



Jeep Avenger Elektro Summit

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (115 kW / 156 PS)

Der Avenger ist der erste vollelektrische Jeep und soll damit nicht weniger sein als der Wegbereiter der Marke in ein neues Antriebszeitalter. Die US-amerikanische Traditionsmarke will ihr stark Offroad- und 4x4-geprägtes Image um ein sympathisches, unkompliziertes Kleinwagen-Modell erweitern, das dabei vorrangig für die Stadt, aber auch für unbefestigte Wege geeignet ist - und mehr als den klassischen Jeep-Kunden anspricht. Interessanterweise hat Jeep die anfängliche Sonderstellung des Avenger als DAS reine E-Auto der Marke, bereits kurz nach seinem Verkaufsstart gekippt und ihm auch auf dem europäischen Markt eine Verbrenner- und eine "eHybrid"-Variante zur Seite gestellt. Im Test konnte die Elektroversion Avenger Summit seine Fähigkeiten unter Beweis stellen. Positiv aufgefallen ist dabei die gute Komfort- und Sicherheitsausstattung, welche die höchste Ausstattungsvariante mitbringt. Darüber hinaus überzeugen die zügigen Fahrleistungen und die sicheren Fahreigenschaften. Besonders nützlich im Alltag: Kunststoffbeplankungen rund herum schützen den Lack des Avenger. Allerdings gibt es - vor allem in Anbetracht des stolzen Preises von über 45.000 Euro - auch deutliche Kritikpunkte anzubringen. So ist die Qualität der verbauten Materialien im Innenraum klar verbesserungswürdig; sie macht teils einen billigen Gesamteindruck. Weiter besitzt der Avenger keine vollständige Laderoutenplanung. Zudem schade: Fehlende Stütz- und Dachlasten kosten ihn wertvolle Punkte in der Alltagstauglichkeit und möchten so gar nicht zum Entdeckergeist der Marke passen. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Kona Elektro, Opel Mokka-e, Peugeot e2008, Volvo EX30.

+ gute Komfort- und Sicherheitsausstattung, zügige Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, Kunststoffbeplankung schützt vor Lackschäden

- Materialqualität im Innenraum verbesserungswürdig, keine vollständige Laderoutenplanung, keine Stütz- und Dachlast

ADAC-Urteil

AUTOTEST

2,3

AUTOKOSTEN

k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,5
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie des Jeep Avenger bewegt sich nur auf einem ordentlichen bis ausreichenden Niveau. Die Spaltmaße schwanken etwas, zudem klappern die Türen bei geöffneten Fenstern. Weiter zeigen sich einige Steckerverbindungen im Motorraum nicht vollständig gegen Spritzwasser geschützt und Farbunterschiede im Lack zwischen Metall- und Kunststoffteilen. Interessant: Die Türen werden lediglich mittels Splints in den Scharnieren gehalten, was beinahe als Reminiszenz an die abnehmbaren Türen des Wranglers erinnert. Der Unterboden des Jeep ist weitgehend, wenngleich nicht vollflächig verkleidet. Vor allem im hinteren Bereich zeigt er sich offen und zerklüftet. Die Verarbeitungsqualität im Inneren ist ordentlich; die Bauteile sind mit kleinen Ausnahmen solide montiert. Negativ ins Auge fallen die schlecht entgrateten Kanten im Bereich der Sonnenblenden. Zudem könnten die Schieberegler der Luftausströmer etwas sanfter laufen. Darüber hinaus wird die Motorhaube nur über einen Haltestab offengehalten.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die brutto 54 kWh große Batterie (51 kWh netto, 57,8 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des Jeep Avenger kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ 2-Ladekabel ist dabei, das Kabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) gibt es zusätzlich gegen Aufpreis. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 18,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von knapp über 310 km - für ein Elektroauto im SUV-Format ordentlich, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Der Avenger ist damit noch ein recht effizientes Elektroauto, wenngleich kein Super-Sparer. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert ca. 25 Stunden, macht in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox geschieht die Vollladung in etwa 5,5 Stunden (11kW, dreiphasig). Die Möglichkeit für noch performanteres AC-Laden mit 22 kW bietet der Avenger nicht. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die

3,1 Licht und Sicht

Die Übersicht auf die Fahrzeugenden geht in Ordnung. Weder die Vorderkante der Motorhaube noch der Heckabschluss sind eindeutig zu sehen, allerdings können die Enden auf Grund der

⊕ Die Karosserie ist durch die Kunststoffbepanlung rundherum weitgehend gegen Parkrempler und kleinere Lackschäden geschützt.

