

75 Jahre Jeep: Die tolle Kiste

Von Thomas Lang

Am 5. Juni 1941 begann in der Geschichte des Automobils nicht nur das Kapitel eines bemerkenswerten Autos. Der Tag, an dem in Amerika der erste Jeep vom Band rollte markierte eine neue Ära und den Beginn eines Fahrzeugspezies, die heute mehr als jede andere das Bild auf den Straßen prägt. Jeep, nunmehr eine Marke des Fiat-Chrysler Konzerns, begründete die Klasse der Offroad-Fahrzeuge, heute neudeutsche: SUV, Sport Utility Vehicles. Mit 18 Millionen Fahrzeugen und 1,2 Millionen aktueller Jahresproduktion ist Jeep die erfolgreichste Allradmarke der Welt. Grund genug den 75. Geburtstag ausgiebig zu feiern: mit Sondermodellen, spektakulären Studien und Veranstaltungen.

„Der Krieg ist der Vater aller Dinge“, stellte der griechische Philosoph Heraklit vor rund 2500 Jahren fest. Für die SUV gilt diese Aussage mehr als für jedes anderes Fahrzeug. Schon im Ersten Weltkrieg war dem damals noch jungen Automobil eine bedeutende Rolle zugekommen. Die Möglichkeiten mit Autos und Lastwagen Menschen und Material in riesigen Mengen an jeden Punkt des Kriegsgeschehens befördern zu können, veränderte die Kriegsführung grundsätzlich.

Amerika hatte sich nach dem Ersten Weltkrieg von der politischen Weltbühne zurückgezogen. Die damals schon größte Wirtschaftsnation war militärisch ein Zwerg. Die Armee stand an der 17. Stelle in der Welt. Noch hinter der von Portugal. In den späten Dreißigern reifte jedoch die Erkenntnis, dass sich die USA aus den wachsenden Spannungen in Europa, die eindeutig auf einen großen Krieg zusteuerten, nicht dauerhaft heraus halten konnten. In jenen Jahren erfüllten T-Modelle von Ford und Motorräder mit Beiwagen von Harley-Davidson die wesentlichen Transportaufgaben. Somit musste schnell ein spezialisiertes Fahrzeug her. Die Erfolge der Deutschen Wehrmacht im „Blitzkrieg“, dank ihres hohen Motorisierungsgrads, beschleunigte geradezu panikartig das Projekt.

Am 11. Juli 1940 sandte das US-Verteidigungsministerium ein Lastenheft an alle damals 135 aktiven Autobauer des Landes: Radstand 80 Inch (2032 Millimeter), Spurweite 47 Inch (1194 Millimeter), Fassungsvermögen: drei voll ausgerüstete Soldaten, 115 Newtonmeter maximales Drehmoment beim Motor. Das Auto musste zudem fertig montiert oder in wesentlichen Komponenten in eine genormte Transportkiste. Darum lässt sich bis heute die Frontscheibe bei einem echten Jeep nach vorne umklappen. Die Ausschreibung hatte einen wesentlichen Haken: Die Bewerber um den Regierungsauftrag hatten nur 49 Tage Zeit, einen Prototypen auf die Räder zu stellen und weiter 75 Tage um 70 Testfahrzeuge zu bauen.

Ausgerechnet der nur zwischen 1937 bis 1941 aktive Kleinwagenhersteller American Bantam Car Company, die in ihrer kurzen Geschichte insgesamt nur 20 000 Fahrzeuge fertigte, stemmte als einziger Hersteller die Herausforderung.

Der im September 1940 vorgestellte BRC (Bantam Reconnaissance Car), Spitzname „Blitz Buggy“ ließ bei den Planern der Army die Erkenntnis reifen, dass nicht der schnellste Anbieter zum Zug kommen konnte, weil Bantam gar nicht über die Möglichkeiten verfügten, große Auflagen zu fertigen. Schließlich sollte die Entscheidung zwischen dem „Quad“ des Herstellers Willys-Overland und dem „Pygmy“ von Ford fallen.

Willys setzte sich schließlich durch. Um den Namen Jeep ranken sich zahlreiche Legenden. „Jeeps“ lautete bereits im amerikanischen Bürgerkrieg zwischen 1861 und 1865 die Bezeichnung für junge unerfahrene Rekruten, die erst durch eine Ausbildung in vollwertige Soldaten verwandelt werden konnten. Somit war der Jeep ein Auto, das erst durch eine entsprechende Konzeptionierung kriegstauglich war. Als Namensgeber kam auf die Figur „Eugene the Jeep“ aus den damals ungemein populären Cartoons des Seemanns „Popeye“ in Frage. Wahrscheinlich ist jedoch die umgangssprachliche Aussprache der Buchstaben „GP“, die für „General Purpose“, also für „Vielfach einsetzbar“ standen. Bereits 1941 lieferte der Hersteller 8598 Jeeps an die Army aus.

