Mild-Hybrid (Otto/Elektro)
47.460 €
107 kW/145 PS
842 km
6,5 l pro 100 km



Jeep Compass 1.2 e-Hybrid First Edition DCT6

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Der Jeep Compass geht in dritter Generation an den Start und tritt seit Herbst 2025 im hart umkämpften Markt der Kompakt-SUVs an. Er basiert auf derselben Plattform wie Citroën C5 Aircross, Opel Grandland und Peugeot 3008. Mit erhöhter Bodenfreiheit, Kunststoffbeplankung und verbesserten Böschungswinkeln soll er sich als robustere Variante für den Alltag eignen. Angeboten wird der Compass mit Elektro-, Plug-in- und Mildhybridantrieb. Dem ADAC Autotest stellt sich die Einstiegsmotorisierung 1.2 e-Hybrid in der First Edition. Der Grundpreis beträgt 42.400 Euro. Zu den Stärken zählt die umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung. Bereits serienmäßig sind unter anderem ein Abstandsregeltempomat, ein Lenkassistent und adaptive Matrix-LED-Scheinwerfer an Bord. Auch elektrisch verstellbare Sitze mit Massagefunktion gehören zur Ausstattung. Das Fahrverhalten gibt sich ausgesprochen sicher und gelassen: Selbst bei anspruchsvolleren Fahrmanövern bleibt der Compass gut kontrollierbar und lässt sich kaum aus der Ruhe bringen. Allerdings fehlt ihm dabei die letzte Präzision und Agilität, um auch fahrdynamisch zu überzeugen. Im Stadtverkehr kann der Mildhybrid zudem kurze Strecken rein elektrisch zurücklegen, sofern ausreichend rekuperierte Energie zur Verfügung steht. Schwächen zeigt der Jeep vor allem beim Federungskomfort und Antrieb. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt und gibt Unebenheiten entsprechend deutlich an die Insassen weiter. Hinzu kommen spürbare Vibrationen und Brummgeräusche des Antriebs, insbesondere beim Starten und bei niedrigen Drehzahlen. Auch die Anhängelast fällt mit 1.150 kg für ein SUV dieser Größe und mit dem robusten Anspruch eher gering aus. Wenig durchdacht sind zudem einige Details für den Einsatz abseits befestigter Straßen: Weder die Scheinwerfer noch die Rückfahrkamera verfügen über eine Abdeckung- oder Reinigungsfunktion, was bei Fahrten auf schmutzigen Wegen unpraktisch sein kann. Der Verbrauch liegt im Test bei 6,5 l/100 km. Angesichts der Fahrzeuggröße ist das ein ordentlicher Wert, ohne jedoch besonders sparsam zu sein.

✓ **umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, sicheres Fahrverhalten, kurze elektrische Fahrphasen**

✗ **straffe Federung, vibrationsbehafteter Antrieb, geringe Anhängelast, fehlende Offroad-Details**

ADAC Urteil

2,5 Autotest
2,7 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,5 Familie
3,9 Stadtverkehr
2,1 Senioren
2,8 Langstrecke
2,6 Transport
2,8 Fahrspaß
2,6 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Kia Sportage, Renault Austral, VW Tiguan

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,4 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 08

2,4 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 09

2,6 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,5 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 10
Bremse 10

2,4 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 11
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

3,1 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

2,7 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,6 Karosserie

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie hinterlässt insgesamt einen ordentlichen Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und recht schmal. An den Türrahmen fehlen Verkleidungen, wodurch der Außenlack bis in den Innenraum durchscheint. Bei heruntergelassenen Seitenscheiben klappern diese beim Schließen der Türen. Schade: Bei höheren Geschwindigkeiten beginnt die Motorhaube leicht zu flattern, was den ansonsten ordentlichen Qualitätseindruck schmälert. Unter der Haube ist die Karosserie zwar lackiert, auf Klarlack wurde dort jedoch verzichtet. Im Kofferraum bestehen die großflächigen Seitenverkleidungen aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Positiv fällt dagegen die Stoffauskleidung unter dem Ladeboden auf. Vor allem in dieser Fahrzeugklasse findet man dort oftmals nur noch unverkleidetes Blech. Der Unterboden ist für einen Verbrenner recht großflächig verkleidet. Unter dem Heck sind Abdeckungen vorhanden, der mittlere Bereich rund um die Abgasanlage bleibt jedoch großflächig offen und entsprechend zerklüftet.

Die Verarbeitung im Innenraum ist gut. Vereinzelt finden sich schlecht entgratete Kanten, allerdings nur bei gezielter Suche. Auch Knarzgeräusche treten lediglich sporadisch auf schlechten Straßen oder bei bewusstem Druck auf die Kunststoffteile auf. Die Materialqualität entspricht weitgehend dem Klassenstandard. Der obere Bereich der Instrumententafel ist weich ausgeführt, während im unteren Bereich harter Kunststoff zum Einsatz kommt. Die vorderen Türverkleidungen sind zumindest teilweise weich gestaltet. Hinten bestehen die Türverkleidungen auch im oberen Bereich aus hartem Kunststoff. Das ist in der unteren Mittelklasse zwar keine Seltenheit, aus qualitativer Sicht aber dennoch nicht wünschenswert. Immerhin werten die Kunstledereinsätze in der Mitte die Türverkleidungen etwas auf. Auch der Mitteltunnel, die Sonnenblenden und die Dachsäulenverkleidungen sind aus einfachem Kunststoff ausgeführt. Zumindest an den A-Säulen wären in der unteren Mittelklasse Stoffverkleidungen angebracht.

✕ Die Frontklappe wird nur von einem einfachen Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern würden beispielsweise beim Nachfüllen des Scheibenwischwassers das Anheben der schweren Haube erleichtern.

2,9 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Compass bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 1.664 kg Leergewicht gemessenen Testwagens beträgt ordentliche 476 kg. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 100 kg transportieren, eine Reling besitzt der Testwagen durch die First Edition serienmäßig. Die Anhängelast beträgt 1.150 kg bei gebremsten und 600 kg bei ungebremsten Anhängern – bei einem Jeep würde man mehr erwarten. Vergleichskandidaten ziehen bei gleicher Leistung und Frontantrieb bis zu 1,8 t. Die zulässige Stützlast ist mit 80 kg angegeben und reicht damit für zwei schwere E-Bikes samt Träger. Mit einer Länge von 4,55 m und einer Breite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel) zählt der Jeep zu den größeren Modellen der unteren Mittelklasse und ist in beengten Umgebungen mit mehr Aufmerksamkeit zu dirigieren. Der Wendekreis beträgt durchschnittliche 11,5 m. Auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung von 6,5 l/100 km beträgt die theoretische Reichweite mit dem 55 l großen Tank rund 840 km.

