

## A JEEP története

1940 júliusában az Egyesült Államok hadereje felhívást intézett az autógyártókhoz, amelyben arról tájékoztatta őket, hogy „könnyű felderítő-járművet” keres a Védelmi Minisztérium motorkerékpárjainak és módosított Ford T-modelljeinek leváltására. A Védelmi Minisztérium 135 gyártót hívott meg, hogy tegyen ajánlatot az általuk elképzelt jármű gyártására, és kiadott egy hosszú specifikációt, mely többek között az alábbiakat foglalta magába:

- 272 kg (600lb) raksúly
- Tengelytáv max. 190.5 cm (75 in)
- Magasság max. 91.4 cm (36 in)
- Egyenletes járású motor 5 - 80 km/h (3-50 mph)
- Négyszögletes formájú karosszéria
- Négykerék-hajtás 2-sebességes erőátviteli egységgel
- Lehajtható szélvédő
- 3 db ülés
- Elsötétítéskor és vezetéskor használatos lámpák
- Jármű össztömege kevesebb, mint 590kg (1,300 lbs)

Először csak a Willys-Overland és az American Bantam Car Manufacturing Company válaszolt a felhívásra. Hamarosan azonban a Ford Motor Company is belépett a képbe és hármójuk között kezdődött meg a verseny azért, hogy ki kapja meg az igen jelentős kormány szerződést.

Mindhárom cég rekordidő alatt elkészítette a teszt-példány prototípusát. A Bantam főmérnöke, a Bantam vezetői csapatával együtt kidolgozott egy tervet, és a cég 49 napon belül megépítette terepautóját.

A Willys-Overland Műszaki Elnökhelyettese, G. Roos megtervezte a Willys Quad-ot. A Ford kifejlesztette Pygmy néven ismert GP Modelljét (General Purpose – általános célú), melynek meghajtásáról egy Ford/Ferguson traktor megfelelően adaptált motorja gondoskodott. 1940. nyarán mindegyik cég leszállította prototípusát a Védelmi Minisztériumnak és jóváhagyást kapott 70 mintapéldány gyártására.

A Védelmi Minisztérium 1940. novemberében vette át ezeket a járműveket a marylandi Camp Holabirdben. Mindhárom cég által tervezett modell össztömege meghaladta a Védelmi Minisztérium specifikációjában szereplő 590 kg-ot (1,300 lbs), de a Védelmi Minisztérium számára hamarosan világossá vált, hogy ez a limit túl alacsony és a tender következő fordulójában megemelte ezt.

1941. márciusában a Védelmi Minisztérium közzétette a versenypályázat következő fordulóját. A Bantam-nak 1.500 db-ot kellett legyártania a 40 BRC modellből; a Fordnak 1,500 db-ot a módosított és továbbfejlesztett GP Pygmy-ből; és a Willys-Overland-nak 1,500 db-ot a Quad-ból. A további tesztek és értékelések alapján a Védelmi Minisztérium választása a Willys-Overland-re esett, mint elsődleges gyártóra.

Később a Bantam gyártmányok és a Ford GP-k többségét az Egyesült Királyságba és Oroszországba küldték a Kölcsönbérleti Program keretében. Nagy Britanniában a Ford járművek népszerű neve "Blitz Buggy" volt.

### Willys MA/MB

Módosításokkal és továbbfejlesztésekkel a Willys Quad-ból lett az MA, majd később az MB. De a Hadsereg és a világ csak mint Jeep® ismerte meg őket.

Egyesek azt állítják, hogy a név a „GP” betűk félreállításából ered, ami a hadseregben a „General Purpose” (általános célú) rövidítése. Mások úgy vélik, a gépkocsi a Popeye képregény egyik népszerű figurájáról kapta a nevét, akit „Eugene the Jeep”-nek hívtak. Bármi is az eredete, a név bekerült az amerikai lexikonba és egy ideig a terepjárók általános megnevezéseként szolgált, míg a Jeep maga háborús ikonná vált.

A Willys MA főbb jellemzői a következők voltak: a kormányoszlopon elhelyezett sebességváltó, mély hornyok az oldalpanel alsó részén, két kerek mérőműszer a műszerfalon és a baloldalon elhelyezett kézifék. A Willys-Overland igyekezett a Védelmi Minisztérium specifikációja szerinti 980 kg-ra (2.160 lbs) csökkenteni a tömeget. Bizonyos dolgok, melyet eltávolítottak annak érdekében, hogy elérjék ezt a célt, a következő generációs MB-ben kaptak ismét helyet, ami mintegy 181 kg-mal (400 lbs) többet nyomott a specifikációban megadott értéknél. A Willys-Overland 368.000, a Ford pedig, licenc alapján mintegy 277.000 Willys MA modell gyártására kapott felkérést az amerikai hadseregtől. A robosztus felépítésű, megbízható, olíva zöld járműről már mindörökké azt tartják, hogy segítette megnyerni a háborút.

