

# A HISTÓRIA

## 2ª Parte: O Antecessor do Jeep

# DO OFF-ROAD

Antes da criação de um dos mais aclamados veículos de tração nas quatro rodas de todos os tempos, o Jeep, houve muitos outros

Por Leandro de Santis

**N**esta parte da série iremos conhecer os veículos 4x4 que foram construídos logo após o holandês Spyker, de 1903 (que foi mencionado na 1ª parte desta série), este que é considerado o primeiro veículo com tração nas quatro rodas utilizando um motor de combustão interna. A construção de veículos de passeio com tração nas quatro rodas ficou abandonada por um longo período, mas como as colonizações de novos territórios era uma realidade, os veículos de carga com tração 4x4 começaram a virar uma necessidade. Idealizadores passaram a ver um futuro muíto promissor, pois os terrenos das colônias eram intransponíveis por veículos comuns.

Em 1907 os irmãos Felix e Norman Caldwell, do sul da Austrália, patentearam um veículo que seria o primeiro caminhão 4x4. Além disso, esse veículo contava com um sistema de direção nas quatro rodas.

Em 1910, os irmãos Caldwell em conjunto com Henry Vale formaram a Caldwell Vale Motor and Tractor Construction Company. Em 1912, Felix Caldwell patenteou o primeiro sistema de direção assistida (que é a antecessora dos sistemas de direção hidráulica).

Ao invés da pressão de óleo como na direção hidráulica, o sistema de Caldwell utilizava a própria força do motor, através de uma embreagem secundária, para tornar o sistema de direção mais leve e confortável ao manejo.

Cerca de 40 caminhões foi produzido de 1910 à 1913. Eles serviam ao Departamento Australiano de Pontes e Estradas, mas a maioria destes foram produzidos apenas com sistema de direção dianteira assistida.

Em 1913, após perder uma luta judicial a empresa foi absorvida por outra que abandonou a construção de veículos.



Figura 1

A figura 1 mostra o caminhão Caldwell sendo utilizado por operários na construção de uma estrada.

Em 1910, Zachow e Besserlich formaram a Four Wheel Drive Co., ou simplesmente FWD, na cidade de Clintonville, no estado americano de Wisconsin, que vendeu o seu primeiro veículo em 1911.

O veículo criado por eles é considerado, por muitos, como sendo o primeiro 4x4, mas já vimos na primeira parte desta série que isso não é verdade. O caminhão FWD foi o primeiro veículo 4x4 a ser produzido em série (eferivamente) e o primeiro 4x4 utilizado pelo exército americano, principalmente na Primeira Guerra Mundial. A figura 2 mostra o caminhão FWD que se encontra em exposição no Museo Imperial de Guerra (Inglaterra). Este veículo muito rudimentar utilizava ainda, pneus maciços e com os seus 2800 quilos, dificilmente ultrapassava os 30 quilômetros.



Figura 2

Ele possuía um motor de 4 cilindros de 56HP e o sistema de tração 4x4 era integral (não era possível seleção entre 4x2 ou 4x4). Em 1929 a subsidiária inglesa da FWD Co. foi associada à AEC inglesa, que passou a fabricar caminhões com sua própria marca, mas utilizando a experiência da FWD.

O caminhão Jeffrey Quad começou a ser produzido em 1913 por Thomas B. Jeffrey, nos Estados Unidos. O Jeffrey Quad era chamado assim, devido ao seu sistema de direção nas quatro rodas.



Figura 3

Era provido de um motor de 4 cilindros de 30HP com as válvulas na lateral e era tão lento quanto o caminhão FWD. Possuía câmbio de quatro velocidades mais ré. O próprio câmbio ligava os diferenciais traseiro e dianteiro e o sistema de tração 4x4 também era integral. Os eixos eram rígidos e a suspensão possuía molas semi-elípticas. Devido a sua grande capacidade de carga (2 toneladas) e robustez foram produzidos mais de mil unidades de Jeffrey Quad, também largamente utilizados na Primeira Guerra.

Em 1916, a Nash Company adquiriu os direitos de Jeffrey, que continuou a produzir o seu caminhão, mas com o

nome de Nash Quad. A figura 3 mostra um Jeffrey Quad de propriedade de um colecionador inglês e se encontra em perfeito estado de conservação.

