



## Jeep Compass 1.4 Multiair 140 Limited

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der Compass der zweiten Generation ist ein Produkt der transkontinentalen Zusammenarbeit zwischen Fiat und Chrysler. Er basiert auf den kleineren Modellen Jeep Renegade und Fiat 500X. Nicht nur die vorhergehende Compass-Generation wird durch ihn ersetzt, auch den Jeep Patriot soll das seit Mitte 2017 in Europa erhältliche SUV beerben. Optisch macht der Compass ordentlich was her, die stattliche Front interpretiert das Jeep-Markengesicht auf gefällige Art und Weise. Verarbeitet ist der Wagen im Detail aber mäßig. Der Testwagen mit dem 1,4 Liter großen Turbobenziner aus dem Fiat-Regal hinkt der kraftvollen Designsprache hinterher, er treibt den Amerikaner nur müde an und reagiert phlegmatisch auf Gasbefehle. So stellt man sich bald auf eine gemächliche, der Fahrzeuggattung ja auch entsprechende Gangart ein. Leider spart man dennoch nicht an der Zapfsäule: Der ADAC EcoTest-Verbrauch von 7,9 Litern ist gerade angesichts des überschaubaren Leistungsangebots zu hoch. Da zusätzlich die Abgase nicht gerade sauber sind, kann dem Motor keine Kaufempfehlung ausgesprochen werden.

Der Rest des Fahrzeugs ist bestenfalls unauffällig. Das Fahrwerk macht seine Sache ordentlich, die Lenkung ist zwar nicht sehr präzise, aber alltagstauglich und die Bedienung hat Schwächen, man kann sich aber daran gewöhnen.

Für all diese höchstens mittelmäßigen Fähigkeiten und gerade wegen des trägen und durstigen Motors ist der Preis des Testwagens mit über 35.000 Euro schlichtweg zu hoch. Der Grundpreis liegt bei 29.700 Euro. Allen echten Jeep-Fans wird der Wagen sowieso nicht geländegängig genug sein. Möchte man Allradantrieb, muss man zu stärkeren Motoren greifen und vor allem noch mehr Geld hinlegen. Um wirklich Offroad fahren zu können, sollte es dann schon das Topmodell Trailhawk samt zusätzlich anwählbarer Getriebeunterstützung sein. **Konkurrenten:** u.a. BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, Opel Grandland X, VW Tiguan.

- + gutes Platzangebot, Apple CarPlay/Android Auto serienmäßig, Heizung spricht schnell an
- unzureichende Abgasreinigung, mäßige Verarbeitung, teils umständliche Bedienung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **2,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,1</b>
	Stadtverkehr	<b>3,7</b>
	Senioren	<b>3,0</b>
	Langstrecke	<b>3,1</b>
	Transport	<b>2,9</b>
	Fahrspaß	<b>4,0</b>
	Preis/Leistung	<b>2,8</b>

EcoTest ★☆☆☆☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,7 Verarbeitung

Betrachtet man den Jeep genauer, fällt der der Compass an einigen Stellen mit Nachlässigkeiten auf. Sei es die Qualität der optionalen Zweifarblackierung, die komplett fehlende Verkleidung des Unterbodens, mäßig eingepasste und wackelnde Interieur-Teile oder schlecht passende Gummidichtungen, der kleine Jeep kann in Sachen Verarbeitung nicht überzeugen. Ärgerlich, zeigen die Entwickler

doch an anderer Stelle wie etwa den aufwändig abgedichteten Türen überdurchschnittliches Engagement.

Die Materialien im Innenraum sind zumindest klassenüblich, im Bereich um die Vordersitze findet man manch angenehm geschäumte Oberfläche. Ein richtiges Highlight sind dabei die weich gepolsterten und mit Stoff bezogenen Sonnenblenden.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Der Compass kriegt die Ärmel nicht so weit hochgekrem-pelt, wie er optisch verspricht - so geht es allerdings fast allen SUVs in dieser Klasse. Die lediglich 416 Kilogramm Zuladung des Testwagens reichen für eine Urlaubsfahrt zu fünf nicht aus. Am besten lässt man den sowieso eher als Notsitz taugenden Fondmittelplatz bei langen Fahrten ungenutzt. Zwischen zwei Tankstopps kommt der Jeep mit dem 60 Liter fassenden Tank etwa 755 Kilometer weit, wenn man den EcoTest-Verbrauch als Grundlage nimmt.

