

**John North Willys byl tvrdý muž který nezpomalil ani nachvíli. Jeho doktor, mu musel naordinovat nucenou dovolenou, neboť pracoval 7 dní v týdnu -12-16 hod.**

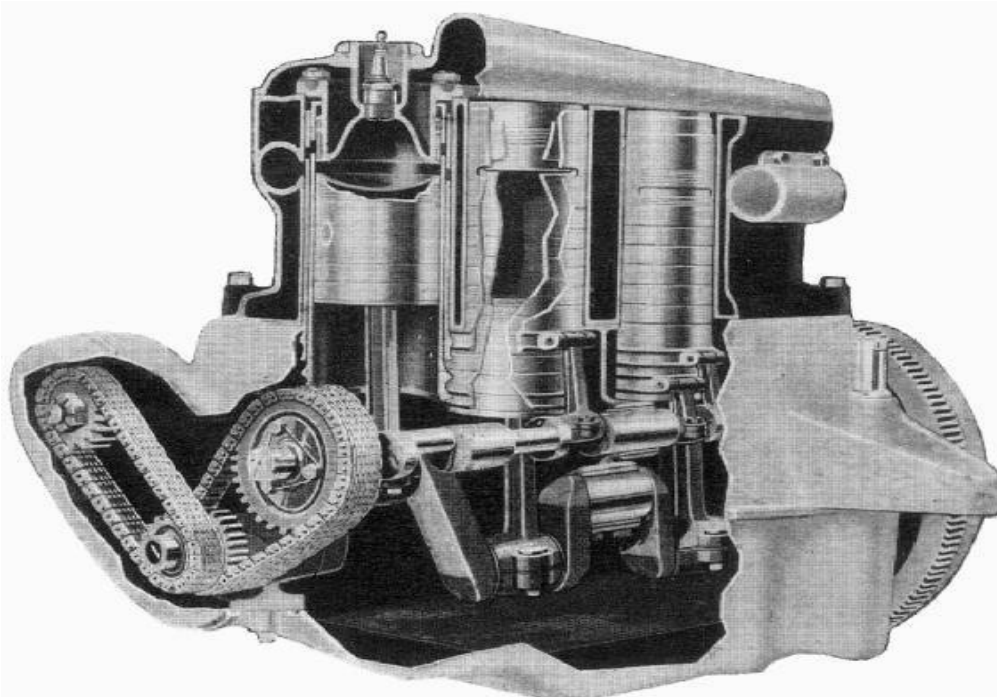
**V r.1910 byla produkce 15.500 aut a v r.1915 150.000 vozidel. Willys zaměstnával 18.000 lidí v Toledu a dalších 20.000 v jeho pobočkách v Elyria Ohio, Buffalo NY, a Flint a Pontiac v Michiganu. V r.1917 zreorganizoval společnost na Holding a tím mohl získávat dodavatele jako Auto-Lite Company- výrobce svíček a zapalování vozů a převzít kontrolu nad dodávkami a jeho továrny se tak rozšířily, že vyráběly tisíce automobilů. V té době často říkával, že mohl předhonorit v produkci Forda, ale nikdy opravdu toto úsilí nevynaložil.**

**V r.1913 mu lékaři naordinovali nucenou dovolenou ve Velké Británii. Na palubě křižníku se setkal s Charlesem Knightem, který vyráběl motory na podkladu šoupátka, které nahrazovalo tradiční kulatý ventil, užívaný všemi dalšími výrobci včetně Willys Overland. Do konce plavby byl Willys téměř přesvědčen o prospěchu šoupátkového motoru. Potom si pronajal jeden Knightův vůz a za 15 dní co byl v Anglii ujel s ním 4.500 mil, velký čin sám o sobě a při daném stavu Anglických vozovek udivující. Nakonec se rozhodl tento motor koupit, ale nezamýšlel za něj platit horentní sumy. Zjistil, že vlastnická práva k tomuto vynálezu patří firmě Edwards Motor Car Company v Long Island -NY a jsou na prodej. Firma již vlastnila licenci na výrobu těchto motorů. Willys koupil licenci a začal produkovat motory ve svojí továrně v Elyria Ohio autopříslušenství a nakonec firma Edwards MC zavřela továrnu na Long Islandu.**

**Rotační šoupátko zrušilo výrobu některých částí motoru, což znamenalo žádné pružiny, ventily, armatury, zdvihátka, tlačné tyčky či vahadla ventilů. To znamenalo umístění svíčky doprostřed polokulovité spalovací komory. Tato zvětšená objemová účinnost dodávala více síly s menší kompresí a to také představovalo žádnou špínu a usazeniny z karbonu.**

