



Jeep Renegade 2.0 Multijet Limited Active Drive Low Automatik

Fünftüriges SUV in der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Der Renegade - ein völlig neu entwickeltes SUV mit modernem Blechkleid, das dennoch optisch sofort als Jeep zu identifizieren ist. Dafür stehen Designelemente wie der Kühlergrill oder auch die runden Hauptscheinwerfer. Kompakte Außenmaße stehen für eine gewisse Stadttauglichkeit, kurze Überhänge und große Böschungswinkel sowie der zuschaltbare Allradantrieb für Offroad-Tauglichkeit. Für den Vortrieb sorgt ein Zwei-Liter-Dieselmotor mit einer Leistung von 103 kW/140 PS und einem früh anliegenden Drehmoment von 350 Nm. Für die Übersetzung sorgt das neue Neungang-Automatikgetriebe, das den Motor bei Tempo 130 mit rund 2.100 1/min drehen lässt. Wünschenswert ist allerdings mehr Feinschliff beim Stufenwechsel, da die Schaltvorgänge besonders in den unteren Gängen mit deutlichen Schaltschlägen untermalt werden. Während die Antriebseinheit bei den Fahrleistungsmessungen überzeugen kann, fällt das Ergebnis im ADAC EcoTest ernüchternd aus - der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,9 l/ 100 km. Hoch angesetzt ist auch der Anschaffungspreis, der beim Testwagen mindestens 31.100 Euro beträgt. Dafür besitzt der Renegade immerhin ab Werk eine gute Komfort- und Sicherheitsausstattung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat 500X, Mazda CX-3, Mini Cooper Countryman.

- +** üppiges Platzangebot vorn, umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme erhältlich, gute Fahrleistungen
- schlechte Rundumsicht, großer Wendekreis, hoher Kraftstoffverbrauch, hohe Kosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

5,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,5 Langstrecke

2,6 Transport

2,5 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Die Verarbeitung des neuen Jeep Renegade stellt insgesamt zufrieden. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst, allerdings variieren die Spaltmaße etwas. Der Kofferraum ist seitlich und am Heckblech mit kratzempfindlichem Kunststoff verkleidet, der höhenverstellbare Boden mit robustem Stoff. Die Türen fallen gut ins Schloss, die Einstiegsbereiche zeigen sich zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet. Den lackierten Schwellern fehlen aber Kratzschutzleisten. Der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet, die Passgenauigkeit der Armaturen geht in Ordnung. Die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt, Ledersitze und silberne Applikationen werten den Innenraum optisch auf. Kunststoffe, die nicht im direkten Fahrersichtfeld sind, wie die unteren Teile der Armaturentafel sowie die Türverkleidungen, zeigen sich jedoch hart und kratzempfindlich. Der Motorraum ist von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Am restlichen Unterboden fehlen allerdings aerodynamische Maßnahmen, dieser ist zerklüftet.

⊕ Die mehrteiligen und großteils unlackierten Stoßfänger können nach kleineren Parkremplern kostengünstig erneuert werden, da teure Lackierungen nicht nötig sind. Die Fahrzeugflanken werden durch breite und unlackierte Elemente vor unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge geschützt, sie könnten jedoch etwas höher angebracht sein. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen und der Tankdeckel in der Klappe integriert, dadurch braucht er nicht abgeschraubt zu werden.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels primitivem Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

2,8

Alltagstauglichkeit

Der Renegade bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (48 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 695 Kilometern möglich. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 500 kg zufriedenstellend aus. Auf der Dachreling (Serie) dürfen nur Lasten bis 60 kg transportiert werden. Gebremste Anhänger können bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 kg und ungebremste bis 400 kg angehängt werden. Die Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt nur 60 kg, was bei schweren E-Bikes zu wenig sein kann.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist der Renegade serienmäßig nur mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich bei etwas größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutter Schlüssel sind nicht an Bord. Ein Reserve-/Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

2,7

Sicht

⊕ Dank der kantigen Form lässt sich die Karosserie des Renegade gut abschätzen. Zudem hat der Fahrer aufgrund der erhöhten Sitzposition einen guten Verkehrsüberblick. Die Außenspiegel sind sehr groß, was für eine gute Rücksicht sorgt. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beim Rangieren helfen serienmäßig Parksensoren am Heck. Gegen Aufpreis ist das Park-Plus-Paket erhältlich, das eine Rückfahrkamera und einen Einparkassistenten enthält.



