

**Zeitschrift:** Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 8 (1946)

**Heft:** 6

**Artikel:** Der "Universal-Friedens-Jeep"

**Autor:** Laufer, F.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1049023>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Als Präsident der Schweiz. Stiftung «Trieur» und als Kenner des welschen Elementes wird er unserer Organisation neue Perspektiven zu eröffnen wissen.

Wir wünschen unserem neuen Zentralpräsidenten eine erfolgreiche Amtsperiode und versichern ihn unserer vollen Mitarbeit.

Geschäftsausschuss und Redaktion.

\*

La 20ème assemblée des délégués du 23 juin 1946 a nommé, pour la période 1946/49,

### **M. le colonel François Ineichen, à Sentenhof/Muri (Argovie)**

président central de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs agricoles.

M. le colonel Ineichen n'est pas un inconnu parmi les propriétaires de tracteurs agricoles et parmi les milieux agricoles en général. Il a dirigé les affaires de notre association déjà en 1924/30 en sa qualité de président-fondateur. Il saura diriger notre association non seulement d'une main forte mais encore en connaisseur de la matière à travers les obstacles actuels vers un avenir plus calme et plus fructueux.

En sa qualité de président de la Fondation suisse «Le Trieur» et en parfait connaisseur de l'élément romand, il saura ouvrir à notre organisation des perspectives nouvelles.

Nous souhaitons à notre nouveau président central un plein succès dans son activité et lui assurons d'ores et déjà notre entière collaboration.

Le comité de gestion et la rédaction.

## **Der «Universal-Friedens-Jeep».**

In No. 21 der Schweiz. landw. Zeitschrift «Die Grüne» ist eine «Vorläufige Mitteilung» über den Jeep enthalten, die dessen landwirtschaftliche Verwendungsmöglichkeit nur mit Vorbehalt gelten lassen will. Die gemachten Beobachtungen beruhen auf noch nicht abgeschlossene Prüfungen auf landw. Eignung zweier von der Abteilung für Heeresmotorisierung der Stiftung «Trieur» zur Verfügung gestellten Armeejeeps. Der Verfasser, Ineichen, charakterisiert diese Maschinen ungefähr wie folgt:

«Der amerikanische Armeewagen mit Vierradantrieb kommt auf schlechten und steilen Wald- und Feldstrassen glatt durch, wo jede andere Maschine mit Zweiradantrieb versagen würde; er ist also dem landläufigen Automobil überlegen. Wir dürfen annehmen, dass der Jeep im Gelände besser vorwärts kommt, als der Traktor mit Zweiradantrieb. Damit ist aber der Jeep noch kein Traktor. Er hat wohl einen leistungsfähigen Motor (bis zu 60 PS), ist aber zu wenig untersetzt und macht im niedrigsten der sechs Gänge 6 km/h. Wird eine relativ hohe Zugkraft verlangt, so muss er rasch drehen und erreicht eine Geschwindigkeit von 10—12 km/h. Abgesehen davon, dass die Geschwindigkeiten für den Begleitmann des Pfluges zu hoch sind, hat das zur Folge, dass der Jeep trotz seines kräftigen Motors nur eine bescheidene Zugkraft ausüben kann, nämlich etwa 300 kg. Das Ziehen einer anständigen Furche verlangt aber Spitzenleistungen von 450 bis 600 kg. Die Maschine hat zu wenig Achsenfreiheit, um mit der einen Seite in der Furche fahren zu können, wenn diese eine Tiefe von 25 und mehr Zentimeter hat. Auch beim Zug von anderen Bodenbearbeitungs-

geräten und von Ackerwagen wirkt sich der Uebelstand der ungenügenden Zugkraft hemmend aus.

Der Jeep kommt für jene Betriebe in Betracht, die neben dem Traktor ein weiteres Motorfahrzeug brauchen, welches kleine Lasten und Anhängegeräte nicht nur auf der Strasse, sondern auch im Felde bewegen und auch leichtere Bodenbearbeitungen besorgen kann.»

Der Verfasser betont in seiner Mitteilung, dass die Abteilung für Heeresmotorisierung es gerne sehen würde, wenn solche Fahrzeuge in grösserer Zahl in der schweizerischen Landwirtschaft untergebracht werden könnten, um im Mobilmachungsfalle griffbereit zu sein, da der Jeep für das Militär eine im Kriege bewährte und vielseitig verwendbare Maschine darstelle.

