

-  **Elektro-Motor**
-  **56.450 €**
-  **157 kW/213 PS**
-  **368 km**
-  **22,7 kWh pro 100 km**



Jeep Compass Elektro First Edition

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Der Jeep Compass geht in dritter Generation erstmalig mit Elektroantrieb an den Start und tritt im hart umkämpften Markt der Kompakt-SUVs an. Er basiert auf derselben Plattform wie der Citroën e-C5 Aircross, der Opel Grandland Electric und der Peugeot E-3008. Mit erhöhter Bodenfreiheit, Kunststoffbeplankung und verbesserten Böschungswinkeln soll er sich als robustere Variante für den Alltag eignen. Dem ADAC Autotest stellt sich die Einstiegsmotorisierung mit Frontantrieb in der First Edition zu einem Grundpreis von stattlichen 50.400 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. Mit dem 74 kWh großen Akku (Nettokapazität) erreicht der Compass unter idealen Bedingungen bei einem gemessenen Verbrauch von 22,7 kWh pro 100 km nur eine mittelmäßige Reichweite von rund 365 km. Wer sich damit begnügen kann, bekommt dank Laderoutenplanung, Batteriekonditionierung und rund 160 kW maximaler Ladeleistung dennoch ein zeitgemäßes Elektroauto. Für ein gelände-inspiriertes Modell geht Jeep inkonsequent mit den Schlechtwege-Helfern um: Weder die Scheinwerfer noch die Rückfahrkamera verfügen über eine Reinigungsfunktion. Praktisch im Alltag ist die SUV-typisch erhöhte Sitzposition, die nicht nur für einen bequemen Einstieg sorgt, sondern auch für eine gute Sicht auf den Verkehr. Die Rundumsicht hingegen ist eingeschränkt, da Kopfstützen und Dachsäulen große Teile des Sichtbereichs blockieren. Insgesamt erzielt der elektrische Compass ein gutes Ergebnis, wobei er in keiner Disziplin wirklich glänzen kann und gemessen daran verhältnismäßig teuer ist.

- ✓ **umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, sicheres Fahrverhalten, komfortabler Ein- und Ausstieg**
- ✗ **mittelmäßige Reichweite, schlechte Rundumsicht, fehlende Offroad-Details**

ADAC Urteil

- 2,4** Autotest
- k.A.** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,5** Familie
- 3,9** Stadtverkehr
- 2,1** Senioren
- 2,9** Langstrecke
- 2,6** Transport
- 2,7** Fahrspaß
- k.A.** Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Audi Q4 e-tron, MG S5, Leapmotor B10, Skoda Elroq



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,7 Karosserie	03	2,4 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,4 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,4 Innenraum	06		
Bedienung	06	3,1 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08	k.A. Autokosten	11
		Monatliche Gesamtkosten	11
2,2 Komfort	08	Motorvarianten	12
Federung	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	13
Sitze	08		
Innengeräusch	08	Fahrzeugdaten	14
Klimatisierung	08	Bilder	15
1,4 Antrieb	09		
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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.

2,7 Karosserie

2,8 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 zu großen Teilen verkleidet, was einem geringen Luftwiderstand und damit der Reichweite zugutekommt.

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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Compass bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 2.198 kg Leergewicht gemessenen Testwagens beträgt ordentliche 472 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 1.230 kg bei gebremsten und 600 kg bei ungebremsten Anhängern – ersteres ist kein Spitzenwert, aber besser als bei manchem Konkurrenten. 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.