Auch Dach und Anhängerkupplung vertragen mit maximal 68 und 50 Kilogramm nicht viel Last. Entsprechend der geringen Stützlast fällt auch die erlaubte Anhängelast niedrig aus: Eine Tonne gebremst beziehungsweise 500 Kilogramm ungebremst dürfen an den Haken.

⊖ Wagenheber und Werkzeug zum Radwechsel sind nur an Bord, wenn man das optionale Notrad bestellt.

### 3,3 Licht und Sicht

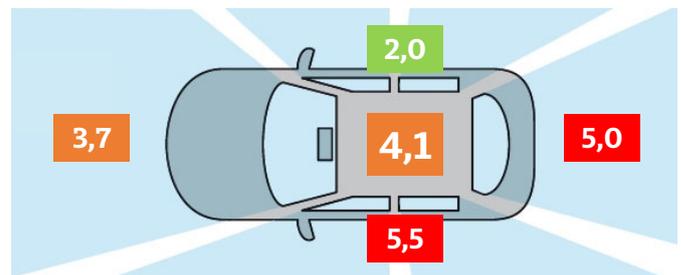
Die Karosserieenden sind zwar ordentlich abzuschätzen und die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition gut, die Parksensoren hinten (Serie) und vorn (gegen Aufpreis) helfen dennoch enorm. Um das Einparken noch weiter zu erleichtern, gibt es gegen Aufpreis auch einen Parklenkassistenten und eine Rückfahrkamera.

Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich. Im Testwagen sind die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer verbaut. Diese leuchten die Fahrbahn gut aus, das Licht ist aber nicht besonders hell. Das erklärt auch, warum Jeep auf

eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage verzichten konnte: Eine solche ist erst Pflicht, wenn die Lichtquelle mehr als 2.000 Lumen liefert. Auch ist keine automatische Leuchtwertenregulierung verbaut. Zumindest ist bei den Xenonleuchten stets ein Fernlichtassistent dabei.

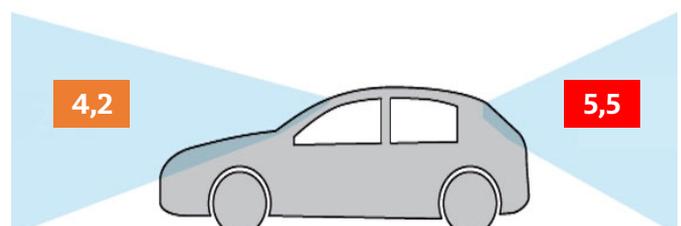
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt, dass die breiten Dachsäulen in Verbindung mit den nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen den Blick aus dem Auto deutlich erschweren. Da die Fensterkanten dazu

recht weit oben liegen, ist die Sicht beispielsweise auf spielende Kinder deutlich erschwert. Die Rückfahrkamera ist ein empfehlenswertes Extra.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition, großer Türausschnitte und Haltegriffe über allen Türen ist vorn bequemes Ein- und Aussteigen möglich, nur der recht hohe Schweller und die flach verlaufenden A-Säulen mindern den Komfort etwas. In den Fond gelangt man ebenfalls ordentlich, jedoch ragt hier zusätzlich der Radlauf in den Einstiegsbereich. Im Dunkeln hilft eine Umfeldbeleuchtung, Pfützen oder ähnliches zu vermeiden.

Ab Limited ist der Compass serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist mangelhaft, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,6 Kofferraum-Volumen

Befindet sich der verstellbare Ladeboden in unterer Position, fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraum-Abdeckung 360 Liter. Baut man diese aus und belädt das Abteil bis unter das Dach, passen bis zu 485 Liter hinein. Dann können bis zu acht handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich bis zur Fensterunterkante 755 Liter verstauen. Bis unter das Dach passen bis zu 1.305 Liter hinein.



Mit einem Volumen von 360 l bietet der Compass einen Kofferraum von ordentlicher Größe.

