



Jeep[®]

The legend continues...



Jeep CJ-2A (1946)



Jeep CJ-5 (1968)



Jeep CJ-7 (1986)



Jeep Wrangler (1991)



Willys Quad (1940)



Jeep All-Steel
Station Wagon
(1946)

Jeep Cherokee Limited (1991)



Jeep Wagoneer (1969)



Jeep Cherokee (1977)

1940 1946

Het begin:

1940-'46 - Militaire productie

Het memo dat in de jaren veertig door kolonel A.W. Herrington van de Marmon-Herrington Company aan directieleden van Willys-Overland werd gestuurd, gaf, achteraf gezien, blijk van een uitzonderlijke visie. Herrington noemde daarin het ontstaan van de Jeep en van diens naam 'het onderwerp van bittere strijd'. "De redenen zijn duidelijk", zo schrijft hij, "het prestige van de Jeep als de opmerkelijkste ontwikkeling op voertuiggebied in 50 jaar autohistorie is van onschatbare waarde voor de persoon of de onderneming die daarvoor verantwoordelijk is." Dat is wellicht het beste understatement in de autobranche van de afgelopen vijftig jaar.

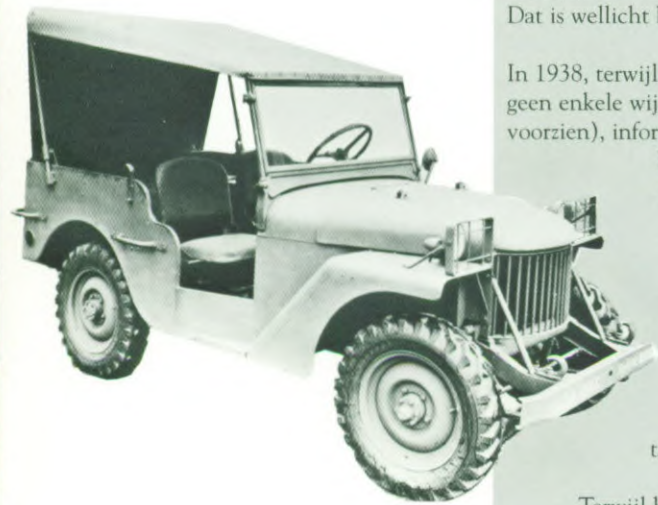
In 1938, terwijl in West-Europa de eerste oorlogshandelingen plaatsvonden (en uiteraard op geen enkele wijze de toekomstige bevrijdingsrol van het Amerikaanse leger kon worden voorzien), informeerde de legerstaf de Amerikaanse autofabrikanten dat zij zocht naar een licht verkenningsvoertuig om de tot dan toe voor verkenning en koeriersdiensten gebruikte motoren-met-zijspan te kunnen vervangen.

In reactie op de uitnodiging om met voorstellen voor een dergelijk nieuw voertuig te komen presenteerde C.H. Payne van de American Bantam Car Company in Butler, Pennsylvania, in de zomer van 1939 aan het leger een ontwerp voor een dergelijke auto. Dat leidde tot de bouw van enkele Bantam prototypes, die in september 1939 werden geleverd. Ze waren met hun gewicht van slechts 556 kilo opmerkelijk licht, maar bleken niet geschikt voor zwaar militair gebruik en werden tijdens de tests afgekeurd.

Terwijl het leger met de tests van de Bantam bezig was, hield Ward M. Canaday, directeur van Willys-Overland, de eerste gesprekken met legerfunctionarissen over een door Willys te bouwen auto die aan hun eisen zou voldoen. Toen er serieuze belangstelling werd getoond, gaf Canaday een ontwikkelingsopdracht aan Delmar 'Barney' Roos, het plaatsvervangend hoofd van de research- en beproevingsafdeling van Willys. Kolonel Rutherford, hoofd planning van de generale staf, kreeg de eerste schetsen van de auto te zien op 22 december 1939. Op basis van die schetsen ontstond het basisontwerp van Willys-Overland voor de auto die uiteindelijk wereldfaam zou genieten als de Jeep, een licht, wendbaar voertuig voor allerlei doeleinden, zowel voor praktisch gebruik als voor wapentransport. Met name dat laatste was een aspect waarmee Bantam eerder dat jaar bij de ontwerpen geen rekening had gehouden.

In februari 1940 ontving Barney Roos bericht van kolonel Herrington over de ontwikkeling van de 'Howie Bellyflopper', een klein vierwielig voertuig, waarin de bestuurder ten behoeve van een zo laag mogelijk silhouet op zijn buik moest liggen en daardoor niet boven de auto uit zou steken.

Anderhalve maand later konden president J.W. Frazier van Willys-Overland en Barney Roos deze 'Howie Bellyflopper' bekijken in Camp Benning, Georgia. Het was weliswaar het eerste voertuig dat aansloot op de wens van het leger om een auto te hebben voor zowel wapentransport als verkenningsoveraties, maar het was verre van praktisch. Frazier en Roos zagen kansen en informeerden generaal Walter C. Short over de resultaten die zij bij Willys-Overland sinds het najaar van 1939 bereikten bij de ontwikkeling van een geheel nieuw soort militair voertuig.



De Willys Quad uit 1940 - het originele prototype dat aan het Amerikaanse leger werd geleverd



Het Willys-MA-model werd gekozen als standaard militair voertuig

Soldaten testen de Jeep in Fort Sam Houston (Texas) op 29 maart 1941



Terug naar Bantam

Op 20 en 21 juni 1940 reisden legerofficiëren naar de Bantamfabriek in Butler, Pennsylvania, om een tweede Bantam verkenningsvoertuig te bekijken. Dit werd echter als te licht afgewezen en zo slaagde Bantam er voor de tweede achtereenvolgende keer niet in te voldoen aan de wensen van de legerstaf.

Het leger voerde vervolgens de druk op, door op 11 juli 1940 offertes aan te vragen bij 135 verschillende fabrikanten voor de levering van 70 voertuigen.

Het voertuig dat het leger zocht moest minder dan 590 kilo wegen, 300 kilo aan gewicht kunnen vervoeren, aangedreven worden door een motor die 126 kg/m koppel leverde, een wielbasis hebben van niet meer dan 203 cm en een spoorbreedte van maximaal 119 cm.

Voorts moest binnen 49 dagen een prototype worden afgeleverd en de productie van de 70 auto's zou niet meer dan 75 dagen in beslag mogen nemen. Dat waren geen geringe eisen.

Willys-Overland kwam met de goedkoopste aanbieding. Bantam daarentegen was de enige fabrikant die zei te kunnen voldoen aan de eis dat het prototype binnen 49 dagen zou zijn gebouwd en dat er 70 auto's binnen 75 dagen zouden kunnen worden geleverd. Willys kwam uit op 75 dagen voor het prototype en 120 dagen voor de totale productie. Ondanks de lagere offerte van Willys kreeg Bantam de opdracht toegewezen.

Barney Roos van Willys mocht dan de strijd om de eerste opdracht verloren hebben, hij liet zich niet uit het veld slaan en speelde zijn laatste troef uit, met betrekking tot het soort voertuig dat het leger dacht nodig te hebben. Samen met de offerte van Willys stuurde Roos een verklaring naar het leger, waarin hij aangaf dat het niet realistisch was om ervan uit te gaan dat bij de gestelde gewichtsbependingen een voertuig zou kunnen worden gebouwd dat aan alle eisen voldeed.

Roos legde zijn bezwaren tegen de leverdatum en de gewichtsbependingen ook uit aan majoor H.J. Lawes, hoofd inkoop en contracten van Camp Holabird. Lawes adviseerde daarop dat Willys-Overland zijn eigen prototype zou bouwen om te testen. Hetzelfde advies werd ook aan Ford Motor Company gegeven, dat eveneens tot de verliezende partijen behoorde. Het was duidelijk dat de overheid zoveel mogelijk ontwerpen wilde hebben.

Offerte-oorlog of niet, in Europa was er ondertussen een echte oorlog aan de gang. Roos bedacht dat het 't meest verstandig zou zijn om een zo sterk mogelijk voertuig te bouwen, waarbij uiteraard het maximum gewicht wel in het achterhoofd werd gehouden. Willys-Overland maakte in reactie daarop geld vrij voor de ontwikkeling van twee prototypes.

De eerste prototypes

Op 23 september 1940 presenteert Bantam in Camp Holabird, onder leiding van zijn briljante ontwerper Karl Probst, een prototype met de naam 'Blitz-Buggy'. Onder de toeschouwers bij de test bevonden zich Roos en Gene Rice van het ontwikkelingsteam van Willys-Overland.

Rice was verbaasd door de wendbaarheid, het uithoudingsvermogen en de compactheid van de Bantam. Terug in Toledo spoorde hij zijn ontwikkelingsgroep aan om er nog een schepje bovenop te doen. De groep werkte aan een Willys-Overland prototype, en wat Rice in Camp Holabird had gezien, leidde tot enkele nieuwe ideeën.



De Jeep kwam overal en kon bijna alles, zo merkten miljoenen geallieerde militairen in de Tweede Wereldoorlog.





Spoedig daarna, op 11 november 1940, werden de twee Willys-Overland-voertuigen afgeleverd in Camp Holabird.

Beide voertuigen, die de bijnaam 'Quad' hadden gekregen, boden de keuze uit twee- of vierwiel aandrijving, terwijl één ervan beschikte over vierwielbesturing.

De 'Quad' trok grote aandacht in het leger en wekte de woede van de Bantam-medewerkers. Een aanklacht van Bantam dat de ingenieurs van Willys-Overland hun ideeën hadden gestolen, werd in interne documenten bij Willys-Overland 'belachelijk' genoemd. Maar, om eerlijk te zijn, de prototypes van Willys vertoonden inderdaad opmerkelijke overeenkomsten met het prototype van Bantam. Dat was geen toeval.