A háború után a Willys-Overland bejegyeztette a „Jeep” márkanévét és azt tervezte, hogy elkészíti civil változatát a farmok számára – a civil univerzális Jeep-et. Akkortájt a Willys egyik jelmondata az volt, hogy „Az erős Jeep napja sohasem áldozik le,” és a cég nekilátott, hogy a világ visszavonhatatlanul megtudja, ennek a járműnek a feltalálója a Willys-Overland volt.

## **A KULCSFONTOSÁGÚ POLGÁRI JEEP JÁRMŰVEK ÁTTEKINTÉSE**

### **Jeep CJ-2A: 1945-49**

Az első polgári Jeep-et, a CJ-2A-t 1945-ben kezdték gyártani. Hátsó ajtóval, oldalt rögzített pótkerékkel, nagyobb fényoszórókkal, külső tankbetöltő nyílással és számos olyan dologgal érkezett, amit katonai elődje nem tartalmazott. A CJ-2A modell olyanokat tartalmazott, mint pl. 2196 cm<sup>3</sup> (134 in<sup>3</sup>) I-4 motor, T-90A erőátvitel, Spicer 18 osztómű és Dana 25 típusú első, valamint Dana 23-2 típusú hátsó híd – ezek a rákövetkező években számos Jeep járműben megtalálhatóak voltak. A CJ-2A négy évig volt gyártásban.

### **Jeep Jeepster: 1948-51**

A Jeepster volt az utolsó, amerikai gyártók által készített nyitott utasterű jármű, ami lehúzható ablakok helyett oldalsó ponyvákat használt az időjárás elleni védelem céljából. Eredetileg „Go-Devil” motorral gyártották, ez tulajdonképpen megfelelt a 2638 cm<sup>3</sup> (161 in<sup>3</sup>), hathengeres „Hurricane” motornak, de sohasem kínálták négykerék-hajtással.

### **Jeep CJ-3A: 1949-53**

Az 1948-ban bemutatott CJ-3A igen hasonló volt az előző modellhez, de egy darabból álló első szélvédője volt, robusztusabb első tengelye és motorterében az eredeti L-Head típusú négyhengeres motor dolgozott.

### **Jeep CJ-3B: 1953-68**

A CJ modellt 1953-ban frissítették, megszületett a CJ-3B. Magasabb hűtőmaszkja és motorháza volt, mint katonai elődjének, hogy otthont adhasson az új Hurricane F-Head típusú négyhengeres motornak. A CJ-3B 1968-ig maradt gyártásban, és összesen 155,494 darab készült belőle. Az Egyesült Államokban gyártották.

1953-ban a Willys-Overland-et eladták Henry J. Kaisernek 60 millió dollárért. A Kaiser cég széleskörű kutatási és fejlesztési programba kezdett, mellyel kiszélesítette a Jeep termékpalettát.

### **Jeep CJ-5: 1955-83**

1955-ben a Kaiser bemutatta a CJ-5-öt, amely az 1951-es koreai háborúban használt M-38A1-en alapult, és finomabb, lekerekített formája volt. Kissé nagyobb volt, mint CJ-3B, mivel megnövelt tengelytávval és teljes járműhosszal rendelkezett. Továbbfejlesztett motorja, tengelyei és váltója, valamint kényelmesebb ülései következtében a CJ-5 ideális jármű volt, ami megfelelt a növekvő terepjárók iránti érdeklődésnek. A CJ-5 –öt lágyabb vonalvezetés és lekerekített járműkontúrok jellemezték. 205.7 cm-es (81in) tengelytávval rendelkezett, és több mint 600,000 példány készült belőle a gyártás 30 esztendeje alatt.

### **Jeep CJ-6: 1956-75**

Egy hosszú tengelytávú modellt mutattak be (50.8 cm-rel volt hosszabb a CJ-5-nél), ami CJ-6 néven vált ismertté. A hosszabb tengelytávtól eltekintve a CJ-6 csaknem ugyanolyan volt, mint a CJ-5, csak nagyobb csomagtérrrel rendelkezett. 1956-ban a Jeep bevezette az előretolt kabint is a CJ sorozatnál. Az AMC valamennyi CJ-5 és CJ-6 modellt erősebb tengelyekkel, nagyobb fékekkel és szélesebb nyomtávval látta el.

