



Naviják na MB/GPW je stejný jako byl standardní na GPA a Veasel (Bradene J2/A-9232) a bezpochyby nějaký orgán v průběhu výroby rozhodl, že by mohlo dojít k vylepšení 1/4 tuny. V Březnu 1944 měli předsedové Parlamentu k dispozici KIT, který by mohl být namontován na MB nebo GPW. Existují mírné rozdíly držáku navijáku montován Willysem nebo Fordem, ale v obou případech i v přední části džípu při montáži navijáku. Nové přední pružiny a nové závěsy přišly v soupravě.

Hřídel je vertikálně uložena do cívky navijáku, která je poháněna šnekovým soukolím, které bere svou sílu z hřídele přímo na řemenici klikového hřídele v přední části motoru. V provozu je naviják určen k uvolnění vozidla, které je na kolech, protože nemá dostatečnou trakční sílu. Při zapnutí. Ve většině případů je to dvou mužná operace.

Jeden připojuje 3/4" nebo 1 palec silné lano do blízkosti vyprošťovaného džípu (strom na příklad), pak smyčky lana dvakrát otočí kolem cívky navijáku. Zatímco jeden muž dělá tyto úkony, další stojí na straně a udržuje napětí na uvolněném konci lana navijáku, který táhne vozidlo. Je to poněkud pomalý a rafinovaný způsob vyproštění (19 ft za minutu), ale funguje to. Po dokončení je pohon vypnut přesunutím přesouvací páky. Přirozeně, jeep lze použít jako "samostatný objekt" a naviják lze použít k vyproštění dalšího vozidla, přes tuto zátěž - a tak podobně.

Světová válka skončila dříve, než mohlo mnoho KIT (sad) navijáků dosáhnout bojiště. Jako výsledek byly tyto sady k dostání, (v roce 1950) v cenovém rozpětí od 15,00 dolarů - \$20.00

