

Jeep Compass 4xe

# Einer für Anschlussfreudige

Ein Plug-in-Hybride kann durchaus Sinn machen. Mit zwei Modellen schwenkt auch Jeep in die Elektromobilität ein. Den populären Compass gibt es nun ausschliesslich als Plug-in-Hybrid.



Der Compass hat ein vernünftiges Format, bietet trotzdem viel Raum.



Viel Beinfreiheit in der zweiten Reihe.

Text und Bilder: Jürg Wick

**T**euerere Plug-in-Hybride ergeben, anders als einfache Hybride, dann richtig Sinn, wenn zu Hause ein unkomplizierter Zugang zu einer Steckdose besteht und/oder regelmässig eine sichere und ebenso problemlose Zapfmöglichkeit am Arbeitsplatz.

So kann man während der Bürozeit oder besser noch über Nacht zum günstigen Tarif Strom bunkern und – im Falle des Compass – mit einer täglichen Pendlerstrecke von circa 40 Kilometern fünf Arbeitstage lang rein elektrisch fahren. Das hilft dem ökologischen Gewissen und kann sich je nach Fahrprofil rechnen. Als Zugabe wird im Compass (*Country Style* Ausgabe August 2018) neu dank der elektromotorischen Unterstützung spürbare Mehrleistung geboten. So kommt der PHEV auf 190 bis 240 PS und 520 Newtonmeter maximales Drehmoment, während Benziner und Diesel bei maximal 170 PS mit den beiden stärksten Turbo-

verbrennern verharren. Der Drehmomentwert mit 520 statt 250 (Benziner) beziehungsweise 350 Newtonmeter (Diesel) wird sogar eklatant überboten, allerdings nur, wenn die Batterien voll sind. Wer ohne Stromzapfen fährt, muss sich mit 270 Newtonmetern aus dem 1,35-Liter 4-Zylinder-Turbomotor begnügen. Allerdings ist das System so programmiert, dass dem E-Motor der Saft nie ganz ausgeht. Neigt sich der Vorrat dem Ende zu, dreht der Benziner höher und treibt neben den Vorderrädern automatisch auch den Generator an. Dieser produziert Strom für die E-Maschine im Heck. Der elektrische Antrieb hinten sorgt für einen geringfügig kleineren Kofferraum und eine etwas höhere Ladekante. In puncto Geländefähigkeit und Traktion müssen keine Nachteile in Kauf genommen werden.

## Zeitgemässe Lösung

Wir fahren also eine Woche lang rein elekt-



**Spezifikationen**

**Karosserie:** SUV, 5 Türen, 5 Sitze, Leergewicht ab 1.860 kg.

**Motor:** R4 DOHC 16 V, Benzin mit Direkteinspritzung und Turbolader + Hybrid, 1.332 cm<sup>3</sup>, Systemleistung: 240 PS bei 5.500/min, max. Drehmoment: 520 Nm bei 1.600/min.

**Kraftübertragung:** Allradantrieb, Geländeuntersetzung, 9-Stufen-Automatik, ESP.

**Fahrgestell:** selbsttragende Karosserie, vorn und hinten Federbeine, Längs- und Querlenker; Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Reifen: 235/60 x 17 (Winterbereifung).

**Dimensionen:** Länge: 442 cm, Breite: 182 cm, Höhe: 164 cm, Radstand: 264 cm. Kofferraum: 368–1.251 l.

**Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h, von 0 auf 100 km/h in 7,3 Sekunden. Verbrauch (WLTP): 2,2 l/100 km, im Test: 5,8 l/100km, Reichweite elektrisch: ca. 40 km, Tank: 60 l.

**Fahrzeuglieferant:** FCA Switzerland, 8952 Schlieren, www.Jeep.ch.

**Verkaufspreis:** Jeep Compass PHEV AWD, ab CHF 44.900,-.

**Garantie:** 3 Jahre/unlimitierte Kilometer.



Oben: verschiedene Fahrmenüs plus Geländereduktion. Unten: kaum eingeschränkter Laderaum trotz Hybridtechnik.



risch leise und ohne Abgasemissionen und im Anschluss mit an der Haushaltsteckdose innerhalb von zehn Stunden gezapften 40 Kilometer elektrischer Reichweite sowie gefülltem 60-Liter-Tank über den Julier hybridisiert ins Engadin und zurück, kommen so auf einen Gesamtbenzinverbrauch von 5,8 Liter/100 Kilometer. Die Entwickler haben Schutzzonen im Navigationssystem hinterlegt, zum Beispiel für Sankt Moritz: Fährt der Compass dort hinein, schaltet er mit genügend Vorrat automatisch auf Elektroantrieb und stromert emissionsfrei weiter. Das ergibt Sinn, ohne die Verbrenner gleich verbieten zu müssen, wie es zum Beispiel Lausanne per 2035 angesagt hat und von vielen Umweltschutzverbänden chronisch gefordert wird. Die Defätisten der Gesellschaft glauben ja, dass einzig die reine Elektromobilität die Welt vor dem Untergang retten kann. Elektrisches Fahren bedeutet für viele jedoch, Party zu

machen ohne Alkohol, und darauf läuft des propagierte Gesellschaftsmodell hinaus.

**Nachteile des Compass**

Die serienmässige 9-Stufen-Automatik reagiert im Compass zuweilen etwas unentschlossen und bietet talwärts zu wenig Motorbremspotenzial, das wurde bereits beim Compass-Benziner kritisiert. Im Plug-in-Hybrid bleibt die Möglichkeit, Energie zu rekuperieren, zu gering. Bei vollem Abschöpfen des Leistungsspektrums verwandelt sich der zweisprachige Antrieb – Verbrenner und Elektromotor – ziemlich gestresst in Geräusch, man wechselt dann besser zur Zeichensprache, sofern die Unterhaltung nicht unterbrochen werden soll. Nervend im Compass

ist ausserdem das ständige Gepiepse beim Rangieren, eine regelrechte Alarmkaskade, da gibt es inzwischen subtilere Warneinrichtungen.

Dafür gefällt der Compass mit einer guten Raumausnutzung inklusive Theaterbestuhlung hinten – Sitze höher gelegt als vorn –, was für seine Familienfreundlichkeit spricht. Sofern dies eine gern mit dem iPhone chattende Jungmannschaft noch interessiert.

Die Rücksitzbank ist nicht nur 1/3 : 2/3 geteilt, sondern offeriert zusätzlich eine Skidurchreiche. Ob mit oder ohne Plug-in-Hybrid, der Compass ist jedenfalls ein zeitgemäss-trendiges Auto im populären Jeep-Stil. ■