Die Sicht nach hinten wird durch nicht versenkbare Kopfstützen und breite Dachsäulen eingeschränkt.

Letzterer erkennt mittels Sensoren geeignete Parklücken (längs und quer zur Fahrbahn) und lenkt das Fahrzeug auf Wunsch in diese hinein - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Im Paket enthalten ist auch der Totwinkel-Assistent. Dieser unterstützt beim Rückwärts-Ausparken, indem er den Fahrer warnt, wenn sich Fahrzeuge im Heckbereich nähern. Serienmäßig leuchten Halogenscheinwerfer die Fahrbahn aus und die Nebelscheinwerfer haben eine Abbiegelichtfunktion. Für eine bessere Ausleuchtung sorgt das aufpreispflichtige Sicht-Paket. Dieses beinhaltet Bi-Xenonscheinwerfer, die allerdings keine so hohe Lichtintensität besitzen und mit denen sich der Hersteller eine automatische Leuchtweitenregulierung sowie ein Scheinwerferreinigungssystem sparen kann. Im Paket enthalten sind darüber hinaus ein Fernlichtassistent und ein automatisch abblendender Innenspiegel.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Renegade nicht überzeugen. Nach vorn schränken die breiten A-Säulen den Blick ein und im Fond stören die sehr wuchtigen C-Säulen sowie die nicht klappbaren Fondkopfstützen. Klein fällt auch das Sichtfeld im Innenspiegel aus. Niedrige Hindernisse lassen sich weder vor noch hinter dem Fahrzeug gut wahrnehmen.

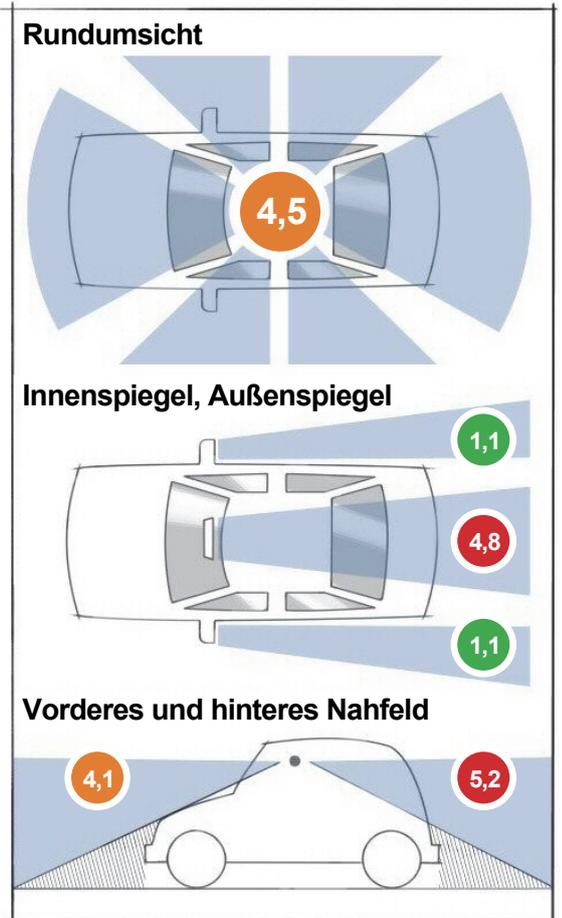
2,6 Ein-/Ausstieg

Dank des nahezu in optimaler Höhe angeordneten Sitzes und der großen Türöffnung steigt man vorn recht bequem ein und aus. Allerdings erschwert der breite und sehr hohe Schweller den Zustieg. In den Fond gelangt man zufriedenstellend. Hier fällt der Ausschnitt nicht so hoch aus und auch hier stört der breite und hohe Schweller. Die Türen besitzen vorn wie hinten nur zwei Rastungen. Die Feststeller sind nicht sehr kräftig dimensioniert und halten dadurch die Türen an Steigungen nicht zuverlässig offen.

+ Serienmäßig ist der Renegade mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem (Keyless Enter-N-Go) erhältlich. Dann kann das Fahrzeug mittels Sensoren in den vorderen Türgriffen ent- und verriegelt werden. Die Seitenscheiben lassen sich mit der Fernbedienung allerdings nicht steuern. Haltegriffe über allen Türen erleichtern das Aussteigen. Dank des optionalen Sicht-Pakets besitzt der Jeep eine Coming-/Leaving-Home-Funktion. Nach dem Aussteigen und nach dem Aufsperrern leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für kurze Zeit aus.