Legt man den Verbrauch der ADAC Verbrauchsmessung von 22,7 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) zugrunde, erreicht der elektrische Compass eine maximale Reichweite von rund 365 km. Verglichen mit der Konkurrenz ist das ein ordentlicher Wert, wobei die klassenübergreifend besten Elektroautos mittlerweile schon das Doppelte schaffen. Auch das Nachladen beherrscht der Compass durchschnittlich gut: Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent absolviert er im Test in 32 Minuten und erreicht eine maximale Ladeleistung von rund 160 kW – im Durchschnitt sind es rund 100 kW. Direkt nach dem Anschließen muss man bei niedrigen Ladeständen nicht lange warten, bis der Ladevorgang Fahrt aufnimmt: Der Compass erreicht schnell eine hohe Leistung, hält sie aber nur, bis der Akku rund ein Drittel gefüllt ist. Entscheidet man sich, den Akku bei der Hälfte des Ladestandes an den Schnelllader anzuschließen, geht es deutlich langsamer vorwärts. Ab Start bei zehn Prozent Restreichweite werden in zehn Minuten rund 120 km nachgeladen. Das sind alles klassenübliche Werte, wobei die modernsten Elektroautos in zehn Minuten sogar 300 km und mehr nachladen können. Steuert man die Ladesäule bei kalten Temperaturen an, bietet der Jeep sowohl ein automatisches (bei Navigation an den DC-Lader) als auch ein manuelles Vorheizen der Batterie. Zudem lassen sich die Ladepunkte übersichtlich in die Routenführung integrieren. Das Laden an der heimischen Wallbox oder am öffentlichen Ladepunkt gelingt mit 11 kW (dreiphasig, 16 A) in rund 8 Stunden angemessen schnell. Eine optionale 22-kW-Ladefunktion, welche die Ladezeit um die Hälfte reduzieren würde, gibt es für den Testwagen nicht.

✗ Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt.

3,2 Licht und Sicht

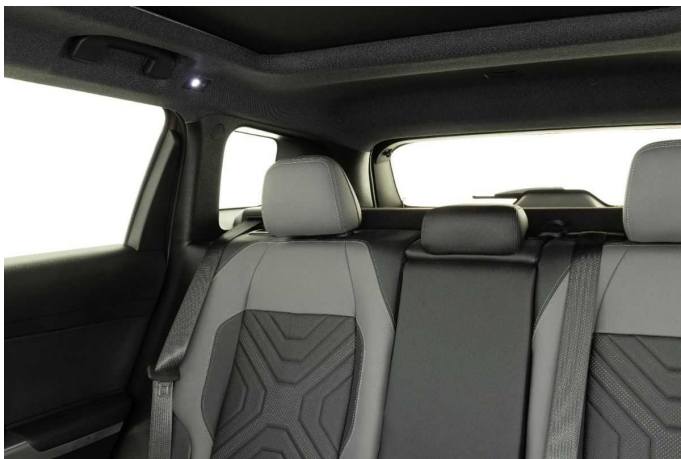
Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt recht gut. Die Vorderkante der Motorhaube ist nicht direkt einsehbar, lässt sich aber aufgrund der kantigen Form gut abschätzen. Der Heckabschluss muss ebenfalls abgeschätzt werden, wobei die Unterkante der Heckscheibe in etwa das Ende markiert. Die Sicht 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.

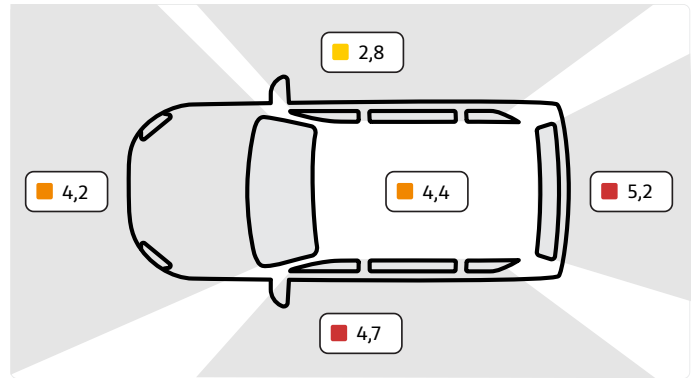
Im Bereich der Spiegel bietet der getestete Jeep serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Zudem gibt es keinen asphärischen Bereich in den Außenspiegelgläsern, der das 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 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.