In Holabird hadden technici van zowel Ford als Willys ruimschoots de gelegenheid gehad om de Bantam bij tests te bestuderen. De overheid had hen zelfs vrij toegang gegeven tot de ontwerptekeningen van Bantam, om het productieproces sneller op gang te brengen.

Er waren echter ook aanzienlijke verschillen tussen de prototypes van Bantam, Willys en Ford. De Bantam voldeed met zijn gewicht van 921 kilo niet aan de oorspronkelijke gewichtslimiet van 590 kilo, maar was wel lichter dan de 1088 kilo zware Willys. Het sterke punt van de Willys daarentegen was het feit dat deze als enige het door het leger gewenste vermogen leverde. Het koppel van de Willys was met 156 kg/m niet alleen groter dan vereist, het stelde tevens de Bantam (83) en de Ford (85) in de schaduw. De 'Go-Devil'-motor van de Willys had ook meer pk's en een grotere cilinderinhoud. Evenals 65% van de onderdelen van het prototype kwam de motor uit de Willys Americar, die gedurende vele jaren beproefd en getest was, terwijl de Bantam en de Ford geheel nieuw waren en sterk afweken van de civiele auto's van deze merken.

Na ontvangst van de prototypes van de drie fabrikanten bestelde het leger 4500 voertuigen, 1500 van elk merk, om de drie ontwerpen in de praktijk te testen. Bij het plaatsen van de order werd toegegeven dat de aanvankelijk genoemde gewichtsbeperving van 590 kilo niet verstandig en niet reëel was. Daarmee kreeg Barney Roos erkenning voor zijn eerder geuite bezwaren. Het nieuwe maximum-gewicht bedroeg 980 kilo, oftewel 108 kilo minder dan wat het 'Quad'-prototype van Willys woog. De 'Quad' moest dus als het ware op dieet, indien Willys-Overland het overheidscontract wilde binnenhalen.

"Het probleem waarmee ik werd geconfronteerd", zei Roos, "was of we het ontwerp van ons prototype zouden moeten veranderen om aan de gewichtslimiet tegemoet te komen en om toch de Willys-Overland-motor te kunnen blijven gebruiken; of dat wij gewoon een Continental-motor moesten kopen, net zoals Bantam deed. We wisten echter van de tests met onze auto in Holabird dat ze tevreden waren over zijn prestaties, vermogen en rijgedrag." Roos besloot daarop dat de motor te waardevol was om te veranderen. Dus namen hij en zijn medewerkers de auto volledig uit elkaar, om deze vervolgens onderdeel voor onderdeel, bout voor bout weer op te bouwen.

Elk onderdeel werd zorgvuldig beoordeeld op het gewicht en daarbij werd er ook gekeken of er geen lichter materiaal kon worden toegepast. Bouten die langer waren dan nodig werden ingekort, hier en daar werd materiaal weggesneden en tegen de tijd dat de auto weer in elkaar zat, was hij slechts 218 gram van de gewichtslimiet verwijderd!



De Jeep was het favoriete voermiddel van de Amerikaanse president Franklin D. Roosevelt voor het inspecteren van de troepen



'The sun never sets on the Willys-Built Jeep'

De Jeep als 'Go-devil'

De levering van de 4500 auto's startte in juni 1941. Na de tests en beproevingen van deze productiemodellen besloot het leger te kiezen voor één standaard basisontwerp. Voor alle aspecten die bij de standaardisatie werden beoordeeld gold de Willys-Overland als uitgangspunt, waarbij enkele wijzigingen werden toegevoegd die bij de Bantam en de Ford beter waren.

Toch kwam er nog een offerte-ronde voor de drie fabrikanten Willys, Ford en Bantam. In juli 1941 bracht Willys de beste offerte uit voor het 'alles-of-niets'-contract van 16.000 auto's, met een dagproductie van 125 stuks. Bantam had als complicerende factor ook nog een te beperkte productiecapaciteit. Later dat jaar besloot het leger dat er nog eens 15.000 auto's bij moesten komen. Het achtte daarvoor extra toeleveranciers nodig en verlangde dat Willys-Overland het ontwerp van de auto aan Ford ter beschikking zou stellen. Dat getuigde beslist van een vooruitziende blik, want tijdens de tweede wereldoorlog bouwden Willys en Ford meer dan 600.000 auto's. Willys-Overland nam er daarvan 368.000 voor zijn rekening. Bantam leverde slechts 2.675 auto's, waarvan het merendeel aan Engeland en de Sovjet-Unie werd gegeven in het kader van de 'Lend-Lease'-wetgeving. De productie van Bantam werd kort voor de Japanse aanval op Pearl Harbour stopgezet.

"Over de oorsprong van de naam kan getwist worden. Hij kan afkomstig zijn van Eugene the Jeep, een populaire stripfiguur aan het eind van de jaren dertig. Maar waarover niet wordt getwist is wat het merk is gaan betekenen. Jeep staat voor pure 'off-road'-kwaliteit. En of je nu een liefhebber van het merk bent of niet, je moet toegeven dat Jeep een welverdiende reputatie geniet in het maken van auto's die alle omstandigheden aankunnen. Het is die mogelijkheid om overal te kunnen gaan en staan die 'Only in a Jeep' méér dan alleen een reclameslagzin maakte!"

(4-Wheel and Off-Road Magazine, juni 1990)



De Jeep werd ook ingezet voor oorlogsreportages

Twee Amerikaanse soldaten
en hun Jeep in Europa in 1943



Strijd om de naam



De Jeep werd vaak met hetzelfde enthousiasme begroet als de geallieerde soldaten



De veelzijdige Jeep als voertuig in de Tweede Wereldoorlog

Toen Willys-Overland met de daadwerkelijke productie van zijn multifunctionele militaire voertuig begon, droeg deze aanvankelijk de type-naam MA, en later in 1941 de aanduiding MB. Maar al snel werd de naam Jeep een synoniem voor de auto, en wereldwijd een begrip. Maar zoals de meningen uiteenlopen over wie nu echt deze auto heeft uitgevonden, zo wordt er ook gestreden over de herkomst van de naam.

Velen menen dat de naam 'Jeep' is afgeleid van G.P., oftewel General Purpose, de aanduiding die het leger gebruikte voor het kwart-ton voorwielangedreven verkenningsvoertuig dat het gebruikte. Maar volgens kolonel A.W. Herrington werd die naam al in 1934 in Oklahoma gebruikt voor een vrachtwagen die was uitgerust met speciale voorzieningen om olieputten te boren.

Een andere mogelijke 'bron' van de naam is een testrijder van producten van de Minneapolis-Moline Power Implement Company. In een officiële verklaring beweren functionarissen van dit bedrijf dat sergeant James T.

O'Brien medio 1940, toen hij behoorde tot de 109e Ordonnans Compagnie in Fort Ripley, deelnam aan een test van een 'vier- of zeswielig voertuig', dat was ontwikkeld door het bedrijf. Naar men zegt noemde hij de auto een 'Jeep', verwijzend naar het figuur Eugene the Jeep in het Popeye-stripverhaal van E.C. Segar uit 1936. Eugene the Jeep was een kwajongensachtig diertje dat allerlei vormen kon aannemen en alle mogelijke problemen kon oplossen. De verwijzing naar Eugene the Jeep was zelfs het onderwerp van een hoofdredactioneel artikel in de Washington Post van 23 april 1944. "Voor wat betreft de herkomst van het éénlettergrepige woord (Jeep) blijkt er noch een mysterie, noch onenigheid te bestaan. Het dook voor het eerst op als soortnaam van een innemend, vreemdsoortig schepsel van onbepaald geslacht, dat medio jaren dertig opdook in een destijds zeer populair stripverhaal."



De Popeye-strip van E.C. Segar wordt door de meeste deskundigen beschouwd als bron van herkomst van de naam 'Jeep'

Niettemin herinnert Irving 'Red' Hausmann, een testrijder van Willys-Overland die het eerste prototype naar Camp Holabird bracht, zich: "We moesten ons met de naam van onze auto een beetje onderscheiden. Ik was behoorlijk trots op de auto die we hadden ontworpen en ik wilde niet dat mensen hem zouden verwarren met de Bantam 'Blitz Buggy' of de Ford GP., dus pikte ik de naam op die soldaten op Camp Holabird gebruikten."

Hoewel Red de naam Jeep dus niet bedacht of uitvond, is hij wel verantwoordelijk voor de eerste keer dat deze in de media werd gebruikt. Hij gaf een demonstratierit voor een aantal overheidsmensen in Washington D.C. en in die groep bevond zich Katherine Hillyer, een verslaggeefster van het Washington Daily News. Tijdens de rit duidde hij de auto aan als de 'Jeep'. Hillyers artikel verscheen op 20 februari 1941 in de krant, met een fotobijschrift dat luidde: "Jeep Creeps Up Capitol Steps".

Wat natuurlijk absoluut niét ter discussie staat, is de rol die de Jeep in de Tweede Wereldoorlog heeft gespeeld. Wijlen generaal George C. Marshall noemde de Jeep zelfs "de belangrijkste Amerikaanse bijdrage aan de moderne oorlogsvoering".

De Jeep deed op elke oorlogslocatie dienst als afvaltransportwagen, onderstel voor machinegeweren, verkenningervoertuig, vrachtwagen, auto voor in de frontlinie, munitiedepot, kabellegger en taxi.

