

Zur Geburtsstunde des Jeeps : Original-Ami-Jeep im Verkehrshaus Luzern

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **63 (1990)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-519591>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur Geburtsstunde des Jeeps: Original-Ami-Jeep im Verkehrshaus Luzern

Eine Legende wird fünfzigjährig



Der 5. Juli 1940 gilt quasi als Geburtsstunde des Jeeps. An diesem Tag erfolgte durch den US-Generalstab die Ausschreibung an amerikanische Unternehmen zur Konstruktion eines Allzweckfahrzeuges mit Vierradantrieb. Innert 49 Tagen galt es einen verbindlichen Prototyp zu präsentieren. Nur eine Firma schaffte dies. Die American Bantam Car Company in Butler, Pennsylvania, stellte ihren Wagen genau 30 Minuten vor Ablauf der Frist vor. Ford und Willys-Overland präsentierten ihre Prototypen erst später, nachdem ihnen eine Terminverlängerung zugestanden worden war. In Grossserie gebaut wurde schliesslich die Version von Willys-Overland. Bis Kriegsende liefen insgesamt 585'000 Wagen von den Produktionsbändern. Einer davon ist zum Gedenken an die Geburtsstunde des Jeeps im Verkehrshaus Luzern bis 31. Oktober 1990 ausgestellt.

Vor 50 Jahren, am 5. Juli 1940, wurde vom US-Generalstab eine Ausschreibung zur Konstruktion eines Allzweckfahrzeuges mit Vierradantrieb an amerikanische Unternehmen gerichtet. Damit sollte, was die damaligen Initianten kaum ahnten, die einmalige Geschichte des Jeeps, des weltbekanntesten Geländeaautos, beginnen.

Der Allradantrieb schon lange bekannt

Allradgetriebene Fahrzeuge waren nicht erst die notgedrungene Erfindung jener schweren Tage zu Beginn des Zweiten Weltkrieges. Bereits 1900 hatte Ferdinand Porsche einen für heutige Begriffe direkt futuristischen Wagen mit benzin-elektrischem Hybridantrieb und vier in die Rad-naben eingebauten Elektromotoren konstruiert, den berühmten Lohner-Porschewagen, mit dem in Wien die ersten Runden gedreht wurden. 1905 erschien Walter Christie mit einem Allrad-Rennwagen am Start, und 1931 entwickelte Horch ein schweres 4x4 Militärfahrzeug, dem 1936 ein Allrad-Kübelwagen von Stöwer folgte.

Eine Ausschreibung bringt den Zündfunken

Mehr als ein Dutzend Unternehmen der amerikanischen Autobranche erklärte sich auf die Ausschreibung des US-Generalstabes vom 5. Juli 1940 hin interessiert, eine leichte Konstruktion eines vierradgetriebenen geländegän-

gigen Allzweckautos zu erstellen. Mit der Unterzeichnung der Teilnahmebedingungen verpflichteten sie sich, innerhalb von 49 Tagen einen verbindlichen Prototyp zu präsentieren oder bei Nichterfüllung eine Konventionalstrafe zu bezahlen. Nur eine Firma, nämlich die American Bantam Car Company in Butler, Pennsylvania, hielt sich aber buchstabengetreu an den Termin: 30 Minuten vor Ablauf der siebenwöchigen Frist traf ihr «Bantam Reconnaissance Command 40 HP»-Wagen im militärischen Ablieferungscamp Holabird ein. Der Konstrukteur des Wagens, der deutschstämmige, freiberuflich für Bantam tätige Karl Probst, gab dabei zu Protokoll, das Fahrzeug in nur 18 Stunden entworfen zu haben! Die anschliessenden Tests der Prüfungskommission fielen überraschend gut aus, doch die Entscheidung, wer den Wagen in grossen Stückzahlen bauen sollte, war damit noch nicht gefallen, denn das Rennen um die Aufträge ging weiter. Ford und Willys-Overland suchten um Terminverlängerung nach, die ihnen auch gewährt wurde. Am 11. November 1940 trat Willys-Overland mit seinem «Quad» aus Toledo (Ohio) auf, der erstaunlich viele Ähnlichkeiten mit dem Bantam aufwies, was übrigens auch für den von Ford, Detroit, gelieferten Prüfwagen «General Purpose» (GP) zutraf, der am 23. November im Camp Holabird

