



Er ist so typisch amerikanisch wie Cola, Colt, Corvette und Cowboys. Sein Name steht für Geländewagen schlechthin: der Jeep. Ob beim Militär oder als Zivilist – er meisterte alle Lebenslagen mit Bravour. Kein zweites in null Komma nichts auf die Räder gestelltes Automobil hat sich einen nachhaltigeren Ruf erarbeitet.

John Wayne, Richard Widmark, Harrison Ford – sie alle fahren im Jeep durch zahllose US-Spielfilme, und immer ist die Windschutzscheibe nach vorne umgelegt. Haben Sie jemals einen dabei weinen sehen? Nie! Helden vergießen keine Tränen, obwohl die im dritten Gang ab 60 km/h unweigerlich über die Wangen rollen. Aber da wird die Ka-

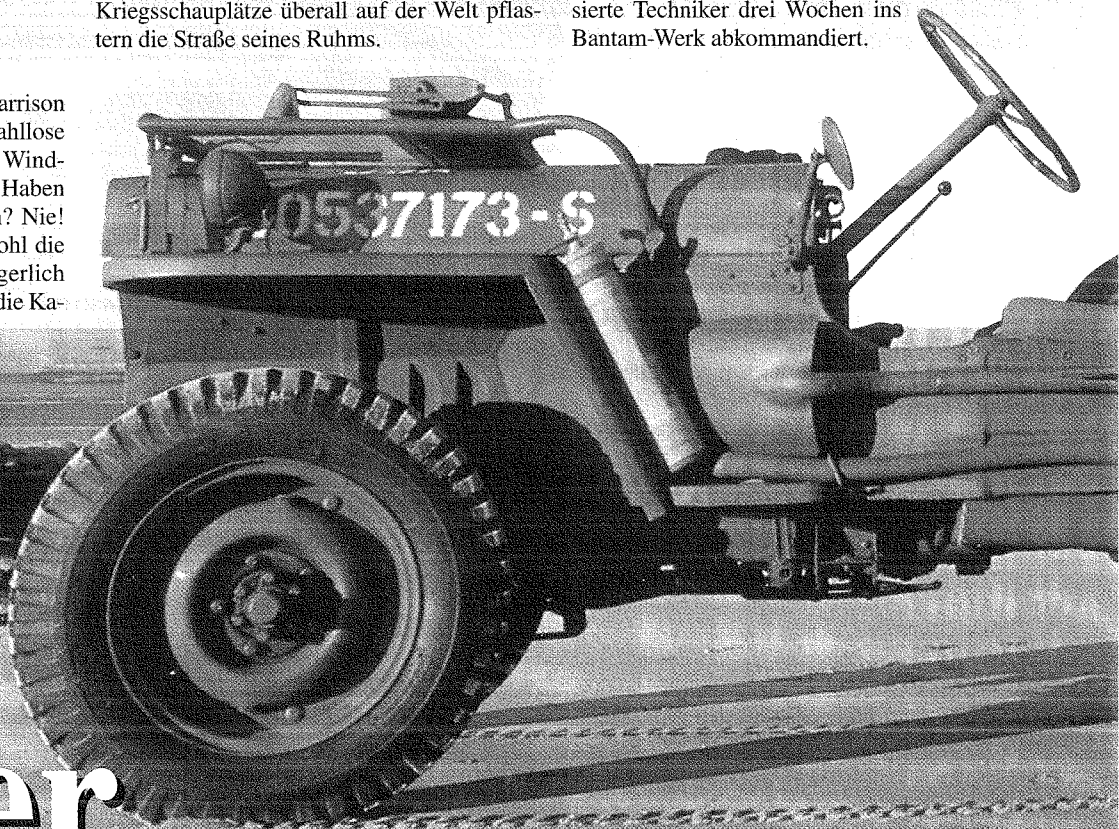
mera wohl ausgeschaltet. Eines ist jedoch sicher: Wenn es darum geht, US-Militärgeschichte in Szene zu setzen, spielt der Jeep die Hauptrolle aller Requisiten.

Das kommt nicht von ungefähr. Kein anderes Fahrzeug hat vergleichbaren Symbolcharakter: Obwohl matt oliv lackiert, spiegeln sich im Jeep amerikanische Ideale wie Freiheit und Abenteuer wider. Diese Rolle hat sich der Allradler in einer rauen Vergangenheit erobert. Kriegsschauplätze überall auf der Welt pflastern die Straße seines Ruhms.

Schon lange bevor klar ist, dass die Vereinigten Staaten in den Zweiten Weltkrieg gegen Nazi-Deutschland eingreifen, sind Strategen und Taktiker in Uniform (nicht nur in den USA) auf der Suche nach einem Fahrzeug, das Beiwagenrad und Pferd ablösen soll. Die Anforderungen lesen sich ähnlich: Das Gefährt soll in schwerem Gelände so gut wie ein Gaul vorankommen, Menschen, Waffen samt Munition transportieren und ausreichend schnell und robust sein. In Amerika werden Dodge und Ford T umgebaut und ausprobiert, in Deutschland Adler, Stoewer, Mercedes und andere. Allradantrieb und -lenkung, alles ist damals denkbar, selbst einfache Serienwagen werden so lange geschunden, bis Blattfedern und Achsen brechen.

