

# UN SOLDADO DE HIERRO EN NORMANDÍA

*En 1990, este todoterreno americano yacía inerte a la intemperie en un desguace a las afueras de Almería en el sur de España. Nadie podría imaginar que aquel vehículo, oxidado y pintado de rojo chillón había sido testigo de una de las mayores ofensivas aliadas de la segunda Guerra Mundial. Salvado de una muerte segura por la Fundación Jorge Jove, hoy, ya restaurado, vuelve a pisar con la misma fuerza que en 1944*

Por **Oscar Ayerra**

El desembarco de Normandía es considerado como el mayor ataque militar de todos los tiempos pero también la operación logística más compleja de la historia. En la madrugada de aquel 6 de junio, 156.000 soldados asaltaron las playas francesas en cinco puntos estratégicos para enfrentarse a los alemanes. En días posteriores, la estructura organizativa fue la otra gran cruzada. La construcción de puertos artificiales flotantes permitió la descarga de miles de toneladas de material militar esencial para que las tropas pudiesen avanzar en terreno enemigo.

El contingente automotriz utilizado en el desembarco aliado comprendía más de 30 tipos de vehículos. Pero sin lugar a dudas fueron dos variantes de cuatro por cuatro, los que se llevaron parte del éxito de la contienda: el jeep Willys y el Dodge WC. Dos auténticos todoterrenos. Aunque el primero se llevó la fama, no sin merecerlo por su rapidez y agilidad, el segundo, el WC, nuestro protagonista, llegó a ser uno de los favoritos de las tropas por su robustez y consistencia.

Apodado BEEP, unión de letras de Big Jeep por su parecido con el Jeep Willys de menor tamaño. El Dodge contaba con tracción a las cuatro ruedas lo que le permitía afrontar terrenos fangosos con una soltura sorprendente a pesar de sus 2.500 kg de peso. Originalmente fue creado para el transporte de armas y municiones pero a lo largo de su vida tuvo más de 70 variaciones de carrocería dependiendo del uso al que era destinado. Funciones como las de reconocimiento, transporte de tropas o de evacuación de heridos eran de las más frecuentes.



## FABRICACIÓN AMERICANA

Dodge, a través de su matriz Chrysler y al igual que otras factorías como General Motors o Ford, colaboraron en la producción de material bélico durante el conflicto mundial. Además de componentes de aviación, instrumentos de precisión o armamento de todo tipo, su gran esfuerzo fue la construcción de vehículos militares.

Se construyeron diferentes categorías pero una, la de los camiones ligeros sería crucial para el transporte. Aquí es donde nuestro Dodge Wc llegaría a desempeñar un papel clave.



**FIABLE Y DURO.** A pesar de sus 2.500 kilos de peso, su gran fiabilidad y dureza le permite afrontar casi cualquier terreno. Tras una minuciosa restauración, así luce una pieza militar que será exhibida en el futuro Museo de la Automoción.



Los orígenes de este pequeño camión se remontan a los nuevos diseños de Dodge presentados en 1939. Con la contienda a la vuelta de la esquina, el ejército americano amplió su parque móvil a partir de vehículos de calle. Así nació el predecesor del Dodge WC, denominado VC. Basado en el modelo comercial de calle al que se le realizaron algunas modificaciones como la instalación de

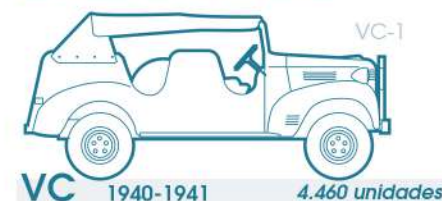
una defensa frontal de acero. Sustituido en 1941 por la primera versión WC, iniciales de la palabra inglesa Weapon Carrier (portador de armas), de la que se construyeron casi 80.000 unidades hasta que un año más tarde salía de las fábricas americanas el que sería el diseño más icónico, la segunda versión de la serie WC.

## EL SOLDADO WC

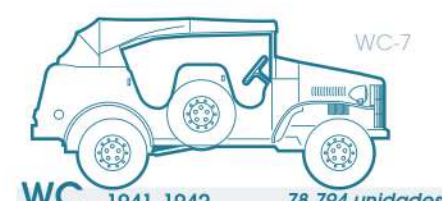
En los primeros meses de 1942 salía de la planta Chrysler en Detroit la primera unidad de esta nueva serie. Mantenía la solidez, fiabilidad y facilidad de reparación que demost-