1,9 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich ordentlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraum-Abdeckung 315 Liter. Baut man diese aus und belädt das Abteil bis unters Dach, passen bis zu 475 Liter hinein. Dann können bis zu neun handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich bis zur Fensterunterkante 715 Liter verstauen. Bis unter das Dach passen dann sogar bis zu 1.280 Liter hinein.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des Renegade von ordentlicher Größe.

2,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe öffnet weit und bietet Personen bis zu einer Größe von etwas über 1,85 m Platz darunter. Allerdings macht man sich beim Öffnen leicht die Finger schmutzig und auch die Griffmulde zum Schließen ist nicht optimal angeordnet. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und besitzt eine zufriedenstellende Breite. Das Ladeabteil selbst ist durchschnittlich hoch und breit. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen. In oberer Position ist der verstellbare Ladeboden nahezu auf gleicher Höhe wie die Ladekante, wodurch das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss. Wenn der Boden in unterer Position ist, stört eine 14 Zentimeter hohe Stufe. Nach dem Umlegen der Rückbank entsteht ein nahezu ebener Kofferraumboden. Mit zwei Lampen wird der Kofferraum recht gut ausgeleuchtet.
- ⊖ Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante 76 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Große Personen sollten auf den Kopf achten, damit dieser nicht an den abstehenden Ecken gestoßen wird.

2,5

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt nach vorn umklappen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn aus möglich. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es Kunststoffhaken für Einkaufstaschen in den Seitenverkleidungen, stabile Zurrösen sowie zahlreiche kleine Fächer unter dem Kofferraumboden. Für den Transport langer Gegenstände kann die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn geklappt werden, dann passen bis zu 2,35 Meter lange Gegenstände in den Renegade.
- ⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

1,9

INNENRAUM

2,1

Bedienung

Das Cockpit des Renegade zeigt sich recht übersichtlich gestaltet. Allerdings beinhaltet das Lenkrad viele Tasten, und teilweise besitzen die Bedienelemente eine niedrige Einbauposition. Mit den Grundfunktionen kommt man schnell zurecht, die Bedienung des umfangreichen Multimediasystems bedarf jedoch einer gewissen Eingewöhnung. Der Touchscreen erfordert zudem eine zielgenaue Betätigung.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind gut angeordnet. Der unbeleuchtete Start-Stopp-Knopf ist gut zugänglich, wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Der Wählhebel ist gut erreichbar, könnte insgesamt aber etwas höher liegen. Das Licht wird mittels Drehschalter links in der Mittelkonsole aktiviert. Alternativ kann man die Steuerung auch dem optionalen Lichtsensor überlassen (Sicht-Paket). Dann werden auch das Fernlicht und die Scheibenwischer vorn sensorgesteuert - der Regensensor kann in der Empfindlichkeit eingestellt werden. Die Nebelleuchtschalter befinden sich im Lichtschalter, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt.



Der Innenraum zeigt sich ordentlich verarbeitet, die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind zu tief angeordnet.

Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich ordentlich ablesen, wenn auch die Geschwindigkeitsskalierung etwas fein geraten ist. Ein nettes Detail: der rote Bereich des Drehzahlmessers ist als Matschfleck dargestellt. Zwischen den Rundinstrumenten befindet sich ein Sieben-Zoll-Farbdisplay, dort werden dem Fahrer wichtige Informationen wie z. B. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch und sogar die Getriebetemperatur angezeigt. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer darauf hingewiesen. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad gesteuert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Der Hauptbildschirm liegt in optimaler Höhe und besitzt je nach Wahl des optionalen Navigationssystems 5,0 oder 6,5-Zoll. Audio- und Navigationssystem lassen sich gut bedienen. Die Funktionen der serienmäßigen Klimaautomatik sind nach kurzer Orientierung selbsterklärend. Die Heckscheibenheizung (inkl. Außenspiegelheizung) wird nach bestimmter Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch wieder abgeschaltet. Die Fensterheber werden elektrisch gesteuert, die vorderen besitzen eine Antipp-Automatik samt Einklemmschutz. Im Dunkeln sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und gut zu finden. Zur Innenraumbeleuchtung gibt es vorn Leseleuchten und im Fond eine zentrale Lampe. Die Anzahl der Ablagemöglichkeiten ist zufriedenstellend. Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türen, Becherhalter und ein Staufach zwischen den Vordersitzen. Das beleuchtete Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format. Im Fond findet man lediglich Türfächer mit Flaschenhaltern und Lehnentaschen vor.