In den Staaten arbeitet die American Bantam Car Co. Incorporation eng mit den Militärs zusammen. Das Unternehmen aus Butler, Pennsylvania, produziert seit Jahren einen Lizenzbau des Austin Seven. Eine modifizierte Pickup-Version mit Heckmotor und Frontantrieb dient der Army 1937 als Versuchsobjekt. Captain Robert G. Howie ist an diesen Tests beteiligt. Nach deren Abschluss wird der versierte Techniker drei Wochen ins Bantam-Werk abkommandiert.

60 Jahre
Jeep – wie die
Allrad-Legende
entstand



Sieger Denkmal



Über den Ursprung des Namens Jeep streiten sich die Fans bis heute. Tatsache ist, die Bezeichnung tauchte erstmals öffentlich in einer Bildunterschrift der *Daily News* am 19. Februar 1941 auf – und hatte Bestand.

in Washington: Im Sommer 1940 kommt es endlich zur Ausschreibung jenes Autos, das später als Jeep in die Geschichte eingeht. Dabei versendet die Militärbehörde auch die Blaupausen aus dem Hause Bantam. Neben den schwierig zu realisierenden technischen Eckdaten sind vor allem die Zeit- und Mengenvorgaben dieses Wettbewerbs ein einmaliger Vorgang: Jeder Hersteller, der teilnehmen will, muss sicher stellen, den ersten Prototyp binnen 49 (!) Tagen vorzustellen, nach nur 75 Tagen sollen 70 Autos geliefert werden.

135 Unternehmen werden angeschrieben, anfangs beteiligen sich nur Bantam und Willys, etwas später kommt Ford dazu. Heute bietet sich selten die Gelegenheit, alle drei Prototypen nebeneinander zu sehen. Wer die Chance hat, wird den Ärger bei Bantam verstehen: Die Exemplare von Willys und Ford sind optisch sehr ähnlich. Die technischen Spezifikationen allein hätten niemals zu diesen Entwürfen geführt. Das bestätigt auch Daimler-Chrysler als heutiger Jeep-Produzent. In der Firmenhistorie heißt es: „Basierend auf dem Design der Bantam Car Company baute Willys den Jeep...“

Bei Bantam ist es Oberingenieur Karl K. Probst, der kurzfristig engagiert wurde und in nur fünf Tagen das Auto entwirft. Er kennt die Probleme des hauseigenen Testmodells, setzt sich ans Reißbrett und legt nur 33 Stunden später eine detaillierte Rohskizze vor. Außerdem bringt es das engagierte Bantam-Team tatsächlich fertig, binnen 49 Tagen einen Prototyp zu bauen. Er gilt als Ur-Jeep und wird am 23. September 1940 in Camp Holabird in Baltimore der Army übergeben.

Sein Schicksal ist eine Randnotiz: Nach ausgiebigen Tests wird der Wagen 1941 in einen Unfall verwickelt und ausgeschlachtet. Amerika liebt Legenden und diese besagt, dass die unbrauchbare Hülle auf dem Bantam-Gelände vergraben wurde.

Der Prototyp wird akzeptiert, ihm folgen 69 Exemplare des Bantam BRC-60 (*Bantam Reconnaissance Car*, zu Deutsch Aufklärungswagen). Der BRC entspricht zwar weitgehend den militärischen Anforderungen, er ist mit dem 40-PS-Continental-Motor jedoch relativ schwach und weist als typischer Schnellschuss etliche geringe Mängel auf. Außerdem ist er 136 Kilogramm zu schwer, die Army hatte etwas blauäugig 590 Kilo vorgegeben und sollte diese Zahl später relativieren.

Teilnehmer Nummer zwei ist die Willys-Overland Motors Incorporation. Bereits 1908 erwarb John North Willys die Overland Company und kombinierte 1912 die Namen. Modelle wie der Willys Knight oder der Whippet haben dem Unternehmen bereits einen guten Ruf verschafft. Die Firma aus Toledo im Bundesstaat Ohio befasst sich seit längerem mit leichten Spähfahrzeugen und präsentiert 1939 den Americar, dessen Besonderheit ein neu entwickelter Motor ist. Delmar G. Roos, den alle Welt nur Barney nennt, ist Chefkonstrukteur bei Willys. Er kam 1938 zum Unternehmen und arbeitete vorher für Pierce-Arrow,



Jahre später erzählt Howie einem Journalisten von dieser Kooperation: „Ich war mit einem Zivilingenieur vom Kriegsministerium dort. Dieser Mister Brown ging nach einer Woche, ich blieb noch etwa zehn Tage. Gemeinsam mit den Bantam-Leuten haben wir Details wie Karosserie, Triebwerk, Bodenfreiheit und Geländegängigkeit festgelegt. Alle meine Zeichnungen und Aufstellungen habe ich Bantam überlassen.“

1938 stellt die Automanufaktur drei erneut verbesserte Exemplare zur Verfügung, die sowohl auf der Straße als auch im Gelände ausprobiert werden. Anhand der Resultate entwickelt die Army gemeinsam mit Bantam jene Spezifikationen, die in die Ausschreibung einfließen. Beiden Seiten ist klar, dass eine Neukonstruktion her muss, für Bantam kommt noch etwas hinzu: Der erhoffte Army-Auftrag ist für das finanzschwache Unternehmen die letzte Chance, am Markt zu überleben.

Folgenswer ist das Verhalten des *Ordnance Technical Committee*