## 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, sodass sich auch sperrige Gegenstände einladen lassen. Die optionale elektrische Heckklappenbetätigung des Testwagens hilft zusätzlich. Ärgerlich ist aber die nicht sinnfällige Position der Taste, mit der man die Heckklappe schließt - sie ist seitlich im Kofferraum angebracht, außerdem ist sie unbeleuchtet.

Die Rücksitzlehnen umgeklappt werden. Auch ist keine ebene Ladefläche verfügbar, wenn die Rücksitzlehnen umgeklappt sind.

Der Kofferraum besitzt ein praktisches Format, im Detail ist der Kofferraum aber nicht ganz durchdacht: Der variable Ladeboden lässt sich nicht arretieren, wenn man ihn aufstellt und die ausgebaute Laderaumabdeckung kann nicht unter dem Ladeboden verstaut werden. Ein weiterer Punkt stört an der Laderaumabdeckung: Diese kann nicht ohne weiteres ausgebaut werden, dazu müssen erst die Rück-

⊖ Die Ladekante ist mit gemessenen 76,5 Zentimetern sehr hoch. Hinzu kommt, dass man beim Ausladen eine 15 Zentimeter hohe Stufe überwinden muss - wenn der variable Ladeboden in der unteren Stellung ist. In der oberen Stellung ist zumindest dieses Manko fast beseitigt, dann sind es nur 3,5 Zentimeter.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt umklappbar - dafür dürfen die Vordersitze aber nicht ganz nach hinten geschoben sein, da man sonst mit den nicht demontierbaren hinteren Kopfstützen hängen bleibt. Das Entriegeln der Rücksitzlehne geschieht per Hebel an deren Oberseite. Vom Kofferraum aus gibt es keine Möglichkeit dazu. Beim Wiederaufstellen der Lehne muss man darauf achten, den Gurt nicht

einzuklemmen, da er sonst leicht beschädigt werden kann. Taschenhaken oder abgetrennte Seitenfächer bietet der Jeep im Kofferraum nicht, zumindest ist unter dem verstellbaren Kofferraumboden noch Platz für Kleinkram.

⊕ Die Beifahrersitzlehne ist serienmäßig nach vorn umklappbar und sorgt so für Platz für lange Gepäckstücke.

## 2,6 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

Fahrersitz und das in Weite sowie Höhe einstellbare Lenkrad sind schnell passend eingerichtet. Der Schalthebel ist etwas tief, liegt aber noch ordentlich in der Hand. Auch alle grundlegenden Funktionen des Autos erschließen sich dem Novizen schnell. Möchte man dann tiefergehende Einstellungen vornehmen, wird es komplizierter. Zunächst muss man herausfinden, ob sich die gewünschte Option im per Lenkradtasten steuerbaren Bordcomputer oder im Infotainment-Menü des Touchscreens verbirgt. Dies kostet Zeit, zumal die Menüstruktur nicht besonders eingängig gestaltet ist.

⊕ Sowohl der klar beschriftete und gut einsehbare Lichtschalter als auch die detaillierte Warnmeldung bei offenen Türen und Klappen gefallen im Alltag. Ebenso positiv fällt im Dunkeln die umfangreiche Schalterbeleuchtung auf, darüber hinaus ist das klar gezeichnete Kombiinstrument bei Tag und Nacht gut abzulesen.

⊖ Bei der Gestaltung des Klimabedienteils hat Jeep die Nutzbarkeit nicht im Blick gehabt. Nicht nur fehlt die Temperaturanzeige direkt an den Tasten, auch Direktwahltasten für die Luftverteilung würden dem Compass gut tun. Größter Kritikpunkt ist aber die

Platzierung der Tasten. So tief wie diese angeordnet sind, muss man den Blick lange von der Straße abwenden, um Klimaeinstellungen vorzunehmen. Bei der Suche nach den Tasten für die Sitzheizung kann etwas Zeit verstreichen - man muss den Touchscreen des Infotainmentsystems bemühen, um bis zur Sitzheizung zu navigieren. Der Warnblinkschalter ist nicht deutlich genug hervorgehoben und geht zwischen Schaltern unten im Armaturenbrett etwa unter.



