



Unverkennbar ein Jeep,
wirkt grösser als er ist.

Jeep Renegade 2,0 CRD Trailhawk

So klein und schon ein echter Jeep

Die Allianz Fiat-Chrysler zeigt erste Früchte, ausgerechnet in Form eines neuen Jeep. Das Resultat ist erfreulich.

Wenn in Krimis nach einem Auto gefragt wird und der Zeuge meint, einen grossen SUV gesehen zu haben, dann gibt er meistens „einen dunklen Jeep“ zu Protokoll. Die legendäre amerikanische Marke, nach dem Zweiten Weltkrieg her-

vorgegangen aus dem Willy's GP (General Purpose – Je-Pe), gilt als Synonym für geländetaugliche Automobile. Der neuerdings zum Fiat-Chrysler-Verbund FCA (Fiat Chrysler Automobiles) gehörende Brand lebt davon prächtig und verzeichnet seit der überstande-

nen Wirtschaftskrise regelmässig zweistellige Zuwachsraten.

Im Golf-Format

Und jetzt stellt Jeep ein Auto im Format eines Golf vor; exakt gleich kurz, verkraftbare zwei Zentimeter breiter, aber entscheidende 37

Zentimeter höher. So sitzen wir alle aufrecht wie Klosterschüler, fühlen uns aber pudelwohl, weil zu allen Seiten genug Platz ist und man eine gute Sicht geniess. Da merkt man, dass die Italiener kräftig mitgewirkt haben; so eine gute Raumausnutzung kriegen



Bildlegende fürs Interieur?



Ladekante etwas hoch, Platz aber gross.

die Amerikaner allein nicht hin. Wenn dann beim Fahren keineswegs das Gefühl aufkommt, in einem kleinen oder schwachbrüstigen Auto zu sitzen, stimmt es für alle. Auch für uns Eidgenossen, die wir schon immer grosse Sympathiewerte für Jeep entwickelt, aber wegen der ständig gewachsenen Formate damit zunehmend Mühe in den Parkhäusern haben.

350 Nm Drehmoment

Unter der Haube werkelt im Trailhawk serienmässig ein 170 PS starker Turbodiesel mit zwei Liter Hubraum und vier Zylindern. Das klingt etwas mickrig, 350 Nm maximales Drehmoment lassen die vier Zylinder aber schnell vergessen. Der Motor schiebt bereits aus dem Drehzahlkeller mächtig an. Bloss dengelt er nach dem Kaltstart eine halbe Minute ziemlich aufdringlich und fühlt sich beim Beschleunigen auf den ersten Metern wie ein verknoteter Gartenschlauch an. Danach wird es aber gut, und dank des kompakten Formates wird man sogar in Versuchung geführt, es am verschneiten Pass so richtig fliegen zu lassen, weil die Fahrwerksabstimmung eher sportlich dynamisch als defensiv untersteuernd ausgelegt worden ist. So fühlt sich der Trailhawk im Schnee pudelwohl, aber er kann, anders als die meisten seiner Konkurrenten und die günstigeren Renegade-Varianten, auch Gelände sehr gut.

Geländekompetenz

Drei aufeinander aufbauende Kompetenzsysteme bieten sich

über einen Wählschalter an – Rock, Snow, Mud, Sand, Normal –, dazu gibt es eine Geländereduktion. So fährt der Jeep-Benjamin der Nobelmarkenfraktion in der Kiesgrube locker davon. Wird aber kaum Thema sein.

Eher schon die prestigeträchtige 9-Gang-Automatik, welche aber eher etwas zu viel des Guten ist, sieben Stufen hätten es auch getan. Immerhin stimmen Laufruhe auf der Autobahn und auch der Verbrauch mit weniger als sieben Litern auf 100 Kilometern. Man muss dabei berücksichtigen, dass Jeep weiterhin an einer vergleichsweise steilen, aerodynamisch also ungünstigen Windschutzscheibe festhält. Mit ein Grund für die gute Übersichtlichkeit und die effiziente Raumausnutzung.

Zwei Dinge muss man angesichts der Tatsache, einen Allradler mit hoher Geländekompetenz unter dem Hintern zu haben, besonders hervorheben: den engen Wendekreis sowie den recht gediegenen Abrollkomfort. Das versöhnt dann mit den zahlreichen Piepsern, denen es nicht immer klarzumachen gelingt, aus welchem Grund sie nerven müssen. Die Bremsen verzögern auch auf langen Talfahrten standfest, und die Aufpreise für die heutzutage viel verlangten Assistenz- und Connect-Systeme halten sich im vernünftigen Rahmen. Schön ist auch, dass Jeep von Ford das Betankungssystem übernommen hat, um Fehlbetankungen zu verhindern.

Spezifikationen

Karosserie: SUV, 5 Türen, 5 Sitze, Leergewicht ab 1750 kg.

Motor: 4 Zylinder in Reihe, Diesel, direkt eingespritzt Common Rail, Turbolader, Intercooler. 1956 ccm, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3750/min, max. Drehmoment 350 Nm bei 1750/min. Vier Ventile pro Zylinder, 2 obenliegende Nockenwellen.

Kraftübertragung: 9-Gang-Automatik, Allradantrieb permanent mit Reduktion und Hinterachssperre.

Fahrgestell: Selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit elektr. Servo, Tank 48 L, Reifen 215/60 R 17 All-Terrain.

Dimensionen: Länge 426 cm, Breite 181 cm, Höhe 172 cm, Radstand 257 cm. Kofferraum 351-1297 L.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 196 km/h, von 0 auf 100 km/h in 8,9 Sekunden. Verbrauch 7,0/5,2/5,9 L/100 km, Ø im Test 6,7 L.

Fahrzeuglieferant: Fiat Group Automobiles Switzerland SA., 8952 Schlieren, www.jeep.ch.

Verkaufspreis: Jeep Renegade ab Fr. 24 950.-, Trailhawk 2,0 CRD 170 PS ab Fr. 39 650.-, Testwagen Fr. 46 290.-.

Garantie: 3 Jahre unlimitierte km. Gratiservicepaket 10 Jahre/100 000 km.

Letztlich bleibt ein attraktiver Verkaufspreis und – das kann man aufgrund von Markterfahrungen vermuten – ein sehr guter Wiederverkaufswert in Verbindung

mit einem zeitgemässen, geräumigen, aber nicht zu raumgreifenden Auto. ■

Text und Fotos: Jürg Wick



Schön ablesbare Instrumente.



Das Heck sieht etwas beliebig aus.



Terrain-Wählschalter für alle Strassenbeschaffenheiten.

Vom 1. Lektor zurück!