



Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD Rubicon Automatik

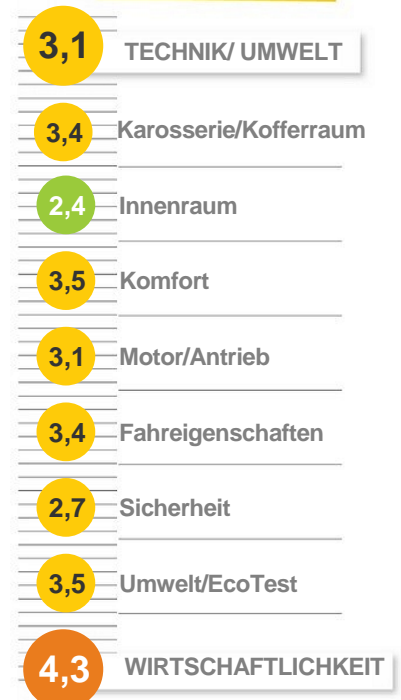
Fünftüriger Geländewagen der Mittelklasse
(147 kW / 200 PS)

Der Wrangler von Jeep ist etwas Besonderes: eine amerikanische Ikone, die für automobiler Freiheit steht und deren Wurzeln bis in die 50er Jahre des letzten Jahrhunderts zurückreichen. Im Design nimmt er zahlreiche klassische Anleihen: die nach vorne klappbare Frontscheibe (ohne Funktion), die außenliegenden Türscharniere, die Motorhaube mit Bügelverschlüssen - das gab es auch beim Urahn. Dafür muss man auch Einschränkungen beim praktischen Nutzen in Kauf nehmen. Das Verdeck lässt sich zwar vollständig öffnen und es dürfte schwer sein, ein Cabrio mit vergleichbarem Platzangebot zu finden - für das Öffnen und Schließen sollte man aber viel Zeit, Geduld und Geschicklichkeit mitbringen. Unterwegs kann der Jeep im Gelände beeindruckend, auf der Straße fehlen dem Fahrwerk aber die feinen Manieren. Der Motor ist kräftig, wird jedoch vom enormen Gewicht und der Karosserieform eingebremst. Das schlägt sich auch im Verbrauch nieder - 9,7 l/100 km im EcoTest sind angesichts der Fahrleistungen ernüchternd. Aber all diese profanen Kritikpunkte stören den echten Fan nicht, genauso wenig der Kaufpreis von knapp 38.000 Euro. **Karosserievarianten:** kurzer und langer Radstand, Cabrio-, Hardtop- und Festdachvariante. **Konkurrenten:** Land Rover Defender.

- +** sehr gute Geländeeigenschaften, hohe Anhängelast
- hoher Verbrauch, zahlreiche undurchdachte Details, umständliches Verdeck, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL



3,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen insgesamt zufriedenstellenden, aber stellenweise etwas durchwachsenen Eindruck. Die Spaltmaße sind nicht gerade klein, aber verlaufen gleichmäßig. Das Verdeck besteht aus zahlreichen Einzelteilen, die teilweise mit Klettverschluss, teilweise mit Reißverschlüssen zusammen gehalten werden. Das Ganze ist traditionell rustikal, aber unglaublich umständlich in der Bedienung. Alternativ kann man auch ein Hardtop ordern. Die Verarbeitung im Innenraum geht in Ordnung, Klappern oder Knarzen tritt kaum auf, auch weil die Karosserie sehr verwindungssteif konstruiert ist. Jeep verwendet einfaches Material im Innenraum, das bisweilen etwas lieblos und wenig elegant gestaltet wurde. Es trägt aber letztlich zum rustikalen und traditionellen Touch bei. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet. Front- und Heckschürze sind unlackiert und robust ausgelegt. Damit sind diese Bereiche nicht so kratz- und stoßempfindlich. Ein vollwertiges Reserverad ist am Heck vorhanden - sogar in Fahrbereifung. 430 kg Zuladung (inkl. Fahrer) sind ok, aber nicht gerade üppig.

⊖ Der Unterboden ist zerklüftet, nur an manchen Stellen gibt's einen Unterfahrschutz. Aerodynamische Optimierungen sind nicht vorhanden. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel geöffnet werden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig.