– Das Klimaanlagebedienteil liegt sehr tief, wodurch der Blick beim Einstellen weit vom Verkehrsgeschehen abschweift. Im Fond haben die elektrischen Fensterheber keine Antipp-Automatik und somit auch keinen Einklemmschutz - Kinder können sich verletzen. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit weg sind. Die Lehnenneigung lässt sich nur grob einstellen, ein Drehrad zur Feinjustierung gibt es nicht.

1,3 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot fällt vorn äußerst großzügig aus. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern - die Kopffreiheit ist noch großzügiger bemessen. Auch die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als sehr üppig dimensioniert, wodurch sich ein angenehmes Raumgefühl einstellt.

2,0 Raumangebot hinten*

+ Im Fond ist das Raumempfinden auch dank der enormen Innenbreite angenehm. Die Beinfreiheit reicht hier für Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist großzügig bemessen.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Renegade werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,7 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk des Renegade besitzt eine straffe Grundauslegung, die für ein dynamisches Fahrverhalten sorgen soll. Der Fahrkomfort ist damit nur zufriedenstellend. Langwellige Fahrbahnoberflächen bringen den Renegade nicht aus der Ruhe, kurze Fahrbahnunebenheiten dringen aber recht stark zu den Insassen durch. Das Fahrzeug neigt bei feinen Unebenheiten auch zu deutlichem Stuckern. Fährt man über grobe Einzelhindernisse oder Querfugen, schlagen diese deutlich bis zu den Insassen durch. Grobes Kopfsteinpflaster schüttelt die Passagiere durch und ist auch am Lenkrad spürbar. Seitenneigungen halten sich in schnell durchfahrenen Kurven in akzeptablen Grenzen. Der Langsamfahrkomfort ist zufriedenstellend, der Renegade wirkt aber auch im Stadtverkehr etwas nervös und unruhig.

2,7 Sitze

Serienmäßig ist der Renegade mit manuell einstellbaren Stoffsitzen ausgestattet. Optional ist eine elektrische Sitzeinstellung erhältlich (nicht im Testwagen). Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es Leder-Sitzbezüge (im Testwagen.)

⊕ Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig in der Höhe einstellen, eine Neigungsjustierung der Sitzfläche ist jedoch nicht möglich. Ab Werk besitzt der Fahrersitz auch eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Lehnen sind vorn ordentlich konturiert, verjüngen sich im oberen Bereich aber, wodurch der Halt im Schulterbereich nicht optimal ist. Die Sitzflächen fallen für große Personen etwas kurz aus, die Wangen dürften ein Stück stabiler sein. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist insgesamt zufriedenstellend. Die Sitzposition geht vorn in Ordnung.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich serienmäßig nur längs verschieben. In Verbindung mit der elektrischen Einstellung ist immerhin eine Höhenjustierung möglich (nicht im Testwagen). Im Fond sind die Lehnen zwar hoch, die Sitzfläche ist aber recht niedrig, wodurch man eine Hockstellung einnimmt und die Oberschenkel nicht aufliegen. Zudem sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen nur schwach konturiert und bieten dadurch auch wenig Seitenhalt. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,7 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 68,9 dB(A) nicht zu hoch aus. Dominierend sind vor allem Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit deutlich in den Vordergrund treten. Der Diesel-Motor hält sich akustisch weitgehend zurück, macht aber im unteren Drehzahlbereich unter Last mit Dröhnen auf sich aufmerksam. Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf.

2,2 Klimatisierung

Der ADAC Heizungstest konnte aufgrund der technischen Voraussetzungen beim Jeep Renegade 2.0 Multijet Limited Active Drive Low Automatik nicht durchgeführt werden.

⊕ Der Renegade Limited ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit Beschlagsensor ausgestattet, wodurch die Umluftfunktion bei drohendem Scheibenbeschlag automatisch deaktiviert wird.

Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur separat vorwählen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, es kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) einzeln gewählt werden.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder-Motor besitzt ein maximales Drehmoment von 350 Nm, das bereits bei 1.750 1/min anliegt und leistet maximal 103 kW/140 PS (bei 3.750 1/min). Die Fahrleistungen des Jeep Renegade 2.0 Multijet Limited Active Drive Low Automatik können sich damit sehen lassen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6,5 Sekunden absolviert.