**V r.1914 prodával Willys svůj nový sedan-vůz z bezventilovým 6-ti válcovým motorem, pod názvem Willys-Knight v cenové relaci kolem 2.500 dolarů. V r. 1915 přesunul výrobu do Toleda a v Elyria facility pokračovala výroba šoupátkových motorů dále. 4 válcový šoupátkový motor byl představen v roce 1917. Další motor V-8 válec byl pro svou sílu a navržen a prodáván v r.1919.**

**Za 1 svět. války byl vidět v továrně na traktory Moline- autopříslušenství v Minesotě dodáván do traktorů, která měla smlouvu na vojenské zakázky- ( v r.1935 přejmenovaná na Mineapolis-Moline, kdy president Bantamu Roy Evans získal většinu akcií Willys Overland), kdy byl jeden**

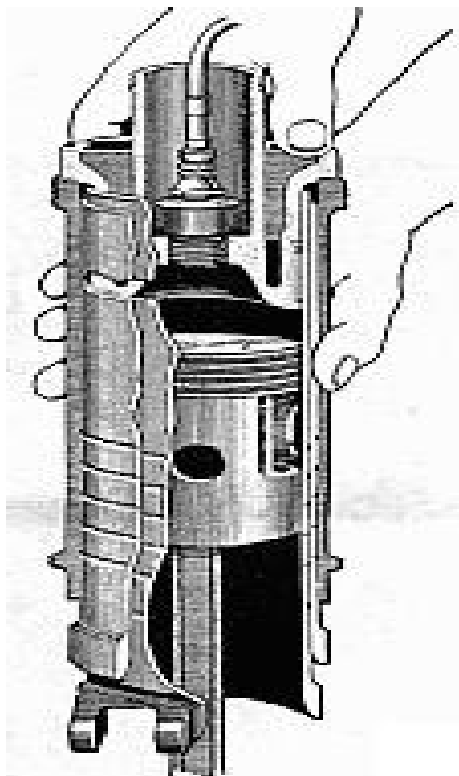


**z typů traktorů pojmenován Jeep. A tato věc měla pozdější důsledky. Firma Moline také**

stavěla nákladní vozidla a další komponenty, striktně pro vojenské účely.

**Mineapolis Moline vyráběl jeep tugs/tedy traktor/ i za 2 svět.války.Užívalo je námořnictvo na letadlových lodích a letectvo k pohybu letadel na zemi.Willysovy V-8 motory se též užívaly k pohonu plážových výsadkových člunů./**

Potíže začaly,když Willys přesunul svoje“ velitelství“ do New Yorku v r.1918,kdy měl být efektivnější v kontrole nad jeho impériem.Koupil firmuMolinePlow Company rok poté co



viděl jejich kvalitu válečných dodávek a dále v této kvalitě dodával nářadí a traktory vysoké spolehlivosti a pevnosti i zemědělské stroje.V r.1919 Willys získal kontrolu nad Duesenberg Company a v plánu měl i Elizabeth New Jersey Plant. Zde chtěl začít s novým 6-ti válcovým modelem nového vozu.

Willys vždy pracoval mnoho hodin a celý týden,ale s jeho přestěhováním do NY,ztrácel kontrolu na svých pobočkách a pro nepřítomnost obtížně řešil stávající problémy a tak po vzniku obrovského nepokoje v Toledo když vedení rozhodlo o prodloužení pracovní doby z důvodu špatně jakosti práce a nastal obrovský pracovní nepokoj, továrna byla několik týdnů zavřená a nakonec všechny nepokoje musela řešit na ulicích policie,spolu s federálním soudem a guvernér hrozil aktivací Národní gardy.Kombinací těchto faktorů krátkodobá ale hluboká recese se Johnu Willysovi stala poprvé .Toledo bylo zatížené velkým dluhem a jeho nervozní věřitelé ho poslali do okamžité nucené správy.Psal se rok 1919.

Willys se snažil napravit situaci a nabídnul sám nabídl agenta,který by řídil prozatimně společnost- byl to Walter P Chrysler.Ten odešel do výslužby v podstatě od Buicka v r. 1920 po opakujících se neschodách s W.C.Durantem.On jistě nepotřeboval zaměstnání nebo více peněz protože měl nahromadněné jmění -akcie od Buicka a investice v několika železnicích.Vědomí si jeho schopností,bankéři se přiklonili k tomu aby Chrysler vyvedl Willys Overland z konkurzního správčovství a ochránit z celého bankrotu.Chrysler zvažoval návrh a přál si aby nebyl na tuto práci zvolen a snad z těchto důvodů požadoval opravdu „násilnický plat“ 1.milion ročně po dobu dvou let,bezohledu na výsledek.Bankéři ani nemrkali.

