

## Geliebtes Raubbeln

Der populärste aller Militär-Kraftwagen wird ausgemustert: Amerikas Jeep bekommt einen Nachfolger.

Ein treuer Kamerad, schrottreif geschossen, kann nicht mehr weiter. Sein Fahrer, ein uniformierter Ami, feuert ihm mit kummervoll verdeckten Augen die Gnadenkugel in den Kühler.

Mit dieser berühmt gewordenen Karikatur hat der amerikanische Cartoonist Bill Mauldin einst den legendären Ruf skizziert, den ein putziges, offenes Auto ohne Türen bei Amerikas Soldaten erlangt hatte. Seinen seltsamen Namen kennt die Welt: Jeep.

Nun ist er tatsächlich am Ende. Amerikas Verteidigungsministerium hat beschlossen, den Jeep zum Veteranen zu machen. Alliierten und anderen Landsern hat er 40 Jahre als unermüdliches Arbeitspferd gedient, drei große Kriege stand er durch.

Das Auto mit dem Gullygitter-Grill schaukelte General MacArthur durch die philippinischen Dschungel, half in der Wüste von El-Alamein Rommels Afrikakorps besiegen, trug auf den steilen Bergpfaden am Monte Cassino die Gurkhas in den Tod und stieß über die Brücke von Remagen zu den Resten des Dritten Reiches vor. Sein bulliger Vierzylindermotor bewährte sich beim Transport von Kämpfern und Kartuschen in den Kriegen um Korea und Vietnam. Er kam sogar („Die Vier im Jeep“) zu Filmruhm.

Sein Nachfolger, für dessen Bau das Pentagon einstweilen 2,2 Milliarden Dollar eingeplant hat, soll den alten Jeep von 1984 an aus dem Truppendienst verdrängen und nicht einmal dessen Namen übernehmen. Der Neue heißt abgekürzt „HMMWV“ („High-



Jeep im Film\*  
Drei Kriege durchgestanden

Mobility Multi-purpose Wheeled Vehicle“), im Armee-Jargon schon „Humvee“ genannt. Ohne Änderung des Fahrwerks soll das „geländegängige Vielzweck-Fahrzeug“ auch Aufbauten als Kleinlastwagen oder als Ambulanz tragen können.

Wie er aussehen wird, weiß noch niemand genau. Drei Firmen — Chrysler, Teledyne Continental und Jeep-Hersteller American Motors — haben begonnen, im Wettbewerb miteinander Prototypen zu entwickeln. Bis zum 1. Mai 1982 müssen sie liefern. „Wir werden sodann“, erläuterte ein Army-Sprecher, „die Prototypen fünf Monate lang testen, analysieren und bewerten.“

Was er technisch leisten muß, steht hingegen schon fest: Der Jeep-Nachfolger soll, wie sein Vorgänger, Stei-

\* Aus dem Spielfilm „Die Vier im Jeep“ (1951).

gungen von 60 Grad erklimmen, binnen sechs Sekunden von Null auf 50 km/h beschleunigen, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen und auch mit vier geplatzen Pneu noch 50 Kilometer weit fahren können. Eine Nah-Explosion von bestimmter Stärke darf seinen großräumigen Kraftstofftank nicht bersten lassen und seine Reichweite von rund 480 Kilometern nicht mindern.

Dabei soll der Neuling Lasten bis zu 1134 Kilogramm schleppen und mit seinem Dieselmotor nicht mehr als neun Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer verbrauchen. Der alte Jeep ist demgegenüber ein saufender Faulpelz: Er trägt äußerstenfalls 544 Kilogramm, sein Benzinmotor verfeuert 13 bis 18 Liter Sprit je 100 Kilometer Fahrtstrecke.