✕ Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein Notrad ist immerhin optional erhältlich. Einen weitverbreiteten Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen des Tanks mit dem falschen Kraftstoff verhindern kann, bietet der Testwagen nicht.

3,2 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt recht gut. Die Vorderkante der Motorhaube ist nicht direkt einsehbar, lässt sich aber aufgrund der kantigen Form gut abschätzen. Der Heckabschluss muss ebenfalls abgeschätzt werden, wobei die Unterkante der Heckscheibe in etwa das Ende markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition sehr gut. Die Rundumsicht gelingt dagegen bestenfalls ausreichend, da die breite D-Säule und die nicht versenkbaren Kopfstützen den Blick nach hinten deutlich einschränken.

Der Jeep ist in der Basisausstattung nur mit einfachen LED-Scheinwerfern in Reflektorbauweise ausgestattet. In der getesteten First Edition werden serienmäßig Matrix-LED-Scheinwerfer verbaut. Das Lichtsystem verfügt über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer aus dem Lichtkegel ausblenden kann. Darüber hinaus wird der Lichtkegel in der Stadt breiter und auf der Autobahn fokussierter gefasst. Mit an Bord ist auch eine automatische Leuchtweitenregulierung, die im Beladungsfall eine Blendung des Gegenverkehrs verhindert. Auch Nebelscheinwerfer sind beim Testwagen vorhanden. Schade: Diese schalten sich beim Abbiegen nicht hinzu, um die seitliche Ausleuchtung zu verbessern. Die Fahrbahn wird insgesamt gut ausgeleuchtet, wobei das Fernlicht mittig deutlich heller strahlt, was den Lichtteppich etwas inhomogen wirken lässt. Ein Plus an Sicherheit: Das Tagfahrlicht bindet die Rückleuchten mit ein, was beispielsweise bei Nebel, wenn die Lichtautomatik gegebenenfalls noch nicht reagiert, die Sichtbarkeit von hinten deutlich verbessert.

Im Bereich der Spiegel bietet der getestete Jeep serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Zudem gibt es keinen asphärischen Bereich in den Außenspiegelgläsern, der das Sichtfeld zur Seite hin aufweitet und so den toten Winkel verkleinert.

Im Bereich der Parkassistenten besitzt der getestete Compass serienmäßig Einparksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera. Letztere besitzt keine Reinigungsdüse und ist

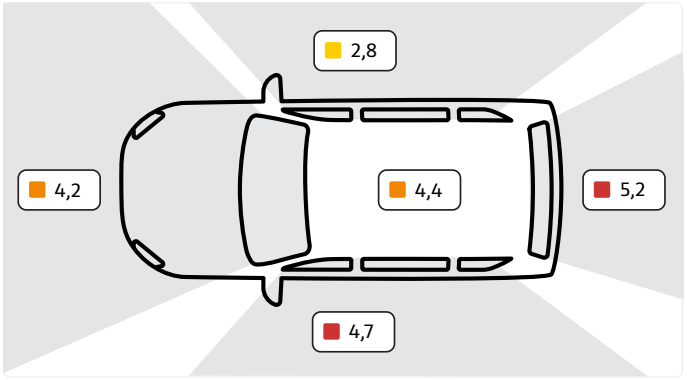
© ADAC e.V.

nicht vor Verschmutzung geschützt – für ein Modell mit Geländeambitionen wenig konsequent. Gegen Aufpreis besitzt das SUV ein 360-Grad-Kamera-System, das einen guten Überblick rund um das Fahrzeug bietet. Einen Einparkassistenten, mit dem der Jeep nach dem Auffinden einer Parklücke selbstständig einparkt, gibt es leider nicht.

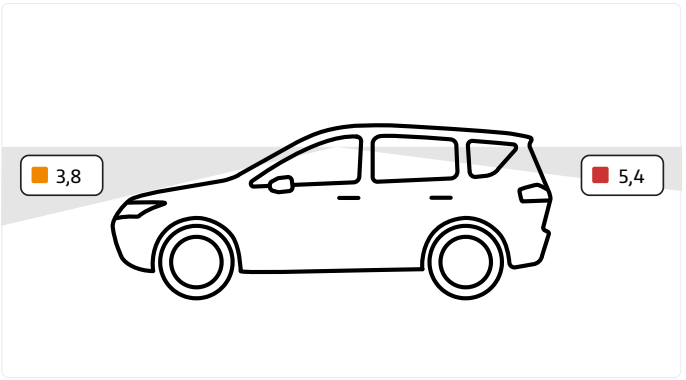


Die Matrix-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus und blenden andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus. Die Rundumsicht wird durch breite Dachsäulen eingeschränkt.

✕ Es gibt keine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch die Blendung des Gegenverkehrs reduzieren kann. Vor allem für ein Modell, dass mit seiner Geländefähigkeit beworben wird und bei dem die Scheinwerfer in der Folge häufiger verschmutzen, ist das ein Versäumnis. Zudem verbaut Jeep einen kleinen Heckwischer, der nicht das größtmögliche Blickfenster freigibt.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,9 Ein-/Ausstieg

✓ Die komfortable Sitzhöhe (59 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) ermöglicht den vorderen Insassen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die Türöffnungen sind großzügig dimensioniert, wobei die für ein SUV typischen, hohen Schweller den Zustieg spürbar beeinträchtigen. Der Zustieg in die zweite Reihe gelingt ebenfalls komfortabel, wobei auch hier der hohe Schweller überwunden werden muss. Da der Mitteltunnel hinten nur sehr niedrig ausfällt, kann man einfach auf die andere Seite durchrutschen. Hilfreich sind auch die Haltegriffe am Dachhimmel über allen äußeren Sitzplätzen.