⊖ Die Materialqualität im Innenraum lässt zu wünschen übrig, was zu einem billigen Gesamteindruck führt. Das Interieur wird durch großflächigen Einsatz von schwarzem Hartplastik dominiert; nicht einmal auf den oberen Türverkleidungen der ersten Reihe findet sich unterschäumter Kunststoff. Auf der zweiten Sitzreihe treibt es der Avenger auf die Spitze: Die Türverkleidungen bestehen aus einem einzigen großen Kunststoffteil ohne jegliche Polsterung an den Armauflagen - bei einem Testwagenpreis von über 45.000 Euro ein starkes Stück. Während die Dachsäulen aus Hartplastik mittlerweile der Norm in dieser Fahrzeugklasse entsprechen, enttäuscht der Himmel mit seinem billig anmutendem Bezugsstoff weiter. Immerhin: Die Sitzbezüge machen einen soliden Eindruck. Es bleibt zu hoffen, dass Jeeps große Hoffnung im Wechsel hin zu E-Mobilität in den nachfolgenden Kapiteln mehr überzeugt.

Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gut 31 Minuten. An der Schnellladesäule erreicht der Avenger zügig seine maximale Ladeleistung von knapp über 100 kW, allerdings fällt sie ebenso schnell (vor 20 % Ladezustand) wieder ab. Im Mittel erreicht der Jeep eine Ladeleistung von knapp 80 kW. Eine dedizierte Batterieconditionierungsfunktion, um den Akku auf das Laden vorzubereiten, bietet der Avenger nicht. Mit einer Länge von knapp 4,1 m und einer Breite von etwas unter zwei Meter (inkl. Außenspiegel) ist der fünfsitzige Avenger (4 vollwertige Sitze + 1 Notsitz) noch kompakt genug, um auch im urbanen Verkehr zurecht zu kommen. Der Wendekreis beträgt 11,2 m. Die maximale Zuladung beträgt 441 kg - das reicht gerade so für vier Erwachsene und ein wenig Gepäck. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

⊖ In puncto Lastentransport schneidet der Avenger schlecht ab. Für ihn gibt es weder eine Anhängerkupplung, noch ist das Transportieren von Dachlasten zugelassen.

gerade abfallenden Kanten vorne wie hinten doch recht gut eingeschätzt werden. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition gut, allerdings versperrt der Bereich um

den Innenspiegel das Blickfeld nach vorne links doch recht stark. Die grundsätzliche Rundumsicht wird vor allem durch breiten C-Säulen im Heck negativ beeinflusst, was den Blick nach rechts hinten (z.B. für Rechtsabbiegen) einschränkt. Die Sicht auf Hindernisse ist durch die hoch liegende, kleine Fensterfläche am Heck sowie die relativ hohe Front, ebenfalls deutlich eingeschränkt. Positiv kommt dem Avenger zugute, dass in der höchsten Ausstattungsvariante bereits alle Einparkhilfen serienmäßig an Bord sind: So gibt es Parksensoren an Front, Seite und Heck, sowie eine 180°-Rückfahrkamera. Nachtfahrten werden durch den automatisch abblendenden Innenspiegel erleichtert. Die LED-Scheinwerfer mit Linsensystem, legen eine ordentliche Leistung an den Tag bzw. die Nacht. Einzig die etwas inhomogene Lichtverteilung des Abblendlichts und das Fehlen einer Scheinwerferreinigungsanlage sind negativ anzuführen. Positiv: Der Avenger deaktiviert das Fernlicht bei entgegenkommendem Verkehr und leuchtet mit Hilfe der Nebelscheinwerfer in Abbiege-Richtung. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings blenden sie (entgegen der Beschreibung im Jeep-Konfigurator) nicht wie der Innenspiegel automatisch ab. Zudem gibt es weder fahrer- noch beifahrerseitig einen asphärischen Bereich, der den Blinkwinkel aufweitet.