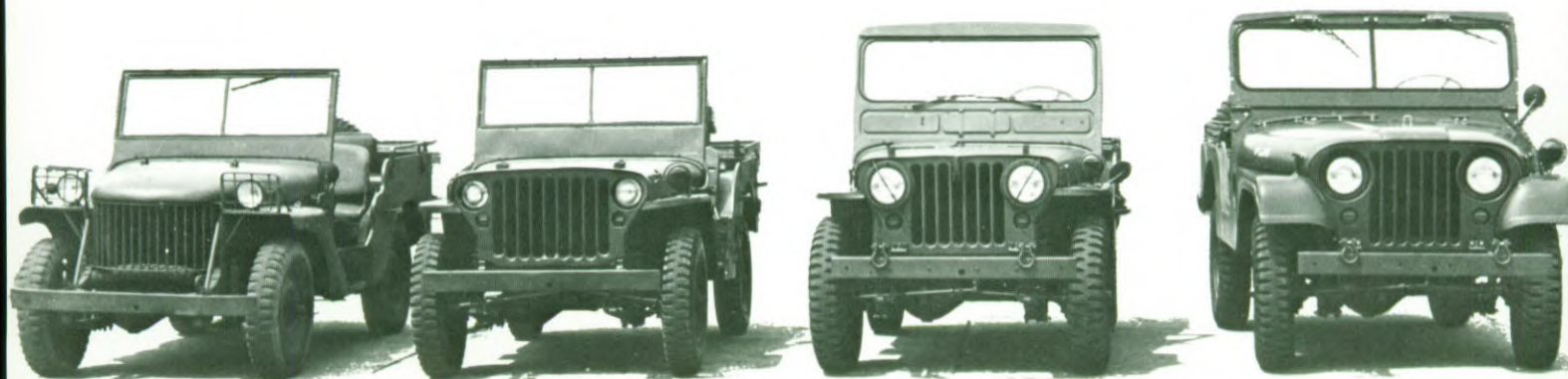
Tijdens het Ardennenoffensief van 1944-'45 brachten Jeeps, voorzien van stretchers, razendsnel vele gewonden in veiligheid voor de wapens van de nazi's.

In het zand van de Sahara, de moerassen van Nieuw-Guinea en de sneeuwvlakten van IJsland trokken Jeeps .37 mm anti-tankkanonnen naar de vuurplaatsen.

In Egypte gebruikten de Engelsen een gevechtseenheid van Jeeps om een vloot olietankers te verslaan die op weg waren naar Rommels troepen, aan de vooravond van de slag bij El Alamein. In Guadalcanal brachten Jeeps de Amerikaanse marine aan land. En ook in Nederland zullen mensen die de nadagen van de Tweede Wereldoorlog meemaakten zich de Jeep herinneren als de auto die hen de bevrijding bracht.

De naam Jeep werd zo uniek, dat Willys-Overland deze op 13 juni 1950 als handelsmerk registreerde, zowel binnen als buiten de Verenigde Staten. Sinds een groot aantal jaren is de naam Jeep een handelsmerk van Chrysler Corporation.

President J.W. Frazier van Willys-Overland, die het bedrijf door de oorlogsjaren heenvoerde, ontspant zich in zijn Jeep op zijn boerderij in Ohio



MA 1940-'41
(1.800 gebouwd)

MB 1941-'45
(368.714 gebouwd)

M38 1950-'51
(60.345 gebouwd)

M38A1 1951-'63
(90.529 gebouwd)

De overgang naar civiele voertuigen: 1946-1950

Toen de Tweede Wereldoorlog voorbij was, hield Willys-Overland vast aan het motto uit oorlogstijd: 'De zon gaat nooit onder voor de door Willys gebouwde Jeep'. Het concern ontwikkelde dan ook snel een civiele versie van zijn Jeep.

Al wordt er over gediscussieerd of het ontwerp en de naam van Jeep oorspronkelijk van Willys-Overland afkomstig zijn, het staat buiten kijf dat het bedrijf volledige credits verdient voor de rol die de Jeep speelde bij het vervoer in de industrie, de agrarische sector en als 'gewoon' transportmiddel van mensen overal ter wereld. Willys-Overland veranderde de Jeep van een oorlogsvoertuig in de meest ideale gebruiks- en vrijetijdsauto voor man, vrouw en gezin. In feite gaven medewerkers van het bedrijf in een memo van eind 1946 al de toekomst aan:

'De Jeep van de toekomst ontwikkelt zich steeds verder en dat zal ook zo doorgaan, omdat er steeds nieuwe gebruiksmogelijkheden voor worden gevonden. Zijn ontwikkeling verschilt van die van conventionele vervoermiddelen, doordat de ontwikkeling van de Jeep niet ophoudt bij vervoer alleen.'

De ontwikkeling van de 'burger-Jeep' begon al voordat de overwinning op Duitsland en Japan was behaald. In 1944 ontstonden plannen om de Jeep te gaan gebruiken voor landbouwdoeleinden. Willys-Overland bouwde 22 prototypes van het geplande civiele voertuig, onder de codenaam CJ-1A, wat stond voor 'Civilian Jeep, first model of the Army'. Deze prototypes leidden tot de productie van de eerste civiele Jeep CJ, de CJ2A, die in augustus 1945 werd geïntroduceerd voor een prijs van 1090 dollar. De CJ2A was in belangrijke mate gebaseerd op het MB-model uit de oorlogsjaren, maar had 'civiele' voorzieningen, zoals een achterklep, elektrische ruitenwissers en een tankopening aan de buitenkant.

De prototypes droegen de naam Jeep op de achterklep, de ruitstijlen en de motorkap. Maar in het begin van de productiefase voerde Willys-Overland nog strijd voor de federale commissie met de American Bantam Car Corporation en de Minneapolis-Moline Power Implement Corporation over de herkomst van de handelsnaam Jeep. Daarom werden de CJ2A-productiemodellen voorzien van de naam Willys toen ze van de productielijn in Toledo kwamen. Zelfs nadat Willys-Overland het recht had verkregen om de naam Jeep voor zijn producten te gebruiken, bleef de naam Willys tot in de jaren vijftig op de Jeeps staan.

De mogelijkheden voor na-oorlogse Jeeps hielden niet op bij variaties op de auto uit de oorlogsjaren. In 1946 introduceerde Willys-Overland de eerste volledig uit staal vervaardigde stationwagens en bestelwagens in de geschiedenis van de auto-industrie. Deze tweewielaangedreven auto's boden plaats aan maximaal zeven passagiers en bereikten een topsnelheid van 65 mijl per uur. Toen in 1949 vierwielaandrijving en een Willys zescilindermotor leverbaar werden, werd de Jeep All-Steel Station Wagon de werkelijke voorloper van de huidige Jeep Cherokee.

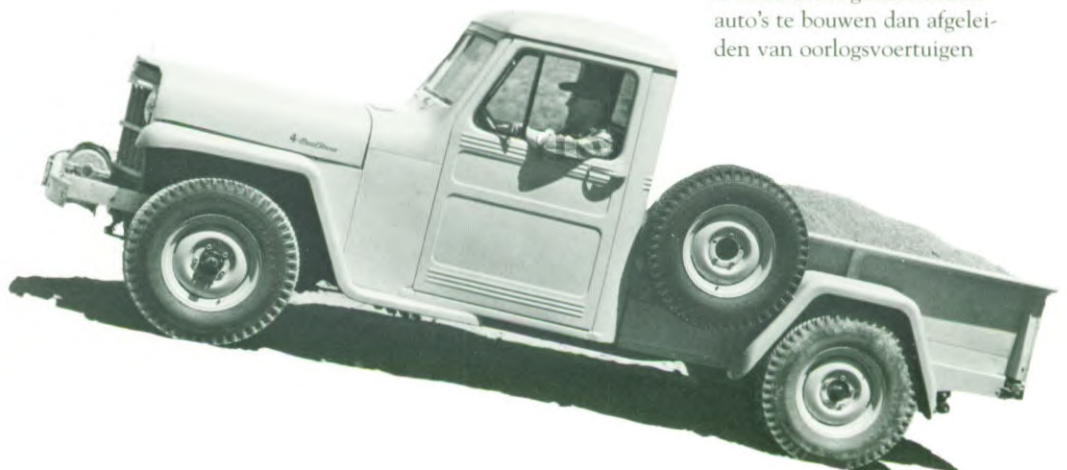
De vierwielaangedreven Jeep pickup-vrachtwagen, geïntroduceerd in 1947, voldeed aan de doelstelling van Willys-Overland om gehele andere auto's te bouwen dan afgeleiden van oorlogsvoertuigen



De productie van een Jeep-in-vredetijd, de CJ2A, begon direct na het einde van de Tweede Wereldoorlog



Op 11 juli 1946 begon Willys-Overland met de productie van de volledig stalen zevenpersoons Jeep stationwagon, de eerste in de geschiedenis



The 1950s

De jaren '50

Na de introductie van de All-Steel Wagon volgden in 1947 de twee- en vierwielaangedreven Jeep pickup-vrachtwagens. In 1948 werd door de introductie van de tweedeurs Jeepster het vrijetijdskarakter van de Jeep nog meer benadrukt. Deze Jeepster werd vooral gezien

als sportieve auto en werd aangedreven door de beroemde Willys viercilindermotor. In 1949 werd de Jeepster ook leverbaar met een zescilinder krachtbron.

Willys-Overland bereikte het einde van de jaren veertig met een verdere ontwikkeling van de CJ-serie, die bekendheid kreeg als de Jeep Universal. De CJ3A werd geïntroduceerd in 1949.

Afscheid van Willys-Overland: de jaren vijftig

Het nieuwe decennium werd door Willys-Overland ingeluid met de introductie van een grille met horizontale spijlen voor de Jeepster, twee nieuwe motoren, een nieuwe 500 kg vierwielaangedreven pickup-vrachtwagen en een nieuwe ééntons vierwielaangedreven pickup, die uniek was in zijn klasse. De V-vormige grille gaf deze vrachtwagen een extra imposant uiterlijk.

De pickup beschikte over de nieuwe hoge compressie Hurricane-motor, de meest economische en krachtigste standaard viercilindermotor die op normale benzine kon functioneren. De Hurricane was ontwikkeld onder leiding van Delmar Roos, de vader van de eerste militaire Willys Jeep, en werd de standaardmotor voor de complete lijn van bestel- en personenauto's en vrachtwagens van Willys-Overland. Hij leverde een 'kolossale' 72 pk bij 4.000 omw/min.

