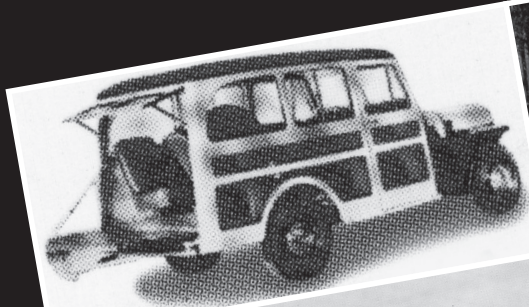




*"We needn't stop for gas
... I filled it last week"*

WILLYS *makes sense*

— IN ECONOMY — IN EASE OF DRIVING — IN COMFORT



JEEP CLASSICS

De voorlopers van de huidige generatie

Jeep®



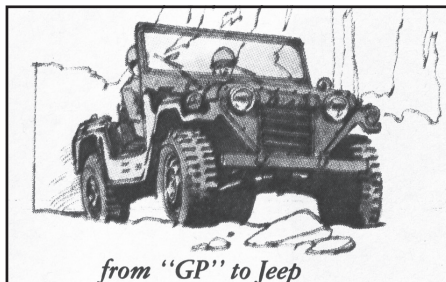
... van oorlogswagen tot familiewagentje

De Jeep is over gansch de wereld gekend en verspreid. Zijn succes heeft zich niet tot den oorlog beperkt, voor dewelke hij feitelijk werd gebouwd, maar ook na de bevrijding bleef hij in den smaak vallen. Thans kunnen wij mededelen dat deze wagen nog niet uit de beweging zal verdwijnen ? De firma Willys-Overland heeft immers besloten enkele wijzigingen aan te brengen en de fabricatie, voor burgerlijke gebruik, voort te zetten.

Op de foto hierboven ziet men een der laatste « reconversions ». Het is de nieuwe wagen met 7 zitplaatsen, stalen carrosserie, voor alle gebruik en aangepast aan het chassis der oorlogsjeep.

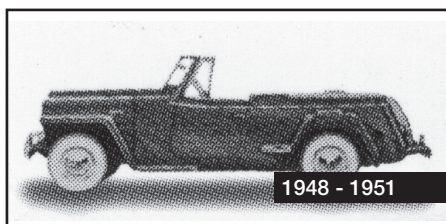
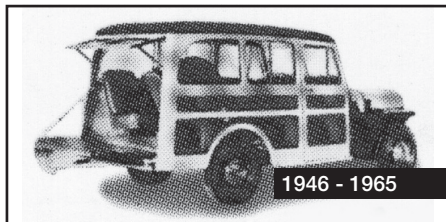
VAN WERKPAARD NAAR LUXE PAARD

Door de Tweede Wereldoorlog werd de naam Jeep een legende. Het oorspronkelijke ontwerp van de fabrikant Willys Overland heette Quad, maar zou uiteindelijk bekend worden onder de naam Jeep.

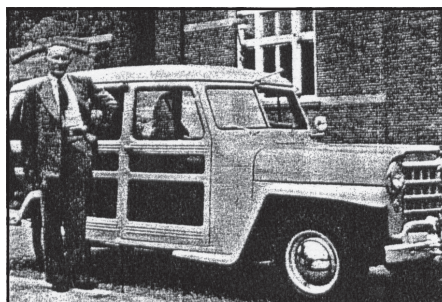


Na de oorlog kwam men deze Jeeps overal tegen uit verkochte oorlogsvoorraden en het model zou ook nog in vele landen geassembleerd worden. Maar de Willys fabrieken in de US hadden al tijdens de oorlog nagedacht over vredes modellen en al in 1946 lanceerde men de Jeep Wagon, een model dat uiteindelijk de voorloper zou blijken te zijn van alle latere SUV modellen in de autoindustrie, tezamen met de unieke Jeepster.

Als vervanging van de oorlogs Jeeps zou uiteindelijk een nieuwe serie civiele modellen onder de naam CJ series volgen.



In de periode tot 1953 zou Willys in Nederland vertegenwoordigd zijn door de firma Sieberg in Amsterdam. In die tijd was de CJ populair als werkpaard bij diverse ondernemingen en ook in gebruik bij politiekorpsen zoals Den Haag en Rotterdam.