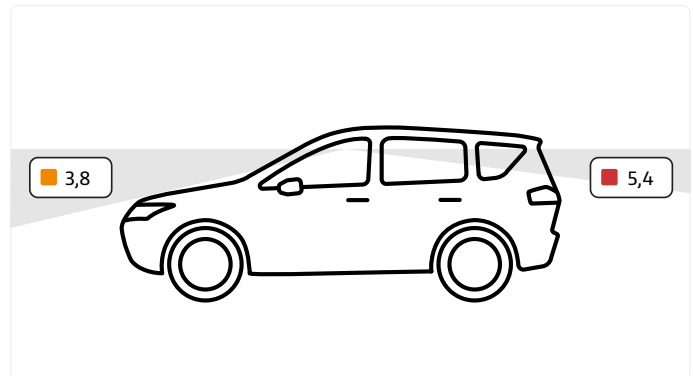


Die Matrix-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus und blenden andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus. Die Rundumsicht wird durch breite Dachsäulen eingeschränkt.

✗ Es gibt keine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch die Blendung des Gegenverkehrs reduzieren kann. Vor allem für ein Modell, das 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 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 Getränkeboxen 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.

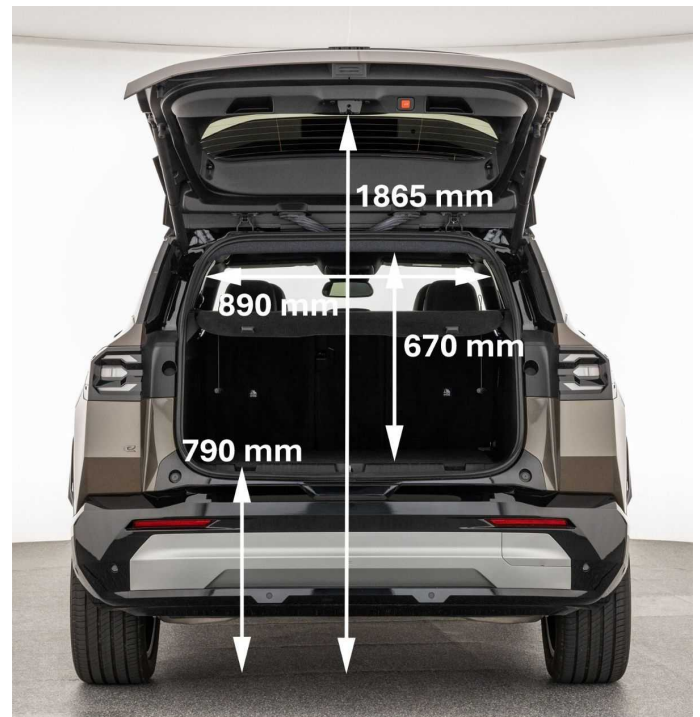
2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 Getränkeboxen 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 79 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 Automaten übernommen oder befinden sich zumindest auf erster Bedienebene, wo man sie unmittelbar einstellen kann. Schade: Der 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 Klimamenus 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 Ladestopp können wir ebensowenig finden wie einen klar ausgewiesenen Momentanverbrauch.

✗ 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



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, Reichweite) 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.



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.

2,2 Komfort

2,9 Federung

Jeep verbaut im elektrischen 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.

Im Stadtverkehr bietet das SUV der unteren Mittelklasse einen ordentlichen Komfort. Einzelhindernisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel gelingt es dem SUV zufriedenstellend abzufedern. Über Geschwindigkeitshügel rollt der Jeep mit der Vorderachse recht entspannt, wobei die Hinterachse den Insassen einen leichten Stoß mitgibt. Auf der Landstraße ergibt sich ebenfalls ein ordentlicher Federungskomfort, wobei der Jeep auf Frostaufbrüche oder Fahrbahnkanten stellenweise kernig anspricht. Etappen auf der Autobahn lassen sich recht komfortabel zurücklegen, wobei der Compass nicht das Komfortniveau seiner Konkurrenten mit optional adaptiv geregelten Fahrwerken erreichen kann.

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 Positionsspeicher (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

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.

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.

