

Historie do roku 1970

Po válce sláva Jeepu neopadla. Stal se víceúčelovým civilním automobilem a jeho výrobce dodával celou řadu nářadí, příslušenství a doplňků, které jeho univerzálnost dále rozšířily. Nebylo divu, že civilní Jeepy CJ-2A a jejich zdokonalené verze CJ-3A a CJ-3B byly známé také pod názvem Jeep Universal. Pracovaly na amerických farmách, se zavěšeným pluhem nahrazovaly traktory, montovaly se na ně kompresory, elektrické generátory, svářecí agregáty, hnací řemenice, hasičské nástavby atd. V roce 1949 si výrobce nechal značku Jeep registrovat. To už vyráběl prodloužené verze Stake Truck (pick-up s pohonem 4x2 nebo 4x4) a osobní Station Wagon, první americký vůz kombi s celokovovou karosérií. V roce 1951 se v Toledo ve státě Ohio vyrobilo 119 tisíc Jeepů. Pro americkou armádu vzniklo 60 tisíc Jeepů MC (M-38), které se později staly základem dalšího civilního modelu CJ-5 Universal. Willys Station Wagon se vyráběl do šedesátých let, dostal bohatě chromovanou masku a později z něho známý designer Brooks Stevens odvodil Jeep Rural, nové provedení pro výrobu v brazilské filiálce. Od roku 1949 byl k dispozici také šestiválcový motor. Zajímavým pokusem byla stavba sportovních roadsterů Jeepster, které svým vzhledem Jeep nezapřely a později se v licenčním provedení Ebro uplatnily ve Španělsku.

V roce 1953 se Willys-Overland stal součástí průmyslového koncernu Kaiser a výroba pokračovala klasickými typy CJ-3B, CJ-5 a prodlouženým CJ-6, "mechanickou mulou" (Mechanical Mule) (Mechanical Mule) pro armádu, dodávkovými a nákladními verzemi, mezi nimiž se objevily také trambusové kamiony řady FC (Forward Control) a levné verze dodávkových vozů Jeep Dispatcher s pohonem jen jedné nápravy. Model CJ-5 se vyráběl třicet let.

Zcela novou konstrukcí, která v roce 1963 doplnila klasické Jeepy, byla série Wagoneer/Gladiator, nové velké Jeepy s pohonem 4x2 a 4x4, které ve verzi Grand Wagoneer V-8 přežily až do počátku devadesátých let. Tehdy se poprvé u Jeepu objevilo alternativní nezávislé zavěšení předních kol a samočinná převodovka. Wagoneer dostal řadový šestiválec Tornado, jediný americký sériový motor té doby s rozvodem OHC. Jeepy sílily a tak o dva roky později výrobce nabídl šestiválec Dauntless V-6 pro řadu CJ a osmiválec Vigilante V-8 pro Gladiatory (nákladní verze) a Wagoneery (osobní kombi).

V roce 1967 uspořádala společnost Kaiser Jeep Corporation turné po východní Evropě, její vozy se představily také v Praze, ale ze známých politických důvodů k žádnému obchodu nedošlo, i když o automobily Jeep byl velký zájem. Válečné Jeepy MB z dodávek UNRRA jezdily po našich silnicích ve velkém množství. V polovině šedesátých let bylo k dispozici přes 70 modelů základních řad CJ, DJ (Dispatcher), FC (nákladní) a Wagoneer/Gladiator. Automobily Jeep se vyráběly ve filiálkách a licenčně v mnoha zemích, jmenujme jen Argentinu, Brazílii, Austrálii, Francii (Hotchkiss), Japonsko (Mitsubishi), Izrael, Indii atd. Klasické modely CJ inspirovaly tvůrce podobných terénních vozů, především značek Land Rover, Toyota, Nissan, Daihatsu, Suzuki, Delahaye, Cournil, ale i dnes nových Asia, Auverland, Ssangyong, Dallas a dalších. V roce 1970 Kaiser prodal Jeep automobilovému koncernu American Motors a ten výrobu terénních vozů nejen dále rozvinul, ale zkušenosti využil i pro první americké osobní automobily AMC Eagle s pohonem všech kol. Výrobu rozdělil na civilní modely v Toledo a vojenské vozy v South Bend (Indiana). Druhá větev AM General se později osamostatnila a vyvinula nástupce vojenského Jeepu, známého jako Hummer. Kromě toho vyrobila velkou sérii dodávkových modelů Jeep Dispatcher 100 s pohonem zadní nápravy a čtyřválcem o výkonu 59 kW. Tyto vozy jsou určeny pro mobilní výběrčí poštovních schránek.