Die Jeeps aus Armeeliquidationsbeständen der Alliierten gelangen zur Zeit durch schweiz. Importeure zum Preis von 4800—5200 Fr. in den Handel.

Ineichen kommt zum Schlusse, dass der Jeep einen Traktor nicht ersetzen kann. Soweit es sich um den Armeejeep handelt, ist diese Schlussfolgerung durchaus berechtigt. Sie trifft jedoch in so ausgesprochenem Masse nicht zu für den von den amerikanischen Willys Werken erzeugten «Universal-Friedens-Jeep», welcher von der Importfirma Gebr. Ambrosoli in Zürich und Locarno in den Handel gebracht wird.



Phot. Rampinelli, Schaffhausen

Wir hatten Gelegenheit, diese Maschine an einer Vorführung in Schaffhausen kennen zu lernen und müssen gestehen, dass sich die anfänglich starke Skepsis im Verlaufe der Demonstration infolge seiner verblüffenden Leistungen wesentlich zugunsten des Friedensjeeps gemildert hat und dieser von sämtlichen Teilnehmern als für die Landwirtschaft durchaus brauchbar bezeichnet wurde. Es wäre aber eine Anmassung, diesen Befund nur auf Grund der oberflächlichen Beobachtung als unumstösslich bezeichnen zu wollen; erst genaue Untersuchungen und Leistungsprüfungen, wie sie von der Stiftung «Trieur»

durchgeführt werden und die Erfahrungen, welche während längerer intensiver und vielseitiger Beanspruchung in der Praxis gesammelt werden, lassen ein endgültiges Urteil über die Tauglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Friedens-Jeeps in der Landwirtschaft aussprechen.

Wir geben im folgenden einige technische Daten über diese Maschine — nach Angaben der Importfirma — bekannt:

Gewicht des Jeeps: 1200 kg.

Vierradantrieb.

Motor: 11 Steuer-PS, 60 Brems-PS;

79,3 mm Bohrung, 111,13 mm Hub;

Zylinderinhalt 2,2 l; Kompressionsverhältnis 6,48 : 1.

Der Motor entspricht in seiner Bauart und Stärke demjenigen des Armeejeeps, dagegen sind die Untersetzungsverhältnisse um 30 % niedriger, als beim Armeejeep. Während dieser im ersten Gang eine Geschwindigkeit von 6 km/h. entwickelt, beträgt sie beim Friedensjeep nur 4,2—4,5 km/h. Im direkten Gang macht der Universaljeep im Max. 50 km/h.

Auch diese Maschine wird nach dem geltenden Motorfahrzeuggesetz als *Automobil* behandelt und dessen Lenker hat die gesetzliche Führerprüfung zu bestehen.

Der Preis des «Universal-Friedens-Jeep» mit einem Reserverad (unbereift), 2 leichtdemontierbare Vordersitze und einer Doppelbank hinten, komplettes Verdeck mit Seitenteilen und dem nötigen Werkzeug beträgt **Fr. 8950.- + Wust.** Die Spezialausrüstung, bestehend aus Zapfwelle mit Riemenscheibe und Antrieb, mech. Seilwinde und Regulator kommt auf **Fr. 2755.— exkl. Wust** zu stehen.

An der Vorführung in Schaffhausen wurden die Leistungen beim Pflügen durch einen Amsler'schen Zughakenleistungs-Messapparat gemessen. Die Versuche erfolgten mit Union-Schneeketten an allen vier Rädern. Das zu pflügende, gemästete Feld hatte Landsbergergemeinde als Vorfrucht. Es steigt sanft an. Der Jeep wird an den Furchenenden nicht gewendet, sondern fährt in einer Richtung rückwärts. Das Rückwärtsfahren erfordert einige Routine. Ueberhaupt ist es bei diesem Vehikel genau gleich, wie bei irgend einer andern Maschine: der Fahrer muss das Fahrzeug genau kennen, um es einwandfrei mit der nötigen Dosis Fingerspitzengefühl handhaben zu können.

Bei diesem Versuchspflügen hat es sich gezeigt, dass der Jeep den Selbsthalter in normaler Geschwindigkeit, d. h. so rasch, dass der Begleitmann ohne sichtliche Anstrengung zu folgen vermag, fortbewegt.