Willys Overland zou in 1953 overgenomen worden door Kaiser Corporation, wat in Nederland tot gevolg had, dat het Nederlandse leger M38

Jeeps bestelde, welke tot 1958 werden gebouwd bij de Nederlandse Kaiser Frazer fabriek en aldus bekend werden als de NEKAF Jeeps. Civiele CJ Jeep uitvoeringen en Wagon modellen werden gelijktijdig geassembleerd en verkocht door de NEKAF dealer organisatie.

WILLYS

Jeep thans van en op Nederlandse bodem!



Willys Jeep. Dispatcher

Dit nieuwe type is de eerste jeep, die geen voorwiel aandrijving heeft. Het model wordt geïmporteerd door de Nederlandse Kaiser-Frazer fabriek te Rotterdam, die, zoals men weet, de Willys jeeps assembleert. Er zijn verschillende edities van, zonder kap, met een halve kap, met een volledige kap, met een hardtop en met een neerslaande kap. Alle typen zijn uitgerust met tubless banden. De 4-cyl. 2199 cc zijklepmotor levert 60 pk.



Willys Jeep. Utility Wagon

Deze forse jeep is, zoals de naam ook aanduidt, in 't bijzonder voor zakelijke transport bedoeld, hoewel de wagen ook voor het vervoer van zeven personen kan worden ingericht. De vierwiel aandrijving kan op zeer eenvoudige wijze worden veranderd in de conventionele tweewiel-aandrijving. Deze wagen is leverbaar met een 4-cylinder 75 pk. of een 6-cylinder 115 pk motor. De 4-cylinder heeft een inhoud van 2199 cc.

NEKAF - ROTTERDAM

Toen Chrysler International in 1958 de NEKAF fabriek kocht werden de Jeep activiteiten beëindigd en overgenomen door de firma Kemper en van Twist uit Dordrecht, welke de laatste militaire Jeeps afbouwden en nog een beperkt aantal civiele modellen tot eind jaren 60. In 1970 werd Jeep een onderdeel van AMC en de HAI in Rijnsburg de importeur tot eind jaren 80.



Diverse Willys Jeeps, v.l.n.r. type FC-150, Pick-Up, Stationwagen, CJ-5; geassembleerd door Nekaf en/of van Twist

DE EERSTE WAGONEER

Kaiser Frazer stopte midden jaren 50 alle personenwagen activiteiten en zou uiteindelijk doorgaan als Kaiser Jeep.

Men zou in 1962 een vernieuwde Jeep Wagon uitbrengen in een sterk gemoderniseerde uitvoering, onder de naam Jeep Wagoneer, met als doelgroep een meer luxueus georiënteerde klantengroep van zelfstandige ondernemers.

Mede door zijn onafhankelijke

voorwiellophanging was deze wagen veel comfortabeler om te rijden.

Het model was leverbaar als 2 en 4 deurs met een zeer moderne 6 cilinder OHC (bovenliggende nokkenas) motor van eigen ontwerp en als optie een V8 geleverd door AMC.

In 1965 kreeg de Wagoneer een nieuwe grille en werd een nieuwe 6 cilinder motor van 145 bhp leverbaar, alsmede een 250bhp V8 van AMC.



1966 - DE EERSTE SUPER WAGONEER

Nog meer dan de eerste Wagoneer wordt de eerste Super Wagoneer gezien als de voornaamste voorloper van de huidige generatie.

Met zijn attractieve custom styling en interieur comfort voldeed hij prima aan de verwachtingen van de geplande doelgroep van kapitaalkrachtige personenwagen kopers, die naar iets bijzonders zochten dat naast hun dagelijks gebruik ook goed bij hun vrije tijds levensstijl paste. Dit model had ook een extra krachtige 270 bhp V8 (van Buick) als standaard motor.



DE TERUGKEER VAN DE JEEPSTER

Kort na de introductie van de Super Wagoneer kwam Kaiser Jeep met een moderne versie van de Jeepster.