3,8

Sicht

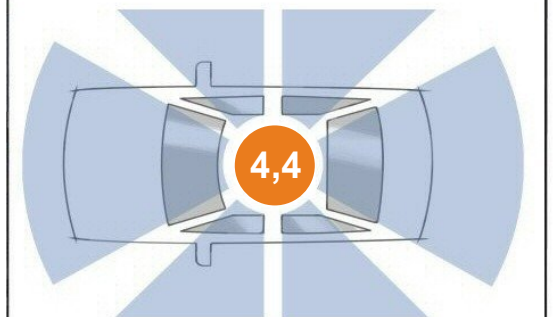
Im Wrangler hat man durch die erhöhte Sitzposition einen guten Überblick. Die Fahrzeugecken muss man vor allem nach vorne aber schätzen - Parksensoren gibt es leider ab Werk nicht. Hilfreich sind die großen Außenspiegel; ihnen fehlt leider ein asphärischer Bereich, der den Blick in den Toten Winkel erleichtern würde. Die Scheibenwischer zeigen eine ordentliche Wirkung, das Wischfeld könnte größer sein. Die Scheinwerfer leuchten nicht gerade hell, aber recht homogen die Fahrbahn aus. Xenonscheinwerfer sind nicht lieferbar, eine Kurvenlichtfunktion, Abbiegelicht oder Tagfahrlicht sind ebenso wenig verfügbar.

⊖ Gegenstände in Bodennähe sind vorne und besonders hinten nahe am Fahrzeug schlecht zu sehen. Auch der Innenspiegel bietet keine gute Sicht nach hinten. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Wrangler schlecht ab, die kleinen Fensterflächen und die breiten Dachsäulen verhindern eine bessere Sicht nach draußen.

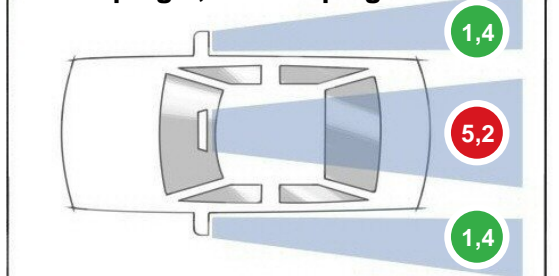


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

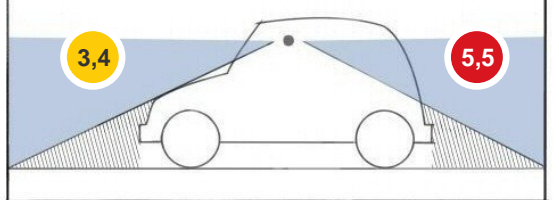
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,9

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile, um das Umfeld des Autos zu erhellen. Die Zentralverriegelung kann über eine Fernbedienung im Schlüssel gesteuert werden.
- ⊖ Nicht ideal zum Einsteigen sind die sehr hohen Schweller und die Sitzhöhen über der Straße. Perfekt ist nur der geringe Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante. Die Türen werden nur über Fangbänder gehalten, es gibt keine Arretierungen. Die Türen fallen deshalb meistens von alleine wieder zu - eine nostalgische, aber sehr unpraktische Lösung. Im Gegensatz zu früher kann man die Bänder (bzw. die Türen) aber nicht einfach aushängen, weil an ihnen elektrische Leitungen in die Türen verlaufen. Man kann sich besonders leicht versehentlich aussperren, weil eine Verriegelung auch bei offener Fahrtüre möglich ist.

2,5

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst im Normalfall 355 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf üppige 805 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich fast über den gesamten Bereich bis unter den Dachhimmel beladen, so können auch große Gegenstände transportiert werden.



Der Kofferraum mit 355 l Volumen erreicht in dieser Fahrzeugklasse ein gutes durchschnittliches Niveau.