2,4 Innengeräusch

✓ Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66,4 dB(A), was einem recht guten Geräuschkomfort bei dieser Geschwindigkeit entspricht. Fahrgeräusche, wie sie beim Überfahren von rauem Asphalt oder Kieselsteinen entstehen, dringen nicht über Gebühr in den Innenraum und werden weitgehend gut gedämmt. Windgeräusche nimmt man bei der Autobahnfahrt deutlicher wahr, da sich dem Fahrtwind eine recht massive Front entgegenstellt.

1,6 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. Das SUV

lässt sich auch im abgestellten Zustand heizen und kühlen.

1,4 Antrieb

1,7 Fahrleistungen

✓ Die getestete Variante verfügt über einen Elektromotor an der Vorderachse, welcher bis zu 157 kW/213 PS leistet und ein maximales Drehmoment von 345 Nm entwickelt. Ein besonders vehementer Vortrieb ist damit angesichts des Leergewichts von rund 2,2 t nicht zu erwarten, aber für den Alltag ist man zu jeder Zeit ausreichend kräftig motorisiert. Dies belegt auch die Zeitmessung: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Jeep in 4,6 s, von 80 auf 120 km/h in 6,0 s. Der Hersteller verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h zügige 8,5 s, während die Höchstgeschwindigkeit bei 180 km/h elektronisch limitiert wird.

1,0 Laufkultur

✓ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch stören-

de Motorgeräusche zu hören. Der Elektromotor zieht vom Start weg zügig an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

1,2 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der elektrische Compass kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen benötigt. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt zügig und erleichtert das Rangieren. Über die Schaltwippen hinter dem Lenkrad kann man die Rekuperation in vier Stufen beeinflussen. Zudem lässt sich per Tastendruck auf der Instrumententafel die stärkste Verzögerungsleistung einstellen, die den Compass bis in den Stillstand abbremst (One-Pedal-Drive). Allerdings fühlt sich das Abbremsen unharmonisch und im Alltag nicht nach einer Entlastung für den Fahrer an.

2,4 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. Führt 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. Nichtsdesto trotz bieten die Reifen einen ordentlichen Grip und auch die Aufbauabewegungen fallen nicht zu kräftig aus. Als Jeep der

Neuzeit besitzt der Testwagen nur einen Vorderradantrieb, der zumindest auf trockenem Asphalt eine gute Traktion bietet.

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 Mittel-lage lässt sich recht gut erfüllen, 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.

2,6 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Compass im Test durchschnittlich 36,3 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 Sicherheitsysteme 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
-  Notbremsassistent

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

Optional erhältlich

-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik

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.

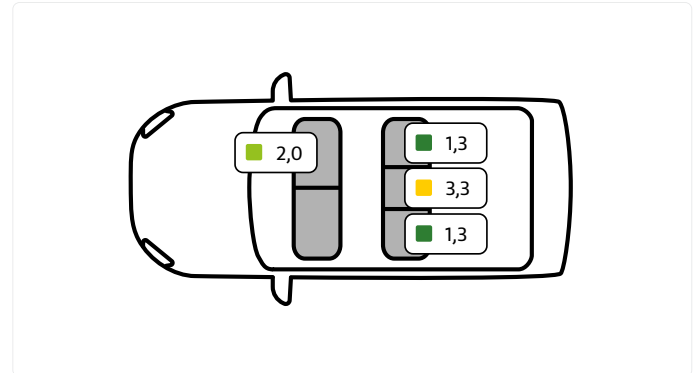
Die Kopfstützen bieten vorn bis zu 1,90 m großen Menschen ausreichenden Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,75 m, wobei dort auch der Dachhimmel eine stützende Funktion einnehmen kann. Nach einem Unfall bremsst der Jeep selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt 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 grund-

sätzlich 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 Radfahrschutz erhält der Compass im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 74 Prozent der möglichen Punkte – das ist kein besonders gutes 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

Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der elektrische Compass 22,7 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A). Das ist für ein modernes Elektroauto und auch im Vergleich mit der Konkurrenz nur ein befriedigender Wert. Um die 74-kWh-Batterie (Nettokapazität) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 83,5 kWh benötigt. Legt man den Verbrauch zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von rund 365 km – das ist ausbaufähig, zumal der Verbrauch unter optimalen Bedingungen ermittelt wurde. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die

Klimatisierung (Wärmepumpe optional) und der großflächig verkleidete Unterboden helfen zumindest, eine im Rahmen der Möglichkeiten gute Reichweite zu erzielen.