Die Ver- und Entriegelung klappt einfach dank des serienmäßig verbauten schlüssellosen Zugangssystems. Jedoch besitzt nur der Griff an der Fahrertür eine Sensorfläche für das schlüssellose Betätigen. Möchte man beispielsweise zunächst eine Tasche hinter dem Fahrersitz verstauen, muss man zuerst den vorderen Türgriff berühren, um den Jeep aufzuschließen. Alternativ gibt es die Möglichkeit, das Fahrzeug mittels Annähern und Entfernen auf- und abzuschließen.

Unerlässlich bei der stattlichen Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald der Compass aufgeschlossen wird. Zudem beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Auto. Am Außenspiegel der Fahrerseite leuchtet zusätzlich eine LED auf den Einstiegsbereich. Die Türöffner innen sind unbeleuchtet und deshalb bei Dunkelheit nicht so einfach erkennbar. Wirklich suchen muss man sie allerdings nicht, da man sich schnell an die Positionierung gewöhnt. Unhandlich beim Aussteigen: Der Zuziehgriff blockiert etwas den Griff zum Türöffner.

✕ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Ein Bewegungssensor im Schlüssel, der nach einer gewissen Zeit das Funksignal in einem ruhenden Schlüssel abschaltet, ist kein vollumfänglicher Schutz vor der Fahrzeugentwendung. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

2,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst ein praxistaugliches Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte

© ADAC e.V.

Rücksitzlehnen, Ladeboden in unterster Position) von 420 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, mit dem sich vom Standardvolumen 80 l nach unten abtrennen lassen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 60 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 545 l. Alternativ lassen sich acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.350 l Stauvolumen verfügbar. Im Konkurrenzvergleich ist das Ladevolumen durchschnittlich.



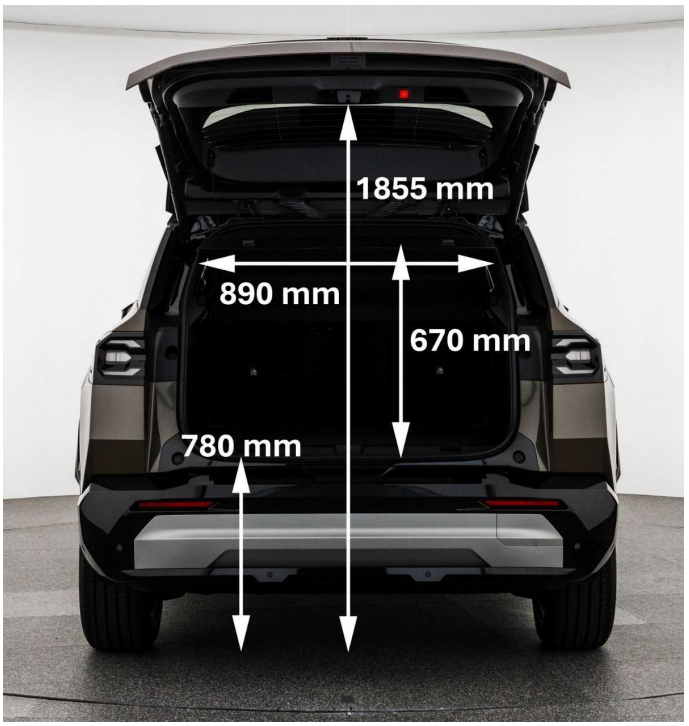
Der Kofferraum bietet mit 420 l ein durchschnittliches Volumen und punktet mit variablem Ladeboden sowie zusätzlichem Stauraum darunter. Umgeklappt stehen bis zu 1.350 l zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum entspricht dem erwarteten Nutzwert eines SUVs. Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch (per Taste am Kofferraum, im Auto oder am Schlüssel) – zudem ist eine Öffnung per Fußkick möglich. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich einstellen, was bei niedrigen Parkgaragen von Vorteil sein kann. Die Heckklappe öffnet nicht für alle Benutzer weit genug. Ab einer Körperhöhe von über 1,85 m muss man auf den Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Schloss der Heckklappe zu stoßen. Die Höhe der Bordwand beträgt nur rund 2 cm, was den Vorteil mit sich bringt, dass schwere Gegenstände wie beispielsweise Getränkekisten beim Ausladen nicht mühevoll weit angehoben werden müssen. Ist der Ladeboden in der unteren Position, sind es rund 11 cm.

In der Praxis lässt sich der Kofferraum recht gut nutzen. Für eine gute Ausleuchtung sorgen zwei LEDs an den Seiten. Der Ladeboden steigt bei umgeklappten Rücksitzlehnen an, weist aber keine Stufe auf.

✕ Die Ladekante liegt mit 78 cm hoch über der Fahrbahn, was das Be- und Entladen erschwert. Im Kofferraum befindet sich keine 12-V-Steckdose.



Der Kofferraum ist dank elektrischer Heckklappe mit Fußkickfunktion gut nutzbar. Die hohe Ladekante erschwert das Beladen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt klappbar. Das Umlegen gelingt von der zweiten Reihe aus. Schade: Aus dem Kofferraum lassen sich die Lehnenteile nicht umlegen. Zudem muss man auf die Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen.

Im Kofferraum lassen sich unter dem Ladeboden in der oberen Position mittelgroße Gegenstände verstauen, darunter gibt es ein weiteres Fach für kleine Utensilien. Zudem lässt sich ein Gepäcknetz einspannen. Weitere Ablagemöglichkeiten bietet der Jeep nicht: Es gibt weder Seitenfächer noch Taschenhaken.

2,4 Innenraum

2,5 Bedienung

✓ Die grundlegende Fahrerposition lässt sich einfach einstellen. Der Sitz verfährt beim Testwagen elektrisch und verfügt über einen Positionsspeicher. Das Lenkrad lässt sich mechanisch und in einem ausreichenden Umfang einstellen – hier finden die meisten Staturen eine passende Ergonomie vor. Der Start erfolgt über einen Startknopf, der zwar vom Lenkrad verdeckt ist, aber nach kurzer Zeit blind bedient werden kann. Die Fahrstufe wird mittels eines Drehrads eingelegt, das gut erreichbar auf der Mittelkonsole platziert ist.

Die Sichtfunktionen (Fahrlicht, Scheibenwischer, Scheibenbelüftung und -Heizung) werden entweder von Automatiken übernommen oder befinden sich zumindest auf erster Bedienebene, wo man sie unmittelbar einstellen kann. Schade: Der

© ADAC e.V.