Verarbeitung und Materialauswahl erfüllen die geforderten Standards, was man von der Funktionalität nur bedingt sagen kann. Insbesondere der Bedienteil von Heizung und Klimatisierung ist viel zu tief angeordnet und wenig funktionell.

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Digitalen Radioempfang, 3,5 mm-Klinkenstecker, USB-Anschluss und Bluetooth-Anbindung bietet jeder Jeep Compass. Darüber hinaus sind die uconnect live-Dienste verfügbar. Diese Smartphone-basierte Konnektivitätslösung von Fiat beinhaltet neben Online-Radiodiensten auch die Fernüberwachung und teilweise Steuerung des Autos. So lässt sich überprüfen, ob die Türen verriegelt sind oder auch wie schnell der eigene Wagen gerade fährt. Darüber hinaus kann schon das Basismodell über einen Touchscreen bedient werden, der fünf Zoll misst. Der

Limited hat einen sieben Zoll großen Touchscreen samt Apple CarPlay und Android Auto an Bord. Die hinteren Insassen können eine 230-Volt-Steckdose sowie einen USB-Anschluss nutzen.

Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem von TOMTOM samt Echtzeit-Verkehrsdaten oder auch ein Soundsystem von beats Audio.

⊖ Einen CD-Player gibt es nicht, auch nicht gegen Aufpreis.

### 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorn fühlt man sich angenehm untergebracht. Weder Armaturenbrett noch Mittelunnel wirken einengend. Lediglich die eher flach verlaufende A-Säule samt anschließendem Dach könnte größeren Menschen aufs Gemüt drücken - beim Testwagen ist der Dachhimmel aber

in hellem Beige gehalten. So wird der Effekt abgeschwächt. Der großzügige Platzeindruck wird von den ADAC Messwerten gestützt: Bis zu zwei Meter große Personen finden hinter dem Lenkrad Platz.

## 2,8 Raumangebot hinten

Hinten hat man etwas weniger Platz als vorn. Zwar wird erst ab über zwei Meter Körpergröße die Beinfreiheit knapp, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Den Dachhimmel berührt man aber schon mit einer Größe von etwa 1,90 Metern. Ebenfalls vom Gefühl her ist man hinten kuscheliger untergebracht: Die Fensterlinie ist hoch, die Dachlinie niedrig und den Kopf hat man auf Höhe einer Dachsäule.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz ist serienmäßig nach vorn umklappbar, um auch langes Gut einladen zu können. Ab der Ausstattungslinie Limited ist die Rücksitzbank dreigeteilt umklappbar, die linke Seite allerdings nur in Verbindung mit dem mittleren Teil der Lehne.

Ablagen sind vorn wie hinten in ausreichender Zahl vorhanden, auch Becher finden Platz. Das Handschuhfach ist



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

nicht besonders groß oder abschließbar, aber zumindest beleuchtet.

## 2,8 KOMFORT

### 3,3 Federung

Vereinfacht ausgedrückt, ist der Fahrkomfort außerorts besser als in der Stadt. Dort kämpft der Compass noch mit harten Asphaltkantenanten, Kopfsteinpflaster und Kanaldeckeln, über die die 19 Zoll große Testwagenbereifung stößig hinwegrollt. Auf der Landstraße wird es etwas ge-

schmeidiger, hier kann der Jeep Bodenwellen zufriedenstellend schlucken, eine merkliche SUV-typische Steifbeinigkeit bleibt aber. Bei Autobahntempi wirkt der Wagen dann solide und ausgewogen, nur ein merkliches Stuckern auf kleinen Bodenwellen stört den Komfort noch

### 2,8 Sitze

Die vorderen Seriensitze des Limited sind manuell in Höhe und Länge einstellbar, der Fahrersitz bietet dazu noch eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Gegen Aufpreis werden die Sitze - statt zum Teil - gänzlich in Leder gehüllt, dann sind die vorderen elektrisch einstellbar und bieten neben einer Sitzflächenneigungseinstellung auch eine Memory-Funktion für den Fahrersitz.