John Willys nebyl z toho šťastný,že musel jednat cokoliv ve firmě udělal jen přes Chryslera.Nevěřil také Chryslerovým pravdivým motivům a cítil že je třeba udělat více,než

rozprodat náhradní díly a tak stejně jako Chrysler, že jen nový model může tuto situaci zachránit. Náhoda chtěla tomu, že v Elizabeth Plant pracovali tři mladí inženýři projektanti vývoje. Ti měli v záloze nový 6ti válcový vysokokompresní motor a hlavně hydraulické brzdy na všech kolech. John Willys již poznal výtvar těchto „tří mušketýrů“ jak si říkali (ZSB) Zeder, Skelton a Breer. V tomto bodě se Chrysler a Willys schodovali a jejich záměr byl představen bankéřům. Byli nervozní a během několika týdnů to odmítli. Chtěli zaběhnutou koncepci vozidla a toto novátorství bylo příliš riskantní. Willys tedy ztratil naději na opět brzké vedení firmy. Chrysler začal přemýšlet a viděl, že by tento vůz mohl způsobit konec jeho plánů-měl totiž na mysli, že pokud půjde do aukce i Elizabeth Plant, /Willysova pobočka/tak ji koupí a tím nabyde vrch nad Willysem, když si přetáhne akcionáře na svoji stranu a ti ho donutí jít z kola ven. Potom rozjede svoji vlastní výrobu ne pod značkou Overland, nýbrž pod svým jménem Chrysler.

John Willys měl pověst velmi poctivého, slušného člověka, tvrdě pracujícího starostlivého muže. Když se tedy Chrysler pokoušel ho vytlačit ze hry, akcionáři od této věci dali ruce pryč a pověřili ho jiným úkolem -v té době obstavenou firmu Maxwell Chalmers Motor Comp. v které měli akcionáři také své peníze vyvést z problémů. Bankéři jsou bankéři a když jde o peníze chrání se navzájem, aby se neztratil ani dolar. Proto Chryslerovi dovolili pracovat na Maxwellovi uvnitř problému Willys Overland. Chrysler ihned viděl další příležitost s Maxwell, se zvláštním zaměřením se na Chalmers. Bankéři držící rozsáhlý balík akcií obou/tedy Maxwela a Chalmerse/jim poskytovali levné úvěry rovným dílem. Chrysler věděl, že je to tak a také věděl, že Willys Overland jim poskytuje stejně levný úvěr. Měl ale zájem jen o Chalmerse. /Toto bude mít později svůj dopad/

Chrysler opustil nucenou zprávu v r.1921 a zredukoval dluhy ze 48 milionů na 18 mil. Nyní volný, se soustředil na situaci u Maxwela. Potichu začal kupovat akcie od bankéřů. Koupil jich většinu, ale ne dost, aby měl plnou kontrolu nad rozštěpením s Chalmersem. Ale udržoval stálý kontakt s ZSB-mušketýry, kteří nadále pokračovali ve vývoji vysokokompresního motoru v Elizabeth.



Willys speedster



emblem na chladiči vozů Willys Knight-šoupátkový motor

Willys Overland Company vyhlásila bankrot tři měsíce po odchodu Chryslera .Některé jazyky říkaly že“ to měl narafičit,aby to selhalo“od té doby co věděl,že Elizabeth Plant by byla zahrnuta do prodeje.Willys Overland a Elizabeth Plant měla být prodána v aukci a veškeré zpracování bude provádět jistá firma v Syracusách.Chrysler poslal svého zástupce ke kontrolní aukci v Elizabeth.Tento nabízel za továrnu ne víc než pět milionů,za 14-ti milionové příslušenství.A náhle se objevila pro Chryslera nevíтанá konkurence v podobě firmy W.C.Durant/ slavný General Motors a Chevrolet/vyhrála s nabídkou 5.2 mil. a zde se produkoval později jejich vůz Flint.Trojice inženýrů zůstala,ale Flint nebyl vůbec nic ve srovnání z Chryslerovým zamýšleným vozem.

5.2 mil.z převodu práv z Elizabeth a 10 mil.za prodej New Process Gear Company, byl John Willys schopn vyvést z konkurzu na začátku r.1922 k plné své kontrole.A odtud vybudoval druhé největší automobilové imperium na pevném základě a Willys Overland pokračoval na jeho úspěšné cestě.

Pokračování příště



Willys Phaeton 1922



Gabron 1904