Deze pickups waren de nieuwste uitbreiding van Willys-Overlands programma van wat men noemde de 'Handigste auto's van Amerika'. Er werd nog een tweede motor in 1950 geïntroduceerd, de 'Lightning' zescilinder, als optie leverbaar in de Jeepster en de tweewielaangedreven Willys Station Wagon. De 'Lightning' had een vergrote boring, slag en cilinderinhoud, een hogere compressie en meer vermogen (75 pk bij 4.000 omw/min) dan de voorgaande Willys 6.

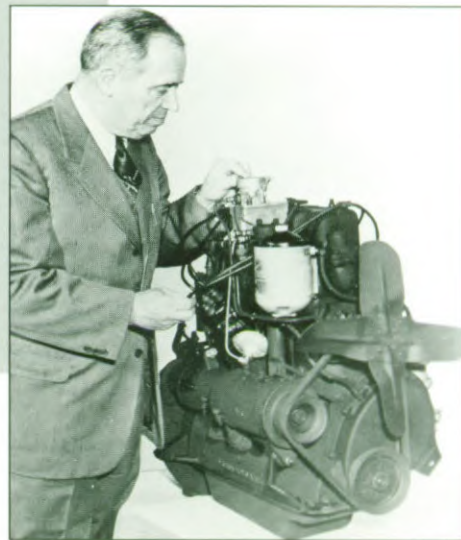
De naam Willys-Overland was door al deze ontwikkelingen in bijna een halve eeuw wereldberoemd geworden, maar 1953 bracht een nieuwe eigenaar, een nieuwe naam en een nieuwe richting voor het bedrijf. In april dat jaar verwierf de Henry J. Kaiser-groep voor een bedrag van naar schatting 60 miljoen dollar alle bezittingen, fabrieken en auto's van Willys-Overland. Deze werden samengevoegd met de eigen productie van Kaiser personenauto's. De nieuwe naam luidde Willys Motors Inc. Kaiser liet de Jeep-activiteiten van Willys echter vooralsnog met rust.

Een verdere positieve ontwikkeling was de introductie in 1954 van de CJ5. Dit werd zo'n populaire 4x4 dat hij, met enige verbeteringen aan motor, onderstel, transmissie en comfort, zou blijven voortbestaan tot 1983. Qua technische specificaties was de CJ5 gelijk aan de originele civiele Jeep CJ2A, maar de CJ5 had een wat vloeiender ontwerp met rondere carrosserielijnen.

De 500 kg Jeep pickup-vrachtwagen uit 1950 met zijn nieuwe V-vormige grille en de 'Hurricane'-motor



In het najaar van 1954 introduceerde Willys Motors, Inc. de CJ5. Hij bleef, met enige wijzigingen, voortbestaan tot 1983



Delmar 'Barney' Roos, de vader van de Willys Jeep, toont de 'Hurricane'-motor uit 1950, destijds de meest economische en krachtigste motor in zijn klasse

De CJ5 was gebaseerd op de iets grotere M38A1 militaire Jeep die in 1951 werd gepresenteerd en die later werd ingezet in Korea en Vietnam. In 1963 werd deze M38A1 opgevolgd door de Jeep M151.

Kaiser zette de productie van Jeep Universal-bedrijfsauto's en Willys personenauto's voort tot halverwege de jaren vijftig. Er werden twee opmerkelijke voertuigen aan het programma toegevoegd: de tweewielaangedreven transporter uit 1955, gebaseerd op de Universal-lijn, en de trucks uit de FC-serie, voorgesteld in 1956. Het 4x4-programma werd in 1959 uitgebreid met een feestelijke uitvoering met de naam 'Gala', met zelfs een dak met franje!

De Forward Control- oftewel FC-serie begon met de FC-150 uit 1956, gebouwd op het chassis van de CJ5 met een wielbasis van 207 cm, en met de FC-170, met het 263 cm-chassis van de Willys bestelwagen. Het bijzondere ontwerp van de FC, met een cabine die over de motor heen was gebouwd, leverde hem een vrijwel geheel vlakke voorzijde op. De FC's werden gebouwd tot 1964 en waren hun tijd in feite ver vooruit. Het waren immers de eerste vertegenwoordigers van het 'cab-forward'-design dat in de Verenigde Staten door toedoen van Chrysler Corporation in de jaren negentig zoveel opgang ging maken.

Medio jaren vijftig nam Kaiser een aantal beslissingen die een grote invloed zouden hebben op de toekomst van de vierwielaangedreven sportieve gebruiksauto. Het bedrijf startte met een uitgebreid onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma om de markt voor vierwielaangedreven gebruiksauto's uit te breiden. De resultaten van dat programma werden voor het eerst zichtbaar in het najaar van 1962.

Kaisers wens om het Jeep-programma uit te breiden liep samen met de doelstelling om de export belangrijk te vergroten. In een periode van zestien jaar richtte Kaiser dan ook fabrieken op in zo'n dertig landen en er werden wereldwijd in meer dan 150 landen Jeeps verkocht.



Twee unieke Jeeps: de FC-serie vrachtwagen uit 1956 (boven) en de tweewielaangedreven Gala terreinwagen uit 1959.



Meet the **Jeepster**



The 1960s

De jaren '60

Jeep wordt een synoniem voor sportieve veelzijdigheid: de jaren zestig

Misschien waren de jaren zestig wel het belangrijkste decennium voor Jeep, nóg belangrijker dan de oorlogsjaren. Want in die tijd werd de markt voor sportieve veelzijdige auto's echt ontdekt en in belangrijke mate ook door Jeep beïnvloed. De invloed van Kaiser op het Jeep-gamma werd merkbaar in 1955, toen de wens ontstond om de terreinautomarkt uit te breiden. Na een lange periode van marktonderzoek en ontwikkeling leidde dat in het najaar van 1962 tot de introductie van de geheel nieuwe J-serie van Jeep Wagoneer stationwagens en van een volledig programma van Jeep Gladiator pickups. Deze auto's waren in elk opzicht nieuw, in vergelijking tot de inmiddels veertien jaar oude Willys stationwagens en pickups zoals die kort na de Tweede Wereldoorlog waren geïntroduceerd.

De J-serie omvatte twee- en vierwielangedreven uitvoeringen van de Jeep Wagoneer stationwagon, die in advertenties werd omschreven met 'Geheel Nieuw en Geheel Jeep'. Ze vormden het begin van de markt voor sportieve terrein- en vrijetijdsauto's en het waren de eerste door-en-door sportieve terreinauto's die niet gebaseerd waren op een militair ontwerp.

De Wagoneer, met een wielbasis van 279 cm, werd als twee- en vierdeurs geleverd en was de eerste stationwagon met automatische transmissie en een vormgeving, comfort en gemak als van een personenauto, met de capaciteiten om dankzij de vierwiel aandrijving vrijwel overal te kunnen komen. Ook de combinatie van vierwiel aandrijving en automatische transmissie was een primeur in de automobiellindustrie. Bovendien was de Wagoneer-motor, de Jeep Tornado-OHC, de eerste in Amerika vervaardigde automotor met een bovenliggende nokkenas.

De andere helft van de J-serie bestond uit de volledige lijn van nieuwe vierwielangedreven Gladiator pickups en een gesloten bestelwagen. De 1/2 ton Gladiator werd geleverd als J 200-serie met 305 cm wielbasis en als J 300-serie met 320 cm wielbasis. Als optie was onder andere onafhankelijke voorwielophanging leverbaar. Jeep was daarmee de eerste fabrikant die vierwielangedreven auto's met onafhankelijke wielophanging leverde. De auto's hadden standaard automatische transmissie.

Een half jaar na de introductie van de Jeep J-serie werd de naam Willys historie. In een verklaring die vice-president S.A. Girard van Kaiser Industries in maart 1963 uitgaf, werd de naam Willys Motors Inc. officieel veranderd in Kaiser Jeep Corporation, 'om het bedrijf uit Toledo duidelijk te identificeren als onderdeel van de groeiende Kaiser industriefamilie' en 'om het bedrijf meer te associëren met het beroemde Jeep-handelsmerk, zoals dat in de hele wereld wordt toegepast voor ons volledige modelprogramma'. De naamsverandering had bepaald geen negatieve invloed op de groei van het Jeep-modelprogramma. In het najaar van 1965 werd een nieuwe 'Dauntless' V6-motor geïntroduceerd als optie voor zowel de CJ5- als CJ6-versie van de Jeep Universal. Deze 155 pk-motor leverde bijna tweemaal zoveel vermogen als de standaard 'Hurricane' viercilindermotor. Het was de eerste keer dat een Jeep Universal kon worden uitgerust met een V6, en het was slechts het begin van een hele serie toepassingen van zescilindermotoren in Jeeps in de volgende decennia.



Kaiser vergrootte de markt voor gebruiks- en vrijetijdsauto's in het najaar van 1962 met de nieuwe vierwielangedreven Jeep Wagoneer (boven) en de vierwielangedreven Jeep Gladiator pickup (onder)





Jeep jamborees, zoals hier op de Rubicon Trail nabij Lake Tahoe in 1964, stelden Jeep 4WD-liefhebbers in staat om de ruigste routes van Amerika te verkennen



In het najaar van 1963 werden de CJ5- en CJ6-modellen als extra leverbaar met een V6-motor



De Jeepster Commando uit 1967 was de eerste compacte 4x4 met automatische transmissie

De Jeep Universal werd eind 1965 voorzien van de Dauntless-motor en de Jeep Wagoneer en Gladiator kregen zelfs een nog krachtiger motor, de als optie leverbare 'Vigilante' V8 met een cilinderinhoud van 5360 cc en een vermogen van 250 pk.

Daarmee konden de auto's onder werkelijk elke omstandigheid, zowel op verhard als op onverhard, hun mannetje staan. Zowel de 'Vigilante'-motor als de standaard 145 pk 'Hi-Torque' zescilindermotoren waren leverbaar met de nieuwe Turbo Hydra-Matic automatische transmissie.