Die Furchentiefe betrug 20—25 cm. Der Messapparat zeigte Zughakenleistungen von 400—600 kg. Bei stärkerer Beanspruchung muss allerdings der Jeep belastet werden, weil sein Eigengewicht nicht ausreicht, um die nötige Adhäsion aufzubringen. Bei grösserer Furchentiefe als 25 cm ist die Bodentreue ungenügend, um mit einer Radseite in der Furche zirkulieren zu können. Dieser Uebelstand haftet, wie Ineichen berichtet, auch dem Armeejeep an.



## *Traktoren-Pneus*

richtig zu bestimmen, verlangt Fachkenntnis und Erfahrung. Nur wenn Grösse und Profil dem Gewicht und der Leistung des Traktors wirklich angepasst werden, sind die Pneus gesichert gegen vorzeitige Abnützung. Als Inhaber und Leiter der besteingerichteten Pneumatik-Werkstätte, die Traktoren-Pneus aus der ganzen Schweiz repariert, kann ich Ihnen bei der Neuanschaffung von Pneus wirkliche Vorteile bieten.



Gutenbergstrasse 10    Telefon 23 34 34



Die verschiedenen Messungen haben Zughakenleistungen von 400 bis 950 kg bei entsprechender Belastung der Zugmaschine ergeben.

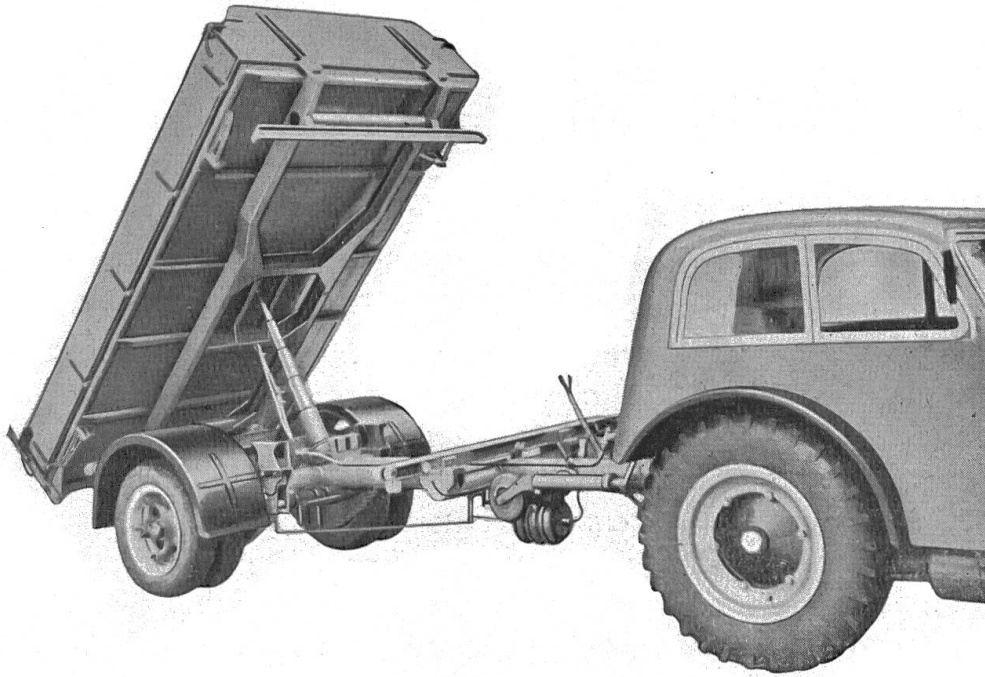
Der einem eisenbereiften, mit Mist beladenen Ackerwagen (Bruttogewicht ca. 35 q) vorgespannte Universaljeep entwickelte beim Durchfahren des Ackers eine Zughakenleistung bis zu 850 kg. Stellenweise wurden sogar über 1000 kg registriert. Im übermisteten Feld musste der schlechten Adhäsion wegen ein Teil der Last abgeladen werden, um vorwärts zu kommen, eine Erscheinung übrigens, die bei jedem andern Traktionsmittel unter gleichen Verhältnissen zutage getreten wäre.