Wischerhebel verfügt nicht über eine Statusleuchte, die anzeigt, ob der Regensensor aktiviert ist. Das erschwert den prüfenden Blick, wenn es beginnt zu regnen. Erfreulich: Es gibt eine Bordsteinautomatik der Außenspiegel, welche hilft, beim Einparken Felgenschäden zu vermeiden.

Die Bedienung des großen Zentraldisplays erfolgt ausschließlich per Touch-Eingaben. Das Display ist hochauflösend, überzeugt aber in Kombination mit dem großen Panoramaglasdach nicht immer mit der bestmöglichen Ablesbarkeit, da es mehr als gewöhnlich spiegelt. Außerdem ist das breite Display nicht zum Fahrer geneigt, weshalb der rechte Rand für die meisten Staturen schlecht erreichbar sein wird. Da es aber recht schmal ausfällt, lässt sich die Hand am oberen Rand zum Bedienen abstützen.

Am unteren Rand des Monitors befinden sich neben dem Lautstärkeregler Schnellwahltasten für Hauptfunktionen (u. a. Klimatisierung, Fahrzeugeinstellungen, Home, App-Liste), welche die Bedienung erleichtern. Besonders praktisch ist die Taste für die Fahrassistenzeinstellungen. Mit einem langen Druck kann ein personalisierter Modus der Fahrassistenzfunktionen gewählt werden, der beispielsweise den Geschwindigkeits- und Spurverlassenswarner sowie den Aufmerksamkeitsassistenten deaktivieren kann, sofern man diese Funktionen als störend wahrnimmt. Aber: Nutzt man die Taste, um beispielsweise Detaileinstellungen während der Fahrt vorzunehmen, öffnet sich das Untermenü nur träge. Das Gleiche lässt sich beim Aufrufen des Klimamenüs beobachten. Das ist vor allem deshalb schade, da man beispielsweise die Intensität der automatischen Klimatisierung nur über diesen Zwischenschritt einstellen kann und so mehr als nötig vom Fahrgeschehen abgelenkt wird. Gleiches gilt für die Sitzheizung, die sich auch per Untermenü aktivieren lässt. Abhilfe bietet da die Funktion, die Sitzheizungstasten dauerhaft auf dem Zentraldisplay einzublenden, wobei diese dann Platz für andere Anzeigen nehmen. Kurzum: Eine vollständige Klimabedieneinheit, die dauerhaft zugänglich ist, wäre die bedienfreundlichere Wahl.

Zu Gute halten kann man dem Bediensystem, dass es umfangreich konfiguriert werden kann und das große Display einige Anzeigen zeitgleich ermöglicht. Nichtsdestotrotz findet man sich auch nach einer Eingewöhnungszeit nicht optimal in den unterschiedlichen Menüs zurecht. Zu häufig fragt man sich, in welchem Menü wohl welche Funktion steckt und wohin man klicken muss.

Das Lenkrad verfügt über zahlreiche Tasten, ohne dabei unaufgeräumt zu wirken, und ermöglicht es, viele Funktionen mit den Händen am Lenkrad zu steuern. Leider sind die Tasten haptisch trotz spürbarer Erhebungen nicht klar genug voneinander getrennt, was zu Fehlbedienungen führen kann. Außerdem befinden sich noch versteckte Tasten an den Enden der Lenkstockhebel, um beispielsweise die Bordcomputeransicht anzupassen. Schade: Der Jeep zeigt erst nach dem Abstellen gesammelt die Fahrzeit, den Verbrauch und die rein elektrisch gefahrene Strecke. Eine Anzeige ab Tankstopp können wir ebensowenig finden wie einen klar ausgewiesenen Momentanverbrauch.

© ADAC e.V.



Die Bedienung des Compass gelingt weitgehend gut, wobei die Klimabedienung durch fehlende Tasten erschwert wird und die Menüstruktur auch nach einiger Zeit noch gewöhnungsbedürftig bleibt.

2,0 Multimedia

✓ Der Compass bringt im Bereich Multimedia eine umfangreiche Ausstattung mit. Dazu zählen: ein Digitalradio, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Allerdings ist die sogenannte "Live-Navigation" in dem Connect-Plus-Abo nur sechs Monate ab Registrierung kostenfrei. Gleiches gilt für den Zugang zum integrierten App-Store, der Spiele und Video-Streaming-Angebote bereithält. Ebenso wird die Funktionalität der Fernsteuerung über das Smartphone nach Ablauf der Testphase reduziert. Basisfunktionen wie das Abrufen von Informationen (Fahrzeugstandort, -status, Wartungstermine, Tankfüllstand) sind dauerhaft verfügbar, während man die Steuerungsfunktionen (öffnen/schließen, Licht, Hupe etc.) per Abonnement verlängern muss. Kompatible Smartphones kann man über die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole oder mit Hilfe der vier USB-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) aufladen. Erfreulich ist die Audio-Ausstattung, da der Compass in der First Edition mit einem leistungsfähigen Soundsystem (neun Lautsprecher plus Subwoofer) ausgeliefert wird. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich, um mit künftigen Updates das Infotainment jederzeit auf dem neuesten Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Es ist überdies möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen.

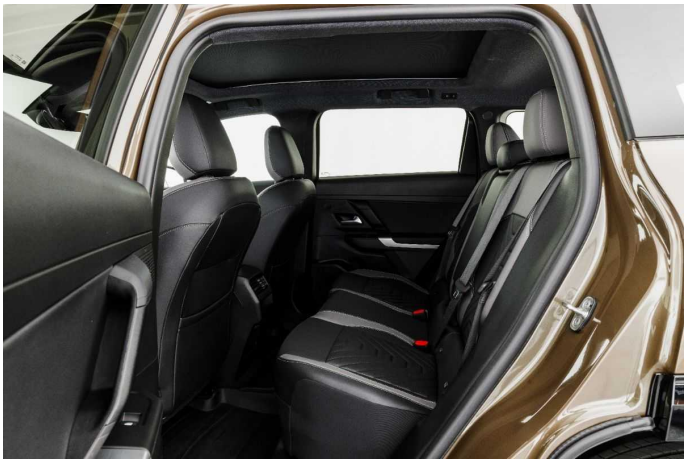
2,0 Raumangebot vorn

✓ Das Raumangebot des Compass fällt gut aus. Vorn finden bis zu 1,95 m große Personen ausreichend Platz. Die Innenbreite fällt durchschnittlich aus. Nicht nur aus der Perspektive der Messwerte, auch subjektiv wirkt das Raumgefühl insgesamt angenehm. Geschmälert wird dieser Eindruck durch die recht hohen Seitenlinien und den stets schwarzen Dachhimmel. Bei Fahrten in der Dunkelheit lockert die mehrfarbige Ambientebeleuchtung den Innenraum etwas auf. Ein großes Panoramaglasschiebedach gibt es gegen Aufpreis.