De vierwielaangedreven versies werden uitgerust met een nieuwe tussenbak en een gemakkelijker te bedienen transmissie. Al waren deze auto's nog niet uitgerust met Jeeps hedendaagse 'shift-on-the-fly'-technologie (al rijdend overschakelen van twee- naar vierwielaandrijving en weer terug), ze boden wel de mogelijkheid om met één handel de vierwielaandrijving in te schakelen. Dat betekende het einde van alle ruimtevreterende en lastig te bedienen hendels en poken die vroeger nodig waren.

In december 1965 begonnen de Jeep-dealers met de verkoop van een auto die eerder dat jaar op autoshow's als prototype zeer enthousiast werd ontvangen.

'Deze Super Wagoneer', zo zei Kaiser Jeep, 'is een unieke nieuwe benadering van de stationwagon-markt...ontworpen voor de veeleisende klant die zich steeds meer bewust wordt van de veiligheid en andere voordelen van vierwielaandrijving. De nieuwe auto is stijlvol, elegant en stoer tegelijk, maar beschikt ook over het fameuze veelzijdige karakter van elke Jeep en over de mogelijkheid om ook in het terrein comfortabel de plaats van bestemming te kunnen bereiken.'

Een uitspraak van dertig jaar geleden, die nog altijd van toepassing is op de Jeeps van vandaag de dag!

Het najaar van 1966 bracht aanzienlijke wijzigingen voor de in 1948 geïntroduceerde Jeepster. Hij kreeg ook een nieuwe naam: Jeepster Commando. Het modelprogramma omvatte stationwagon-, cabriolet-, pickup en tweezits-versies, en het waren de eerste compacte vierwielaangedreven auto's die leverbaar waren met automatische transmissie - de Turbo Hydra-Matic. Standaard werd de viercilinder 'Hurricane'-motor ingebouwd, met de 'Dauntless'-V6 als optie.

De Super Wagoneer uit 1966 was voor zijn tijd het toppunt van luxe en elegantie, maar het bleef een auto met unieke terreincapaciteiten, zoals het een Jeep betaamt



The 1970s

De jaren '70

Verdere groei onder AMC-vlag: de jaren zeventig

Jeep was bij het begin van het jaren '70-decennium klaar om verder te groeien. Maar dat zou niet onder de vlag van Kaiser Industries gaan gebeuren.

Op 5 februari 1970 verwierf American Motors Corporation de Kaiser Jeep Corporation. Het betaalde daar totaal zo'n 70 miljoen dollar voor.

De verandering van eigenaar vormde het begin van een decennium van groei en uitbreiding zoals Jeep en de gehele 4WD-markt nog nooit eerder hadden beleefd.

Bij de overname bedroeg de dagproductie van Jeep 175 eenheden, zowel militaire als civiele voertuigen. Aan het eind van de jaren zeventig was de dagproductie gegroeid tot 660 auto's.

Een van de eerste activiteiten van AMC was het scheiden van militaire en civiele productie door het opzetten van twee vestigingen: Jeep Corporation voor civiele voertuigen in Toledo en, in 1971, AM General Corporation voor tactische militaire voertuigen, bussen en post-auto's, in de voormalige Studebaker-fabriek in South Bend in de staat Indiana.

Dit bleek een wijze beslissing, want kort na deze splitsing ging de commerciële 4WD-markt in de Verenigde Staten een ongekende groei vertonen.

Een van de eerste modellen die de nieuwe Jeep Corporation uitbracht was de limited edition Jeep Renegade II. Deze speciale 4x4-uitvoering van de CJ5 kwam in 1971 op de markt en bood veel van de speciale voorzieningen die de CJ5 tot de 4x4 maakte in off-road-races en endurance-evenementen. Er werd ook nog een speciale serie van 600 Jeep Renegade II-modellen gepresenteerd, waarvan er steeds 200 waren gespoten in Baja-geel, Mint-groen en Riverside-oranje, ter gelegenheid van de overwinningen van de CJ5 in de Baja 500, de Mint 400 en de Riverside Grand Prix.

Ook van de Jeepster Commando kwam er een speciale limited edition-uitvoering. Deze Hurst/Jeepster Special uit 1971 was een aangepaste Commando stationwagon met rallystroken op de motorkap en achterklep, brede banden, een speciale snelheidsmeter en een keuze uit een Hurst Dual Gate schakelpook met automatische transmissie of een T-handle pook voor de handgeschakelde transmissie.

Eveneens in 1971 werd de Gladiator J-3000 vervangen door de langere J-4000 serie.

In de loop van 1972 werd AMC's invloed op Jeep merkbaar. Bij het modelprogramma werd extra nadruk gelegd op 'power' en op de capaciteiten van Jeep om zijn inzittenden werkelijk overal te brengen. Alle Jeeps, van de Universal-modellen tot de Gladiator pickups, werden uitgerust met een door AMC gebouwde motor, en ze konden alle worden geleverd met een 4983 cc of een 5015 cc V8-motor.

De Universal-modellen werden nu eenvoudigweg 'Jeep' genoemd. AMC voorzag deze CJ5- en CJ6-modellen van zwaardere assen, krachtiger remmen, een grotere spoorbreedte en een verwarming en aanjager met een grotere capaciteit, terwijl er voor dit werkpaard een nieuw motto werd gelanceerd: 'Als een nieuwe Jeep u er niet kan brengen, moet u misschien nog maar eens nadenken of u er wel heengaat'.

De limited edition Hurst/Jeepster Special uit 1971 beschikte over rallystroken, brede banden en de Dual Gate schakelpook van Hurst



In juni 1970 werd de Jeep Wagoneer leverbaar met een elektrisch bediend schuifdak

Dit XJ001 prototype op basis van een CJ5 bereikte nooit het productiestadium



In 1972 waren alle Jeeps uitgerust met AMC motoren, inclusief V8-uitvoeringen



De kwart-ton Jeep bestelwagen die door de General Products Division van AM General in South Bend (Indiana) werd gebouwd voor de U.S. Postal Service



De Cherokee werd in 1972 toegevoegd aan de J-serie als sportief tweedeursmodel. Een vierdeurs-uitvoering kwam in 1977 op de markt



De pickup op basis van de J-serie werd sportiever met de introductie van de Jeep Honcho in 1976 (hier afgebeeld de Honcho uit 1977)

De Jeepster Commando-lijn werd voor 1972 flink gewijzigd. Hij kreeg een geheel nieuwe voorzijde, een als optie leverbare 4229 cc zescilinder- of een 4983 cc V8-motor, een ruimer interieur, een sterkere ophanging en grotere remmen. Tegelijk met de Kaiser-grille verdwenen ook de naam Jeepster en het cabrioletmodel.

De Jeep Wagoneer voor 1972 werd uitgerust met de grootste basis-motor in het marktsegment van vierwielangedreven stationwagens, een AMC 4229 cc OHV-zescilinder. Bovendien kon de Wagoneer als 's werelds meest luxueuze 4x4 ook worden geleverd met twee verschillende AMC V8-motoren. De nieuwe motoren voor de Wagoneer werden ook geleverd in alle modellen uit de Gladiator-serie, 'de enige pickup in 1972 die is geconstrueerd rondom vierwiel aandrijving'.

De naam 'Jeep Renegade', eerder gebruikt in 1971 en 1972 voor in beperkte oplage gebouwde extra krachtige versies van de CJ5, keerde terug in januari 1973. Ditmaal was de Jeep Renegade echter krachtiger dan ooit. Hij had standaard een 4983 cc V8-motor, een rollbar, speciaal vormgegeven wielen, race-striping, een matzwarte motorkap, spatbordverbreeders, een geheel met kunststof bekleed interieur en een keuze uit heldere, sportieve carrosseriekleuren.

Voor 1973 wist Jeep opnieuw alle aandacht naar zich toe te trekken, met de Jeep Wagoneer. Deze werd uitgerust met een unieke voorziening op 4x4-gebied. Quadra-Trac, uitgerust met een uniek sperdifferentieel, was het eerste permanente vierwiel aandrijvingsysteem. Het versterkte Jeep's reputatie als innovator en bouwer van de best mogelijke vierwiel aandrijvers.

Het jaar daarop verdween er een grote naam uit de Jeep-historie, terwijl een belangrijke nieuwe naam werd geïntroduceerd. De Jeep Commando werd niet langer gebouwd maar er kwam een nieuw model bij, de 'Cherokee', een sportief tweedeurs model naast de Wagoneer en de Gladiator. De Jeep Cherokee werd in 1977 ook leverbaar in vierdeursuitvoering, en vanaf dat moment behoorde ook een nieuwe, beter presterende 4229 cc zescilinder met dubbele carburateur motor tot de standaarduitrusting. Die Cherokee bracht Jeep geluk. Het model was aanvankelijk technisch gelijk aan de meer luxueuze Jeep Wagoneer. Maar al snel werden de Cherokee en de Cherokee Chief de meest succesvolle modellen in de Jeep-geschiedenis.

Bij de viering in 1976 van het 200-jarig bestaan van de Verenigde Staten, appelleerde Jeep aan de Amerikaanse avonturiersgeest met de introductie van de zevende generatie van de civiele Jeep, de CJ7. Tot de nieuwtjes behoorden een als optie verkrijgbare afneembare kunststof hardtop en stalen deuren. Zowel de CJ7-modellen met een wielbasis van 93,5 inch als de CJ5-modellen met een wielbasis van 83,5 inch bleven in productie tot 1983. In dat jaar was de vraag naar de CJ7 zo toegenomen, dat er voor AMC geen andere keuze meer overbleef dan de productie van de CJ5 te beëindigen en zich te concentreren op de CJ7. Met de introductie van de mooiste, meest luxueuze Wagoneer die ooit werd gebouwd, de Wagoneer Limited van 1978, voegde Jeep een nieuw en tot dan toe ongekend comfortniveau toe aan de 4WD-markt. De Wagoneer Limited beschikte standaard onder andere over leren bekleding, airconditioning en een AM/FM/CB stereo radio. Aan de vooravond van de jaren tachtig beschikte Jeep over het meest complete en meest gevarieerde modelprogramma in de 4WD-markt.



