

DAS ERSTE SPORT UTILITY VEHICLE

Ein passionsmässiger Pfleger der automobilen Historie lädt zu einem Ausritt mit seinem Willys Jahrgang 1954 ein. Er nutzt das Auto regelmässig, wenn er an seinem Zweitwohnsitz in Davos einen fahrbaeren Untersatz braucht.



1954



«Das erste SUV!» meinte Christian Rutishauser, der renommierte Innenarchitekt, der er uns zu einer Probefahrt mit seinem Willys Jahrgang 1954 einlud. Privat bevorzugt er ältere Autos, nicht zwingend wegen der erhofften Wertsteigerung, sondern wegen dem Flair, dem Charakter oder auch der Stellung in der Autohistorie.

Unterwegs in Davos

So zum Beispiel seinen Willys Wagon 1954. Damals erklärte Moskau die DDR zum souveränen Staat, der 19jährige Elvis Presley gab seine erste Schallplatte und Mercedes den 300 SL mit Flügel Türen heraus. Und der US-Autobauer Willys wurde an Kaiser verkauft. Bis heute eine holprige Geschichte für das Label Jeep. Mit dem Typ MA gewann Willys die Ausschreibung für ein allradgetriebenes Militärauto, mit dem die Vereinigten Staaten in den zweiten Weltkrieg einsteigen wollten, bzw. sich dazu verpflichtet fühlten. Zusammen mit Ford baute Willys den frugalen Jeep in Grosse. Nach dem Krieg kehrte Ford zur Pro-

duktion der hinteren angetriebenen Limousinen mit fantastisch wachsenden Stückzahlen zurück und Willys musste schauen, wie man mit einem Militärfahrzeug in Friedenszeiten überleben konnte. So wurde aus dem offenen MB der geschlossene Wagon kreiert. 4,5 m lang, 1,83 m breit, sechs eingetragene Sitzplätze, vorerst ausschliesslich mit Heckantrieb. 1949 besann man sich dann wieder auf das 4x4-Original.



AB 1956 war die Frontscheibe ungeteilt und die zugespitzte Front wurde begradigt.

Jahren neu aufbauen lassen. Der Chromschmuck gehört seiner Meinung nach einfach dazu. So ist ein Bjou daraus geworden. Perfekt der Laderaumboden «in maritimen Stil» wie man dieses Ambiente heutzutage nennt.

Zukunftsweisende Details

Absolut funktionssicher die klappbaren Sitzreihen im 3/4 - 1/4-Verhältnis vorne und 1/4-3/4 hinten. Perfekt das zweiteilige Heckportal mit hochklappendem Fenster – ob8 Kopf einziehen – und waagrecht-

Picknick-Tisch. Die Klappe flachgelegt, steht das Nummernschild nach zwei Handgriffen gesetzeskonform senkrecht. Dieser Willys bietet weitere hübsche Details, die ihn eher familien- als militärgerecht machen. Zum Beispiel liebevoll angebrachte Armlehnen und Schiebefenster im Fond, oder die im Trimm der Innenausstattung gehaltene Abdeckung des Reserverads im Laderaum.

Nachdem der Vierzylinder per Fuss via Startknopf über dem Gaspedal aktiviert worden ist, springt er an wie ein Jungbrunnen, und verfällt in einen stabilen Leerlauf. Der Vortrieb geschieht über einen Stockschalthebel für drei Vorwärtsgänge im H-Schema. Daneben ragen noch die Hebel für den Vierradantrieb, die Untersetzung und den Overdrive aus dem Boden. Im Prinzip handelt es sich also um einen frühen Sechsgänger, denn OD ist in allen Vorwärtstufen möglich. Es geht bedächtig vorwärts, der Dritte (bzw. Sechste) ist die Stufe für fast alle Lebenslagen, auf Landstrassen kommt man bis 80 km/h locker mit, auf der Autobahn sind 90 km/h eine angenehme Marschgeschwindigkeit. Lediglich an steilen Rampen ist der zweite Gang gefordert, dann wird es etwas mühsam. "Reg Dich nicht auf, die hinter uns fahren auch nicht schneller" muss man dann wohl einwerfen, falls der Beifahrer an einen bevor-



DIE HECKKLAPPE darf offen bleiben, das Nummernschild hängt senkrecht.