1965-be egy új, "Dauntless" V-6 motort vezettek be opcióként mind a 205.7 cm (81in) tengelytávú CJ-5-nél, mind pedig a 256.5 cm (101in) tengelytávú CJ-6-nál. A 157 HP DIN (155 kW) motor csaknem dupla annyi teljesítményt adott, mint a hagyományos négyhengeres motor. Ez volt az első eset, hogy a Jeep CJ V6 motort kapott. 1973-tól pedig valamennyi Jeep CJ modellt AMC-eredetű 4982, vagy 5899 cm<sup>3</sup> V-8 motorral szerelték fel.

### **Jeep Pickup: 1947-65**

Ez egy 299.7 cm (118 in) tengelytávú pickup, amin kevés termékváltozást hajtottak végre. Ekkor tett először a Willys-Overland kísérletet arra, hogy megkülönböztesse a Jeep márkát a CJ-től.

### **Jeep Willys Wagon: 1946-65**

A 265.4 cm (104.5 in) tengelytávú kombi sokáig nagy kedvence volt a vásárlóknak. A négykerék-hajtást 1949-ben vezették be.

### **Jeep Wagoneer/Grand Wagoneer/Cherokee (SJ): 1963-91**

1962-ben a Wagoneer sorozattal a Jeep bevezette az első automata váltót a négykerék-hajtású járművekben (a Jeep Cherokee elődje). Az 1963-as Jeep Wagoneer volt az első olyan négykerék-hajtású gépkocsi, amit opcionálisan független elsőkerék felfüggesztéssel is meg lehetett rendelni. 1973-ban pedig bemutatták az első állandó, automatikus négykerék-meghajtási rendszert, a Quadra-Trac<sup>®</sup>-ot, melyet a Jeep pickup járművekben és kombikban használtak, illetve később a CJ-7-ben.

### **Jeep FC 150/170 Pickup: 1957-65**

Ezek az előretold kabinú Jeep teherautók igazi strapabíró, „jó munkások” voltak – az FC 150 205.7 cm, az FC 170 pedig 262.9 cm (103.5 in) tengelytávval rendelkezett. Életciklusuk során kevés változáson estek át, néhány 1959-es és 1960-as modell független első és hátsótengely felfüggesztéssel rendelkezett, néhány 1959-es modell pedig kettős hátsókereket és négy-fokozatú manuális váltót kapott.

### **Jeep Gladiator/J-Sorozat Pickup: 1963-87**

A Wagoneerhez hasonlóan, a Gladiator 1963-ban debütált kétféle méretben: 304.8 cm (J-200), vagy 320 cm (J-300), osztóművel és Dana 44-es hidakkal. A Gladiator nevet 1972-ben elhagyták.

### **Jeep Commando: 1967-73**

A 256.5 cm tengelytávú gépkocsi "Dauntless" V-6 motorral, Dana 27 és 44 tengelyekkel készült. Az 1971-es Commando Hurst Specialból kevesebb, mint 100 darabot gyártottak, ezért ez az egyik legkeresettebb és legritkább Jeep modell a gyűjtők között.

1970. február 5-én az American Motors Corporation megvásárolta a Kaiser Jeep Corporationt. A tulajdonosváltás a Jeep életében addig példa nélküli növekedést és bővülést indított el.

### **Jeep CJ-7: 1976-86**

1976-ban az AMC bemutatta a CJ-7-et, ami 20 év óta az első komolyabb változást jelentette a Jeep életében. A CJ-7 hosszabb tengelytávval rendelkezett, mint a CJ5, hogy legyen helye az automata váltónak. Most először, a CJ-7-hez lehetett extraként műanyag tetőt és acél ajtókat rendelni. Mind a 237.5 cm tengelytávú CJ-7-et, mind pedig a 212.1 cm tengelytávú CJ-5 modelleket 1983-ig gyártották, amikor is a CJ-7 iránti kereslet lanygulása nem hagyott más választást az AMC-nek, mint azt, hogy 30 év után abbahagyja a CJ-5 gyártását.

### **Jeep CJ-8 Scrambler: 1981-85**

Az 1981-ben bemutatott Scrambler a CJ-7-hez hasonló Jeep modell volt, csak hosszabb tengelytávval. Nemzetközi viszonylatban CJ-8-ként ismerték, és kapható volt mind keménytetővel, mind pedig puhatetővel. Kevesebb, mint 30,000 példány készült a Scramblerből, így a gyűjtők körében ma nagyon népszerű.