Onder de naam Jeepster Commando bood men nu echter een meer compleet 2 deurs programma aan met o.a. ook een stationwagon en een pick-up. De techniek was echter nog op de oude CJ basis met starre assen en trommelremmen en de oude 134 cu.inch Hurricane motor van 75bhp, maar als

optie was er een Buick V6 en Hydramatic automatische versnellingsbak.



Nadat AMC begin 1970 de Kaiser Jeep activiteiten overgenomen hadden werden de oude 4 cilinder Hurricane en de V6 van Buick vervangen door 6 en 8 cilinder motoren van AMC.

Dit maakte een verandering van motorkap en grille noodzakelijk, welke vanaf 1973 doorgevoerd werden.

Veel zou dit niet helpen want het model werd kort daarna - na zo'n 10.000 exemplaren - al niet meer gebouwd, mede omdat er in 1974 een modernere tweedeurs Cherokee uitkwam.



AMC WORDT NIEUWE EIGENAAR JEEP

In Februari 1970 nam American Motors (ex Nash en Hudson) de Jeep activiteiten over van Kaiser Jeep en herdoopte het in Jeep Corporation.

Kaizer Jeep had nog net voor 1970 een lichte wijziging aan de grille aangebracht, maar het AMC management voorzag een toenemende belangstelling voor dit type "upmarket" auto en was vast besloten de range verder uit te bouwen met gebruikmaking van de eigen AMC componenten.



Het zou tot 1974 duren tot dit programma volledig was gerealiseerd met een 360 cu inch V8 van 175bhp standaard en de 6 cilinder 401 cu inch van 235 bhp als optie. Als vervanger van het oude Willys 4 wiel aandrijvingssysteem lanceerde men het modernere Quadra Trac Fulltime systeem.



Als antwoord op de concurrentie van de 2 deurs modellen van Chevy/Ford/Dodge lanceerde men in 1974 de 2 deurs Cherokee – een beetje een terugkeer van de standard Wagoneer- gevolgd door een 4 deurs versie in 1977. In 1978 kwam de spirtuele opvolger van de oude Super Wagon – de luxueus uitgevoerde Wagoneer Limited. Standaard met de 360 V8 motor. Maar door de olie crisis uit die periode zou men uiteindelijk weer een 6 cilinder standaard maken- de 258 cu.inch 150 bhp. Maar de luxe ging door en in 1981 kwam men met de Wagoneer Brougham – wel weer met een 6 cilinder als standaard.



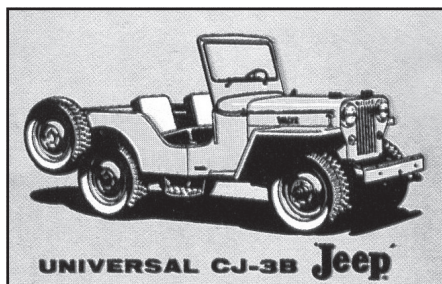
HET CJ VERHAAL: VAN BASIS WERKPAARD NAAR HIP VRIJETIJDS VOERTUIG

Toen de ex-oorlogs voorraden van militaire Willys Jeep's opdraakten, kwam Willys uit met nieuwe werkpaarden. Het eerste model was de 1947 Jeep 4wd pick-up en in 1957 zou men nog uitkomen met de FC (Forward Control) lichte truck range welke een tiental jaren in productie bleef.

Het 4wd pick-up concept zou met basis Wagon techniek onder de namen Gladiator-Honcho en Comanche ruim 40 jaar blijven bestaan.

De "vredes" uitvoeringen van de oorspronkelijke militaire Jeep kregen de code CJ (Civilian Jeep) en de versies

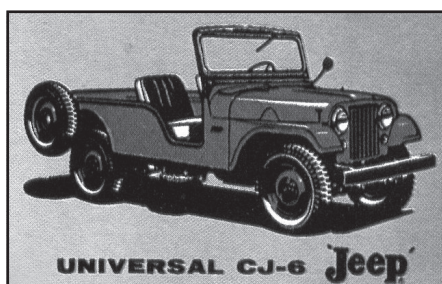
CJ3-4-5 en 6 zaten gebruikstechnisch nog steeds voornamelijk tegen het werkpaard concept aan. In lijn met gelijkaardige verschuivingen in de markt van Wagons naar meer persoonlijk en vrijetijds gebruik kwam AMC in 1976 met de CJ7 een concept, dat via de gemoderniseerde CJ7 van nieuwe eigenaar Renault in 1986 en de daarop volgende overname door Chrysler uiteindelijk is geëvolueerd tot de hippe Wrangler modellen van vandaag.