3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des Zweiliter-Diesels ist akzeptabel, der Motor kann sein hartes Arbeitsprinzip aber nicht verbergen. Da der Motor zu wenig von der Karosserie entkoppelt ist, sind dauerhaft deutliche Vibrationen am Lenkrad und den Pedalen wahrnehmbar. Im unteren Drehzahlbereich macht das Aggregat zudem unter Last durch lautes Dröhnen auf sich aufmerksam. Das ist auf langen Strecken unangenehm.

2,6 Schaltung

Der Testwagen war mit dem Neun-Stufen-Automatikgetriebe ausgestattet. Der Wählhebel ist gut erreichbar und das Schaltschema logisch aufgebaut. Alternativ lassen sich die Schaltstufen auch manuell am Wählhebel schalten. Nach einem Kaltstart arbeitet das Getriebe unharmonisch, Schaltvorgänge werden mit deutlichen Schlägen und Rucken quittiert, zudem dauern die Gangwechsel lange. Nach dem Erreichen der Betriebstemperatur werden etwas weichere Schaltvorgänge vorgenommen, der Schaltstufenwechsel dauert aber dennoch recht lang. Hebt man das Gaspedal und wechselt in den Schubbetrieb, ist ein deutliches Rucken im Antriebsstrang spürbar. Zudem bringt die Automatik Nervosität ins Fahrzeug, da sie auch bei geringer Gaspedalbetätigung oft herunter schaltet.

⊕ Das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt problemlos, Fahrtrichtungswechsel können sanft vollzogen werden. Nur wenn das Fahrzeug noch etwas zu schnell nach vorn rollt, wird die Fahrstufe nicht eingelegt. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Alternativ kann auch die elektronische Feststellbremse aktiviert werden, die beim Anfahren automatisch löst. Bergab hilft der Bergabfahrassistent dem Fahrer, die Geschwindigkeit zu kontrollieren. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Neungang-Automatik stellt für jeden Betriebszustand eine passende Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung ist stimmig. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.100 1/min.

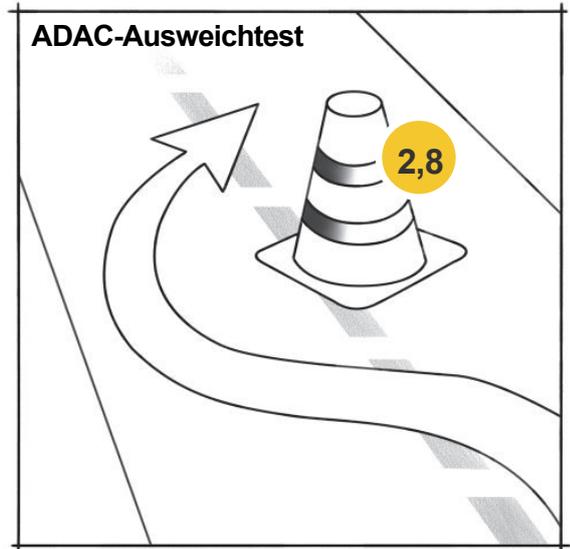
2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Jeep Renegade 2.0 Multijet Limited Automatik geht in Ordnung. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Renegade mit deutlicher Karosserieneigung sowie ausgeprägtem Nachschwingen. Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend, Spurrillen haben einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichetest fährt der Jeep ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Das Fahrzeug reagiert ordentlich auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich leicht untersteuernd auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken verstärkt sich das Untersteuern. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift nur sanft ein, wodurch wenig Geschwindigkeit abgebaut wird. Dadurch gestaltet sich das Einfahren in die Ausfahrgasse anspruchsvoller. Eine Kipp-/Schleudergefahr besteht aber nicht.

+ Dank des 4x4-Allradsystems Active Drive Low, einer Bodenfreiheit von rund 20 Zentimetern und Böschungswinkeln von 21° vorn sowie 32,1° hinten, kann der Jeep auch abseits befestigter Straßen bewegt werden, diese Qualitäten wurden allerdings nicht getestet. Das Antriebssystem ermöglicht eine variable Verteilung der Motorkraft zwischen den beiden Achsen und ist in der Lage, diese im Bedarfsfall auch nur auf ein Rad zu konzentrieren. Darüber hinaus kann der Fahrer eine Untersetzung (Verhältnis 20:1) aktivieren. Der Jeep ist mit der Selec-Terrain-Traktionskontrolle ausgestattet, die vier Modi (Auto, Snow, Sport, Sand/Mud) besitzt und entsprechend des Betriebszustandes für eine bestmögliche Traktion sorgt. In schnell gefahrenen Kurven zeigt der Jeep eine deutliche Neigung zum Untersteuern. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Renegade leicht, aber gut kontrollierbar mit dem Heck nach.