Obwohl er leicht umkippte und sie mit seiner spartanischen Federung drangsalierte wie ein Schüttelrost, haben die Soldaten den raubbeynigen Jeep geliebt wie kein anderes Armeefahrzeug. „Wir waren eigentlich immer froh“, erinnerte sich im „Wall Street Journal“ ein amerikanischer Jeep-Veteran, „daß unsere Feinde keinen Jeep hatten.“

Der Jeep war ein Kriegskind und wohl das bewundernswerteste Produkt, das Amerikas Automobilindustrie je hervorgebracht hat. Im Jahre 1940, ein Jahr vor dem Eintritt Amerikas in den Zweiten Weltkrieg, hatten die US-Generale die Einführung eines leichten, robusten und einfach zu bedienenden Militärautos verlangt, das auch im Gelände nicht versagen sollte.

Während in Wolfsburg bereits vier- oder fünfgetriebene Gelände-Volkswagen am Fließband montiert wurden, entwick-



Jeep-Nachfolger von Chrysler, von American Motors: Mit Plattfüßen 50 Kilometer weit

kelten die US-Ingenieure aus Farmerfahrzeugen abgewandelte Prototypen. Den Zuschlag erhielt ein Allradantriebsmodell der Firma Willys-Overland aus Toledo (US-Staat Ohio). Firmenchef John North Willys hatte mit einem robusten Zivilauto Aufsehen erregt: Er gab darauf drei Jahre oder 100 000 Meilen Garantie.

Damals zeigte Amerikas Automobilindustrie, was sie unter Zeitdruck zu leisten vermochte. Im Normalfall dauert die Entwicklung eines Automobils bis zur Produktionsreife mehrere Jahre. Beim Jeep hingegen, dessen Name sich aus der Abkürzung seiner militärischen Bezeichnung herleitet („General Purpose Military Vehicle“, abgekürzt „G. P.“; gesprochen „Jeep“), lagen zwischen dem Reißbrettstadium und dem Einsatz im Gefecht nur wenige Monate. Der knorrige Geländewagen wurde sofort in mehreren Fabriken zugleich fabriziert.

Nach dem Krieg wurde das hochbeinige Einfach-Gefährt weltweit populär. Der Jeep, später von American Motors übernommen, trat in zahlreichen Varianten als ziviles Freizeit-Auto auf.

Es gab ihn mit faltverdeck, abnehmbarem Hardtop oder festem Stahldach; mit entsprechenden Zusatzgeräten ließ er sich zum Arbeitsauto umrüsten: Der Jeep lernte Bäume ausreißen, Feuer löschen, Gräben ziehen, mit einem rotierenden Besen die Straßen fegen oder durch Äcker und Schneewehen pflügen. „Behandle ihn rauh“, forderten die Jeep-Produzenten ihre Käufer auf, „er wird dich nie enttäuschen.“

Für die Armee aber wurde der Jeep zum Ärgernis, als sich ein Wartungsproblem abzeichnete: Immer häufiger zerkrümelten Getriebezahnräder und verschmorten Kupplungsbeläge, weil immer mehr junge Soldaten das altmodische Jeep-Getriebe unsachgemäß handhabten — sie hatten im Zivilleben nur Automatikgetriebe kennengelernt. Der Jeep-Nachfolger soll deshalb mit einer automatischen Schaltung ausgerüstet werden.

Als Nachteil erschien den Militärs zudem die begrenzte Tragfähigkeit des Jeep. Für das drahtgesteuerte Panzerabwehrraketen-System vom Typ „TOW“ samt Bedienungspersonal und Zubehör beispielsweise wird als Waffenträger ein Exemplar der heranreifenden „Humvees“ genügen. Bisher sind für die gleiche Aufgabe zwei Jeeps, davon einer mit Anhänger, vonnöten.

Favorit unter den wetteifernden Prototypen ist der Entwurf von Chrysler. Bei ihm haben die Ingenieure zu 75 Prozent Teile verwendet, die sich in zivilen Transportfahrzeugen schon seit Jahren bewährt haben.

Freimütig räumte ein Armee-Sprecher ein, daß für die Jeep-Nachfolge jedenfalls nur Angebote von US-Firmen berücksichtigt wurden: „Wenn wir in den Krieg ziehen müssen, haben wir die Produktion ganz gern hier bei uns.“

## PRESSE

### Gut wie Geld

**Das mißglückte Engagement eines Israeli beim Israelfreund Axel Springer hat jetzt ein gerichtliches Nachspiel. Karikaturist Lurie fordert zwei Millionen Mark Schadensersatz.**

Axel Springers Tageblatt „Die Welt“ legte sich ein neues Markenzeichen zu: die Karikatur zum Tage, groß aufgemacht, gezeichnet von Lurie.