## La saga Dodge VC/WC

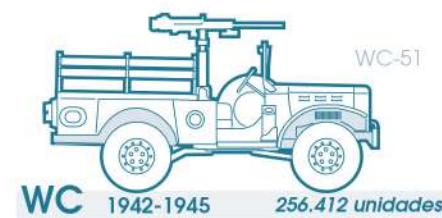
Aunque se realizaron más de 70 versiones diferentes dependiendo de su uso, todos se realizaron partiendo de la base de tres modelos



VC 1940-1941 4.460 unidades



WC 1941-1942 78.794 unidades



WC 1942-1945 256.412 unidades

## Comparación con el Jeep Willys

	Dodge WC	Jeep Willys
Largo	4,24 m	3,32 m
Ancho	2,10 m	1,57 m
Peso	2.500 kg	1.400 kg
Unidades	340.000	640.000

ron los modelos de los que partía. El nuevo diseño se adaptó perfectamente a las exigencias militares en campaña. La simplicidad de todos sus elementos garantizaron su fiabilidad como los guardabarros delanteros, que gracias a su diseño plano evitaban la acumulación de barro. Hasta el final de su producción, en 1945, se construyeron más de 250.000 unidades con más de 20 versiones carrozadas. Incluso una de ellas fue ampliada a seis ruedas motrices capaz de transportar a 17 hombres. Sin embargo la versión WC 51, y su variante WC 52, que adoptaba un cabrestante en el frontal, fueron las más demandadas gracias a su versatilidad y equilibrio dinámico, se construyeron casi tres cuartas partes de la producción total.



**LOGÍSTICA EN NORMANDÍA.** Hasta noviembre de 1944, en la zona del desembarco habían entrado 2,5 millones de soldados, 4 millones de suministros y más de 500.000 vehículos.

## LA MATRÍCULA ORIGINAL

Varias capas de pintura roja y muchos años como vehículo de bomberos habían ocultado la señal identificatoria pintada de origen en cada capó.



## DE MILITAR A BOMBERO TODOTERRENO

Salvado de su desaparición por la Fundación Jorge Jove, esta unidad languidecía en un desguace almeriense. Nacido en 1943, estuvo al servicio americano hasta el fin de la contienda, y al igual que otros muchos vehículos militares, tras la guerra, fueron donados, destruidos o abandonados en Europa. En multitud de ocasiones fueron reaprovechados para diferentes usos, en su mayoría civiles. Nuestro protagonista, por cuestiones del destino, pasó a formar parte del parque de extinción de incendios francés en Herault, un departamento en la riviéra francesa, al sur de Francia. Allí es donde, a lo largo de los años sufrió varias modificaciones como el color o la cabina cerrada. La siguiente pista nos lleva hasta finales de los 80 que es cuando realiza su última ITV francesa. De nuevo se pierde el rastro hasta que es hallado en el sur de España. Con un deterioro

muy visible, descolorido y con zonas de óxido, es rescatado y depositado en un almacén durante más de una década. A principios del nuevo siglo se trasladó hasta a la central de restauración de la Fundación en Arteixo. No es hasta principios del 2017 cuando comienza su restauración.

## EL TESORO OCULTO

Debido a un estado exterior anodino y con una evidente falta de originalidad hizo dudar sobre su pasado militar. A pesar de contar con las placas de chasis americanas, éstas podrían ser falsas o procedentes de otro vehículo por lo que el interrogante estaba sobre la mesa. Una vez comenzados los trabajos de chapa, se procedió a verificar si bajo su pintura roja existía algún distintivo que corroborase la teoría. Tras eliminar con sumo cuidado varias capas de pintura fue apareciendo poco a poco la matrícula original americana lo que

evidenciaba su pasado histórico. Tras las verificaciones de rigor, se pudo comprobar la autenticidad del vehículo como parte del patrimonio histórico.

La restauración hasta el último tornillo no se hizo esperar. Su motor, con apenas 12.000 kilómetros en su velocímetro que podrían ser reales dado el estado extraordinario en que se encontraba el grupo propulsor, solo necesitó una restauración casi superficial a pesar de ser desmontado por completo para su verificación pieza por pieza. Hoy en día, es objeto, como el resto de la colección de la Fundación Jorge Jove, de los cuidados más exhaustivos para una conservación óptima. Aunque ha participado en alguna recreación histórica, su verdadero objetivo es ser exhibido al público en cuanto se construya el futuro museo de la Automoción. Un espacio orgánico donde se podrá vivir la historia a través de los iconos de la automoción como en este caso.

## SOLO 12.000 KILÓMETROS RECORRIDO.

Sorprendente pero lógico si tenemos en cuenta los pequeños desplazamientos de que suelen ser objeto los vehículos de bomberos. Pueden ser reales dado el estado en que se encontró su motor

FOTOS: MARCOS MÍGUEZ