3,0 Ein-/Ausstieg

Die SUV-typische Bauart bringt eine erhöhte Sitzposition mit sich (50 cm über der Straße, Sitz ganz nach unten gestellt), welche den Einstieg grundsätzlich erleichtert. Allerdings ist im Falle des Avengers der Seitenschweller relativ hoch und der Fußraum darunter abgesenkt. Zudem ragt der Armatureträger mit seinem ausladenden Design weit in den Einstiegsbereich; die weit nach vorne gezogene B-Säule verkleinert die Einstiegsöffnung weiter. In Zusammenspiel der konstruktiven Gegebenheiten gelingt der Einstieg dann doch nicht so mühelos, wie es die hohe Sitzposition zunächst versprechen mag. Auf der zweiten Sitzreihe ist der Zustieg vor allem durch den beengten Fußraum und den weiterhin hohen Schweller, ein wenig erschwert. Das Ver- und Entriegeln gelingt dank der "Keyless Entry"-Funktion ohne einen Knopfdruck am Fahrzeugschlüssel. Der Jeep öffnet und verriegelt beim Annähern sowie beim Entfernen vom Fahrzeug. Alternativ kann der Avenger über Tastfelder am Türgriff geöffnet oder abgesperrt werden, auf der Beifahrerseite und im Fond gibt es allerdings keine Taster an den Türgriffen. Die Türen werden vorne wie hinten in zwei Rastpositionen offengehalten und bietet an Steigungen ausreichende Haltekräfte.

3,4 Kofferraum-Volumen

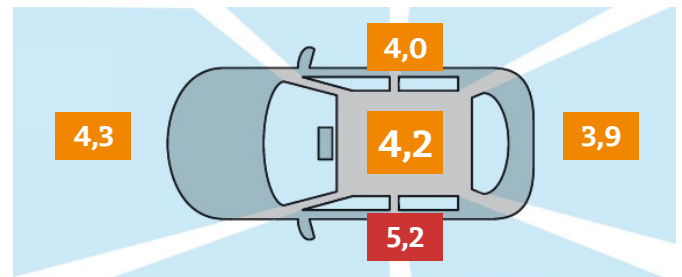
Der Avenger ist als stadtaugliches Elektroauto in der Länge recht kompakt - und bietet deshalb kein übermäßiges Gepäck-



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

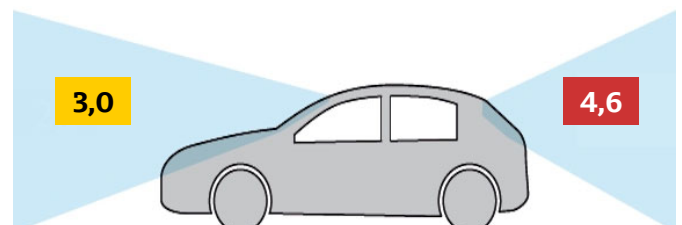
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊖ Jeep spart sich die Haltegriffe für den Fahrer und die Fondpassagiere, einzig der Beifahrerplatz verfügt über einen Griff am Dachhimmel. Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Wenigstens ist im Schlüssel ein Bewegungssensor integriert, der nach ein paar Minuten die Sendeeinheit abschaltet; so kann zumindest ein abgelegter Schlüssel nicht mehr überbrückt werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

raumvolumen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 285 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen

bis zum Dach 400 l oder alternativ sechs handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 585 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.065 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, lassen sich 50 l vom Gepäckraum abtrennen. Unter dem Kofferraumboden können kleine Utensilien verstaut werden, mit 5 l ist das weitere Volumen allerdings überschaubar.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums geht in Ordnung. Die maximale Öffnungshöhe der elektrisch angetriebenen Heckklappe bietet Personen über 1,90 m Platz unter der Klappe. Die Höhe der Heckklappe lässt sich begrenzen, praktisch beispielsweise in niedrigen Garagen. Zudem kann der Heckdeckel über Tasten in der Dachbedieneinheit vom Fahrerplatz aus geöffnet und geschlossen werden. Verbesserungswürdig: Die Ladekante liegt mit 72 cm sehr hoch für einen unkompliziertes Stadt-SUV, das schnell und ohne große Mühen beladen werden will. Immerhin ergibt sich eine nur vier Zentimeter hohe Stufe zwischen Ladefläche und Bordwand in der oberen Position des variablen Ladebodens (12 cm in der unteren Position). Bei umgeklappten Sitzen ist der Ladeboden nicht ganz eben; im Bereich der Rücksitze steigt die Fläche an. Weiter beleuchtet das Ladeabteil nur eine kleine LED-Leuchte. Eine Steckdose für den Anschluss von Elektrogeräten bietet der Avenger im Kofferraum nicht. Baut man die Laderaumabdeckung aus, lässt sich diese nicht unter dem Ladeboden verstauen. Der variable Ladeboden kann in aufgestellter Position arretiert werden, was die Beladung erleichtert.