„Unser Mercedes-Stern“, begeisterte sich der damalige „Welt“-Chefredakteur Peter Boenisch, der den amerikanisch-israelischen Zeichner Ranan Lurie, 49, letztes Jahr für monatlich 10 000 Mark Vertragshonorar zu Springer geholt hatte.

#### LURIE'S OPINION



„Perhaps we should take care of the roots first!“

Lurie-Karikatur, von der „Welt“ veröffentlichte Version: Deutsche Sicht der Dinge

Doch schon bald wurde das Markenzeichen wieder demontiert, bisweilen blieben die Lurie-Karikaturen in der „Welt“ über Wochen ganz aus. Anfang dieses Jahres, zehn Monate nach dem Einstand des „weltberühmten Cartoonisten“ (so damals die „Welt“), wurde er fristlos gefeuert. Redaktionelle Abschiedsnotiz: Lurie sei nicht „befugt, im Namen der ‚Welt‘ irgendwelche Erklärungen abzugeben“.

Das muß demnächst vor dem Hamburger Landgericht Peter Boenisch noch mal selber tun — gewissermaßen im nachhinein, denn auch er wurde bei der „Welt“ inzwischen geschäft und will diese Woche sogar Klage gegen Axel Springer wegen Nichterfüllung seines Arbeitsvertrages einreichen.

Lurie geriet mit beiden Kontrahenten gleichermaßen überkreuz und verklagte den Springer-Verlag auf rund zwei Millionen Mark Schadensersatz. Begründung: Vertragsbruch und damit

verbundene Einbußen an Honoraren, Spesen sowie Geschäftsschädigung.

Der Kladderadatsch mit dem Spaßzeichner, der weltweit für mehr als 400 Zeitungen strichelt, ist für Springer alles andere als witzig. Dem Verleger, dessen „entschlossenes Eintreten für die Belange Israels“ (so seinerzeit die „Welt“) ihn anfangs beeindruckt habe, legt der Israeli das Israel-Engagement nun nur noch als „Alibi“ aus.

Seinem „Welt“-Entdecker Boenisch sagt er antisemitische Äußerungen nach. Und ein „schrecklicher Schock“ sei für ihn gewesen, erinnert sich Lurie, als ihm NS-Hetzzeichnungen von „Welt“-Karikaturist Hicks aus der Nazizeit zu Gesicht kamen, von denen er vorher nichts gewußt habe.

Springer-Anwalt Dieter Kakies nennt die Boenisch vorgeworfenen antisemitischen Zitate „von Anfang bis Ende

#### So sieht es Lurie



Und was ist mit den Wurzeln?

frei erfunden“ und weist Luries Klageschrift in Bausch und Bogen zurück.

Strittig ist zwischen beiden Parteien nicht nur, ob die fristlose Kündigung Rechtens war, sondern auch, wann ihr Vertragsverhältnis eigentlich fristgemäß geendet hätte. Kakies pocht auf Luries einjährigen Dienstvertrag bis Ende März dieses Jahres, Lurie-Anwalt Heinrich Senfft auf eine angeblich mehrjährige Zusage Boenischs.

Begonnen hatte Luries Springer-Engagement mit einem Handschlag, „so gut wie Gold“ (Boenisch), mit dem damaligen „Welt“-Chef. Ein Arbeitsvertrag wurde ihm erst nach Dienstbeginn präsentiert. Da war er denn plötzlich auch für Springers „Bild“-Zeitung engagiert, obwohl ihn Freunde „eindringlich vor dem Niveau der ‚Bild‘-Zeitung gewarnt“ hätten. Beide Springer-Blätter teilten sich Luries Bezüge.

Daß „Welt“ und „Bild“ dafür bald immer weniger Lurie-Cartoons druck-