aufkreuzte. Kein Wunder: Vertreter der beiden Firmen hatten Gelegenheit gehabt, «über den Hag» die ersten Fahrten des Bantam zu verfolgen! Alle drei Wagen bestanden den Härtetest: ein salomonisches Urteil der Prüfer honorierte diese Tatsache, denn sowohl Bantam wie Willys und Ford erhielten den Auftrag, so rasch als möglich je 1500 Exemplare ihrer Wagen zu liefern. Bereits zu diesem Zeitpunkt stand aber schon fest, dass Bantam mit seiner beschränkten Produktionskapazität auf die Dauer nicht mithalten konnte. Trotzdem wurden bis Ende 1940 die ersten 70 Wagen fertiggestellt, von denen übrigens acht eine Allradlenkung aufwiesen. Insgesamt entstanden bei Bantam 2675 Fahrzeuge, von denen die meisten nach England und Russland gelangten. Nach Einstellung der BRC-Produktion (Bantam Reconnaissance Command) baute die Fabrik bis Ende des Krieges Jeep-Anhänger.

Ein Name entsteht

Übrigens ranken sich um den Namen «Jeep» verschiedene Entstehungsgeschichten. Die einleuchtendste dürfte wohl die sein, dass die von Ford gebrauchte Abkürzung «GP» für General Purpose in englischer Lautschrift zusammengefasst das Wort «Jeep» ergibt. Tatsache ist, dass der Name «Jeep» erstmals am 16. März 1941 in der Tageszeitung «Washington Post» in einem Bericht über die drei Neukonstruktionen auftauchte.

Der Weltkrieg sorgt für Verbreitung

Die Grossaufträge für den Bau dieser legendären Geländefahrzeuge, die zu den GIs des Zweiten Weltkrieges gehörten wie Coca-Cola

und Chewing-Gum, gingen an Ford und Willys-Overland. Von der Regierung wurde aber ein einheitlicher Typ verlangt. In der Folge entschied man sich bei Ford zur Aufgabe der eigenen Version und nahm den in vielen Details besseren Willys Quad auf die Produktionsbänder. Dieser Fahrzeugtyp sollte so beliebt werden, dass 1945 der inzwischen überall geläufige Name «Jeep» für Willys-Overland gesetzlich geschützt wurde. Bis zum Kriegsende wurden so über 585'000 Wagen gebaut, deren markantes Erscheinungsbild bald in allen Ländern der Welt zu sehen war.

Der Jeep und die Schweiz

Nach dem Waffenstillstand in Europa erwarb die Schweizer Armee aus amerikanischen Kriegsmaterial-Liquidationsbeständen neben dreiachsigen GMC-Geländelastwagen, CC-Wagen (Command-Cars) und WC-Wagen (Weapon-Carriers) eine grössere Anzahl Jeeps, die bei uns unter anderem auch bald zum beliebten «Kadi-Wagen» avancierten. Einer dieser Wagen mit der Chassisnummer 288 160 aus dem Jahre 1944 befindet sich im Besitz des Verkehrshauses der Schweiz, das ihn in seinem äusseren Erscheinungsbild als amerikanisches Kriegsfahrzeug restaurieren liess.

*

Bis 31. Oktober 1990 kann dieses legendäre Fahrzeug von den Besuchern in der Ausstellungshalle Strassenverkehr besichtigt werden. Das Verkehrshaus Luzern ist bis 31. Oktober 1990 täglich von 09.00 – 18.00 Uhr geöffnet.

EMPA-Kongress auf Schloss Hünigen bei Konolfingen/Thun

Vom 17. bis 21. September 1990 versammeln sich auf Schloss Hünigen bei Konolfingen/Thun die in der «European Military Press Association (EMPA)» vereinigten Chefredaktoren militärischer Zeitschriften aus Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Grossbritannien, den Niederlanden, Oesterreich und der Schweiz zu ihrem alle zwei Jahre stattfindenden Kongress. Der erste Kongress in der Schweiz ist 1978 in Lugano durchgeführt worden.

Bei dieser Gelegenheit wird den Kongressteilnehmern ein möglichst eindrückliches Bild der vielfältigen militärischen Presse in unserem Land vermittelt.

Wir wünschen einen erfolgreichen Kongress!