2,6 Umwelteinfluss

Mit einer Grundfläche von 8,8 m² belegt der Compass eine für diese Klasse verhältnismäßig große Verkehrsfläche. Auch sein Leergewicht von rund 2,2 t fällt höher als bei einigen Konkurrenten aus, womit die Infrastruktur stärker belastet wird. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 65 dB(A) auf einem durchschnittlichen Niveau.

k.A. Autokosten

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der elektrische Jeep Compass startet in der günstigsten Variante ab 47.900 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 50.400 Euro Funktionen

mit, die weit über das Notwendige hinausgehen. Von der Kfz-Steuer ist der Compass als Elektroauto noch bis 2035 ausgenommen. Jeep gewährt zwei Jahre Fahrzeug- und Lackgarantie sowie sieben Jahre Durchrostungsgarantie. Die Fahrzeuggarantie lässt sich optional um bis zu zwei Jahre verlängern. Auf den Akku gibt der Hersteller die übliche Garantie von 8 Jahren bzw. 160.000 km bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent.

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

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Elektromotor vorn	
Maximale Leistung	157 kW (213 PS)
Dauerleistung laut	104 kW
Fahrzeugschein	
Maximales Drehmoment	345 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegroße kWh	80,0 kWh / 74,0 kWh
gesamt/nutzbar	
Komplette Vollladung mit	83,5 kWh
Ladeverlusten	
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen-Batterie, NMC / 400 V
Garantie /	8 Jahre/160.000 km, 70 %
garantierte	
Kapazität	

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Schaltwippen
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Option
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel
Bidirektionales Laden	Nein
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung	
Anzeige aktuelle	Nein
Schnellladefähigkeit	
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl	Ja / Ja
Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	
Laderoutenplanung/Ziel-	Ja / Nein
Ladestand bei Routenplanung wählbar	

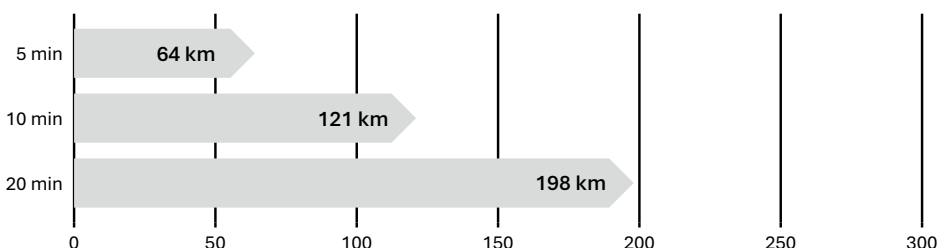
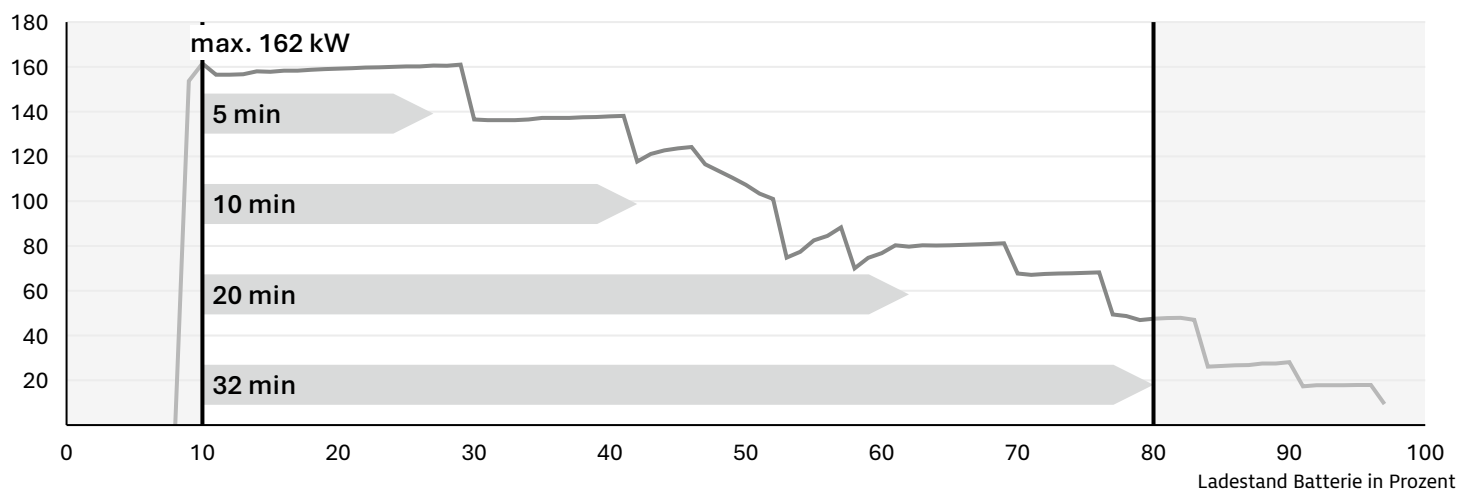
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	-	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	64 h - 36,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	-	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	64 h - 11,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	-	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20,5 h - 7,5 h
DC schnell / CCS	-	-	bis zu 160 kW	32 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	100,2 kW
Ladedauer	00:32
Nachgeladene Reichweite	269 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	12,8 kWh / 64 km / 27 %
10 min	24,3 kWh / 121 km / 42 %
20 min	39,7 kWh / 198 km / 62 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Elektromotor vorn