3,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Der Kofferraum verfügt über ein praktisches Format, nur an den Seiten ist er etwas zerklüftet. Dank großer Ladeöffnung ist das Ladeabteil gut zugänglich, recht tief fällt es trotzdem aus. Nachts beleuchtet eine Lampe oben am Dach den Kofferraum. Die Heckscheibe kann separat geöffnet werden. Eine innere Bordwand stört nicht, das Ausladen klappt also recht komfortabel.
- ⊖ Das Öffnen des Kofferraums gestaltet sich extrem umständlich: zunächst kann man die seitlich angeschlagene Kofferraumtüre öffnen, das ist einfach. Will man aber etwas mehr Platz, um nicht hineinkriechen zu müssen, dann muss man die Heckscheibe über den Reißverschluss lösen, dann nach unten herausziehen und nach oben aufs Dach überschlagen. Dabei kann die Heckscheibe Knicke bekommen. Immerhin wird dann eine große Ladeöffnung freigegeben. Das Schließen der Heckpartie gestaltet sich ähnlich umständlich. Die Ladekante liegt knapp 78 cm hoch, entsprechend anstrengend ist das Einladen schwerer Gepäckstücke.

2,6

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Das funktioniert über einen praktischen Mechanismus, der automatisch die Kopfstützen nach hinten klappt, so dass sie nicht abgezogen werden müssen, und zusätzlich die Rückbank etwas absenkt, so dass sich eine mit dem Kofferraumboden fast ebene Ladefläche ergibt. Für kleines Ladegut gibt es ein kleines Fach unter dem Ladeboden sowie vier Verzurrösen.

Ein wenig Eingewöhnung benötigt man für die Funktionen des Wrangler schon, dann kommt man aber im Alltag soweit ganz gut zurecht. Das Lenkrad ist leider nur in der Höhe einstellbar. Der Ganghebel dagegen liegt einwandfrei. Das Einfädeln des Schlüssels ins Zündschloss bedarf etwas Zielwasser, damit man sich nicht verhakt. Die Nebenschlussleuchte wird über Ziehen am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Scheibenwischer vorne können mit variablen Intervall oder dauerhaft in zwei Geschwindigkeiten laufen - einen Regensensor gibt's nicht. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, nur die Drehräder befinden sich etwas tief in der Mittelkonsole. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man recht schnell. Auch weitere Schalter für die anderen Funktionen des Wrangler hat Jeep günstig positioniert. Das Radio ist sehr gut zu erreichen, da der Funktionsumfang sich in Grenzen hält, kommt man auch mit der Bedienung schnell zurecht. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Die vorderen elektrischen Fensterheber besitzen eine Abwärtsautomatik, die hinteren arbeiten nur solange der Knopf gedrückt wird. Hinten sind die Fensterheberschalter in der Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen verbaut - meist sucht man sie das erste Mal. Die mit einem praxisgerechten, aber zu weit vorne in der Mittelkonsole untergebrachten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt. Die Innenbeleuchtung ist ausreichend hell, oben mittig zwischen den Vordersitzlehnen sind die Leseleuchten untergebracht - die vorderen Insassen werfen sich selbst einen Schatten, wenn sie die Leseleuchten gebrauchen wollen. Die Instrumente sind gut ablesbar und verfügen über alle nötigen Kontrollleuchten, nur die fürs Abblendlicht fehlt. Im Bordcomputer kann man sich nur den Durchschnitts-, jedoch nicht den Momentanverbrauch anzeigen lassen. Auch offene Türen und Klappen werden dem Fahrer angezeigt (Motorhaube offen fehlt). Der Blinker besitzt eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Vorne wie hinten könnten die Ablagemöglichkeiten größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach.

⊖ Den elektrischen Fensterheber fehlt der Einklemmschutz und damit auch die Aufwärts-Automatik. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Der besonders ungünstige Pedalweg des Gaspedals stört und vermittelt einen zähen Gesamteindruck, obwohl der Motor durchaus Leistung hat.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist zufriedenstellend gut, die Verarbeitungsqualität traditionell eher rustikal.

⊕ Das Platzangebot im Wrangler fällt ordentlich aus, selbst 1,90 m große Personen finden problemlos Platz, besonders großzügig ist die Kopffreiheit. Die Innenbreite liegt im guten Bereich. Insgesamt ergibt sich so ein angenehmes Raumempfinden.