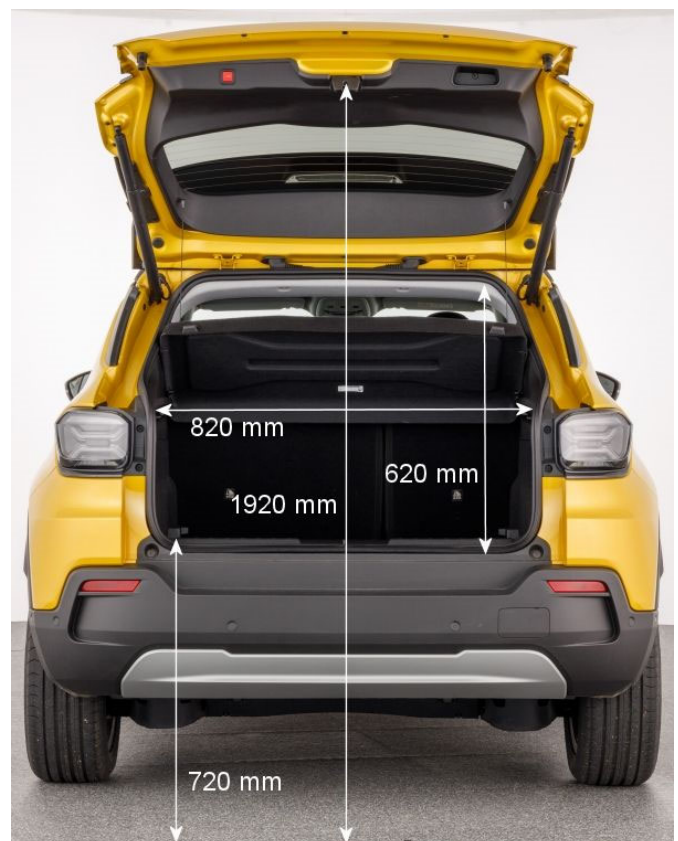
⊕ Im Alltag erweist sich die berührungslose Öffnung der Heckklappe als Vorteil. Führt man den Schlüssel bei sich, lässt sich der Kofferraum mit einem Fußschwenk unter dem Fahrzeugheck entriegeln und fährt selbstständig auf.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt klappen. Allerdings ist letztere nicht vom Kofferraum aus klappbar, sondern muss von der zweiten Sitzreihe aus bedient werden. Erfahrung aus der Praxis: Das Einrasten der Rückenlehnen gibt kaum Feedback, somit bleiben Zweifel, ob die Bank tatsächlich eingerastet ist. Obwohl die Gurte nicht über eine Halterung verfügen, laufen sie dennoch nicht Gefahr, eingeklemmt zu



Lediglich 285 l Gepäck passen in den Kofferraum des Avengers.



Aufgrund der hohen Ladekante ist das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

werden. Eine Durchlademöglichkeit gibt es auch gegen Aufpreis nicht. In puncto Ablagen setzt der als vielseitig beworbene Avenger keine Highlights. Er verfügt weder über Seitenfächer, noch ist die Befestigung eines Gepäcknetzes möglich. Ein nützliches Transport- und Schienensystem gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

2,8 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Die Bedienung des Jeep Avenger basiert auf haptischen Tasten und einem 10,25" großem Touchscreen, der u.a. im Fiat 500 eingesetzt wird. Grundsätzlich findet man sich im Avenger recht schnell zurecht, die meisten Bedieneinheiten befinden sich dort, wo man sie vermutet. Doch es gibt auch Ausnahmen: Die Tasten zum Öffnen und Schließen der Heckklappe befinden sich in der Überkopfbedieneinheit, wo sie den meisten Fahrern wohl die längste Zeit verborgen bleiben. Bei der Sitzheizung kann es ebenfalls verwirrend werden: Sie kann durch das recht frei konfigurierbare Infotainment an insgesamt drei Stellen angewählt werden - eine einfache Taste in der Klimabedieneinheit wäre die bedienfreundlichere Lösung. Für die Bedienung des Infotainments hat Jeep die "Home"-Taste zwischen die Luftausströmer ausgegliedert. In der Praxis erweist sich die Platzierung der Taste als hinderlich, da man beim Nutzen des Touchscreens immer absetzen und auf die "Home"-Taste eine Ebene tiefer tippen muss. Jeep meint es an dieser Stelle zwar gut, doch eine Schaltfläche auf dem Touchscreen wäre in diesem Fall hinsichtlich der Blickabwendungszeit die bessere Lösung. Ebenfalls etwas suboptimal platziert erscheint die Leiste für die Fahrstufen. Während die Tasten im Fiat 500 wie auf einem Tableau präsentiert werden, sind sie im Jeep weniger gut zugänglich platziert. Dies führt dazu, dass man sich immer ein Stück strecken muss, um die "Drive"-Taste zu erreichen, was im vor allem im Stadtalltag mit Stopps und beim Rangieren unergonomisch ist.

