



Mały samochód z napędem na cztery koła, który stał się symbolem armii amerykańskiej w drugiej wojnie światowej, zmienił sztukę wojenną i jest używany do dzisiaj. Jak powstał pojazd, który dał nazwę całej nowej klasie samochodów

Na początku wieku XX armia amerykańska rozpoczęła swoją przygodę z motoryzacją. Były to jednak kontakty w dużej części przypadkowe i chaotyczne. Dopiero pogarszająca się sytuacja w Europie wymusiła myśl o standaryzacji pojazdów. Departament Wojny określił 5 kategorii wagowych pojazdów od 0,5 tony do 7,5 tony. Kategorie te nie uwzględniały jeepów w ogóle. Dopiero na żądanie żołnierzy piechoty, którym możliwości motocykla z koszem nie wystarczały, dodano jeszcze jedną kategorię o nośności 250 kg. Był to

pierwszy krok na drodze do pojawienia się późniejszego Willysa. Pierwszym samochodem, który miał spełniać te wymagania był angielski Austin produkowany na licencji przez małą firmę Bantam (wtedy jeszcze zwaną American Austin). Był to pick-up na dużych kołach, jeden z najmniejszych produkowanych w Stanach samochodów. Armia amerykańska w 1932 roku miała nadzieję, że się sprawdzi jako lekki pojazd rozpoznania. W roli tej nie okazał się jednak udany i kolejną próbę podjęto dopiero w roku 1937, gdy generał Walter C. Scott ze szkoły piechoty w Fort Benning przygotował specyfikację na niski zmotoryzowany transporter dla karabinu maszynowego 12,7 mm, z dwuosobową załogą, zdolny do poruszania się w terenie z prędkością 5-8 km/h. Pojazd został zbudowany zgodnie z wymaganiami generała, choć bez oficjalnej sankcji z góry przez kapitana

Roberta G Howe z pomocą dwóch sierżantów Mc Wileya i GL Rusha. Pojazd był napędzany silnikiem z Austina o pojemności 753 cm³ wykorzystywał też chłodnicę z tego samochodu podobnie jak i inne części jak wał czy tylną oś. Nadwozia nie było w ogóle i załoga miała leżeć na podłodze z układem dźwigni dla kierowcy. Dlatego też został nazwany „Belly Flopper”. Tym niemniej pojazd osiągał 45 km/h i jako że miał tylko 860 mm wysokości był trudny do zauważenia i trafienia. W czasie prób okazało się że można na nim zamontować moździerz 81 mm albo działko 37mm. Był to więc koncept dosyć udany dla wsparcia piechoty. Posłużył jako kolejny krok dla sformułowania wymagań na przyszłego jeepa. Po trzech miesiącach rozpoczęto nowy projekt dla stworzenia na tym podwoziu 3 miejscowego nadwozia pozwalającego na wykorzystanie pojazdu jako rozpoznawczego z napędem na 4 koła. W czerwcu 1940 roku William F. Beasley główny inżynier w US Ordnance Department został mianowany kierownikiem zespołu opracowującego wymagania dla lekkiego samochodu rozpoznawczego. -14 czerwca stworzył odręczny szkic, pokazujący mały 4 miejscowy samochód z wycięciami po bokach i umieszczonym w środku karabinem maszynowym, brezentowym dachem i kołami na 4 rogach nadwozia. Rysunek zakładał tylko kąt wejścia 45 stopni, zejścia 40 stopni i prześwit na poziomie 21,6 cm. W tym samym czasie Sztab Generalny polecił utworzyć podkomitet mający stworzyć wymagania i wcielić je w życie. Komitet składał się z majora Howie, Boba Browna, Williama Beasleya i Billa Burgama.

Jedno ze spotkań komitetu odbyło się w fabryce Bantama w Butler w Pensylwanii gdzie dyskutowano nad możliwościami adaptacji standardowego modelu Bantama w. Kwaternistrzostwo nabyło 3

podwozia dla badań, wykazały one jednak że seryjne samochody mimo głębokiej modernizacji nie będą wystarczające. Powstała w wyniku specyfikacja zawierała następujące elementy:

- napęd na 4 koła z dołączaną osią przednią
- mocniejszy niż w Bantamie silnik dający prędkość po drodze na poziomie 80 km/h
- wysokowydajny olejowy filtr powietrza
- hamulce hydrauliczne
- sztywne osie
- skrzynia rozdzielcza dla dwóch napędów
- proste prostokątne nadwozie ze składaną szybą i 3 miejscami
- miejsce do montażu karabinu maszynowego i możliwość holowania działa lub przyczepy

Podstawowe wymiary zostały zachowane z poprzednich koncepcji z założeniem że baza kół powinna wynosić 1,905 m (75 cali) i waga nie powinna przekroczyć 545 kg.