O exército americano planejando que o futuro estava na mecanização de suas divisões de infantaria, entre 1911 e 1913 efetuou inúmeros testes com vários veículos. Os mais bem sucedidos foram os caminhões FWD e Jeffrey Quad. Um dos desafios foi cruzar um percurso de aproximadamente 2400 quilômetros partindo da capital americana (Washington D.C.) até o Forte Benjamin Harrison, em Indianápolis no Estado de Indiana.

Apesar do sucesso dos testes, o projeto foi posto de lado no final de 1913 por questões financeiras. Somente em 1916 formou-se a primeira divisão mecanizada utilizando os veículos FWD e Jeffrey Quad. Esta divisão era chefiada pelo comandante John Pershing e foi enviada para a fronteira com o México. A tarefa era de garantir a segurança da região, uma vez que o revolucionário mexicano Pancho Villa invadira a cidade de Columbus no Novo México matando 16 norte americanos.

Essa, que foi denominada "Expedição Punitiva", não conseguiu capturar Pancho Villa. Porém, ela serviu para consolidar a eficiência dos veículos utilizados nas tarefas de transporte de campo.

Quando os Estados Unidos declarou guerra contra a Alemanha, em 1917 (Primeira Guerra Mundial), os caminhões FWD e Jeffrey Quad foram enviados aos milhares para a Europa, tendo a França o seu primeiro ponto de parada.

Em 1929, a AEC (Companhia Associada de Equipamentos), sediada na Inglaterra, que tinha adquirido a filial inglesa da FWD Co., passou a produzir

veículos para transportes pesados e revolucionou esse segmento. Esta empresa trabalhava, principalmente, para o Governo Britânico na construção de veículos que pudessem romper os terríveis obstáculos das colônias inglesas, como Austrália e Índia. Neste mesmo ano foi produzido um caminhão, modelo 850, que foi patenteado e é considerado como sendo o primei-



Figura 6



Figura 4

ro veículo 6x6 da história (figura 4). O AEC 850 possuía um motor de 6 cilindros de 95HP e pesava 8.700 quilos. Sua suspensão era composta por molas semi-elípticas e eixos rígidos. Mas o veículo mais incrível produzido por esta empresa viria em 1934.

O AEC Road Train (trem da estrada) foi o primeiro 8x8 da história, daí o nome. Este veículo possuía um sistema de direção que, além de mover as rodas dianteiras, mexia também as últimas traseiras, só que em sentidos opostos.

Esse sistema de direção proporcionava manobras mais ágeis e seguras. Seu motor diesel de 6 cilindros fornecia 130HP e conseguia uma velocidade máxima de 50 quilômetros apesar dos seus 8.000 quilos.

O veículo mostrado na figura 5 operou brilhantemente por mais de um milhão de quilômetros, pelo território australiano servindo ao exército do mesmo país. Outro veículo que merece destaque é o Miller FWD Special (figura 6). Com o patrocínio da empresa FWD Co. americana, Harry Miller, um brilhante

engenheiro, construiu este veículo em 1932. Ele foi especialmente projetado para a famosa prova das 500 milhas de Indianápolis.

Harry Miller era considerado um gênio e chegou a fabricar até mesmo um motor V16, isto mesmo, 16 cilindros.

Este motor era proveniente da junção de dois motores de 8 cilindros em linha que tocavam, sincronizados, um único eixo central. O Miller FWD Special entretanto possuía um motor de 8 cilindros, 4.2 litros.



Spyker S4/80 HP o primeiro off-road

Hartz pilotando o Miller FWD Special venceu as 500 milhas de Indianápolis de 1932.

Na próxima parte veremos todos os antecedentes, controvérsias e fatos que marcaram a criação do Jeep.

*\*Nota sobre as fotos:*

*Leitor: As fotos publicadas na matéria de história foram enviadas via internet. Por isso, a qualidade não está muito boa. Os originais pertencem a Museus e colecionadores europeus*

*Fonte:*

- John Maddock- *A History of Road Trains in the Northern Territory- Kangaroo Press 1988*
- T. & M. Gilstrap- *Australian Cars from 1879*
- Museu Imperial de Guerra (Inglaterra)
- *4wdonline published by Sofcom - (Austrália)*



Figura 5