⊕ Das Infotainment bietet einen nützlichen Individualisierungsumfang. Ist man bereit, sich mit dem System

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Avenger ist serienmäßig mit dem 10,25-Zoll-Infotainmentsystem ausgestattet, das auf dem Betriebssystem Android Automotive basiert. Die getestete, höchste Ausstattungsvariante "Summit" umfasst ein Radio mit DAB+, eine Bluetooth-Freisprechanlage, USB-Schnittstellen (1x USB-A und 2x USB-C), die Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) und eine induktive Smartphone-Ladestation. Doch Vorsicht: Ein Navigationssystem ist auch in der Topversion nur gegen Aufpreis (490 Euro, Infotainment-Paket) zu bekommen. Das Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie über Ladesäulen in der Umgebung. Allerdings: Eine umfassende Routenplanung mitsamt aktiver Berechnung der

auseinanderzusetzen, kann man die oberste Bedienebene aus einer großen Auswahl von Kacheln auf seine Bedürfnisse anpassen und hat so häufig benutzte Funktionen oder Info-Anzeigen direkt zur Verfügung. Zudem gefällt, dass es für die Lautstärkeinstellung einen klassischen Drehregler gibt.

⊖ Das Infotainment reagiert sporadisch zeitversetzt auf Eingaben. Wischgestern werden dann träge und ruckelig umgesetzt. Die Schminkspiegel sind weder auf der Fahrer- noch auf der Beifahrerseite beleuchtet.



Die Verarbeitung ist in Ordnung; die Materialqualität im Innenraum lässt stellenweise zu wünschen übrig, was zu einem billigen Gesamteindruck führt. Grundsätzlich ist die Bedienung weitgehend funktionell, im Detail offenbaren sich aber auch hier Schwächen.

Ladestopps bietet der Avenger nicht. Mittels der Jeep-App können Fahrzeuginformationen abgerufen (Ladezustand, Reichweite, Standort etc.) sowie Fahrzeug-einstellungen getroffen werden. Für die Anpassung an den jeweiligen Fahrer können Profile konfiguriert werden. Zudem ist das Einstellen eines Privat-Modus möglich, der differenzierte Freigabe-Optionen für das Teilen von Daten und Standorten bietet. Die Sprachsteuerung reagiert auf natürliche Sprache und bietet erweiterte Funktionalitäten wie zum Beispiel das Steuern der Klimaautomatik. Allerdings reagierte sie im Test auf Sprachbefehle oft träge und quitierte häufig mit "leider ist etwas schiefgelaufen".

2,1 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m zurückschieben, was für ein SUV der Kleinwagenklasse ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst über zwei Meter große Personen würden an den Dachhimmel stoßen. Das Raumgefühl ist

insgesamt angenehm und wird vorrangig durch die hohe Seitenlinie und die wuchtige Mittelkonsole geschmälert. Die Ambientebeleuchtung und das optionale Panoramadach, können das Raumgefühl weiter verbessern.

3,8 Raumangebot hinten

Der Avenger wartet im Fond mit keinem besonders großzügigen Raumangebot auf. Auf Grund des innenstadtauglichen Radstandes reicht die Beinfreiheit nur für bis zu 1,75 m große Personen aus, sofern die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit hingegen ist großzügig, sie genügt für über 1,90 m große Insassen. Dass der Fond in Summe beengt wirkt, liegt neben der limitierten Innenbreite auch an der sehr hohen und nach hinten ansteigenden Fensterunterkante. Die Ambientebeleuchtung der ersten Reihe setzt sich im Fond nicht fort.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Positives zum Innenraum lässt sich bei der Variabilität vermelden - jedenfalls in der ersten Sitzreihe. Der Avenger bietet ein großes Fach direkt in der Mittelkonsole, das mittels eines Faltschirms abgedeckt werden kann, wie man es beispielsweise von Apple iPads kennt - gewissermaßen das einzige haptische Highlight. Darüber hinaus bietet die Instrumententafel eine nahezu durchgängige Ablagefläche, in der kleinere Alltagsgegenstände abgelegt werden können. Weitere Fächer finden sich in den Türverkleidungen sowie unter der Mittelarmlehne. Doch bei all der Nützlichkeit der Ablage- und Verstaumöglichkeiten: Gummierte oder mit Stoff bezogene Flächen, die die verstauten Gegenstände daran hindern zu rutschen und zu klappern gibt es in keiner der Ablagen. Somit wird das Ablegen der Utensilien zwangsläufig zum Klapperkonzert. Positiv zu erwähnen ist die gut zu erreichende Ablage für das Smartphone