Vorn sitzt man bequem, wenn die Sitze auch nicht besonders viel Seitenhalt oder Unterstützung für die Schultern

bieten: Eine passende Sitzposition ist dank höhenverstellbarer Gurte und auch längs verstellbaren Kopfstützen schnell gefunden.

Hinten nimmt man auf einer kaum konturierten, straffen Sitzbank Platz. Mit Ausnahme des mittleren Sitzes kann man aber auch im Fond längere Reisen gut überstehen.

### 3,4 Innengeräusch

Der Motor macht mit typischem Vierzylinder-Dröhnen auf sich aufmerksam, fällt aber nicht besonders negativ auf. Auf der Autobahn eher präsent sind gut vernehmbare Windgeräusche, der gemessene Innengeräuschpegel von

69,3 dB(A) bei 130 km/h belegt dies. Auch ansonsten ist der Jeep kein Leisetreter und fällt in der Stadt mitunter durch polternde Achsen auf.

## 2,1 Klimatisierung

⊕ Als Limited hat der Compass eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord, die einen Beschlagsensor und einen Pollenfilter bietet. Eine automatische Umluftregelung ist aber nicht integriert. Ebenfalls beim Limited serienmäßig sind noch weitere

Annehmlichkeiten wie Lenkrad- und vordere Sitzheizung und abgedunkelte Scheiben hinten. Im aufpreispflichtigen Lederpaket inbegriffen ist eine Sitzlüftung, die vorn für ein noch angenehmeres Klima sorgt.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen

Der 1,4 Liter große Turbobenziner aus dem Fiat-Regal wirkt wie zugeschnürt, die 140 PS lassen sich nur erahnen. Hält man die Drehzahl hoch, lassen sich wie bei den ADAC Fahrleistungsmessungen akzeptable Beschleunigungswerte erzielen. Dann zieht der Motor den Jeep in etwas un-

ter sieben Sekunden von 60 auf 100 km/h. Die Elastizitätsmessungen fallen aber ernüchternd aus und bezeugen den trägen Eindruck. Nach einem Abbiegevorgang im zweiten Gang zeigt sich der Motor aber zumindest spritzig genug, um einigermaßen zügig in den fließenden Verkehr zu beschleunigen.

### 3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Motorvibrationen sind zwar merklich, stören aber nicht über Gebühr. Genauso ist es mit dem akustischen Verhalten: Bei hohen Drehzahlen dröhnt der Motor zwar angestrengt, diesen Bereich vermeidet der nicht besonders drehwillige Turbomotor aber sowieso lieber. Leider packt

er auch untenrum nicht so wirklich an, er nimmt träge Fahrt auf und lässt so etwas wie einen kräftigen Turbopunch gänzlich vermissen. Insgesamt ist der Motor ein bestenfalls unauffälliger Begleiter.

### 2,2 Schaltung/Getriebe

Die sechs Gänge lassen sich gut einlegen, auch sind die Schaltgassen ordentlich geführt. Nur bei sehr schnellen Schaltvorgängen scheppert es mal kurz im Getriebe, wenn die Synchronisation nicht mehr hinterherkommt. Dafür lässt sich der Rückwärtsgang auch bei noch leicht vorwärts rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen.

Die Kupplung ist prima dosierbar, die Berganfahrhilfe unterstützt zusätzlich.

Bei 130 km/h im sechsten Gang liegen 2.800 Kurbelwellenumdrehungen an. Der Antriebsstrang ist also nicht einmal besonders lang übersetzt, was die Trägheit des Motors erklären würde.

## 3,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,3 Fahrstabilität

Der Jeep ist keine Ausgeburt der Fahrdynamik, aber schlägt sich immerhin wacker. Der ADAC Ausweichtest zeigt: Das ESP regelt rechtzeitig und feinfühlig genug, um kritische Fahrsituationen schon möglichst im Keim zu ersticken. Dabei bleibt der Jeep aber auch während der ESP-Bremseingriffe noch lenkbar und flüchtet sich nicht in

hoffnungsloses Schieben über die Vorderräder, wie es andere SUV mitunter zeigen.

⊖ Auf der Autobahn aber ist der Compass gerade um die Mittellage der Lenkung zu schwammig und erfordert oft Korrekturen der Fahrlinie. Entspannte Autobahnetappen sind nicht die Domäne des Jeep.