2,9 Raumangebot hinten

Im Fond fällt die Kopffreiheit geringer aus, da sie nur bis zu einer Körpergröße von 1,85 m reicht. Beinfreiheit ist bei dieser Körpergröße aber noch mehr als ausreichend vorhanden: Theoretisch würde sie bis zu einer Größe von rund zwei Metern reichen, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Die Innenbreite bietet zwei Personen genügend Platz. Zu dritt wird es im Fond aber eng. Auch hinten setzt sich die hohe Seitenlinie fort. Zudem befinden sich die Dachsäulen seitlich an den Köpfen der äußeren Fondinsassen, was beengend wirkt und den Blick nach draußen etwas blockiert. Die Ambientebeleuchtung aus der ersten Reihe wird hinten leider nicht fortgeführt, wodurch es bei Fahrten in der Dunkelheit finster wird. Tagsüber erreicht die Rückbank mehr Licht, wenn man das optionale Panoramaglasdach bestellt.

© ADAC e.V.



Im Fond bietet der Compass viel Beinfreiheit, allerdings reicht die Kopffreiheit nur für Personen bis 1,85 m. Die hohe Seitenlinie und nahe Dachsäulen schränken das Raumgefühl ein.

2,5 Innenraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich nur asymmetrisch geteilt umklappen; über eine Längs- oder Neigungsverstellung verfügt die Rücksitzbank aber nicht. Im Bereich der Ablagen bietet der Compass hingegen einige Möglichkeiten. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein großes Fach, in dem sich Gegenstände blickgeschützt unterbringen lassen. Auf der Mittelkonsole findet man zwei Becherhalter und die gut erreichbare Ablage für das Smartphone sowie ein weiteres Fach unter einer Schiebeabdeckung. Erfreulich: In der Dachkonsole gibt es ein Brillenfach.

Die Türfächer vorn wie hinten sind ausreichend groß dimensioniert und fassen 1-l-Flaschen sowie weitere Utensilien. Das Handschuhfach ist beleuchtet und angemessen groß, aber weder mit Filz ausgekleidet noch abschließbar. Im Fond lassen sich Becher in der ausklappbaren Mittelarmlehne unterbringen. Zudem gibt es geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze.

2,4 Komfort

3,1 Federung

Jeep verbaut im Compass standardmäßig ein konventionelles Stahlfederfahrwerk. Ein adaptives Fahrwerk, welches das Federungsverhalten an die Fahrsituation anpassen kann oder dem Fahrer eine Eingriffsmöglichkeit bietet, findet man nicht in der Aufpreisliste. Das Fahrwerk ist für ein ansonsten komfortables SUV recht straff ausgelegt, was zwar der Fahrstabilität zugute kommt, beim Komfort aber Punkte kostet.

Im Stadtverkehr bietet das SUV der unteren Mittelklasse zumeist einen ordentlichen Komfort. Auf Unebenheiten spricht das Fahrwerk aber etwas unsensibel an und überträgt viele kleine Unzulänglichkeiten von der Straße auf die Insassen, die immer wieder in Unruhe versetzt werden. Einzelhindernisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel gibt das SUV trotz verhältnismäßig langer Federwege mitunter deutlich an die Insassen weiter, wobei sich der Restkomfort hier noch im Rahmen bewegt. Über Geschwindigkeitshügel rollt der Jeep mit der Vorderachse recht entspannt, wobei die Hinterachse den Insassen einen leichten Stoß mitgibt. Befinden sich viele Temposchwellen auf den eigenen Strecken, ist der Jeep damit zwar nicht die erste Wahl, aber auch kein Rückenfeind. Auf der Landstraße ergibt sich ein ordentlicher Federungskomfort, wobei der Jeep auf Frostaufbrüche oder Fahrbahnkanten doch recht kernig anspricht. Die Autobahnfahrt gelingt nach unserem Ermessen nicht so komfortabel, wie man es für ein 4,50-m-SUV erwarten würde: Der Compass federt steifbeinig über Kanten und die Insassen werden nach kurzen Absätzen mehr gestaucht, als man es in dieser Klasse erwarten würde.

2,0 Sitze

✓ In der getesteten Variante bietet der Jeep umfangreich einstellbare Vordersitze. Neben den Grundfunktionen (Höhe, Länge, Lehnenneigung) gibt es auch eine Sitzflächenneigungs- sowie eine Lehnenbreiteneinstellung. Zusätzlich bieten die beiden Vordersitze eine Vier-Wege-Lendenwirbelstütze sowie eine Einstellung der Wangenbreite. Besonderes Highlight: Die Insassen der ersten Reihe können sich über vielfältige Massageprogramme für den Rücken freuen. Einen Positionspeicher (Memory-Funktion) gibt es allerdings nur für den Fahrersitz. Die Sitze sind sowohl an der Sitzfläche als auch an den Lehnen körpergerecht geformt, wobei die Oberschenkelunterstützung für große Personen etwas zu gering ausfällt. Der Seitenhalt ist ordentlich und passt zu den Ansprüchen an ein komfortables SUV. Was hingegen nicht so recht passt, ist der vinylartige Kunstlederbezug, der sich gummiartig anfühlt und weniger anschmiegsam als ein Stoffbezug ausfällt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich, wie auch die Gurtaustritte, in ihrer Höhe einstellen und die Arme finden eine bequeme Ablage auf den vorderen Türverkleidungen und der fixierten Mittelkonsole.