mitsamt induktiver Ladefunktion und der Becherhalter in der Mittelkonsole mit seinen verschiebbaren Trennsegmenten.

⊖ Wie schon bei der Materialqualität und dem Raumangebot, wirkt der Fond des Avenger ausgiebig vernachlässigt. Es gibt keine Türfächer in den Türverkleidungen und keine Getränkehalter. Hinten wird einfach besser nichts abgelegt, was nicht in die geschlossenen Lehntaschen der Vordersitze passt. Das Handschuhfach ist schlecht erreichbar, da es niedrig und tief in der Instrumententafel montiert ist. Ein schneller Griff vom Fahrerplatz bleibt somit verwehrt und nimmt dem Handschuhfach in vielen Momenten seine Nützlichkeit. Darüber hinaus ist es nicht beleuchtet, nicht abschließbar, nicht belüftet und nicht mit Stoff ausgekleidet.

3,2 KOMFORT

3,1 Federung

Die Fahrwerksauslegung des Jeep Avenger tendiert ohne Zweifel in die komfortorientierte Richtung - sportliche Ambitionen verspricht der Elektro-Jeep kaum. Spürbar wird dies vor allem durch die recht ausgeprägten Karosseriebewegungen in Kurven, oder beim Überfahren von Wellen oder Einzelhindernissen. Letztere dringen dabei nicht nur akustisch klar

wahrnehmbar an die Insassen durch, wenngleich der hohe Reifenquerschnitt kleinere Unebenheiten des Untergrunds vom Fahrwerk fernhält. Immerhin: Nerviges Poltern beim Überfahren von Hindernissen wie Kanaldeckeln zeigt der Avenger nur selten.

3,4 Sitze

Die Sitze des Avenger sind in der Ausstattungsvariante "Summit" mechanisch verstellbar und lassen sich in Längsrichtung und der Lehnenneigung einstellen. Eine Neigungsverstellung bietet der Fahrersitz nicht. Die Flächen der Sitze sind zufriedenstellend geformt, der subjektive Komfort geht genauso wie der Seitenhalt in Ordnung. Eine Zwei-Wege-Lordosenstütze für den Fahrersitz gibt es nur im Paket mit den optionalen Ledersitzen. Es gibt keine Gurthöhenverstellung und die Mittelarmlehne ist nur in Längsrichtung justierbar. Die Sitze der zweiten Reihe bieten deutlich weniger Seitenhalt, immerhin verfügt die Rücksitzbank über eine ausreichende Neigung, welche den Insassen keinen allzu spitzen Kniewinkel aufzwingt. Der

Mittelsitz hingegen ist hart und unbequem und damit nur für kürzere Strecken geeignet. Dazu stört ein Mittelunnel im Fußbereich des Fond.

⊖ Der Beifahrersitz ist auch gegen Aufpreis nicht höhenverstellbar zu bestellen. Die Armauflagen im Fond folgen dem Konstruktionsprinzip: Trockener Humor. Sie sind durchgängig aus hartem Plastik und bieten somit nicht mal ein Mindestmaß an Komfort für die Passagiere der zweiten Sitzreihe. Eine ausklappbare Mittelarmlehne gibt es obendrein nicht.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel beträgt 68,3 dB(A) bei 130 km/h. Er belegt damit die subjektive Wahrnehmung, des doch erhöhten Geräuschniveaus im Innenraum des Jeep. Während sich der Motorlauf elektro-typisch vorbildlich zurückhält, dringt der Straßenbelag deutlich zu den Insassen durch und ist

damit zu jeder Zeit akustisch präsent. In höheren Geschwindigkeitsbereichen auf der Autobahn sind merkliche Windgeräusche zu vernehmen, wenngleich diese nicht explizit störend werden.

