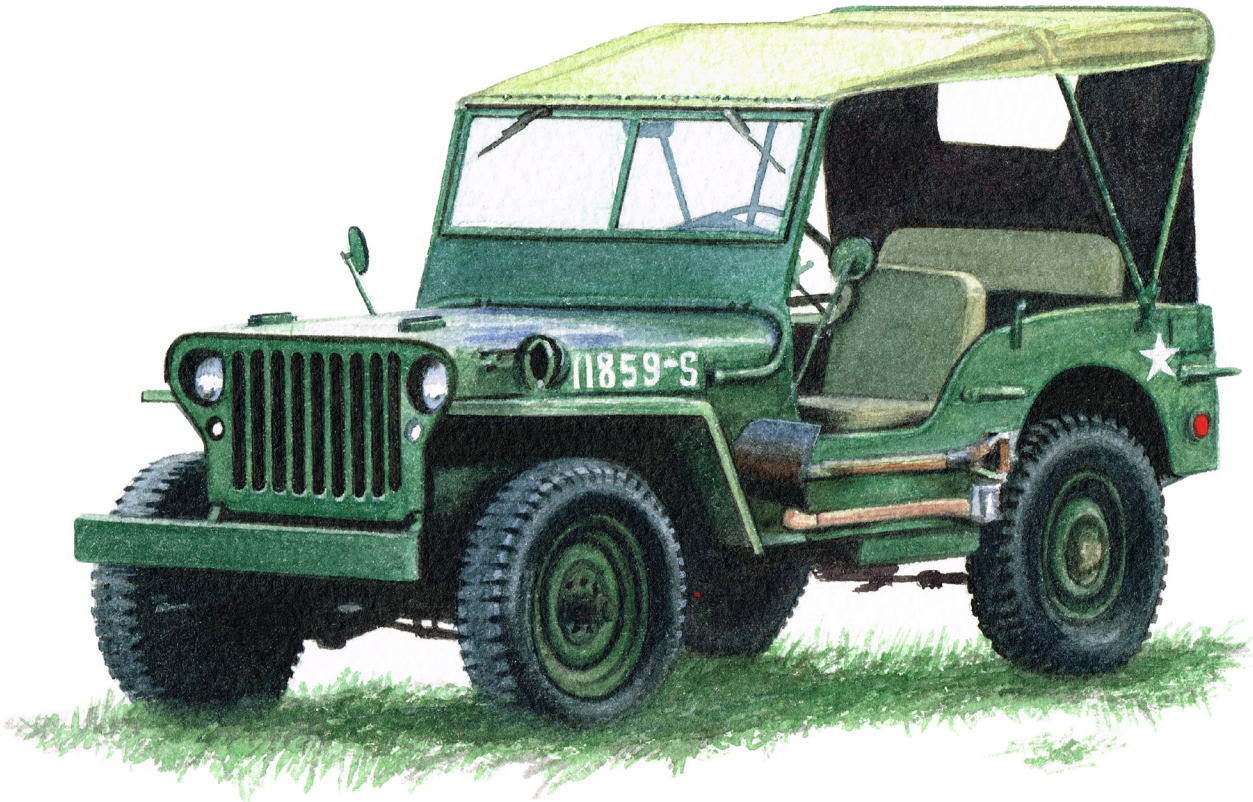


DER JEEP

Spricht jemand von einem Jeep, wissen alle, dass von einem Geländewagen die Rede ist. Schon deutlich weniger sind es, die wissen, dass der Begriff auf den Willys Jeep, den Urahnen der Geländewagen zurückgeht. Praktisch niemand allerdings weiß, woher der Begriff Jeep tatsächlich kommt.

Text • Christian Pawlak & Christof Jung | Fotos • Christian Pawlak



Die offizielle Bezeichnung für den Jeep war Willys MB. Die Version MA war einer der Prototypen aus dem Hause Willys. Sein Siegeszug fing 1940 an. Es wurden 135 amerikanische Automobilfirmen von der US-Armee eingeladen, sich an der Ausschreibung für einen kleinen, wendigen und vor allem geländegängigen quarter-ton-truck zu entwerfen. Robust sollte er zudem sein und mindestens drei Personen Platz bieten. Möglichst viele bereits in anderen Armeefahrzeugen verwendete Teile sollten zur leichten Austauschbarkeit Verwendung finden. Letztendlich waren es drei Firmen, Bantam, Willys-Overland und Ford, die sich an der Ausschreibung beteiligten. Bantam baute den ersten „Ur-Jeep“. Da die Firma sehr klein war und es Bedenken seitens der Armee gab, nicht die geforderten Stückzahlen geliefert zu bekommen, veröffentlichte die US-Armee die Konstruktionszeichnungen und schickte sie sowohl an Willys als auch an Ford.

Weitere Vorgabe an jeden Hersteller war, innerhalb von 75 Tagen 70 Fahrzeuge zu liefern. Jeder Tag Verzug kostete fünf Dollar. Bantam lieferte als Einziger pünktlich den ersten Prototypen nach bereits 49 Tagen. Willys brauchte 120 Tage.

Nach harten und härtesten Tests auf Herz und Nieren aller Modelle wurden die Mängel ausgemerzt und schließlich erhielt Willys-Overland den Zuschlag. Die Nomenklatur der US Army teilte dem Willys das Kürzel G503 zu, wonach noch heute Sammler- und Händlerseiten im Internet benannt sind.