ADAC-Ausweichetest



Beim ADAC-Ausweichetest 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.

3,3 Lenkung*

Die Lenkung bietet um die Mittellage wenig Rückmeldung und spricht bei geringen Lenkwinkeln indirekt an. Wählt man größere Lenkwinkel, werden verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut, die Richtungsänderung erfolgt dann aber abrupt. Dieses Verhalten ist sehr gewöhnungsbedürftig. Aufgrund des verzögerten Ansprechens und des geringen Lenkgefühls sind auch häufige Lenkkorrekturen notwendig.

+ Beim Rangieren sind weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig.

- Der Wendekreis fällt mit 11,6 m sehr groß aus.

2,0

Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 36,4 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3, 215/60 R17 96V). Die Bremse lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung nach. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven geht in Ordnung, der Jeep schiebt gutmütig über die Vorderräder.

1,9

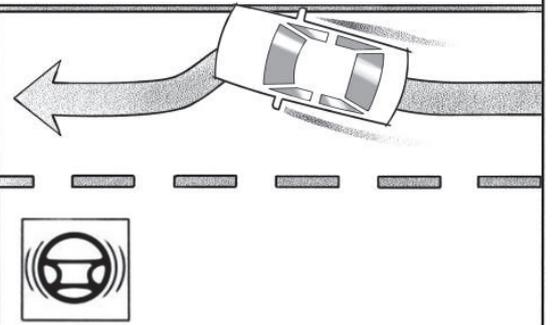
SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

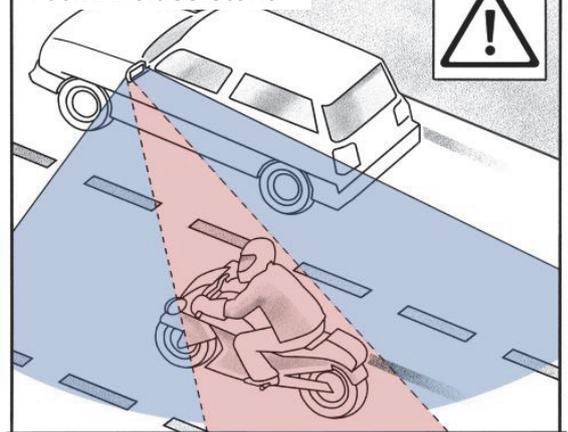
⊕ Der Jeep Renegade Limited kann bei der aktiven Sicherheit punkten, da eine Reihe an Assistenzsystemen ab Werk an Bord ist. Sowohl das elektronische Stabilitätsprogramm, einen Bremsassistenten als auch das Reifendruckkontrollsystem gibt es serienmäßig. Ab der getesteten Ausstattungsvariante ist der Renegade zudem ab Werk mit dem Fahrerassistenz-Paket ausgestattet. Das umfasst ein Auffahrwarnsystem und einen Spurhalteassistenten. Das Kollisionswarnsystem (Forward Collision Warning Plus) arbeitet in mehreren Stufen. Von 7 bis 30 km/h leitet das System eine automatische Notbremsung ein, um einen Aufprall zu vermeiden. Bei einem drohenden Zusammenstoß ab Tempo 30 wird der Fahrer zunächst optisch und akustisch gewarnt. Reagiert er nicht, leitet das System einen Bremsruck ein, um den Fahrer haptisch auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Im Anschluss verstärkt der Bremsassistent die Verzögerung, wenn der Fahrer nicht stark genug bremst, um eine Kollision zu vermeiden oder die Folgen zu reduzieren. Reagiert der Fahrer nicht, leitet das System automatisch eine Notbremsung ein, um den Aufprall abzumildern. Während einer Vollbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Der ebenfalls im Paket enthaltene Spurhalteassistent (LaneSense) warnt den Fahrer mittels Signalton und Lenkimpuls, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Gegen Aufpreis ist ein Totwinkelassistent lieferbar, der den Fahrer mit einem Symbol im jeweiligen Außenspiegel warnt, wenn sich dort ein anderer Verkehrsteilnehmer befindet. Darüber hinaus unterstützt das System beim Rückwärtsausparken, indem es warnt, wenn andere Fahrzeuge den hinteren Bereich kreuzen. Ab Werk besitzt der Renegade Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion und einen Geschwindigkeitsbegrenzer.