2,5 Raumangebot hinten*

Die Rückbank bietet zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der eher für Kinder oder für kürzere Strecken geeignet ist.

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt, können auch hinten noch problemlos Menschen mit einer Größe von über 1,90 m sitzen; dabei bietet sich eine besonders üppige Kopffreiheit, die auch für über 2,10 m große Leute noch ausreichen würde. Die Innenbreite ist üppig. Das Raumempfinden ist nicht ganz so luftig, weil die Fensterflächen eher klein und die Dachsäulen breit sind.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis über 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 KOMFORT

3,0 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist etwas durchwachsen. Für schlechte Straßen und schweres Gelände eignet sie sich gut, der Komfort auf üblichen Wegen leidet darunter aber. Lange Bodenwellen stellen kein echtes Problem dar, kurzweilige Fahrbahn und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanalsdeckel werden aber ziemlich unverblümt an die Insassen weitergereicht. Man merkt die hohen ungefederten Massen des Fahrwerks deutlich. Aufgrund des langen Radstands ergibt sich kaum eine Stuckerneigung. Nickbewegungen durch Beschleunigen oder Bremsen sind gut gedämpft. In schnell durchfahrenen Kurven ergibt sich eine deutliche Seitenneigung, die aber auch dank ESP ungefährlich bleibt. Beladen wird das Federungsverhalten nicht komfortabler.

2,8 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich auch in der Höhe justieren. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind ordentlich konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Lordosenstützen gibt es nicht. Während die Lehnen über eine angemessene Höhe verfügen, könnten die Sitzflächen etwas länger ausfallen. Die Federung der Polster ist tendenziell weich. Die Rückbank gefällt mit ihrer ordentlichen Konturierung, die Lehnen sind hoch und die Polster angenehm straff. Die Sitzposition geht selbst für Erwachsene in Ordnung, so dass lange Fahrten entspannt zurückgelegt werden können.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Der Fahrer hat im Fußraum keine Fläche, um seinen linken Fuß vernünftig abstützen zu können. Die Lehnen der Rückbank sind zwar hoch genug, aber zu steil für eine vernünftige Sitzposition. Hinzu kommen die zu kurze Sitzfläche und die fehlende Konturierung.

3,9 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt sehr hoch. Der Motor läuft schon ab mittleren Drehzahlen rau und recht laut. Vor allem Windgeräusche machen sich auf der Autobahn deutlich bemerkbar.

4,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Eine Klimaautomatik ist Serie, sie sorgt im Sommer für rasche Abkühlung. Die Temperatur kann man nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgeben, ebenso die Luftmengenverteilung, die zudem nur in bestimmten Kombinationen möglich ist.

⊖ Das Ansprechen und die Leistung der Heizung sind vorne wie hinten mangelhaft. Ein Grund ist unter anderem das spärlich isolierte Verdeck. Der Klimakompressor wird oft zwangsweise zugeschaltet und kann auch manuell nicht deaktiviert werden.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Wrangler mit dem 2,8-l-V6-Turbodiesel sind zufriedenstellend, jedoch würde man sich von 200 PS etwas mehr erwarten. Das hohe Gewicht von etwa 2,2 Tonnen drückt auf das Temperament. Auch die Automatik und ihre wenig glückliche Steuerung unterstützt den Motor nicht gerade. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h kann in 6,5 Sekunden erledigt werden - das reicht für zügige Überholmanöver.

3,3 Laufkultur

Der großvolumige Vierzylinder bietet eine eher rustikale Laufkultur. Das Vibrationsverhalten ist einigermaßen zufriedenstellend, die akustischen Anwandlungen heutzutage nicht mehr. Von knurrig bis brummig zeigt sich das Aggregat unter Last von seiner wenig charmanten Seite.