Auf der Rücksitzbank warten ordentlich gepolsterte Sitze, wobei der Seitenhalt der Rückenlehne nur gering ausfällt. Zudem fällt der Kniewinkel etwas spitz aus. Da man aber eine gut bemessene Beinfreiheit genießt, kann man es sich hinten dennoch bequem machen. Der Mittelsitz ist zwar angenehm gepolstert, aber schmal geformt, weshalb er sich nur für kurze Strecken als Behelfssitzplatz eignet.

2,6 Innengeräusch

Der Compass bietet grundsätzlich einen recht guten Geräuschkomfort. Bei 130 km/h liegt im Innenraum ein gemessener Geräuschpegel von 66,5 dB(A) an. Sowohl die Wind- als auch die Fahrgeräusche treten nicht über Gebühr in Erscheinung. Im rein elektrischen Fahrbetrieb nimmt man vor allem in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen ein leises Sirren und Fiepen vom E-Antrieb wahr, das aber nie störend wird. Im Kontrast zum elektrischen Fahren steht der Dreizylinder-Benziner, der nicht ganz so geschliffen klingt wie die E-Maschine. Beim Ausdrehen wird der Motor akustisch präsent, aber nie laut.

© ADAC e.V.

1,8 Klimatisierung

Der Compass ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ausgestattet. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen anpassen. Eine weitere Detaileinstellung über Drehrädchen an den Ausströmern gibt es allerdings nicht. Die Sitzheizung vorn ist wie die Lenkradheizung serienmäßig an Bord. Zudem gibt es eine Sitzbelüftung. Die Fondpassagiere werden über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen mit ausreichend Frischluft versorgt. Scheint die Sonne, freuen sich die Fondinsassen über die getönten Scheiben ab der B-Säule. Für die kalte Jahreszeit besitzt der Testwagen eine beheizte Windschutzscheibe.

2,6 Antrieb

2,5 Fahrleistungen

Der Dreizylinder-Turbobenziner leistet 100 kW/136 PS. Ihm steht ein 48-V-Elektromotor über das Automatikgetriebe zur Seite, der 21 kW/28 PS entwickelt. Im Vergleich zum bisherigen von Stellantis (Peugeot, Opel, Citroën etc.) in dieser Klasse verbauten Mild-Hybrid-System hat der Elektromotor geringfügig an Leistung und Drehmoment gewonnen und kann jetzt mit bis zu 155 Nm unterstützen. Damit kann der Compass nicht nur beim Beschleunigen einen Vorteil erwirken, sondern auch kurze Phasen rein elektrisch zurücklegen. Zum Beispiel das Rangieren oder das Halten bzw. leichte Beschleunigen in hohen zweistelligen Geschwindigkeitsbereichen erfolgt, je nach Fahrzustand, elektrisch. Welche Strecke man pro Fahrt elektrisch zurückgelegt hat, wird einem nach Fahrtende angezeigt.

Die gemessenen Fahrleistungen gehen trotz des Leergewichts von immerhin rund 1,7 t in Ordnung: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Jeep in 6,3 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 8,3 s. Insgesamt fühlt sich der Mildhybrid-Antrieb trotz des kleinen Dreizylinder-Benziners für das stattliche Kompakt-SUV kräftig genug an. Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Jeep mit vernünftigen 10,0 s an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 195 km/h.

3,0 Laufkultur

Der Dreizylinder bietet konstruktionsbedingt nur eine zufriedenstellende Laufkultur. Bereits beim Aufstarten übertragen sich die Vibrationen deutlich auf die Insassen und sind vor allem am Sitz und Lenkrad spürbar. Auch während der Fahrt treten bei niedrigen Drehzahlen bis etwa 1.500 1/min leichte Vibrationen auf. Unterhalb dieser Drehzahl ist zudem ein deutlich wahrnehmbares Brummen des Motors vorhanden.

Die Leistungsentfaltung angenehm gleichmäßig aus. Etwas verzögert reagiert der Antrieb auf Gasbefehle, da der hubraumschwache Turbomotor zunächst einen Moment benötigt, bis ausreichend Leistung zur Verfügung steht. Immerhin: Der Elektromotor des Mildhybridsystems unterstützt in diesen Phasen.

2,5 Getriebe

✓ Der e-Hybrid ist mit einem sechsstufigen Doppelkupplungsgetriebe (DCT6) ausgestattet, in das ein Elektromotor integriert ist. Die Automatik schaltet meist weich, schnell und passend zur jeweiligen Fahrsituation. Beim Anfahren und Abbremsen bis zum Stillstand sind jedoch teilweise Schaltrucke und Schaltgeräusche wahrnehmbar. Das Anfahren gelingt dank der E-Unterstützung angemessen feinfühlig. Je nach Ladezustand fährt der Wagen zunächst elektrisch an, muss dann aber schnell an den Verbrennungsmotor übergeben, um die notwendige Kraft bereitzustellen. Der Rückwärtsgang wird von der Systemseite aus recht schnell angenommen.

2,5 Fahreigenschaften

1,9 Fahrstabilität

✓ Das SUV legt eine gute Fahrstabilität an den Tag. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise bei einem Schreckmoment vorkommen kann, reagiert der Compass erfreulich gelassen. Er ändert kaum die Fahrtrichtung und das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) bremst das moderat wankende SUV schnell und zielsicher ein, um den ursprünglichen Kurs beizubehalten. Fährt man zu schnell in eine Kurve und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, bringt das den Jeep ebenfalls nicht aus der Ruhe. Nur wenn man es drauf anlegt, ergibt sich ein leicht drängendes Heck – mehr Regung lässt sich dem trägen Jeep nicht entlocken. Gutmütig geht der Compass auch mit Spurrinnen um: Der Geradeauslauf bleibt davon weitgehend unbeeinflusst.

Auch beim ADAC Ausweichtest setzt sich das Bild des gelassenen SUVs fort. Bereits beim abrupten Weglenken vom ersten Hindernis greift das ESP vehement ein und reduziert die Eingangsgeschwindigkeit von 90 km/h deutlich. So verlangsamt ist das Weglenken vom Hindernis auf der Gegenfahrbahn nur noch Formsache. Der Jeep durchfährt den Parcours zwar nicht fein austariert, aber eben sicher. Fahrspaß kommt im Jeep nur in verhaltenem Maße auf, da die Lenkung wenig Rückmeldung bietet und auch nicht besonders präzise agiert. Nichtsdestotrotz bieten die Reifen einen ordentlichen Grip und auch die Aufbaubewegungen fallen nicht zu kräftig aus. Als Jeep der Neuzeit besitzt der Testwagen nur einen Vorderradantrieb, der zumindest auf trockenem Asphalt eine gute Traktion bietet.