Spurhalteassistent



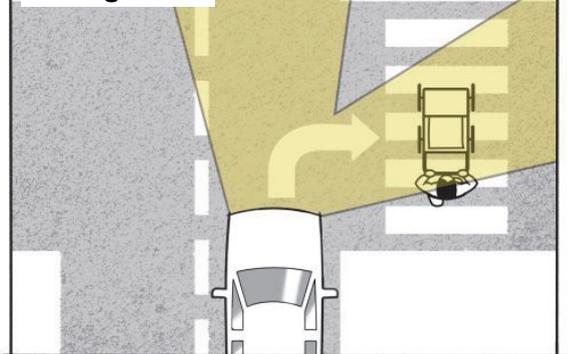
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Damit lässt sich die Maximalgeschwindigkeit limitieren, was z. B. bei Baustellen sinnvoll ist. Mit dem optionalen Navigationssystem wird die maximal zulässige Fahrgeschwindigkeit im Hauptdisplay angezeigt. Das funktioniert aber nur auf Hauptverkehrswegen.

– Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Renegade ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die Gurte vorn sowie hinten außen Kraftbegrenzer. Gurtstraffer gibt es nur vorn. Im ADAC Crashtest erhält der Renegade sehr gute 87 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 12/2014). Insgesamt bringt es der Jeep zu vollen fünf Sternen. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m und können dank des geringen Abstands zum Kopf bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die vorderen Insassen werden zum Anschlallen ermahnt, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

– Im Fond reichen die Kopfstützen auf den Außenplätzen nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,75 m. Zudem ist der Abstand zum Kopf groß. Sowohl der Verbandskasten als auch das Warndreieck haben keinen eigenen Halter, was dazu führen kann, dass sie im Notfall schlecht auffindbar oder unzugänglich sind.

2,1 Kindersicherheit

+ Im ADAC Crashtest erreicht der Renegade mit 85 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit ein sehr gutes Ergebnis. Laut Herstellerbedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen vorn rechts und auf den äußeren Fondplätzen erlaubt. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mit dem Isofix-System inkl. Ankerhaken lagestabil montieren. Alternativ können Kindersitze vorn rechts und auf den äußeren Fondplätzen auch mit den langen Gurten befestigt werden. Auf diesen Plätzen sind die Gurtschlösser stabil fixiert, was die Montage erleichtert: die Gurtanlenkpunkte liegen optimal. Auch hohe Kindersitze finden genügend Platz.

– Eine Kindersitzmontage ist laut Hersteller nicht auf dem Fondmittelsitz erlaubt. Der Mittelsitz ist ohnehin ungeeignet, da das an einem losen Band befestigte Hilfsschloss ungünstig und nah am Gurtanlenkpunkt liegt. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber fallen im Fond und vorn rechts sehr hoch aus, es fehlt ein Einklemmschutz.

2,4 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erhält der Renegade 65 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2014). Während der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich die Vorderkante und die hinteren Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv gestaltet.

3,6

UMWELT/ECOTEST

5,5

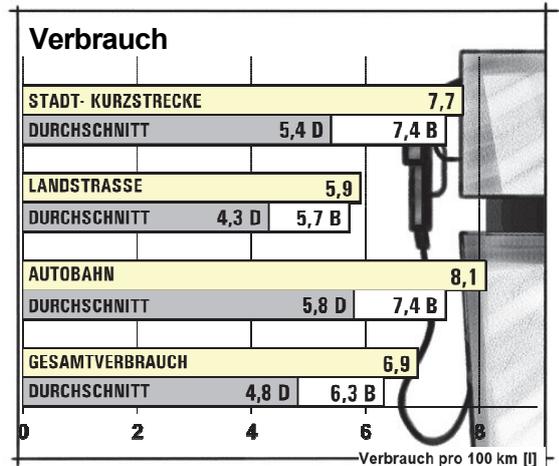
Verbrauch/CO2*

– Der Jeep Renegade 2.0 Multijet Limited Active Drive Low Automatik schneidet mit einer CO₂-Bilanz von 220 g/km schlecht ab - dafür gibt es lediglich fünf Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch trotz Start-Stopp-Paket bei hohen 7,7 l/100 km. Außerorts sind es 5,9 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert der Jeep 8,1 l/100 km.

