

El Jeepster en Colombia

En 1968 la compañía Leonidas Lara e Hijos que tenía una amplia experiencia en la importación y ensamble de vehículos, incluyendo los Willys CJ3B y CJ5 inicia en la planta de la hoy C.C.A (Compañía Colombiana Automotriz) el ensamble del Jeepster Commando con CKD traído de los Estados Unidos de las plantas de la Kaiser Jeep Corporation. El modelo nacional salido al mercado en 1969, era igual al estadounidense (C-101), pero el modelo local solamente estaba disponible con el motor V6 de 225 pulgadas cúbicas y caja manual de tres velocidades. En Colombia se ensambló en poca cantidad hasta 1973 cuando se alcanzó a fabricar el Jeepster Commando C-104 con motor V8.



El Viasa fue traído a Colombia desde 1969 por una empresa de importaciones de propiedad de Luis Naranjo y del ciudadano español Juan Berbejo, que lo comercializaron hasta 1972. La mayoría de las unidades importadas se trajeron con el motor "Hurricane" de cuatro cilindros, aunque existen algunos pocos que llegaron de fábrica con el V6 similar al del modelo ensamblado en Colombia, esto después de 1971. A la mayoría de los Viasa sus dueños, pasado el tiempo les cambiaron el pequeño y austero motor de 4 cilindros en línea por el V6. Hablando con un antiguo colaborador de la importadora nos contaba que durante el primer año de importación se llevó a cabo un rallye, para el cual prepararon el pequeño motor del Viasa para extraerle más potencia, logrando extraer de este mucha mayor potencia, torque y velocidad punta.

Diferencias entre ambos

En Colombia se llamó Commando Americano o Willys al Jeepster ensamblado en nuestro país, mientras que a su colega ibérico se le llamaba Commando Viasa. El modelo nacional (C-101) tenía los cocuyos delanteros más grandes y totalmente planos. Las luces de cola o stops eran de dos colores rojo para luces de posición y freno, al igual que para la direccional y blanco para la luz de reversa. Mientras que en el español los cocuyos eran pequeños y puntiagudos, iguales a los de los Renault 4 de 1971 y 1972 y no era coincidencia eran fabricados por Yorcka de España. También las luces de cola o stops eran diferentes, en el modelo ibérico tenían tres colores rojo, naranja para el indicador direccional y blanco para la luz de reversa. Desde 1971 en el modelo español se comenzaron a montar unos cocuyos de mayor tamaño y de dos colores, blanco y naranja, el primero para luz de posición y el segundo para el indicador direccional. Además la luz que ilumina la placa en el Viasa tiene forma de medialuna y está ubicada sobre la matrícula, que a su vez se montaba directamente sobre la lámina de la tapa del baúl. Mientras que en el vehículo ensamblado la lámpara tenía una forma puntuda y traía incorporado un porta placa móvil con un sistema de resorte, que permitía ver la matrícula aún con la tapa abierta, esto muy útil cuando se viajaba con carga sobre la compuerta.

Los faros en el modelo español eran de tipo bombillo intercambiable, mientras que en el local eran del tipo Sealed Beam (Unidad Sellada).

El motor del ensamblado fue el V6 de 225 pulgadas cúbicas, mientras que en el español el 95% trajo de fábrica el "Hurricane" de cuatro cilindros en línea.

En las cajas de velocidades también había diferencias, en el ensamblado localmente se contaba con una caja manual de tres velocidades hacia adelante más reversa, mientras que en importado la caja de velocidades era de cuatro marchas hacia adelante y reversa. En el modelo de producción nacional el housing trasero usaba ejes tipo cuñero, mientras que en el modelo ibérico eran de tipo flotante similares a los usados en los modelos Willys MB. En el interior los tableros de instrumentos eran similares, la gran diferencia radicaba en que en modelo español los letreros estaban escritos en nuestro idioma, mientras que en el ensamblado estaban en inglés. Adicionalmente en el modelo local este panel llevaba una bocelería que mejoraba su aspecto quitando rusticidad al conjunto. La palanca de cambios en el español era convencional, mientras que en el ensamblado en Colombia era igual al modelo norteamericano que contaba con una bonita consola metálica que le daba un aire distinguido al ofrecer una palanca muy corta y con cierto aire deportivo del que carecía el Jeepster importado.

El Jeepster colombiano, incorporaba dos luces de identificación laterales, montadas en los guardabarros, adelante naranja, roja atrás iguales a las que se montaban en los modelos estadounidenses. Estas luces no estaban presentes en el Viasa. La diferencia más notable estaba en su funcionamiento, el modelo nacional era velóz y rendidor, mientras que el Viasa español era muy lento, especialmente en nuestras carreteras de montaña. En cuanto a emblemas, el modelo colombiano incluía dos pequeños con la leyenda V6 en alusión a su motor, montados en la parte superior de las puertas y un emblema Jeep en la parrilla frontal. Elementos que no traía el Viasa.

Además de sus carrocerías similares, a los dos modelos se les incorporaban unas copas cromadas con el logó de Jeep en color amarillo y rojo en el centro. Recuerdo que en 1969 siendo muy niño, mi padre y yo acompañamos a un gran amigo de casa a recoger su Commando ensamblado en Colombia, a una de las vitrinas de Leonidas Lara e Hijos, allí recibimos un hermoso vehículo de color azul claro encendido que no tenía carpa de lona, por lo cual debimos guardarlo en el garaje de mi casa por algunos días, mientras lo llevaban al sitio donde debería ser cabinado. Fue algo inolvidable, ya que en el tiempo en que el Jeepster permaneció en mi casa no me bajé de él sino para lo estrictamente necesario. Esa navidad me obsequiaron un Jeep metálico a pedales que disfruté a plenitud y el cual aún conservo en un estado bastante deplorable.

El Jeepster sin duda alguna contribuyó a mi enamoramiento perdido por los automóviles y camperos de toda marca y modelo, proceso que estoy seguro se inició el día de mi nacimiento.

Como dato final se recuerda que durante la visita del Papa Paulo VI a Bogotá, con ocasión del Congreso Eucarístico de 1968, el vehículo utilizado durante los desfiles públicos fue un Jeepster con adaptaciones especiales.





El Jeepster C-104 el último de la dinastía

Imágenes del evento: http://www.youtube.com/watch?v=Ca0_3-5wW7s