### **Jeep Cherokee (XJ): 1984-2001**

Az önördő karosszériás platformra épülő Cherokee XJ kisebb, de sokkal fejlettebb változat volt, mint a Cherokee SJ. Számos újdonságként akkor jelent meg a Jeep Command-Trac<sup>®</sup> négykerékkihajtás-rendszere és a Quadra-Link első felfüggesztés. A Cherokee Limited 1988-ban lépett színre és 1989-ben debütált a 4.0-liter I-6 motoros változat.

### **Jeep Wrangler (YJ): 1987-96**

1983-ban a növekvő kompakt összkerekkihajtású járművek piacán még mindig keresték a Jeep CJ sorozathoz hasonló haszonelvű járműveket, ugyanakkor az emberek egy kicsit több kényelemre is vágytak. Erre az igényre reagálva abbahagyták a CJ sorozat gyártását és 1987-ben bemutatták a Jeep Wranglert (YJ).

Bár a Wrangler hasonló nyitott karosszériás profilt használt, mint a CJ-7, de ettől eltekintve elég kevés közös vonása volt híres elődjével. Mechanikusan a Wrangler inkább a Cherokeea hasonlít, mint a CJ-7-re. A Wrangler YJ kockalámpákat viselt, ami akkor az első (és utolsó) volt az ilyen típusú Jeep modelleknél. Az YJ modellből több mint 630,000 darabot gyártottak.

1987. augusztus 5-én, kb. 1 évvel a Wrangler bemutatása után a Chrysler Corporation megvásárolta az American Motors Corporationt, és a népszerű Jeep márka a Chrysler Jeep/Eagle Divíziójának részévé vált.

### **Jeep Comanche (MJ): 1986-92**

A Cherokee alvázára épülő és hasonló felszereltségű pickup 1,8 m hosszú platóval rendelkezett 1987-ben. Később a modellt Selec-Trac<sup>®</sup> vagy Command-Trac összkerekkihajtás-rendszerrel is kínálták.

### **Jeep Grand Cherokee (ZJ/WJ): 1993-2004**

A Grand Cherokee első bemutatkozása igen emlékezetes volt, ugyanis a Detroiti Autókiállításon 1992. január 7-én a kiállítási központ üvegfalát áttörve robbant be a porondra. Az volt az első olyan SUV, ami vezető oldali légzsákkal volt felszerelve, és új mércét állított fel az országúti autózás, vezethetőség és kényelem tekintetében.

### **Jeep Wrangler (TJ): 1997-2006**

Az 1997-es Jeep Wrangler (TJ) nagyon hasonlított a CJ-7-re. Szándékosan „retro” kinézetűre „szabták”, azonban e külső mögött vadonatúj tartalom lapult. A gépkocsi részeinek csaknem 80 %-át újratervezték. A TJ tekercsrugós felfüggesztést használt, hasonló, mint a Jeep Grand Cherokee, és új utasteret kapott, amiben vezető- és utasoldali légzsák is volt. Visszatért számos klasszikus Jeep-jellemvonás, mint pl. a kerek fényszórók, a lehajtható első szélvédő (amit először 1940-ben láthattunk) és a levehető ajtók, továbbá választani lehetett a puhatető, vagy az eltávolítható keménytető között. A gyárilag beépített bukócső alapfelszereltség volt.

Színre lépett a lehető legjobban felszerelt Jeep – a 2003-as Jeep Wrangler Rubicon. Ez a jármű kiérdemelte, hogy a legendás ösvényről nevezzék el, mivel többek között zárható első és hátsó Dana 44 hidakkal, 4:1 arányú kúszófokozattal, 32 colos terepgumikkal és számos olyan extrával volt felszerelve, amivel eddig egyetlen Jeep sem.

2004-ben pedig megjelent a Jeep Wrangler Unlimited– a Wrangler hosszú tengelytávú változata 33 cm-rel nagyobb csomagterrel és 5.1 cm-rel tágasabb lábtérrel. Bár ugyanúgy megtartotta az eredeti Jeep Wrangler páratlan terepjáró-képességét és levehető tetővel rendelkezett, az Unlimited modell kifinomultabb országúti kényelmet nyújtott és jobban lehetett variálni.

### **Jeep Cherokee (KJ): 2001-2007**

A Cherokee (amit Észak-Amerikában Liberty néven ismernek) lett a márka új közepes méretű terepjárója és ez az első olyan Jeep jármű, ami alapfelszereltségként független első felfüggesztéssel rendelkezik.