3,0 Klimatisierung

Die Einzonen-Klimaautomatik gehört bei der Ausstattungsvariante "Summit" zum Serienumfang und ist im Auto-Modus in drei Intensitätsstufen einstellbar. Ebenso mit an Bord ist eine Sitzheizung für die vorderen Sitze. Eine Lenkradheizung gibt es leider nicht, gleiches gilt für eine Sitzheizung für die Fondsitze. Die vorderen Luftausströmer lassen sich nicht unabhängig von ihrer Richtung in der Intensität einstellen. Die serienmäßige Vorklimatisierung kann über das Infotainment oder die App vorprogrammiert werden. Jeep verbaut zwar keine vollflächige Scheibenheizung, aber zumindest im

Bereich der Wischerblätter ist die Windschutzscheibe per Tastendruck beheizbar. Die Scheiben sind ab den B-Säulen serienmäßig verdunkelt, um den Wärmeeintrag in den Fond zu verringern.

⊕ Eine Wärmepumpe bringt der Avenger bereits serienmäßig mit.

⊖ Für die Fondpassagiere gibt es keine separaten Luftausströmer; die Versorgung mit Frischluft geschieht ausschließlich über die Ausströmer der ersten Sitzreihe.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 115 kW (respektive 156 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 260 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von knapp 1,6 t drückt jedoch aufs Temperament des Motors. So fühlt sich die Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Trotzdem ist der Jeep Avenger ein flottes Auto, von 15 auf 30 km/h vergehen nur rund 1,2 s - zügig genug

fürs mühelose Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 4,6 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 6,3 s geht es von 80 auf 120 km/h. Jeep verspricht 9,0 s von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei vergleichsweise niedrigen 150 km/h abgeregelt.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Im Jeep arbeitet ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – selbst das elektro-typische Surren ist kaum zu vernehmen. Der Motor spricht vom Start weg spontan an, gibt seine

Leistung etwas verhalten, aber gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahnrichtgeschwindigkeit und dann hohen Drehzahlen ein wenig nach.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Avenger kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über die Tasten in der Mittelkonsole gewöhnt man sich nach einer gewissen Eingewöhnungszeit (s. Kapitel

Bedienung). Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Fahrstufe "D" und eine erhöhte Bremswirkung in Fahrstufe "B". Echtes One-Pedal-Driving mit Verzögerung bis in den Stillstand ermöglicht der Avenger allerdings nicht. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Berganfahrhilfe und die Auto-Hold-Funktion.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Avengers ist ordentlich. In der Kurvenfahrt zeigt er die SUV-typischen Aufbaubewegungen; der geringe Schwerpunkt (Traktionsbatterie) balanciert die Stabilität in Summe aber gut aus. Auf Lenkimpulse reagiert er recht spontan. Geht man in Kurven schnell vom Gas, dreht sich der Avenger geringfügig ein, bleibt aber gut kontrollierbar. Fahrdynamisch geht die Performance demnach in Ordnung. Im Ausweichtest schert das Heck recht deutlich aus, wobei das ESP nach anfänglich zaghafter Regelung treffsicher dazwischen

geht. Positiv: Im Ausweichszenario lässt sich der Avenger durch Lenkkorrekturen stabilisieren, ein Verhärten der Lenkung tritt nicht auf. Der Geradeauslauf geht ob des nicht allzu ausgedehnten Radstands in Ordnung und ermöglicht ein stabiles und müheloses Halten der Fahrspur. Die Anfahrtraktion ist auf trockener Fahrbahn einwandfrei, bei Nässe könnte die Traktionskontrolle etwas feinfühlicher regeln.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des kompakten Elektro-Jeep hinterlässt einen synthetischen und gefühllosen Eindruck. Zwar manövriert man den Jeep dank geringer Lenkkräfte im innerstädtischen Betrieb mühelos, muss dabei aber auf Rückmeldung von den Vorderrädern verzichten. Ab etwa 50 km/h nimmt das Handmoment spürbar zu, was dem Jeep etwas mehr Seriosität und Verbindlichkeit in der Lenkung schenkt, aber unterm Strich künstlich wirkt. Auf der Autobahn legen die Bedienkräfte dann nochmal etwas zu, was sich positiv auf die Zentrierung bei hohen Geschwindigkeiten und das subjektive Gefühl der Fahrzeugkontrolle auswirkt. Allerdings bezahlt man die stabile

Zentrierung mit einem deutlich erhöhten Losbrechmoment, welches die Lenkung vor allem beim Spurwechsel unwillig und stur wirken lässt. Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist ordentlich; auf Lenkeingaben reagiert der Jeep leicht verzögert. Beides ist unter anderem auch auf die Reifen mit hoher Flanke zurückzuführen. Ein Vorteil der hohen Reifenflanke dagegen: Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster ist die Lenkung gut entkoppelt und leitet wenig Vibrationen an die Fahrerhände weiter. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Avenger 2,8 Lenkradumdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Jeep durchschnittlich 36,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis. Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und

Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure ordentlich hinbekommen: den Übergang spürt man nur selten. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit in Ordnung.