DER DRUCKSCHALTER über dem Gaspedal aktiviert den Anlasser, vorne der Getriebeschalthebel, die Reduktion sowie der zuschaltbare Overdrive.



DER PISTOLENGRIFF für den Suchscheinwerfer bringt Licht ins Dunkel.

stehenden Termin erinnert.

Neupreis Fr. 17 250.-

Der AR-Katalog von 1954 beziffert den Verbrauch mit 14-16 Liter/100 km, nennt eine Spitzengeschwindigkeit von 95 km/h und den Verkaufspreis von Fr. 17 250.-, womit man sich in guter Gesellschaft befand: Mercedes 220 Fr. 16 900.-, Alfa Romeo 1900 Fr. 18 500.-.

Und, ist dieser Jeep-Abkömmling der erste SUV? Nach dem Verständnis des Herstellers nein, er zielte mit attraktiven und sympathischen Werbestatements zwar in eine neue Nische, hatte dafür aber keinen Namen. Auch die Kunden begriffen es noch nicht, die Produktionszahlen blieben im Vergleich zu den damaligen Grössen mit ihren überdimensionierten und gefälschten Woodies mit Heckantrieb mehr als bescheiden. Heute ist das anders. Kombis produzieren die Amerikaner praktisch keine mehr, BMW sowie Mercedes haben den Import ihrer Kombis in die USA eingestellt, lassen dafür in den USA massenweise Sport Utility Vehicles in diversen Grössen zusammenbauen, solche wie es bereits 1954 der Willys Wagon eines war. Und auch das noch; der Range Rover Evoque war nicht das erste SUV-Cabrio, das war der Jeepster (siehe im Kasten). **Jürg Wick**

NACH DEM KRIEG DER FREIZEIT-JEEP

In den 40er Jahren waren Jeep frugalste Kriegsgeräte. Als das Drama vorüber war, musste es irgendwie weitergehen, also erfand Willys Overland auch ein Cabriolet.

Letztlich ist auch der Jeep Jeepster ein früher Beweis dafür, dass praktisch sämtliche automobilen Trends aus den USA zu uns hinüber schwappen. Der Jeepster war das erste SUV-Cabriolet. Willys stellte das Auto im Mai 1948 in Form eines zweitürigen Sports Phaeton vor, heute würde man Cabriolet oder Convertible dazu sagen. Willys-Overland nannte ihn Jeepster und baute davon in den ersten 12 Monaten immerhin 12 633 Einheiten. Eines der ersten Exemplare, nämlich ein bereits im Mai 1948 in den USA zugelassener Jeepster, hat kürzlich ohne Allradantrieb den Weg in die Schweiz gefunden, denn Willys baute den Jeepster erst später auch als 4x4.

seiner Mannshöhe von 1,75 m doch stattlich, und verwöhnt mit viel Bewegungsfreiheit vorne wie hinten. Raum; ein Attribut, welches in modernen Zeiten viele Konsumenten zu einem SUV, statt zu einer fünftürigen Limousine treibt. Vorne breitet sich eine im Verhältnis 3/4 geteilte Sitzbank aus, die bei Bedarf zwei Passagieren und dem Piloten Platz bietet. Wenn das Verdeck nach hinten geklappt ist, kann sich das als nützlich erweisen, weil so nicht mehr viel Platz für die hinteren Passagiere übrig bleibt. Offen fühlt sich der Jeepster dann dank den höheren Türanschnitten etwas weniger zugig an als jenes Militärfahrzeug, welches viele von uns während der Militärkarriere begleitet hat.

Im Container in die Schweiz

Und wo liegt das Absatzpotential für einen rund 70 Jahre alten Jeep ohne Allradantrieb? Vielleicht bei einem Jeep-Sammler? Oder bei einem Spekulanten, der im raren Jeepster Entwicklungspotential sieht? 28 900 Franken schweben den Gebrüdern Neufeld vor, im InterClassic-Tarif stand das Auto in Zustand Eins zuletzt bei Fr. 36 000.-, da könnte sich angesichts des Klassikers-Hypes noch etwas bewegen, auch wenn es kein Allradler ist. Es glaubt ja ohnehin jeder, dass ein Jeep ein 4x4 zu sein hat.



Jeep Jeepster

1948

Jeep, das unkaputtbare Label mit abwechslungsreicher Geschichte