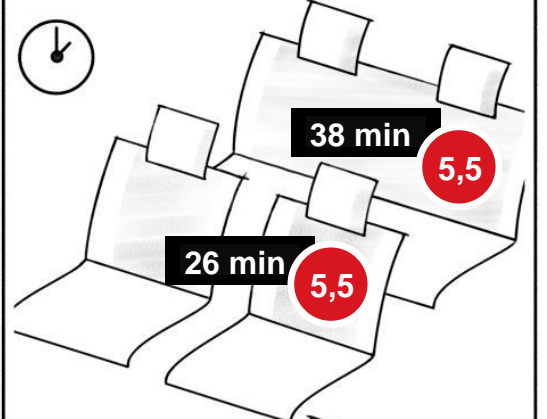
3,2 Schaltung

Die Automatik reagiert teilweise träge auf Gasbefehle, die Gangwechsel erfolgen gemütlich und ohne direktes Rucken. Die großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen verlangsamen die Wechsel. Für die Insassen entsteht ein sehr zäher Gesamteindruck. Oft wird der Motor zu hoch ausgedreht und das Drehmoment schlecht genutzt. Die Schaltwege des Automatikhebels sind verschachtelt, entsprechend bedarf das Anwählen des Rückwärtsgangs Aufmerksamkeit; die gewünschte Fahrstufe wird dann aber schnell eingelegt, Rangieren ist damit ohne Verzögerungen möglich.

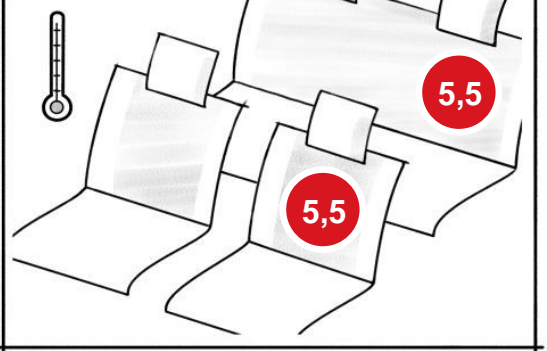
3,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Automatikgetriebe gehen soweit in Ordnung, zeitgemäßer wären aber sechs oder mehr Fahrstufen. So muss man im Wrangler gerade in den unteren Gängen recht große Drehzahlsprünge akzeptieren.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Um die Mittellage der Lenkung herum reagiert der Wrangler träge auf Lenkbefehle; auch dank des langen Radstands bietet er einen recht stabilen Geradeauslauf. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Geländewagen nicht wirklich von der Spur ab, der Fahrer merkt aber ein leichtes Wandern des Fahrzeugs. Für einwandfreie Traktion auch auf rutschigem Untergrund sorgt der zuschaltbare Allradantrieb. Selbst schweres Gelände hält den Amerikaner nicht auf, er verfügt über zwei sperrbare Achsdifferenziale und einen elektronisch entkoppelbaren Frontstabilisator - die möglichen Verschränkungen der Achsen sind beachtlich. Beim ADAC-Ausweichtest schlägt sich der Wrangler gemäß seiner Natur: er reagiert träge auf Lenkbefehle und untersteuert deutlich. Trotz ausgeprägter Seitenneigung bleibt er sicher auf der Fahrbahn und zeigt keine Schleuder- oder Kippgefahr.

3,0 Kurvenverhalten

Im Grenzbereich reagiert der schwere Geländewagen deutlich untersteuernd, die Haftungsgrenze kündigt sich früh genug an, so dass der Fahrer nicht zu sehr überrascht wird. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve neigt das Heck zu leichtem Übersteuern, der Lastwechsel wird aber vom ESP eingebremst. Fährt man voll beladen zügig durch die Kurven, nimmt das Untersteuern zu, Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht.

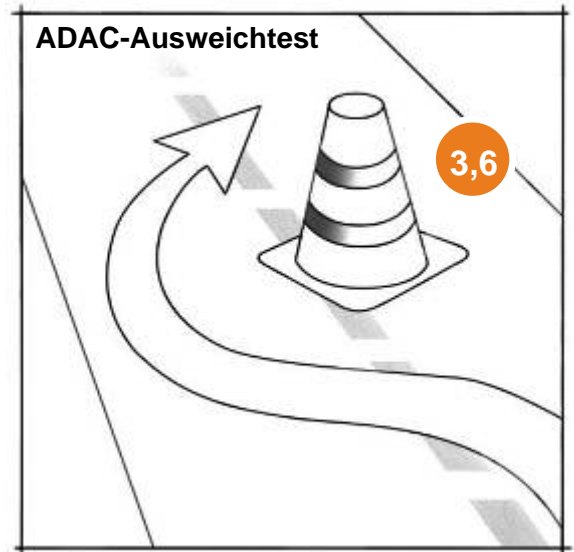
3,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern insgesamt noch zufriedenstellend an; um die Mittellage herum ist sie eher träge ausgelegt, hier spielen auch die Reifen eine Rolle. Dadurch ist es mit der Zielgenauigkeit nicht weit her, auch das Lenkgefühl lässt etwas zu wünschen übrig. Knapp vier Umdrehungen benötigt man am Lenkrad von Anschlag zu Anschlag - das ist eine Menge Weg. Der Kraftaufwand beim Rangieren könnte geringer sein.