Leistung	157 kW/213 PS
Maximales Drehmoment	345 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.548/1.928/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	2.185/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/1.561 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.230 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	80,0/74,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/7 Jahre
Produktionsort	Italien, Melfi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,6 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße	235/50 R20 104 V
Reifen	Michelin e-Primacy
Wendekreis (li./re.)	11,1 / 11,5 m
Autotest-Verbrauch	22,7 kWh/100 km
Reichweite	368 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.198/472 kg
Kofferraum normal	420 l
geklappt/dachhoch	845/1.350 l

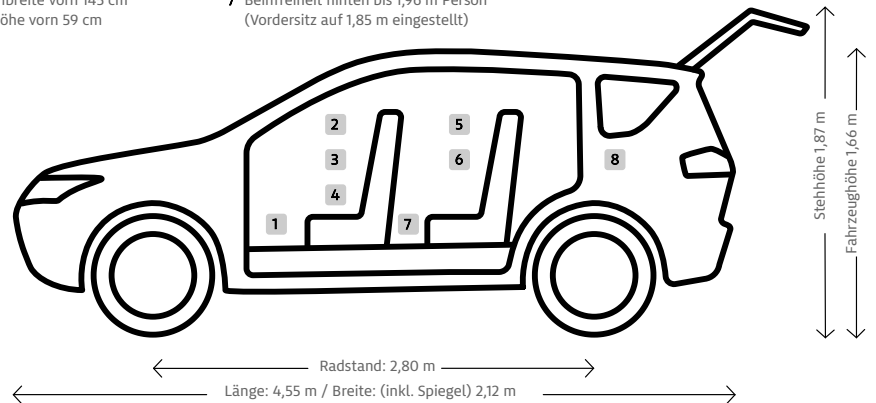
Kosten

Zu diesem Fahrzeug liegen leider keine Kosten-Daten vor.

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl.	56.450 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	10.708 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	-/Serie
statisch/dynamisch	-
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	-
Querverkehrswarnung 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	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
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)

2,4

Autokosten

k.A.

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,7

Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	3,3
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

2,2

Federung	2,9
Sitze	2,0
Innengeräusch	2,4
Klimatisierung	1,6

Antrieb

1,4

Fahrleistungen	1,7
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,2

Fahreigenschaften

2,4

Fahrstabilität	1,9
Lenkung	2,7
Bremse	2,6

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	2,6

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

Bildergalerie