Ein weiterer Versuch betraf den Transport von vier Ster frischen Buchenspalten auf einer Waldstrasse von 12—15 % Steigung. Ausser dem Holz wurden noch die 14 Demonstrationsteilnehmer mitbefördert. Sowohl Berg- wie Talfahrt verliefen anstandslos. Bei diesem Transport waren nur die Vorderräder mit Unionketten versehen worden. Der Vorderteil des Jeeps erhielt bergaufwärts allerdings ein Zugewicht von drei Mann, um die Griffigkeit der Räder zu erhöhen. Bei dieser Arbeit hat sich die auch andernorts gemachte Beobachtung, dass der Jepp dem Traktor mindestens ebenbürtig ist, bestätigt. Eine Messung der Zughakenleistung ist nicht durchgeführt worden.

Als Abschluss der Demonstration wurde eine Fahrt auf den Randen unternommen, bei welcher Gelegenheit der Jeep mit neun Personen beladen war. Hinter Merlishausen steigt der Wald- und Flurweg mit mindestens 20 % in die Höhe. Mit anscheinender Mühelosigkeit bewältigte die Maschine das mit viel Geröll überdeckte, stotzige Strässchen, welches weiter oben in einen stark ausgekarnten Rasenweg auslief. Hier hat sich der Jeep jeder andern Maschine überlegen gezeigt.

Auch dem «Friedensjeep» haften noch allerhand Mängel an, welche seiner Verwendungsmöglichkeit in der Landwirtschaft unseres Landes bestimmte Schranken zu setzen vermögen. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass er in Amerika fabriziert wird und insbesondere den amerikanischen, d. h. grossräumigen, topographisch einfachern Verhältnissen, als wie sie sich in der Schweiz vorfinden, Rechnung trägt. Bemängelt wird besonders der verhältnismässig hohe Treibstoffverbrauch (Benzin und Benzingemisch) und der Umstand, dass die Maschine so, wie sie heute geliefert wird, nicht als Landwirtschaftstraktor zugelassen wird. Es fehlt dem Jeep auch der Messerbalken, welcher jeder Schweizermaschine mitgegeben wird. Selbstverständlich kann man auch mit dem Jeep mähen, wenn man ihm eine gewöhnliche Mähmaschine anhängt.

Wir begreifen und anerkennen das Bestreben unserer Armeeführung, eine ihren Bedürfnissen entsprechende Zugmaschine, die sich im vergangenen Kriege ausserordentlich gut bewährt hat, in grösserer Zahl und in einem einheitlichen Typus griffbereit im Lande zur Verfügung zu haben. Aber in erster Linie sind doch die Ansprüche der Landwirtschaft, die diese an eine Zugmaschine zu stellen hat, zu befriedigen. Mit andern Worten: der Jeep muss und kann so gebaut werden, dass er als vollwertiges Traktionsmittel in der Landwirtschaft eingesetzt werden kann. Wir sind überzeugt, dass im gleichen Zuge auch die Armee, welche grössten Wert auf eine leistungsfähige Ma-



## Traktor- oder Auto-Anhänger

mit Rohr-Chassis +GF+-Räder Hydraulische Kippvorrichtung  
Nutzlast 3,5 - 5 t Brücke in Stahl- oder Aluminium-Ausführung  
für Landwirtschaft und Industrie

Spezielle Fahrzeuge auf Wunsch Stützrollen Auflaufbremsen  
Bremsdämpfer Anhänger-Achsen Innenbackenbremsen

## Spez. Reparaturwerkstätte

für Traktoren u. Anhänger Pflüge landw. Maschinen u. Geräte

## Ernst Schwarzenbach Thalwil

Konstruktionswerkstätte Telefon 920827 Zürich

schine eines einheitlichen Types legt, auf ihre Rechnung kommen wird. Es bedarf nur einiger technischer Aenderungen und Verbesserungen und der Anpassung der gesetzlichen Vorschriften an die besondern Verhältnisse, wie sie durch unsere Landesverteidigung einerseits und die Landwirtschaft bedingt sind.

Wir bedauern nur eines: dass der Jeep nicht in der Schweiz fabriziert wird. Heute trägt er als ausländisches Erzeugnis zwar noch zur Vermehrung der bereits übergrossen Typenzahl bei; es ist aber ganz gut möglich, dass gerade der Jeep den Weg weist, wie durch eine planmässige und grosszügige Fabrikation dem Typenwirrarr entgegengesteuert werden kann.

F. Laufer, Zürich.