Jeep Corporation introduceerde de CJ7 in 1977. Eén van de nieuwtjes was de afneembare kunststof hardtop

Jeep® wrote the book on 4-wheel drive!

The 1980s

De jaren '80

De X(J) factor: de jaren tachtig

Terwijl de Amerikaanse auto-industrie vanwege de enorme economische crisis werkelijk strompelend de jaren tachtig binnenging, was

Jeep Corporation volop bezig met het ontwerpen en testen van een geheel nieuw sportief model, dat tegen het einde van het decennium de succesvolste en meest winstgevende Jeep aller tijden zou worden: de XJ, oftewel de nieuwe Cherokee-serie.

"Marktonderzoek wijst uit dat rond 1985 meer dan de helft van de verkopen van vierwielangedreven auto's in het compacte segment zullen plaatsvinden, vergeleken met slechts twee procent in 1978", zei de toenmalig vice-president marketing Joseph Cappy in het najaar van 1983.

Op basis van deze verwachting ontwikkelde en introduceerde Chrysler in 1984 de Cherokee twee- en vierdeurs en de vierdeurs Wagoneer modellen. Ze waren 53 cm korter, 15 cm smaller, en 10 cm lager, plus 454 kilo lichter dan de oorspronkelijke, uit 1963 daterende Jeep Wagoneer. Deze 'oer'-Wagoneer verdween niet uit het modelprogramma, maar werd voortaan Grand Wagoneer genoemd.

De 416 miljoen gulden die AMC investeerde in het op de markt brengen van de nieuwe sportieve XJ-modellen, waren uitstekend uitgegeven geld. De XJ beschikte over vele unieke Jeep-vondsten en was de enige compacte sportieve terreinauto die leverbaar was met vierdeuren en keuze uit twee 4WD-systemen: CommandTrac en SelecTrac (permanente vierwiel aandrijving). Concurrenten hadden zes jaar nodig om eveneens een vierdeurs-model op de markt te brengen...

De XJ's, met name de Cherokee-uitvoeringen, waren meer dan succesvol. Ze werden ook als eerste 'utility vehicles' door de drie belangrijkste off-roadmagazines uitgeroepen tot '4x4 of the Year'.

Het succes van de XJ overtrof de marktvoorspelling die Cappy in 1983 deed. In 1985 maakte het compacte segment al meer dan 70% van de totale verkopen van vierwielangedreven auto's uit.

In 1984 werd niet alleen de XJ geïntroduceerd, datzelfde jaar werd ook de productie stopgezet van de roemruchte, in 1954 gepresenteerde Jeep CJ5. Die beslissing nam Jeep om zich beter te kunnen toeleggen op de productie van de CJ7 en van de Scrambler, de eerste compacte 4x4 pickup die in 1982 werd geïntroduceerd en meer bekend is onder de naam CJ8. Bovendien was er de wens om de productie in de Toledofabriek te rationaliseren.

Op basis van het XJ-onderstel werd in het najaar van 1985 de Jeep Comanche pickup geïntroduceerd, een jaar later gevolgd door een Comanche met korte wielbasis.

De Comanche vormde de eerste volledig nieuwe generatie Jeep pickups sinds de introductie van de J-serie in 1963.

Januari 1986 bracht het afscheid van de Jeep CJ7. De groeiende markt voor compacte vierwielangedreven auto's vroeg weliswaar om de gebruiksmogelijkheden van de CJ, maar consumenten wilden ook steeds meer voorzieningen die normaal gesproken met een personenauto werden geassocieerd. Jeep reageerde daar in het voorjaar van '86 op met de introductie van de Jeep Wrangler. Deze had nog steeds veel weg van de 'oer'-Jeep en behield de bekende CJ7-vormgeving, maar had verder weinig onderdelen met zijn beroemde voorganger gemeen. In feite kwam de Wrangler technisch zelfs meer overeen met de Cherokee dan met de CJ7. Hij bood meer comfort, betere rij-eigenschappen en een aantrekkelijker uiterlijk, terwijl de duurzaamheid en de onovertroffen gebruiksmogelijkheden op onverhard terrein die de CJ zoveel faam hadden bezorgd, gehandhaafd bleven.



De Cherokee Chief uit 1984 bood keus uit twee 4WD-systemen: CommandTrac en SelecTrac



De CJ7 uit 1986 (boven) vormde het einde van de Jeep Universal-generatie. De Jeep Wrangler uit 1987 (onder) leek weliswaar op de CJ7, maar had technisch in feite meer gemeen met de Cherokee



De Comanche pickup, geïntroduceerd in het najaar van 1985, was de eerste nieuwe generatie Jeep pickups sinds de Gladiator-serie uit 1963 (hier afgebeeld het model uit 1988)



The 1990s

De jaren '90



Mede dankzij het kampioenschap van Mike Leslie in de HDRA/Score Desert Racing Series in 1977, domineerde Jeep Motorsports opnieuw de 4WD-racerij

Nog geen jaar na de introductie van de Wrangler ging Jeep opnieuw in andere handen over. Op 5 augustus 1987 werd Chrysler Corporation de nieuwe eigenaar van American Motors. Vertegenwoordigers van Chrysler maakten er geen geheim van dat ze het Jeep-programma als het meest aantrekkelijke deel van hun nieuwe bezit beschouwden.

Chrysler liet aanvankelijk het modelprogramma van Jeep ongewijzigd en bracht het merk onder in de nieuwe Jeep/Eagle-divisie van de onderneming.

Tegen het einde van de jaren tachtig was er een uitgebreid autosportprogramma. Jeeps CJ en J-pickup waren zeer succesvol in off-road- en woestijnraces in de jaren zeventig en in het begin van de jaren tachtig, met rijders als Don Adams, Larry Olson, Roger Mears, Bob Gary en wijlen Jason Myers. In 1987 kwam Jeep na een afwezigheid van verscheidene jaren terug in de autosport, met zes volledig gesponsorde auto's in drie kampioenschappen. De gebroeders Archer in een Jeep Comanche wonnen de constructeurstitel in de SCCA Racetruck Challenge en Mike Leslie won een andere titel met de Comanche in de HDRA/Score Desert Racing Series. In 1988 en 1989 wonnen Jeeps nog vier merkenkampioenschappen. Het was een stormachtig, succesvol eind van alweer een decennium.

Nieuwe maatstaven, in de jaren negentig

Bij de start van 1990 had Jeep een sterkere positie in de markt dan ooit. Op 22 maart 1990 werd de miljoenste Jeep XJ, een rode Cherokee, in de fabriek in Toledo van de band gereken. In de zeven jaar van zijn productie was de Jeep Cherokee niet alleen uitgegroeid tot de meest vooraanstaande auto in zijn klasse, maar ook het best verkopende model van Chrysler Corporation op de Europese exportmarkt.

Bij het ingaan van het 50-jarig bestaan van Jeep werd de toonaangevende rol die de Cherokee speelde nog versterkt met een nieuwe 190 pk 4,0 liter Power Tech-motor. Voor het modeljaar 1991 keerde ook een famous Jeep-model uit de vroege jaren zeventig terug. De Jeep Renegade van 1991 werd het topmodel van de Wrangler-serie. Met zijn high output motor van 180 pk, als optie leverbaar op de overige Wrangler-modellen, was hij de krachtigste in zijn klasse.

Maar er werd ook afscheid genomen van modellen. In 1991 werd de productie beëindigd van de uit 1962 daterende Grand Wagoneer, terwijl in 1992 de Comanche pickup uit het leveringsprogramma verdween.

Ondertussen werden nieuwe en innovatieve producten ontwikkeld om Jeeps toonaangevende positie te handhaven. De meest belangrijke daarvan was de auto met de codenaam ZJ. Hoewel er in de afgelopen ruim vijftig jaar relatief weinig volledig nieuwe Jeeps zijn geïntroduceerd, zette elke nieuwe Jeep ook nieuwe maatstaven voor andere fabrikanten die op de markt van gebruiks- en vrijetijdsauto's actief waren, vanaf de CJ via de Grand Wagoneer tot de Cherokee.



Een 'teken des tijds' na de overname van AMC door Chrysler Corporation



De ZJ was qua onderstel de achtste geheel nieuwe Jeep en het was de tweede auto die werd ontwikkeld via Chryslers Platform Team-aanpak. In deze teams worden vanaf de beginfase van het project ontwerpers, ingenieurs, productie-experts, toeleveranciers en marketingdeskundigen verenigd. Dus alle talent, kennis en mensen die nodig zijn om een auto in zijn geheel te kunnen ontwikkelen.

De uitdaging voor het Jeep Platform Team was een auto te creëren die de nieuwe standaard voor sportieve terreinauto's zou worden. De echte naam van de ZJ zou Grand Cherokee worden, en de auto was gericht op een uitermate veeleisende doelgroep die eisen op het gebied van veiligheid, handelbaarheid, rij-eigenschappen en comfort baseert op de andere auto's in hun garage. Daarbij gaat het doorgaans om kostbare import-auto's en andere speciale voertuigen.

De overige sportieve terreinauto's op de markt werden nog steeds op basis van een zwaar, apart chassis gebouwd en het Jeep Platform Team had een ander soort auto voor ogen. Het formuleerde zes doelstellingen ten aanzien van de toekomstige Grand Cherokee: maak er de Jeep met de beste kwaliteit uit de historie van; zorg voor een frisse nieuwe verschijning met behoud van een sterke Jeep-identiteit; verbeter het interieur zonder dat dit tot te grote buitenafmetingen leidt; handhaaf het superieure prestatieniveau waarmee Jeep naam heeft gemaakt en het toonaangevende vierwiel-aandrijvingssysteem; verbeter het rijgedrag en de handelbaarheid op de weg zonder dat dit ten koste gaat van de prestaties in het terrein en zorg voor maximale veiligheid en voor voorzieningen zoals consumenten die een topklasse-auto wensen ook verwachten.