⊖ Durch den längeren Radstand fällt der Wendekreis größer als beim Standard-Wrangler aus; 13,7 m sind enorm und machen den Geländewagen schon beim Abbiegen, erst recht dann beim Rangieren unhandlich.

3,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Wrangler Unlimited durchschnittlich 41,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/75 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage einigermäßen standfest und übersteht die starken Beanspruchungen mit nur wenig Fading. Die Bremse spricht ordentlich an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, bei einer Notbremsung das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,7

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Jeep Wrangler verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso fährt stets ein Reifendruckmesssystem mit.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

- + Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor. Es kann aber von einer akzeptablen Insassensicherheit ausgegangen werden. Allerdings sind nur mehrstufige Frontairbags verbaut. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,85 m großen Personen optimalen Schutz, der Abstand zwischen den Stützen und dem Kopf ist vorne gering. Hinten reicht die Kopfstützenhöhe immerhin für Personen bis 1,75 m Größe aus, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Bügel-Türgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

2,9

Kindersicherheit

Es können zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank installiert werden, für drei ist die Innenbreite zu knapp. Zudem eignet sich der Mittelsitz nur bedingt zur lagestabilen Befestigung eines Kindersitzes, auch weil die Gurtgeometrie nicht optimal ist.

- + Auf den äußeren hinteren Plätzen kann man Kindersitze per Isofix und Ankerhaken fixieren. Das Anschnallen der Kindersitze wird durch die losen Gurtschlösser erschwert, die Gurtblockiereinrichtung ist aber nützlich. Die Gurte sind lang genug und die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Die Sitzkonturen sind günstig.
- Für die Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz. Der Beifahrer-Airbag lässt sich nicht deaktivieren, damit dürfen keine Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

3,5

Fußgängerschutz

Crashergebnisse nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht. Ein gutes Ergebnis ist aufgrund der Frontgestaltung nicht zu erwarten, andererseits befinden sich direkt unter der Motorhaube auch keine harten Bauteile. Es gibt kein besonderes System für verbesserten Fußgängerschutz.

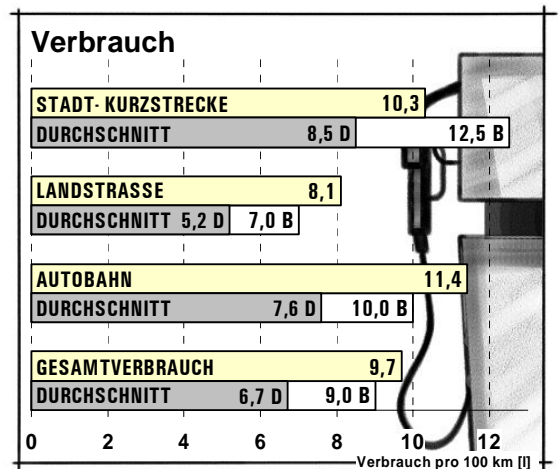
3,5 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO2*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jeep Wrangler Unlimited mit dem 2,8-l-Dieselmotor liegt bei üppigen 9,7 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 255 g pro Kilometer. Die Quittung: nur 8 Punkte im Bereich CO₂ des EcoTest. Innerorts gönnt sich der Geländewagen 10,3 l, außerorts 8,1 l und auf der Autobahn enorme 11,4 l Diesel pro 100 km.