UNIVERSAL CJ-3B Jeep



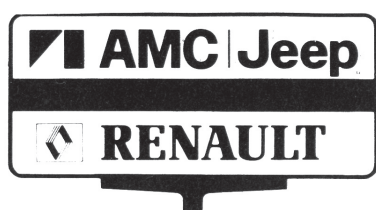
UNIVERSAL CJ-5 Jeep



UNIVERSAL CJ-6 Jeep



1982 - JEEP NAAR RENAULT



AMC had al nauwe relaties met Renault, doordat deze o.a. de Kaiser Jeep activiteiten in Argentinië hadden voortgezet en door de jaren heen ook AMC personenwagens hadden gebouwd, toen Renault eind 1982 een meerderheidsbelang nam in AMC.

Renault zette bestaande product plannen voort en in lijn met de situatie op de US markt in die periode lanceerde Renault in 1984 de kleinere en zuinigere Cherokee modellen. Om zuiniger te kunnen rijden introduceerde men het Selec Trac systeem, dat het mogelijk maakte op gewone wegen alleen met achterwielaandrijving te rijden. Verder introduceerde men een zuinige 5 versnellingsbak en een diesel uitvoering op de Cherokee, voor de export verkoop.

Door de komst van de Cherokee veranderden in eerste instantie enkele typen benamingen in de Wagoneer range, maar een fraaie facelift en de naam Grand Wagoneer zorgden er uiteindelijk voor dat dit type Jeep na een lange en trendsettende carrière de gouden standaard van de SUV markt bleef. Net toen Renault nog eigenaar was van Jeep kwam - in 1986 - de verder gemoderniseerde CJ7 als voorloper van de huidige Wrangler.



Jeep Cherokee



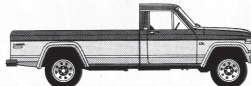
Jeep Wagoneer



Jeep Grand Wagoneer



Jeep CJ-7



Jeep Pickup



Eagle Wagon

1987 - JEEP WORDT EEN CHRYSLER CORPORATION BRAND

Door politieke beslommeringen in zijn thuisland verkocht Renault in de zomer van 1987 het AMC bedrijf aan Chrysler Corporation. In de eerste jaren bouwde men nog voort op bestaande



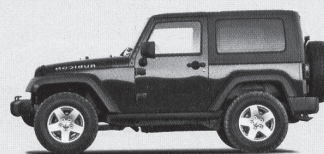
AMC plannen, hetgeen betekende, dat men naast Jeep ook de bestaande AMC personenwagens bleef verkopen en men richtte hier zelfs de nieuwe Eagle divisie voor op, maar uiteindelijk zou men de Eagle personenwagen activiteiten stop zetten en zich volledig op Jeep concentreren.

In de nieuwe Jeep plannen werd de Grand Wagoneer – “de gouden standaard van de SUV markt” – na een 30 jarige loopbaan in 1993 vervangen door een model met de zelfde ambities, de Grand Cherokee.

De basis Cherokee – de nieuwe Grand Cherokee en de hippe Wrangler modellen zouden het begin zijn van langdurige investeringen door Chrysler Corporation in het merk Jeep, gekenmerkt door productie techniek verbeteringen en een voortdurende stroom aan product vernieuwingen en nieuwe Jeep typen, tot aan de dag van vandaag.