### 3,4 Lenkung

Die Lenkung des Compass hat Schwächen insbesondere im wichtigen Bereich um die Mittellage. Man kann diese nicht gut erföhlen und fährt deshalb nicht besonders entspannt geradeaus. Außerdem ist es nicht einfach, leichte Kurven zielgenau anzuvisieren. Fährt man mit größeren Lenkwinkeln, also engere Kurven wie auf der Landstraße, bessert sich das Gefühl für den eingeschlagenen Kurs. Eine wirkliche Rückmeldung über Straßenzustand und Fahrzeugzustand erhält man durch das Volant aber nie.

### 3,9 Bremse

⊖ 39,1 Meter Bremsweg aus 100 km/h benötigt der Testwagen. Das ist deutlich zu lang, vor allem für ein neues Auto. Das Ansprechen des Bremspedals geht in Ordnung.

## 2,5 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Jeder Jeep Compass ist serienmäßig mit einem Geschwindigkeitsregler samt -begrenzer ausgestattet. Außerdem bietet er einen Spurhalteassistenten sowie ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung, das bis 200 km/h funktioniert. Damit ist der zweitkleinste Jeep schon ab Werk bemerkenswert gut gerüstet. Nur für die Modelle Limited und Trailhawk stehen optional noch ein Totwinkel-Assistent und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung zur Verfügung. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest aus dem September 2017 stellt dem neuen Jeep-Modell mit 90 Prozent der Punkte für den Insassenschutz ein gutes Zeugnis aus. Front-, Seiten- und Kopfairbags vorn sowie Kopfairbags hinten sind verbaut. Die Kopfstützen vorn reichen bis zu einer Größe von 1,90 Metern aus. Wie bald vom Gesetzgeber gefordert, setzt der Compass nach einem Unfall automatisch einen Notruf bei der Notrufzentrale ab und übermittelt einige Fahrzeugdaten wie etwa die Anzahl der ausgelösten Airbags.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen festen und auch bei vollem Kofferraum erreichbaren Platz. So sind sie im Stress einer Notsituation eventuell nicht gleich auffindbar.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

### 3,4 Kindersicherheit

Vorn rechts bekommt man einen Kindersitz mit dem Gurt einfach und stabil befestigt, auf Isofix-Bügel kann man aber nicht zurückgreifen. Grundsätzlich sind laut Bedienungsanleitung Kindersitze auf dem Beifahrersitz nur erlaubt, wenn der Airbag ausgeschaltet wurde. Dies geschieht per Einstellung im Fahrzeugmenü. Die hinteren Außenplätze bieten Isofix-Halterungen, diese verfügen aber weder über eine i-Size-Kennzeichnung noch sind die Isofix-Bügel leicht erreichbar. Am Besten nutzt man Einführhilfen.

Wie immer sollten Kindersitze vor dem Kauf zur Probe montiert werden, da der ADAC Autotest nur die Kompatibilität einiger ausgewählter Kindersitze prüfen kann.

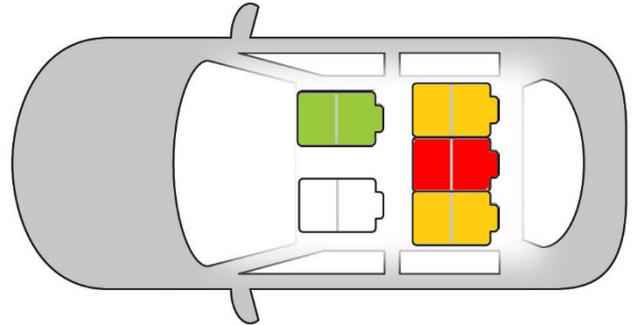
⊖ Die hinteren Fensterscheiben verfügen über einen ungenügenden Einklemmschutz - die Schließkräfte sind deutlich zu hoch.

Die Gurte an allen drei hinteren Plätzen sind sehr kurz, unter Umständen lässt sich der Wunschkindersitz nicht

montieren. Auf dem mittleren Platz lässt sich wegen der ungünstigen Gurt- und Polstergeometrie ein Kindersitz sowieso nicht stabil befestigen.

#### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

### 3,9 Fußgängerschutz

Der Compass erzielt nur 64 Prozent bei der Bewertung der Fußgängersicherheit. Fußgänger-Notbremsassistent oder aktive Motorhaube bietet er nicht.

## 4,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 211 g/km geht der Testwagen aus dem ADAC EcoTest, das entspricht einem Verbrauch von 7,9 Litern Benzin. Damit ist natürlich keine gute Bewertung zu erwarten: Der Jeep erhält nur 13 von 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: innerorts 8,0 Liter, außerorts 6,9 Liter und auf der Autobahn 9,3 Liter auf 100 Kilometer.

### 5,1 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel des ADAC EcoTest schneidet der Compass schlecht ab. Besonders die Kohlenmonoxid-Emissionen fallen deutlich zu hoch aus, aber auch die Partikelemissionen sind erhöht. Daher kommt das SUV hier nur auf vier Zähler. Insgesamt reicht es für den Jeep nur zu 22 Punkten, was lediglich einen von fünf Sternen zur Folge bedeutet.

#### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke 8,0

Durchschnitt 6,0 D 7,7 B

Landstraße 6,9

Durchschnitt 4,8 D 5,6 B

Autobahn 9,3

Durchschnitt 6,6 D 7,6 B

Gesamtverbrauch 7,9

Durchschnitt 5,5 D 6,5 B

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Testwagen in der zweithöchsten Ausstattungslinie Limited kostet ab 29.700 Euro. Nur der 140 PS starke Benziner und der 110 PS starke Diesel mit 1,6 Litern Hubraum kommen ohne Allrad. Spitzenmotorisierung ist ein Zweiliter-Diesel mit 170 PS.

Beim Limited ist schon einiges an Bord, wie etwa Apple Carplay/Android Auto, Zweizonen-Klima oder Tempomat.

Dennoch kostet der Testwagen samt einiger sinnvoller Extras wie etwa dem Abstandsregeltempomaten, elektrischer Heckklappe, Totwinkel-Assistenten und Bi-Xenon-Scheinwerfern bereits 35.150 Euro.

Die Versicherungseinstufungen sind durchschnittlich. (HP 19, TK 20, VK 24), die Steuer beträgt 124 Euro pro Jahr.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 Multiair 140 Sport	1.4 Multiair 170 Limited AWD Aut.	1.6 Multijet 120 Sport	2.0 Multijet 140 Longitude AWD	2.0 Multijet 170 Limited AWD Aut.
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	125 (170)	88 (120)	103 (140)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	250/2500	320/1750	350/1500	350/1750
0-100 km/h [s]	9,9	9,5	11,0	10,1	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	200	185	190	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2   S	6,9   S	4,4   D	5,2   D	5,7   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	143	160	117	138	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/20	19/24/20	19/24/20	19/24/20	19/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	124	158	196	276	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	594	748	571	660	756
Preis [Euro]	24.900	35.200	26.100	31.300	37.400

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	1.368 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	6,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	143 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,04 m <sup>2</sup> /n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.394/1.819/1.629 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/411 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	438/1.269 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	50/68 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre/7 Jahre
Produktion	Brasilien, Pernambuco

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,1/14,2/23,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R19 95H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Dueler H/P Sport
Wendekreis links/rechts	11,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,0/6,9/9,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	178 g/km (WTW* 211 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.500/416 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/755/1.305 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>128 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>70 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>125 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>351 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	674 Euro		
Steuer pro Jahr	124 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/20		
Basispreis Compass 1.4 Multiair 140 Limited	29.700 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.586 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (Sicht-Paket)	-/890 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Sicht-Paket)	890 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Premium-Paket)	Serie/Serie/690 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Park-Paket)	890 Euro°/Serie
Parklenkassistent (Park-Paket)	890 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (Park-Paket)	890 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Park-Paket)	890 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.690 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	700 Euro
Metalliclackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1290 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,3**

### AUTOKOSTEN

**2,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,6</b>
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	3,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	3,9
Innenraum-Variabilität	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,9</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,7
Federung	3,3	Schadstoffe	5,1
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	2,1		

Stand: März 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.