2,1 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas halten sich in Grenzen, lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der Stickoxid-Ausstoß enorm an. So reicht es unterm Strich nur für 39 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Wrangler Unlimited insgesamt magere 47 Punkte erzielen, wofür es nur zwei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest gibt.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,8 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Wrangler nicht gerade niedrig liegt, kann er hier nur ein unzureichendes Resultat erzielen.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der Zahnriemen muss bei 100.000 km gewechselt werden.

+ Jeep gewährt eine zweijährige Herstellergarantie.

– Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Erhöhte Ausgaben für Reifenersatz und Verschleiß-/Standardreparaturen sorgen letztendlich für die schlechte Benotung.

2,2 Wertstabilität*

+ Dem Wrangler wird in der getesteten Version eine ordentliche Wertentwicklung prognostiziert, vor allem getragen durch die Fans des rustikalen Offroaders. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Das wirkt sich positiv aus.

3,9

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis liegt bei knapp 38.000 Euro - eine Menge Geld. Immerhin entschädigt eine umfangreiche Ausstattung und die besonderen Geländeeigenschaften. Der ganz besondere Charme des Nichtperfekten ist auch dabei.

5,5

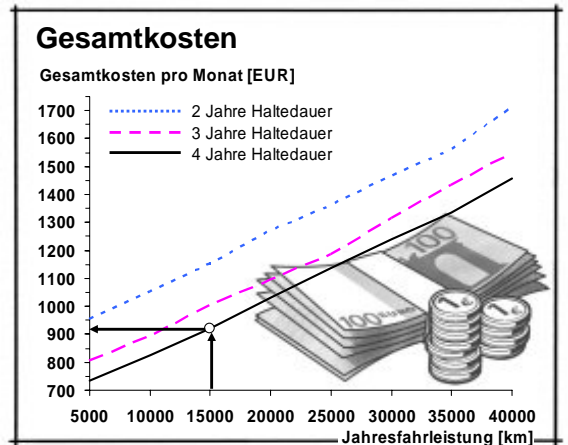
Fixkosten*

Die festen jährlichen Kosten liegen sehr hoch, allein schon die KFZ-Steuer schlägt mit 460 Euro im Jahr zu Buche. Hinzu kommt die sehr teure Haftpflichtversicherung, wobei die Einstufungen bei Teil- und Vollkasko auch nicht viel besser ausfallen.

4,3

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD, dann kann er sich nur im hinteren Feld seiner Klasse einsortieren. Zu hoch liegen die Betriebs- und Fixkosten, und auch bei den anderen Kostenfaktoren kann er nicht wirklich punkten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 920 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.8	2.8 CRD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3778	4/2777
Leistung [kW(PS)]	146(199)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	315/4000	410/2600
0-100 km/h[s]	10,6	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	176	172
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	13,7 S	8,8 D
CO2 [g/km]	285	194
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/19/21	23/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	406	414
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	954	811
Preis [Euro]	34.950	32.750

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2777 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	460 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/75R17.5
Reifengröße (Testwagen)	245/75R17T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	13,55 m
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,3/ 8,1/ 11,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	217g/km / 255g/km
Innengeräusch 130km/h	74dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4751/1877/1800 mm
Leergewicht/Zuladung	2155 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	875 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	191 Euro
Monatliche Werkstattkosten	106 Euro
Monatliche Fixkosten	124 Euro
Monatlicher Wertverlust	498 Euro
Monatliche Gesamtkosten	919 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/21/21
Grundpreis	37.775 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Lichtsensord	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Komfortblinker	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (im Paket)	2175 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Faltschiebedach	Serie
Lackierung Metallic	600 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Fahreigenschaften	3,4
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	3,1
Sicht	3,8	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	3,9	Lenkung*	3,8
Kofferraum-Volumen*	2,5	Bremse	3,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Sicherheit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	3,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	5,0
Komfort	3,5	Schadstoffe	2,1
Federung	3,0		
Sitze	2,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,3
Innengeräusch	3,9	Betriebskosten*	4,8
Klimatisierung	4,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	3,1	Wertstabilität*	2,2
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	3,9
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	5,5
Schaltung	3,2	Monatliche Gesamtkosten*	4,3
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen