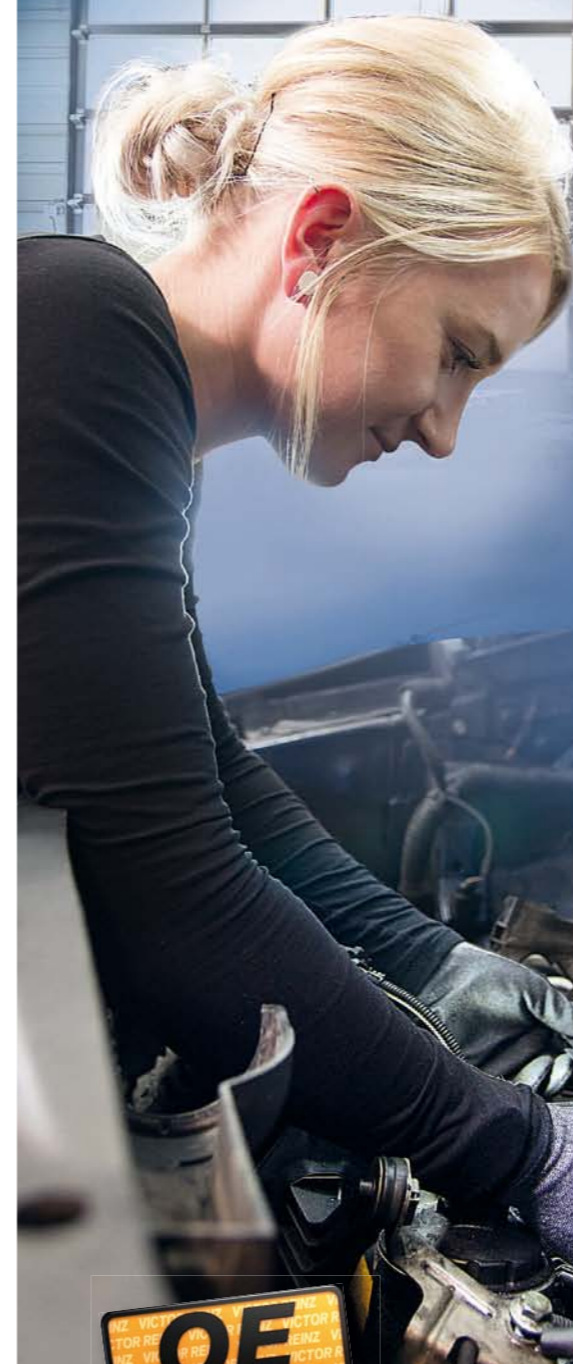


FOT. WIKIPEDIA, ARCHIWUM

# My wiemy jak!

## Prawidłowa wymiana uszczelki podgłowicowej

Zobacz wskazówki praktyczne Victorii na: [www.victorreinz.com/victoria](http://www.victorreinz.com/victoria)



Just seal it!  
Victor Reinz® Sealing Technologies

## VICTOR REINZ®