1,7

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering. Allerdings fällt der Stickoxidausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus trotz Euro6-Abgastechnik erhöht aus. So kann der Renegade 2.0 Multijet Limited Active Drive Low Automatik im EcoTest 43 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, kommt der Jeep im ADAC EcoTest insgesamt nur auf 48 Punkte, was lediglich zwei von fünf Sternen entspricht.



**Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-
durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D)
und mit Ottomotor (B)**

5,1

AUTOKOSTEN

4,6

Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenvergleich sehr hoch ausfällt, liegen auch die Betriebskosten entsprechend hoch.

5,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig, was vor allem für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte bedeutet. Der 2,0 L-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der 120.000 km bzw. 72 Monaten gewechselt werden muss.

+ Jeep gewährt eine zweijährige Herstellergarantie.

– Durch die üppige Bereifung ist mit sehr hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

2,2

Wertstabilität*

+ Dem frisch auf dem Markt erhältlichen Modell wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

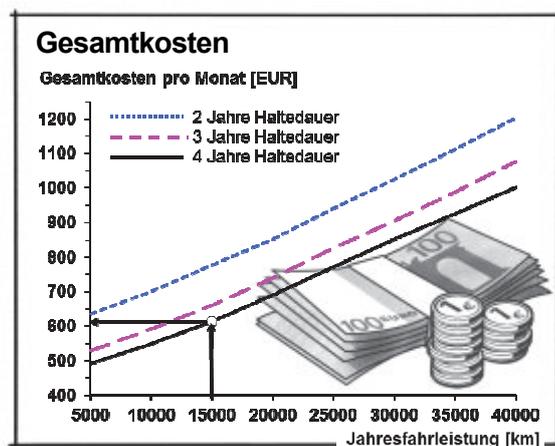
– Der Grundpreis des Jeep Renegade 2.0 Multijet Limited Active Drive Low Automatik beträgt 31.100 Euro, was für einen Wagen dieser Klasse sehr teuer ist. Immerhin besitzt der Jeep eine umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung ab Werk.

5,5 Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen ebenfalls sehr ungünstig aus. Allein die Kfz-Steuer beträgt stolze 298 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind durchweg ungünstig (KH: 17; VK: 23; TK: 22).

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

– Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann reiht sich der Renegade 2.0 Multijet Limited Active Drive Low Automatik im hinteren Feld seiner Klasse ein. Sowohl die Anschaffung als auch die Fixkosten und der Betrieb sind übermäßig teuer. Lediglich die gute Wertstabilität leistet einen positiven Beitrag.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 614 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 E-torQ	1.4 Multiair	1.4 Multiair	1.4 Multiair Active Drive Automatik	1.6 Multijet	2.0 Multijet Active Drive	2.0 Multijet Trailhawk Active Drive Low Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1368	4/1368	4/1368	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	103 (140)	103 (140)	125 (170)	88 (120)	103 (140)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	152/4500	230/1750	230/1750	250/2500	320/1750	350/1500	350/1750
0-100 km/h[s]	11,8	10,9	10,9	8,8	10,2	9,5	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	181	181	196	178	182	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 S	6,0 S	6,0 S	6,9 S	4,4 D	5,1 D	5,9 D
CO2 [g/km]	149	140	140	160	115	134	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/22	17/22/22	17/22/22	17/22/22	17/23/22	17/23/22	17/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	140	118	118	158	202	268	310
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	552	555	555	657	532	563	644
Preis [Euro]	21.400	22.900	22.900	29.600	23.600	26.500	31.900

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1956 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/5,9/8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	220 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4255/1805/1697 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1580 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1500 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	695 km
Garantie	4 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	130 Euro
Monatlicher Wertverlust	321 Euro
Monatliche Gesamtkosten	614 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22
Grundpreis	31.100 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe (9-Stufenautom.)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Sicht-Paket)	990 Euro ^o
Kollisionswarnung (Fahrerassistenz-Paket)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parklenkassistent (Park&Safety-Paket)	990 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	990 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenz-Paket)	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Park&Safety-Paket)	990 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Sicht-Paket)	990 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	990 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	790 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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