JEEPS BY CHRYSLER

WRANGLER



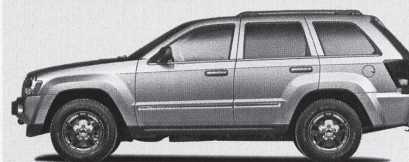
WRANGLER 4 DEURS



CHEROKEE



GRAND CHEROKEE



1998 - JEEP WORDT ONDERDEEL VAN HET NIEUWE DAIMLERCHRYSLER CONCERN

Daimler kocht Chrysler op het moment dat deze laatste op haar toppunt van winstgevendheid stond door een voorafgaande periode van succesvolle product cycle mix en kostenbeheersing. De doelstelling van Daimler was om met Chrysler en deelnemingen in Aziatische fabrikanten met synergy voordelen de grootste autofabrikant ter wereld te worden. Jeep werd een belangrijke positie toegedacht in dit streven, maar de geplande synergy voordelen waren beperkt mede door de in acht te nemen premium positie van de Mercedes modellen. Toch werd in deze periode de aanzet gegeven tot een belangrijke opwaardering van sommige modellen van het Jeep programma en de introductie van nieuwe typen zoals Compass – Patriot – Commander. Een combinatie van ongunstige economische ontwikkelingen – te hoge ontwikkelingskosten voor de nieuwe modellen van de Chrysler groep gevoegd bij de hoge vakbond gedreven personeelskosten zorgden ervoor, dat DaimlerChrysler nooit de financiële resultaten behaalde, die men had verwacht en begin 2007 trok Daimler zich terug door 80% van de aandelen te verkopen aan Cerberus.

COMPASS



PATRIOT



COMMANDER



CERBERUS CAPITAL MANAGEMENT KORTE TIJD NIEUWE EIGENAAR – CHRYSLER VRAAGT CHAPTER 11 AAN.

Het is bekend, dat private equity ondernemingen sterk gericht zijn op het zo snel mogelijk terugverdienen van hun investering. De algemene toestand bij Chrysler en de economische situatie maakten dit zeer moeilijk. Toch dient gezegd te worden, dat onder Cerberus de aanzet werd gegeven tot enkele belangrijke kwaliteitsverbeteringen voor toekomstige modellen, maar de eerste vruchten van deze activiteiten zouden niet meer in het Cerberus tijdperk vallen. In de financieel economische crisis van 2007/8 liep de markt zo terug, dat Chrysler met zijn nog altijd zeer hoge kosten niveau eind 2008 de productie stop zette en begin 2009 failliet ging onder Chapter 11 voorwaarden en eigendom werd van de Amerikaanse overheid.

FIAT GROEP WORDT NIEUWE EIGENAAR MET AMBITIEUS PROGRAMMA – JEEP WORDT EXPORT SPEERPUNT.

Nadat Chrysler in de vorige historische crises zelfstandig was herrezen zou ditmaal uiteindelijk Fiat een afgeslankt Chrysler kopen van de Amerikaanse overheid. Belangrijk was ook, dat naast de fabriekssluitingen en personeels reducties er een nieuwe arbeidsovereenkomst werd gesloten met de vakbonden, met aangepaste lagere voorwaarden zodat men weer beter concurrerend kon fabriceren. Fiat dat uiteindelijk beter complementair aan Chrysler was dan Daimler, betaalde de Amerikaanse overheid voor een groot gedeelte middels een Technology Transfer waarbij men zou investeren in kleinere en zuinigere modellen voor Chrysler. De cash die Fiat moest betalen aan de overheid, werd gefinancierd middels een consortium van banken. Omdat de nieuwe slanke Chrysler organisatie al na 2 jaar weer winst kon maken kreeg Fiat de gelegenheid de oorspronkelijke lening om te zetten in betere voorwaarden en middels een extra betaling van 1.3 billion dollars ook al een meerderheids positie op te bouwen. Fiat ging uit van een ambitieus business plan richting 2015, uitgaande van de bestaande Amerikaanse producten met een verhoogde focus op Jeep en de toevoeging van nieuwe compact cars in NoordAmerika op basis van Fiat Groep platforms. Met toevoegingen van nieuwe modellen en inzet van een nog verder uit te breiden dealernetwerk buiten NoordAmerika zou het Jeep volume tegen 2015 bijna moeten verdubbelen tot ruim 800.000 wagens. Om deze doelstelling te bereiken komen er vanaf 2013/2014 naast de bestaande modellen speciaal voor Europa zuinige modellen en een nieuwe “baby Jeep”.



De legende duurt voort en breidt zich verder uit.



“Baby” Jeep ???



Jeep THERE'S ONLY ONE