27 maja 1940 roku Komitet Techniczny w Waszyngtonie zatwierdził tę specyfikację z drobnymi poprawkami rozstaw osi zwiększono do 80 cali (2,032m) szerokość na 47 cali (1,194m) a wagę na 570kg przy założeniu 600 funtów (272kg) ładunku. Postanowiono rozpiścić przetarg na produkcję 70 sztuk próbnej serii za sumę 175 000\$ przeznaczonych na zakup serii od zwycięzcy. Pojazdy miały być gotowe na manewry jesienne 1940 roku. Założono podział: 40 dla piechoty i 20 dla kawalerii oraz 10 dla artylerii. W połowie lipca 1940 roku rozesłano zaproszenia do składania ofert razem z rysunkiem QM08370Z oddającym idee pojazdu. Producenci mieli tylko 10 dni na odpowiedź i przygotowanie dokumentacji. Pierwszy prototyp miał być dostarczony w ciągu 49 dni a następne 69 w ciągu 26 dni. Oferta miała trafić do Camp Holabird w Maryland 22 lipca 1940 roku, więc zwycięzca musiał natychmiast przystąpić do produkcji aby zmieścić się w terminie. Prawie wszyscy producenci do których skierowano ofertę uznali że czas jest zbyt krótki a cena zbyt niska aby się tym zajmować. Oferty złożyły wyłącznie Bantam i w szczątkowej formie Willys Overland. Kwatermistrzostwo chciało za wszelką cenę zaprząć do procesu również Forda ze względu na jego olbrzymie możliwości produkcyjne. Ten jednak wymagał wielu zabiegów tym bardziej że właściciel nie ukrywał swojej sympatii do narodowych socjalistów.

Pierwsze prototypy Bantama - Bantam 40

W 1940 roku roku Bantam jak i wielu mniejszych producentów samochodów w USA miał wyraźne kłopoty. Kontrakt z armią mógł podtrzymać płynność i tym samym uratować firmę. Podbudowany udziałem w czerwcowej konferencji ustalającej wymagania jeszcze przed przetargiem zaproponowali dostawę 70 samochodów Bantama zgodnych ze specyfikacją. 175 000\$ dawało 2500\$ za samochód. Przedstawiciele piechoty skłonni byli przyjąć propozycję, mając w ten sposób pewność że samochód będzie gotowy na jesienne manewry. Niestety dla Bantama kwatermistrzostwo się nie zgodziło upierając się przy przetargu z udziałem Forda. Mimo wyraźnie lepszej pozycji startowej wynikającej w udziale w przygotowaniu specyfikacji Bantam potrzebował pilnie osoby potrafiącej przełożyć idee na metal. Poproszono o pomoc Arta Brandta byłego projektanta GM i pierwszego prezesa American Austin Company. Ten z kolei zaproponował Karla Probsta projektanta i inżyniera z Grand Woodward w Detroit, współwłaściciela firmy PSM Design Studio. Nie pałał on chęcią uczestnictwa w projekcie. bo było jasne że jeśli Bantam nie wygra to nie będzie w stanie zapłacić jego wynagrodzenia. Po otrzymaniu dokumentów ofertowych i informacji kwatermistrzostwa że jego wynagrodzenie zostanie i tak zapłacone w końcu się zgodził. Po spotkaniu 18 lipca wraz z Haroldem Cristem Chesterem J. Hemphlingiem, Ralphem Turnerem i jeszcze dwoma specjalistami stworzyli zespół, który wraz Probstem wymyślił jeepa Bantama. Poza szybką dostępnością części głównym problemem konstrukcyjnym była masa pojazdu. Armia domagała się 590 kg ale praktycznie nikt nie wierzył aby było to możliwe. W rezultacie zdecydowano że parametry są najważniejsze a ciężar należy po prostu zignorować. Z uwagi na

ograniczenia czasowe konieczne było posługiwanie się wyłącznie gotowymi częściami ponieważ na projektowanie np. nowego silnika zwyczajnie nie było czasu. Wybrano skrzynie biegów Borg Warnera i osie Spicera problemem było dobranie odpowiedniego silnika w końcu zdecydowano się na Continental BY4112 o pojemności 1835 cm³ i mocy 48 koni mechanicznych. Legenda głosi że podczas gdy Frank Fenn szukał części Probst nie odchodził od deski kreślarskiej. W rzeczywistości za dużą część rysunków był odpowiedzialny Crist. Na zakończenie Fenn i Probst wykonali obliczenia kosztów i ciężaru i stwierdzili że ciężar wychodzi około 841 kg, znacznie powyżej limitu specyfikacji. Probst i Fenn udali się więc na konsultację do emerytowanego oficera marynarki Charlesa Payna z pytaniem co w danej sytuacji robić. Ten zasugerował wpisanie oficjalnej wagi a potem zażądanie zmian po otrzymaniu kontraktu. Postąpiono zgodnie z tą sugestią i 22 lipca o 0830 rano dwóch przedstawicieli Bantama pojawiło się w Camp Holabird z przepisnymi nocą dokumentami. Byli też tam przedstawiciele Willysa, Forda i Crosleya choć żaden z nich nie był w stanie złożyć pełnej wymaganej oferty. 30 minut później oznajmiono że kontrakt zdobył Bantam. Jedyną konkurencją był Willys, który złożył ofertę ale nie wykonał obliczeń i poprosił o 71 dniowe przedłużenie terminu. Wydłużenie terminu łączyło się z karami finansowymi i sztucznie zawyżało ceny Willysa. Oficjalnie kontrakt potwierdzono 5 sierpnia 1940 roku. Bantam nie bacząc na dokumenty rozpoczął prace już 1 sierpnia. Z uwagi na brak czasu Probst i jego zespół nie mieli czasu na eksperymenty. Poza przystosowaniem osi do napędu na 4 koła pozostałe elementy były klasyczne, Samochód był