Mit 60 PS aus einem Benzinmotor mit Zweiliter-Vierzylinder und seinem Allradantrieb, trat der Jeep im wahrsten Wort einen Siegeszug an. Bis Kriegsende lieferte Willys 359 851 Einheiten. Ford steuerte weitere 270 000 Exemplare bei. Nur am Rande: Als die kaiserliche japanische Armee 1941 die Philippinen besetzte, fiel ihr einer der von Bantam gebauten 2500 Jeep in die Hände. Die Militärbehörden übergaben das Beutegut Toyota, mit der Maßgabe ein ähnliches Auto zu entwickeln und bauen. Der Prototyp erhielt von der japanischen Armee den Namen Yon-Shiki Kogata Kamatsu-Sha („Kompakter Lieferwagen der 2604. Kaiserlichen Dynastie“), ging nie in Serie, diente aber Toyota für die Entwicklung des Land Cruiser ab 1953.

Die guten Erfahrungen, die Millionen GIs auf allen Kriegsschauplätzen gesammelt hatten, ließ Mitte der Vierziger eine wachsende Nachfrage nach einem zivilen Ableger des Jeep entstehen. Am 17. Juli 1945 rollte der erste CJ bei Willys vom Band. „CJ“ stand für „Civilian Jeep“. Ohne die strengen Gewichtsvorgaben der Armee durfte der CJ mit einem verbesserten Antriebsstrang, mehr Platz und Komfort antreten. Der erste CJ kostete 1090 Dollar. Die Laufbahn des CJ endete erst 1986 mit dem CJ9.

Mit dem revolutionären Konzept des Willys Jeep Station Wagon begann ab 1946 die eigentliche Karriere des SUV. Das Auto verband einen Allradantrieb mit dem Transportvermögens eines Kombis. Der Hersteller durchlebte eine wechselvolle Laufbahn mit zahlreichen Verkäufen bis Jeep schließlich 1987 bei Chrysler andockte.

Seit 1987 trägt der Wrangler den Namen der Hose. Weitere Höhepunkte waren der Cherokee und der Grand Cherokee, der 1993 seine Premiere hatte. 2015 feierte der Hersteller mit 1,2 Millionen Neuwagen das erfolgreichste Jahr seiner Geschichte. Obwohl die Konkurrenz bei den Allradfahrzeugen praktisch kaum mehr zu überblicken ist. Kein Hersteller kann es sich heute erlauben die immer noch rasch wachsende Klasse der SUV zu schwänzen. Mit vier aktuellen Reihen ist Jeep breit aufgestellt. Attraktiv ausgestattete Sondermodelle mit dem Label „75th Anniversary“ sollen weitere Begehrlichkeit wecken.

Die Kompaktklasse vertritt der gemeinsam mit Fiat entwickelte Renegade gegen Wettbewerber wie den Opel Mokka. Darüber rangiert in der Klasse des VW Tiguan der Cherokee. Der rustikale Wrangler, wahlweise mit Stoffverdeck und zwei Radständen verfügbar, nimmt nach dem Produktionsende des Land Rover Defender eine Alleinstellung ein, während der Grand Cherokee die Marke in der Welt von Range Rover, Mercedes-Benz G-Klasse der BMW X6 vertritt.

Nicht zuletzt dank seiner Pionierleistung vor 75 Jahren kann sich Jeep auf eine lange Tradition stützen, die in puncto Image unschätzbare Hilfe leistet. Die überragende Allradtechnik hat eine weltweite Fangemeinde aktiviert, die sich regelmäßig zu Camps, Wettbewerben und gemeinsamen Veranstaltungen trifft. Das mehrtätige „Jeep Camp“ in Europa ist jedes Jahr Anziehungspunkt für Tausende von Fans. Das Jubiläumscamp fand an diesem Wochenende in Spanien statt.

Ob Verschränkung, Bodenfreiheit, Wat- und Kletterfähigkeit, Spezialkonstruktionen leisten nahezu Unglaubliches bei der Überwindung verwegendster Hindernisse. Wer als Marke den Begriff „Kult“ nicht nur strapaziert, sondern wirklich mit Leben erfüllt, darf auch spielen. Das Team von Chefdesigner Klaus Busse sorgt traditionell für eine nicht abreißende Serie von spektakulären Studien. Wie jüngst beispielsweise den Jeep Trailcat. Da dürfen eine Minimal-Karosserie auf den seit 75 Jahren gepflegten Grill mit sieben

Schlitzten mit Reifen von 39 Zoll Durchmesser und der 6,2-Liter-Kompressor-V8 aus dem Dodge Hellcat mit 707 PS zueinander finden. Wenn der Chronist, dann selbst am Lederlenkrad drehen und das Monster aufbrüllend wie einen Ferrari beschleunigen darf, hat er schlagartig begriffen, wie Jeep die Nummer 1 unter den Allrad werden konnte. (ampnet/tl)

Bilder zum Artikel



Jeep Camp 2016.



Jeep Camp 2016: „75th Anniversary“-Modelle.



Jeep Camp 2016: „75th Anniversary“-Modelle.



Jeep Camp 2016.



Jeep Camp 2016. Jeep Wrangler.



Jeep Camp 2016: Jeep Wrangler.



Jeep Camp 2016: Jeep Wrangler Unlimited.



Jeep Camp 2016.



Jeep Camp 2016.



Jeep Camp 2016.



Jeep Camp 2016.



Jeep Camp 2016.



Jeep Camp 2016.



Jeep Jeepster (1951).



Ur-Jeep (1941).



Historische Jeep-Modelle.