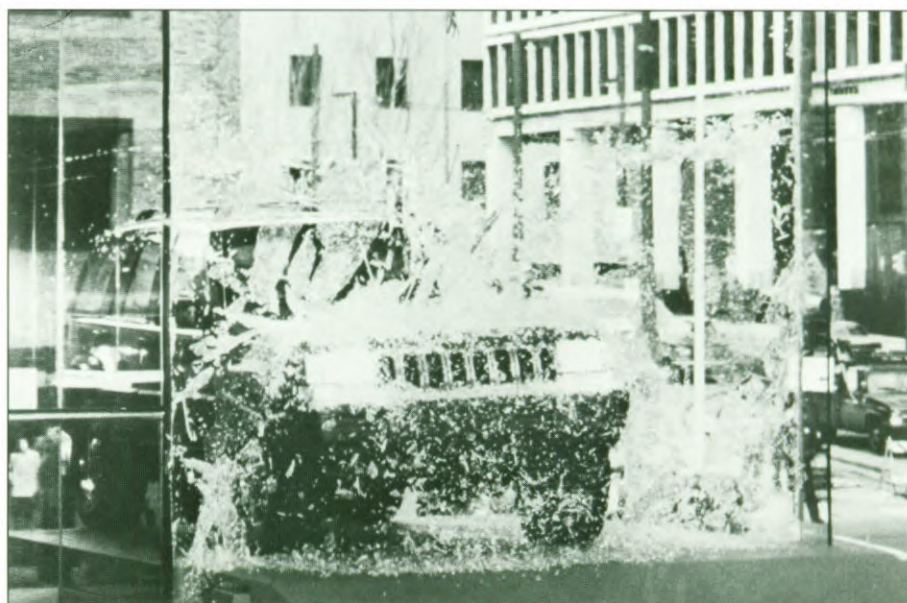
Een nieuwe maatstaf zetten betekende ook vasthouden aan de traditie dat een nieuwe Jeep over unieke eigenschappen beschikt. Daarom werd de Grand Cherokee als eerste terrein-auto ter wereld standaard voorzien van een bestuurders-airbag en van het Quadra Trac permanente vierwielaandrijvingssysteem, dat zich automatisch aan de rij-omstandigheden aanpast.

Omdat voor de Grand Cherokee alleen het beste goed genoeg was, besloot Chrysler eveneens geen middel omgemoeid te laten toen het ging om de vraag, waar de auto moest worden gebouwd. Zij investeerden voor de productie van de Grand Cherokee één miljard dollar in de verbouwing, inrichting en aanpassing van de Jefferson North assemblagefabriek in het hart van Detroit, Michigan. Deze 'state-of-the-art'-fabriek ligt naast de plaats waar Chryslers voormalige Jefferson Avenue-assemblagefabriek was gevestigd, en waar ooit, in 1907, de eerste Chalmers Motor-auto's werden gebouwd. Hetzelfde jaar waarin ook Willys-Overland zijn eerste auto bouwde... Hoewel de Jefferson North-fabriek maar half zo groot is als de oude fabriek (ongeveer 173.000 m²) kunnen er evenveel auto's (meer dan 300.000 per jaar) worden gebouwd, en dan wel auto's die aanmerkelijk geavanceerder en complexer zijn.



Terwijl andere sportieve terreinauto's nog steeds op een van bedrijfswagens afgeleid apart chassis werden gebouwd, was de nieuwe Jeep 'ZJ' als nieuwe, sportieve gebruiks- en vrijetijdsauto ook uniek door zijn zelfdragende carrosserie. Veel mensen noemen hem de nieuwe maatstaf. Chrysler geeft er een andere naam aan: Grand Cherokee

Na in de nieuwe Jeep Grand Cherokee door de glazen wand van de North American International Auto Show 1992 te zijn gereden, riep Chrysler-president Bob Lutz uit: "That was one helluva ride...because Grand Cherokee is one helluva vehicle."



Bij zijn persintrodactie op 7 januari 1992 moest de nieuwe Jeep Grand Cherokee niet alleen een aanval ondernemen op de markt voor sportieve vrijetijdsauto's, maar ook op een tentoonstellingscomplex. Chrysler president Robert A. Lutz, reed de eerste auto regelrecht van de productielijn in Jefferson North, door de straten van Detroit, een granieten trap op en dóór de glazen wanden van het Cobo Center, waar de North American International Auto Show 1992 plaatsvond. "That was one helluva ride", zei Lutz tegen de honderden aanwezige journalisten. "But that's to be expected, because Grand Cherokee is one helluva vehicle!"

Al kort na de introductie constateerde Chrysler dat de Grand Cherokee inderdaad zo succesvol was als men had verwacht. De auto won ondermeer de 'Truck of the Year-Award' van het blad 'Motor Trend'; de titel 'Four Wheeler of the Year' van het magazine 'Four Wheeler' en de onderscheiding van '4x4 of the Year 1993' van '4Wheel & Off-Road'. De Grand Cherokee sprak, zoals de bedoeling was, een andere doelgroep aan dan zijn concurrenten en scoorde ook sterk onder bezitters van luxueuze import-auto's en onder vrouwen. Met name dat laatste was belangrijk, omdat vrouwen één van de snelst groeiende doelgroepen in het marktsegment van sportieve gebruiks- en vrijetijdsauto's vormen.

Medio jaren tachtig richtte het Jeep Platform Team zich op de volgende grote uitdagingen: de handhaving van de positie van de Grand Cherokee als de maatstaf in de markt van compacte sportieve gebruiks- en vrijetijdsauto's en de vervanging van de Jeep Wrangler.



De sloop van de 'oude' Jefferson-fabriek (rond 1907)



Chrysler investeerde 1 miljard dollar in de plaats van herkomst van de Jeep Grand Cherokee, de 'state-of-the-art' Jefferson North assemblagefabriek in Detroit

De Grand Cherokee zette de traditie van innovatie bij Jeep voort, en beschikte bij zijn introductie als eerste 4x4 over een bestuurders-airbag



Voor het modeljaar 1996 onderging de Grand Cherokee een aantal wijzigingen met betrekking tot de motor; het onderstel en de besturing; de elektrische en elektronische systemen en het interieur. De meest zichtbare verandering is een geheel nieuw dashboard. De schakelaars werden beter in het zicht en onder handbereik van de bestuurder geplaatst, terwijl de vormgeving op een hoger niveau werd gebracht. De veiligheidsvoorzieningen werden uitgebreid met een tweede airbag voor de passagier voorin, en in hoogte verstelbare veiligheidsgordels voor en achterin.

De perfectionering van de 4,0 liter 6 cilinder-motor wordt onderstreept door de toepassing van nieuwe aluminium zuigers, een stijver blok, een gewijzigd nokkenasprofiel en verbeterde afdichting en geluidsisolatie van het klependeksel. Het resultaat is een motor die stiller is en directer reageert.

Ook het Quadra Trac vierwielaandrijvingssysteem werd verbeterd, om het in staat te stellen 'op verzoek' elke krachtverdeling tussen de voor- en achteras, werkelijk van 0 tot 100%, mogelijk te maken. Onder normale omstandigheden, dus droog wegdek, gaat 100% van de aandrijving naar de achteras. Voordien was de krachtverdeling 50-50. Is er aandrijving op de voorwielen nodig, dan wordt de aandrijving daarheen verplaatst. Deze aanpassing verbetert het rijgedrag op de weg en vergroot de trekkracht zowel op de weg als in het terrein.

Nadat deze wijzigingen aan de Grand Cherokee met succes waren doorgevoerd, maakte het team zich op voor de introductie van de opvolger van de Wrangler, de 'oer' Jeep.

In zijn negende en laatste modeljaar nam de Wrangler op de Amerikaanse markt nog steeds ongeveer de helft van de verkoop van sportieve terreinauto's voor zijn rekening. Hoewel hij een unieke en krachtige uitstraling had en heeft ten opzichte van zijn internationale concurrenten en in 1994 een record-verkoopjaar beleefde, paktten die concurrenten toch de uitdaging op en introduceerden zij steeds meer nieuwe modellen.

De doelstelling bij de ontwikkeling van een vervanger voor de Wrangler was precies dezelfde als die bij de Grand Cherokee: zet een nieuwe maatstaf in de branche. Maar de omstandigheden waren ditmaal anders. De Wrangler wordt als directe afstammeling van de originele Jeep uit de Tweede Wereldoorlog, in de hele wereld gezien als een toonbeeld van de Amerikaanse samenleving. Zijn uitstraling is uniek in de autowereld, het is de enige echte Jeep. Een vervanger zou de positie van de Wrangler als het boegbeeld van de Jeep-organisatie met hart en ziel moeten handhaven, en zelfs het imago van het merk nog moeten versterken.

De uitdagende opdracht die het team kreeg, bestond uit twee delen: bevestig opnieuw de positie van de auto als het ultieme, compromisloze terreinvoertuig en zijn typisch Amerikaanse karakter, en verbeter tegelijkertijd de veiligheid, afwerking en verfijning, het rijgedrag, de prestaties en de terreinkwaliteiten. Eén ding zou hetzelfde blijven: de naam Wrangler.