© ADAC e.V.

2,7 Lenkung

Die Lenkung vermittelt ein eher synthetisches und entkoppeltes Gefühl, sodass nur wenig Rückmeldung über den Fahrbahnzustand beim Fahrer ankommt. Die niedrig angesetzten Handmomente machen das Lenken allerdings angenehm leichtgängig und damit besonders im Alltag mühelos. Bei der Zielgenauigkeit zeigt sich die Lenkung ausreichend präzise, wobei durch die Abstimmung der Federung und die Reifen mit hoher Flanke etwas an Genauigkeit verloren geht. Die Mittellage lässt sich recht gut erfühlen, könnte aber noch präziser definiert sein. Mit 2,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für den Fahrzeugtyp angemessen direkt übersetzt und hält den Lenkaufwand beim Rangieren und Abbiegen in einem angemessenen Rahmen.

3,0 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Compass im Test durchschnittlich 37,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein ordentliches Ergebnis. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben wenig Grund zur Klage, auch wenn der Druckpunkt etwas klarer definiert sein dürfte.

2,4 Sicherheit

2,5 Aktive Sicherheit

✓ Der Compass verfügt in der First Edition über eine umfangreiche Serienausstattung. Mit dem optionalen Sicherheitspaket kommen weitere Funktionen dazu, die den Autofahreralltag erleichtern. Serienmäßig vorhanden ist ein Notbremsassistent, der den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Zudem überwacht der Jeep den Abstand und warnt beim Abbiegen vor entgegenkommenden Fahrzeugen.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung ist der Compass gut aufgestellt. Es gibt neben dem Geschwindigkeitsbegrenzer auch eine adaptive Abstandsregelung. Der Jeep erkennt die herrschenden Tempolimits und bietet eine Übernahme in die Regelung an. Allerdings muss jedes erkannte Limit vom Fahrer bestätigt werden, ehe es übernommen wird. Einige andere Hersteller ermöglichen eine automatische Übernahme, was bei falsch erkannten Tempolimits aber störend sein kann. Ebenfalls ohne Mehrpreis ist der Autobahnassistent mit an Bord. Dieser übernimmt neben der Geschwindigkeitsregelung auch die Spurführung, wobei der Fahrer das Lenkrad in wiederkehrenden Intervallen zumindest berühren muss. Mit dem optionalen Sicherheitspaket berücksichtigt das System zusätzlich die Streckenführung (z. B. Abbremsen bei Kurven). Außerdem kann der Compass dann bei Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers selbstständig die Fahrspur auf der Autobahn wechseln.

Einen nützlichen Totwinkelwarner findet man in der Serienausstattung. Mit dem erwähnten Sicherheitspaket warnt der Jeep auch beim Spurwechsel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren. Diese Funktion ist vor allem dann nützlich, wenn man quer zur Fahrbahn einparkt und beim Rausfahren der Blick auf den Querverkehr durch andere parkende Fahrzeuge blockiert ist.

✕ Während die aktiven Sicherheitssysteme in den meisten Fällen überzeugen, gibt es doch auch Kritikpunkte. So stört der Spurverlassenswarner mit einem unnötigen Piepston und die kleine und sehr hell leuchtende LED des Totwinkelwarners im Außenspiegel blendet nachts den Fahrer. Zudem implementiert Jeep keinen Notfallassistenten. Gibt der Fahrer beim Betrieb des Autobahnassistenten keine Rückmeldung mehr, beginnt der Jeep zwar zu warnen, rollt dann aber einfach aus, ohne die Bremse einzusetzen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Ausweichassistent
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Spurwechselassistent
- Spurwechselautomatik

© ADAC e.V.

Nicht erhältlich

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Tempomat
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend

2,3 Passive Sicherheit

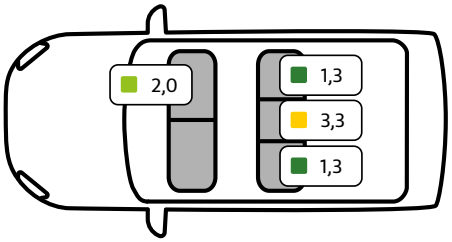
✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt das SUV der unteren Mittelklasse 80 Prozent der erreichbaren Punkte für seine Insassensicherheit (Test 2025) – ein weitgehend gutes Ergebnis. Insgesamt erreicht der Jeep vier von fünf Sternen. Zu seiner Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es einen Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer, der eine Kollision der beiden vorderen Insassen abschwächt. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen gibt es hingegen nicht.

Die Kopfstützen bieten vorn bis zu 1,90 m großen Menschen ausreichenden Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,75 m, wobei dort auch der Dachhimmel eine stützende Funktion einnehmen kann. Nach einem Unfall bremst der Jeep selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt der Compass über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

✗ Es fehlt die Möglichkeit, flexibel ein Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum zu montieren. Im Zubehör gibt es nur ein festes Trenngitter, das dauerhaft verbaut werden muss. Zudem besitzt das Erste-Hilfe-Set keinen festen Ablageort, was das Auffinden in einer Notsituation erschweren kann. Immerhin: Das Warndreieck besitzt einen dauerhaften Platz in der Heckklappenverkleidung.

2,0 Kindersicherheit

✓ Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem Jeep eine gute Kindersicherheit (Test 2025). Allgemein eignet sich der Compass gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über den Sicherheitsgurt ist ebenso problemlos möglich. Eine kleine Einschränkung gibt es bei der Verwendung einer ausladenden Babyschale samt Stützfuß: In diesem Fall lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nur mit erhöhtem Kraftaufwand lagestabil befestigen, da es keine Isofix-Halterung gibt.



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

3,1 Sicherheit ungeschützte Personen

Für den Fußgänger- und Radfahrerschutz erhält der Compass im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 74 Prozent der möglichen Punkte – das ist nur ein ordentliches Ergebnis. Während die Bereiche um die A-Säulen sowie die Mitte der Front ein erhöhtes Verletzungsrisiko darstellen, bieten die seitlichen Bereiche sowie Großteile der Motorhaube einen guten Schutz. Der Notbremsassistent mit Fußgänger- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,1 Umwelt

3,2 Verbrauch

Der Jeep Compass 1.2 e-Hybrid kommt bei der ADAC Verbrauchsmessung auf einen Verbrauch von 6,5 l Super pro 100 km – ein befriedigendes Ergebnis. Im Kurzstreckenbetrieb kann man von den kurzen elektrischen Fahrphasen profitieren, während bei Überlandfahrten die wuchtige Stirnfläche den Verbrauch erhöht.