Als Antrieb dient dem Jeep der unverwüsthche Go-Devil-Motor mit 2199 Kubikzentimetern Hubraum und einer Leistung von 60 PS, was ihm einen deutlichen Geschwindigkeitsvorteil brachte. Das Drei-Gang-Getriebe hat einen Allrad- und Unter-



setzungsbetrieb. Diese Kombination macht den Jeep neben seinem geringen Gewicht zu einem wahren Allrounder im Gelände. Er war das Lastentier der Armee – er kam fast überall durch und hin, konnte zudem je nach Anforderungen im Gelände schnell und effektiv umgebaut werden, wie z.B. als Krankenwagen, oder als Schienenfahrzeug mit Eisenbahnrädern, als Schneeräumer, Waffenträger, er passte in Flugzeuge und mit Schlauchbooten an der Seite konnte er sogar schwimmen. Es gab den Ausspruch, dass in der Regel nicht das Fahrzeug, sondern der Mut des Fahrers die Grenze im Gelände darstellte.

In den besten Zeiten lief alle 90 Sekunden ein Fahrzeug vom Band. Allerdings konnten diese Zahlen nur erreicht werden, indem veranlasst wurde, dass der Mitbewerber Ford – erfahren in der Massenproduktion – in Lizenz den nahezu baugleichen Ford GPW produzierte.

Im Jahr 1941 wurde der Jeep – bis auf ein paar kleine Details – „standardisiert“. Willys baute bis zu dem Zeitpunkt den sogenannten „SLATGRILL“, auch EARLY-MB genannt. Die Bezeichnung bezieht sich auf den charakteristischen Kühlergrill, welcher im Prinzip nur aus Flacheisenstäben bestand. Danach wurde der „STAMPED-GRILL“ produziert, ein aus einem Blech gepresster Grill. Ford und Willys ließen ihre Rahmen bei der Firma A.O. Smith bauen. Die Rahmen unterschieden sich nur vorne an der Quertraverse. Die vom Willys war rund und die vom Ford hingegen war eckig.

Je nach Kapazität wurden Teile der beiden Hersteller gemischt. Später wurden in Kisten verschiffte Jeeps auch auf der grünen



Wiese nach der Landung in Frankreich zusammengesetzt. In den folgenden Jahren wurden aus den Resten mehrerer beschädigter Fahrzeuge neue Jeeps zusammengebaut. Insbesondere der in geringeren Stückzahlen gefertigte GPW ist daher schwer „sortenrein“ zu finden und erzielt bei Sammlern abhängig von Zustand inzwischen beachtliche Preise. Die GPW und ihre Teile sind an der Kennzeichnung mit dem geschwungenen „F“ des damaligen Firmenlogos von Ford zu erkennen. Willys pflegte diese Art der Kennzeichnung wesentlich weniger.

Zwischen 1942 und 1945 wurden gut 600.000 Jeeps hergestellt. Neben den USA fand der Jeep bei vielen anderen Alliierten Einsatz. Sogar nach Russland wurden über 20.000 Jeeps abgegeben. Wer technische Parallelen in frühen russischen Militärfahrzeugen wie beispielsweise dem GAZ feststellt, muss sich also nicht zu sehr wundern.



Ab 1945 wurde der Jeep in seiner ursprünglichen Form in den USA nicht mehr hergestellt. Fortentwicklungen mit dem markanten Kühlergrill gab es bis zum Produktionsende in konstanter Folge. Jeeps, die wir heute auf den Straßen sehen, präsentieren sich stolz mit dem Grill ihres berühmten Urahnen. Die französische Firma Hotchkiss übernahm nach dem Krieg die Produktion aus den USA und fertigte mit dem M201 einen äußerlich nahezu unveränderten, technisch etwas optimierten Jeep bis 1964 in seiner originalen Form weiter.

In den letzten 20 Jahren entwickelte er sich zunehmend zum Sammlerobjekt. Enthusiasten auf der ganzen Welt widmen sich der Zuordnung von Charakteristika der Hersteller, verwandeln M201 in „originale“ Jeeps und treffen sich wie beispielsweise zur Colonna della Liberta, die alle Jahre zur Erinnerung an die Befreiung Italiens am 25. April stattfindet, in großer Zahl.

Aktuelle Beachtung dürfte der Jeep auch durch den neuen Film von George Clooney „The Monuments Men“ erwarten. Der Streifen kommt Anfang 2014 in die deutschen Kinos. Die Monuments Men waren eine Truppe von Kunstexperten, Museumsfachleuten und Logistikern, die mit der Invasion 1944 von den USA nach Europa entsandt wurden, um Kunstschatze in Europa zu sichern und – wenn möglich – vor Kriegsschäden zu schützen. George Clooney führte nicht nur Regie, sondern steht selbst

vor der Kamera. Gedreht wurde im Harz und in Berlin. Jeeps aus dem ganzen Bundesgebiet „spielten“ neben George Clooney, Matt Damon sowie John Goodman.

Kult war der Jeep von Anfang an. Er wurde zudem zum Sinnbild für die Befreiung Europas durch die Amerikaner, zum Anfang aller Geländewagen und steht für viele Männer als Symbol für grenzenlose Freiheit. Aber wie wurde nun aus Willys MB, oder G503 der Jeep?

Zur Herkunft des Spitznamens gibt es etliche Spekulationen. Am häufigsten wird berichtet, dass er sich von der Abkürzung des militärischen Begriffs General Purpose „GP“ – gesprochen „Tschie Pi“ – also Jeep ableite. Andererseits gab es in Popeye Comics der damaligen Zeit ein kleines gelbes Wesen namens „Eugene the Jeep“ das quasi alles konnte. Also auch keine schlechte Erklärung! Und dann gibt es noch eine ganze Reihe weniger plausible Erklärungsversuche.

Der Jeep – befreit von seinem kriegerischen Einsatz – ist nicht nur ein Alles-Könnler oder Sammlerobjekt, er ist vor allem ein Spielzeug für große Jungs!

www.willys-am-tegernsee.de