'The sun never sets on a Chrysler-built Jeep'. Er worden niet alleen Jeeps gebouwd in twee Amerikaanse fabrieken, maar ook in Oostenrijk, China, Egypte, Indonesië, Maleisië, Thailand, Venezuela en nog voor het jaar 2000 ook in Argentinië en Vietnam



De Jeep Grand Cherokee werd voor 1996 fors aangepast en in elk opzicht op een nog hoger niveau gebracht. Daarmee werd z'n positie als koploper in zijn marktsegment verder versterkt



De Jeep Cherokee kwam in 1983 op de markt en was op slag uniek. Als hij voor modeljaar 1997 wordt opgevolgd door een nieuw model, is de 'oudste' in het Jeep-programma de Grand Cherokee, die voor modeljaar '96 nog op tal van onderdelen werd vernieuwd



Dankzij de meest ingrijpende wijzigingen in zijn bestaan zijn de legendarische off-road kwaliteiten van de Jeep Wrangler nóg verder verbeterd. Ook is de afwerking en het rijgedrag op de weg op een nog hoger niveau gebracht



Jeep is de bekendste merknaam ter wereld. Op vrijwel iedere markt die Chrysler betreedt, fungeren de Jeeps als wegbereider

Als uitgangspunt dienden vanzelfsprekend de originele Wrangler en de voorgaande CJ-modellen. Te bereiken doelstellingen waren nog betere capaciteiten in het terrein, meer rijcomfort en een beter rijgedrag op de verharde weg.

Concurrerende auto's beschikten over meer comfort en een betere uitrusting. Daarom zou de nieuwe Wrangler een ergonomisch meer doordacht interieur moeten krijgen dat zowel comfortabel als praktisch zou zijn; meer ruimte voor de voor- en achterpassagiers en een verbeterde in- en uitstap achterin. Om de veiligheid van de auto te verbeteren, volgde het team de maatstaven die waren gezet door de Jeep Grand Cherokee.

Het resultaat is een Jeep Wrangler met een geheel nieuwe wielophanging, een verbeterde zitpositie en veel meer comfort, een geheel nieuwe en eenvoudig te verwijderen soft-top, een compleet nieuw dashboard en standaard toepassing van twee airbags.

De productie van de nieuwe Wrangler werd in januari 1996 opgestart, in de fabriek in Toledo, Ohio. Dezelfde fabriek waar men in 1941 begon met het bouwen van de meest unieke en geliefde auto in de geschiedenis, de eerste Jeep.

In het voorjaar van 1996 werd ook gestart met de productie van rechtsgestuurde versies van de Wrangler voor Japan, het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Afrika, Australië en andere landen.

De nieuwe Wrangler vormt opnieuw het bewijs dat Jeep het toonaangevende merk binnen het Chrysler-concern is voor het betreden van nieuwe exportmarkten. Op bijna iedere markt waar Chrysler verschijnt, zijn het de Jeeps die de weg bereiden. Sterker nog, de eerste in Amerika geproduceerde rechtsgestuurde auto die naar Japan werd geëxporteerd was in 1993 de Jeep Cherokee en vandaag de dag is een derde van alle in Toledo gebouwde Jeeps bestemd voor export.

Lees 'Chrysler' in plaats van 'Willys' en de slagzin uit de Tweede Wereldoorlog "De zon gaat nooit onder voor de door Willys gebouwde Jeep" klopt vandaag nog net zozeer als vijftig jaar geleden. Jeep is de bekendste merknaam ter wereld, Jeeps worden immers in meer dan honderd landen verkocht. Het is een synoniem geworden voor stoere, onverzettelijke vierwiel-aandrijvers.

Terwijl de Grand Cherokee in Detroit wordt gebouwd, en de Cherokee en de nieuwe Wrangler in Toledo, worden ook Jeeps geassembleerd in China, Egypte, Indonesië, Maleisië, Oostenrijk, Thailand en Venezuela. Nog voor de eeuwwisseling zullen er eveneens Jeep-fabrieken in Argentinië en Vietnam operationeel zijn. En voor het eerst in de geschiedenis worden alle Jeeps zowel in links- als rechtsgestuurde uitvoering geleverd.

Chrysler maakt zich op voor de 21e eeuw met het nieuwste, meest competitieve Jeep-modelprogramma van ooit, in één van de snelst groeiende marktsegmenten ter wereld. En de ontwikkeling gaat voort. Wanneer de Jeep Cherokee voor het modeljaar 1997 wordt vernieuwd, is de Grand Cherokee, vernieuwd voor modeljaar 1996, de 'oudste' auto in het Jeep-programma!

Bij Willys-Overland zeiden ze het al in 1946: "De Jeep van de toekomst ontwikkelt zich steeds verder en gaat daarmee door, omdat er nieuwe toepassingen voor worden gevonden." Het lijkt of hoe meer dingen er aan Jeeps veranderen - en er is in 50 jaar heel wat veranderd - ook steeds meer dingen toch hetzelfde blijven.

Elke opvolger van de oorspronkelijke Jeep MB, van de CJ-2A tot de geheel nieuwe Wrangler Sport, modeljaar 1997, betekende een verbetering ten opzichte van zijn voorganger voor wat betreft prestaties en kenmerken, zonder het unieke Jeep-karakter geweld aan te doen



Jeep en Amerika... 'The beautiful'

Jeep heeft niet alleen auto's ontwikkeld en gebouwd waarmee de natuur voor talloze mensen zich opende. Maar het heeft ook altijd via uitgebreide reclamecampagnes steun verleend aan acties die gericht waren op de bescherming van het milieu.

Door goede voorlichting worden consumenten erop gewezen dat er verantwoorde manieren bestaan om de natuur met hun Jeep te verkennen, en dat er inderdaad ook zo verantwoord mogelijk met die natuur moet worden omgesprongen.

Vijfenveertig jaar geleden werd het American Motors Conservation Awards-programma in het leven geroepen en dit vormde de basis voor alle daaropvolgende activiteiten. Met deze prijs werden meer dan 500 nauwelijks bekende, maar gemotiveerde en toegewijde mensen onderscheiden die zich inzetten voor het hergebruik van materialen. Tegenwoordig noemen we dat recycling.

Toen AMC in 1970 Jeep verwierf, werd de bescherming van het milieu een wezenlijk onderdeel van de Jeep-activiteiten. Om een voorbeeld te geven: in een Jeep-brochure van 1972 verwees een paginagrote advertentie naar Jeeps betrokkenheid bij het milieu. De boodschap luidde: 'Wij adviseren elke 4WD-bezitter om van zijn voertuig gebruik te maken in overeenstemming met de wetten en regels gericht op het gebruik van openbare en particuliere terreinen, en met respect voor deze terreinen zelf.'

Bovendien bevond zich in het dashboardkastje van elke Jeep die nieuw werd afgeleverd een exemplaar van de 'Jeep Owners Code of Environmental Ethics'. Ook werd een speciale milieuposter, onder het motto 'Jeep Country', op grote schaal verspreid onder de dealers en tijdens promotie-evenementen.

Jeep houdt nog steeds met inzet een pleidooi voor verantwoord off-roadgebruik. Maar het blijft niet bij woorden alleen, want Jeep werd ook sponsor van het 'Tread Lightly'-programma van de U.S. Forest Service, vergelijkbaar met het Nederlandse Staatsbosbeheer.

Het 'Tread Lightly'-project werd in 1987 in het leven geroepen om te voorzien in de noodzakelijke voorlichting aan bezitters van terreinauto's over hoe ze op verantwoorde wijze met de natuur kunnen omgaan. Jeep neemt ook deel in Tread Lightly, Inc. Deze non-profitorganisatie werd opgericht om de continuïteit van het 'Tread Lightly'-programma te waarborgen. Jeep investeerde al veel tijd en geld in deze organisatie. De boodschap van 'Tread Lightly' wordt gecommuniceerd in alle Jeep-brochures en vormt een wezenlijk onderdeel van Chryslers unieke terreinvakanties voor het gezin, de Jeep Jamborees. Deelnemers aan Jeep Jamborees mogen zelfs pas gaan rijden als ze voldoende zijn geïnformeerd over de doelstellingen en regels van 'Tread Lightly'. Ook steunt Jeep tal van andere programma's waarin de nadruk op de zorg voor het milieu ligt. Een voorbeeld daarvan zijn de 4-H-studiebeurzen, waarmee jonge ecologen worden ondersteund.

In 1987 produceerde Jeep een educatieve videofilm, waarop het juiste en verantwoorde gebruik van een terreinauto te zien is. Deze videoband is nog steeds verkrijgbaar bij de Amerikaanse Jeep/Eagle-dealers, en via het gratis 1-800-JEEPEAGLE-nummer, zoals dat in de USA wordt gehanteerd.

Bovendien stelde Jeep in 1989 een commissie in om alle reclame- en promotieprogramma's te beoordelen op de vraag of de Jeeps in een positieve en verantwoorde verhouding tot de natuur werden afgebeeld.

Jeeps marketing-/milieu-adviescommissie bestaat uit vertegenwoordigers van de U.S. Forest Service, van het 'Bureau of Land Management', 4x4 clubs, universiteiten en van Jeeps marketingafdeling.

Op weg naar de 21e eeuw blijft het 'gaan en staan waar je wilt'-gevoel van elke Jeep bestaan. Maar dan wel binnen de grenzen van het verantwoord omgaan met het milieu!



Het 'Tread Lightly'-programma van de U.S. Forest Service is slechts één voorbeeld van de milieuzorg-activiteiten die door Jeep worden ondersteund



De geheel nieuwe Jeep Wrangler, modeljaar 1997, stamt direct af van de Jeep uit de Tweede Wereldoorlog. Zijn karakter is uniek - en reflecteert als geen ander het echte 'Jeep-gevoel'

Het Jeep ECCO-studiemodel toont iets van de vorm en de techniek die wellicht kenmerkend is voor sportieve gebruiks- en vrijetijdsauto's van de toekomst





Jeep Renegade II (1971)



Jeep CJ-5 Renegade (1975)



Jeep CJ-7 Renegade (1977)



Jeep Comanche Sport Truck (1991)



Jeep Honcho (1977)



Jeep Gladiator (1969)



Jeep 4WD Pickup (1949)



Jeep Renegade (1991)

Jeep®



Jeep All-Steel Station Wagon (1946)



Jeep Grand Cherokee (1996)