### **Jeep Grand Cherokee (WK): 2005-10**

A teljesen újratervezett ZJ/WJ még jobb menettulajdonságokkal és kezelhetőséggel dicsekedhetett, az 5.7-liter HEMI® V-8 motor és az igényes felszereltség pedig kivívta a luxusautó vásárlók irigységét.

### **Jeep Commander (XK): 2006-10**

A hét-ülékes, három ülésoros Jeep a WK alvázára épült, de 5.1 cm-rel hosszabb volt és egyedülálló módon az ülések úgy voltak elhelyezve, mint egy színházi nézőtéren.

### **Jeep Cherokee (KK): 2008-jelenleg is**

A Jeep bemutatta a harmadik generációs Cherokeet, az egyedülálló SkySlider napfénytetővel, Selec-Trac® II összkérékhajtás-rendszerrel és az új hegymenet, illetve lejtmenet asszisztenssel.

### **Jeep Compass és Patriot (MK): 2008-jelenleg is**

A Jeep márka belépőmodelljei a népszerű kompakt SUV szegmensbe. Ezek a járművek kiváló országúti és tereptulajdonságokkal rendelkeznek és versenyképes üzemanyag-fogyasztással.

### **Jeep Wrangler és Wrangler Unlimited (JK): 2007-jelenleg is**

A sikeres, eredeti Jeep formulára épül teljesen új vázzal, külső és belső dízájnnal, új motorral, biztonsági és kényelmi felszereltségekkel, a terepezés élményével, nagy teljesítménnyel gazdaságos üzemanyag-fogyasztással és vagyoni védelmi berendezésekkel.

Négy-ajtós, nyitott kivitelével a JK Wrangler a Jeep-élményt új dimenziókba emelte. Azzal, hogy – a Wrangler esetében először – 4 felnőtt utas számára biztosít helyet, és az eddigi legnagyobb csomagteret kínálja, az Unlimited egyesíti magában a kategóriájában páratlan terepjáró-képességet a mindennapok praktikumával.

A mai Wrangler modellek szilárdak, robusztusak és egyszerűek, kategóriájukban a legjobb terepjáró-képességet nyújtják és valódi szabadtéri vezetési élményt kínálnak. A 2011-es Wrangler teljesen újratervezett belső térrel dicsekedhet, és a Sahara modellek még elegánsabb színre fűjt keménytetővel is rendelhetők.

### **Jeep Grand Cherokee (WK2): 2011-jelenleg**

A 2011-re teljesen megújult, és első megjelenése óta több mint 4 millió darabos eladást megért Grand Cherokeeban a Jeep tovább tökéletesítette a „rég receptet”, és a kifinomult országúti viselkedés, valamint a kiváló terepjáró-képesség tökéletes elegyét nyújtja. Az új WK prémium országúti teljesítményt kínál, legendás Jeep mesterművet, még kedvezőbb üzemanyag-fogyasztást, világszínvonalú utasteret, letisztult új külső megjelenést, valódi Amerikai mesterségbeli tudást és számtalan biztonsági és csúcstechnológiai berendezést rejt.

### **A Jeep márka**

A 2011-ben 70. születésnapját ünneplő Jeep olyan autentikus sport-szabadidőjármű, mely egyedülálló terepjáró képességekkel, kidolgozással és variálhatósággal rendelkezik, és amit olyan emberek számára terveztek, akik különleges utakon járnak. A Jeep márka meghívást nyújt az élet maximális élvezetére olyan járműpalettát kínálva, amelyben tulajdonosai továbbra is biztonságban érezhetik magukat és bátran nekivághatnak bármilyen útnak.

A Jeep járműkínálatában a Wrangler, a Wrangler Unlimited, a Grand Cherokee, a Cherokee, a Compass és a Patriot szerepel. A világszerte jelentkező vásárlói igénynek eleget téve mind a hat Jeep modell kapható lesz Észak-Amerikán kívül is – és valamennyi elérhető jobb kormányos változatban is, valamint benzin- és dízelmotorral szerelt kivitelben egyaránt. A Chrysler Group LLC világszerte 120 országban értékesít és szervizel gépjárműveket.

A 2010-es évet tekintve a Jeep eladások az Észak-Amerikán kívüli piacokon 22 %-kal növekedtek 2009-hez képest, összesen 74.400 gépkocsi lett gazdára.

A Jeep márka teljesített legjobban, és jelenleg a Chrysler Csoport nemzetközi eladásainak 50 százalékát mondhatja magáénak.