2,4 Umwelteinfluss

Der Compass zählt zu den größeren Vertretern der unteren Mittelklasse, nimmt aber mit 8,8 m² nicht übermäßig viel Verkehrsfläche ein. Das Leergewicht liegt mit rund 1,7 t auf dem Niveau seiner Konkurrenten und fällt im Vergleich zu immer schwerer werdenden (Elektro)-Autos noch vertretbar aus. Interessant: Die Elektrovariante des Compass mit dem kleinen Akku wiegt rund 500 kg mehr. Das Vorbeifahrgeräusch beträgt

© ADAC e.V.

67,0 dB(A) – damit ist das SUV nicht merklich leiser oder lauter als seine Mitbewerber.

2,7 Autokosten

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Jeep Compass startet in der getesteten Motorvariante mit dem 1,2-l-Benziner und Frontantrieb ab 39.990 Euro. Im Test tritt der Jeep in der Ausstattungsvariante First Edition an und bringt mit den adaptiven LED-Scheinwerfern, dem Focal-Soundsystem und der Sitzmassage für die Vordersitze zu einem Preis ab 42.400 Euro Funktionen mit, die weit über das Notwendige hinausgehen. Die Versicherungseinstufungen fallen mit Haftpflicht-Typklasse 19, Teilkasko 21 und Vollkasko 25 insgesamt moderat bis erhöht aus, insbesondere in der Haftpflicht und Vollkasko. Die Steuer beträgt jährlich 90 Euro. Jeep gewährt zwei Jahre Fahrzeug- und Lackgarantie sowie sieben Jahre Durchrostungsgarantie. Die Fahrzeuggarantie lässt sich optional um bis zu zwei Jahre verlängern.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Compass 1.2 e-Hybrid Altitude DCT6	Compass 1.6 PHEV Altitude DCT7	Compass Elektro (74 kWh) Altitude	Compass Elektro (96 kWh) Altitude	Compass Elektro (96 kWh) Upland 4xe
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	107 (145)	165 (225)	157 (213)	170 (231)	276 (375)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	100	110	104	105	171
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	350/-	345/-	345/-	577/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	216	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,6 l S	3,0 l S	17,4 kWh	17,8 kWh	19,5 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)		17,9 (n)	73,7 (n)	96,3 (n)	96,1 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	127	68	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/21	19/25/21	17/23/21	17/23/21	//
Steuer pro Jahr [Euro]	97	32	80		
Preis [Euro]	39.900	43.400	47.900	51.900	54.900

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

3-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid, Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	107 kW/145 PS
Maximales Drehmoment	230 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	6-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO_2-Ausstoß	127 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.548/1.928/1.654 mm
Leergewicht/Zuladung	1.663/477 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/1.561 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.150 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/7 Jahre
Produktionsort	Italien, Melfi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße	225/60 R18 104V
Reifen	Michelin ePrimacy
Wendekreis (li./re.)	11,1 / 11,5 m
Autotest-Verbrauch	6,5 l/100 km
Reichweite	842 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.664/476 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	420 l 845/1.350 l

Kosten

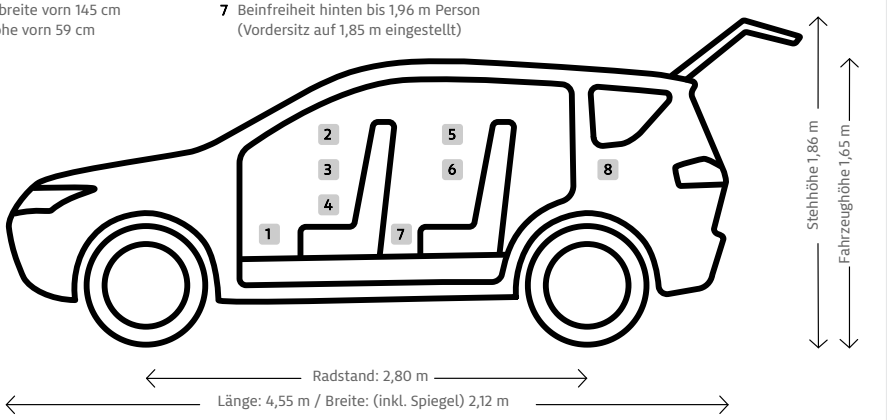
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	151 Euro
Fixkosten	190 Euro
Werkstattkosten	100 Euro
Wertverlust	450 Euro
Monatliche Gesamtkosten	891 Euro
Steuer pro Jahr	90 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/21
Basispreis getestete Variante	42.400 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 12.12.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.460 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	8.821 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	R30.HW.1.33.88.01

1 Beinfreiheit vorn bis 1,94 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 1,94 m Person
3 Innenbreite vorn 145 cm
4 Sitzhöhe vorn 59 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,85 m Person
6 Innenbreite hinten 142 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,96 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 420 - 1.350 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	-/Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.790 Euro (Paket)°
Head-up-Display	1.790 Euro (Paket)°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	1.790 Euro (Paket)°
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrwarnung hinten	1.790 Euro (Paket)°
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-
Außen	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.190 Euro°

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,5**
Autokosten	**2,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,6**
Verarbeitung	2,7
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	1,9
Kofferraum-Volumen	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	**2,4**
Bedienung	2,5
Multimedia	2,0
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,9
Innenraum-Variabilität	2,5
Komfort	**2,4**
Federung	3,1
Sitze	2,0
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	1,8
Antrieb	**2,6**
Fahrleistungen	2,5
Laufkultur	3,0
Getriebe	2,5
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	1,9
Lenkung	2,7
Bremse	3,0
Sicherheit	**2,4**
Aktive Sicherheit	2,5
Passive Sicherheit	2,3
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	3,1
Umwelt	**3,1**
Verbrauch	3,2
Umwelteinfluss	2,4

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

Stand: 22.10.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













ADAC © ADAC e.V.