2,5 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der Avenger in der Ausstattungsvariante Summit die wichtigsten Funktionen der aktiven Sicherheit an Bord. Er warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen und vor Objekten im toten Winkel. Er leitet sowohl innerorts (in niedrigen Gesch.-Bereichen) als auch außerorts (in hohen Geschw.-Bereichen) selbstständig eine Notbremsung ein. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bietet allerdings nicht die Option eines klassischen Tempomats ohne Abstandsregelung. Weiter bietet der Avenger einen Limiter, der das Tempo stumpf abgeregelt. Darüber hinaus erkennt die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des Avenger reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalte-assistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. In Kombination mit dem adaptiven Abstandstempomaten realisiert der Jeep so einen Autobahnassistenten. Die Verantwortung liegt dabei aber weiterhin beim Fahrer; dieser muss die Fahrsituation überwachen und in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. Ein Head-up-Display ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Im Falle einer Gefahrensituation signalisiert der Jeep eine Notbremsung mit schnell blinkender Warnblinkanlage und aktiviert die Warnblinkanlage im normalen Blinkrhythmus, sobald er den Stillstand erreicht hat. Zudem kontrolliert das Fahrerüberwachungssystem den Fahrer (mittels Kamera und Lenkwinkel) permanent in seiner Aufmerksamkeit. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor.

⊖ Vor allem im Innenstadtbetrieb nützliche Assistenten wie ein Ausstiegswarner, eine Querverkehrserkennung oder ein Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren, sind für den Jeep nicht erhältlich.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Testzeitpunkt lagen noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Allerdings lässt sich der Jeep Avenger in seiner Crashesicherheit mit seinen Plattformbrüdern Opel Mokka und Peugeot 2008 vergleichen. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags (vorn) sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ein E-Call-System ist Serie. Es informiert nach einem Unfall automatisch die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Rettungskräfte - per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie lediglich bis zu einer Größe von 1,75 m.

3,0 Kindersicherheit

Gemäß Bedienungsanleitung dürfen wegen des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf den äußeren Fondplätzen sowie auf dem Beifahrersitz stehen dafür serienmäßig Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Für die Befestigung mit Gurten gibt es auf der zweiten Sitzreihe allerdings Einschränkungen: Bei den Außensitzen sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig platziert. Ein Kindersitz lässt sich hier nur schwer und mit viel Kraft fest montieren. Dazu ist der Kindersitz dann leicht nach innen verdreht. Der Mittelsitz eignet sich im Test kaum für die Montage von Kindersitzen. Hier ist der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering.

2,8 Fußgängerschutz

Die Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest im Bereich Fußgängerschutz lagen zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Allerdings lässt sich der Jeep Avenger auch beim Fußgängerschutz mit seinen Plattformbrüdern Opel Mokka und Peugeot 2008 vergleichen. Die Front der beiden Modelle ist gut entschärft, ein erhöhtes Verletzungsrisiko stellen der Übergangsbereich von

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,4 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 51-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 57,8 kWh (bei AC-Ladung, inkl. Ladeverluste) benötigt. Der Avenger ist damit

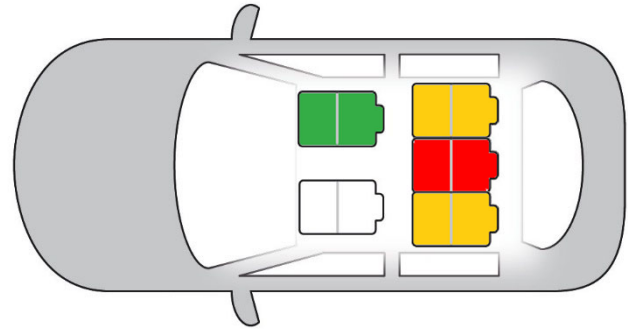
1,7 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,4 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen

⊖ Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Ort und liegen lose im Kofferraum. Zudem gibt es keine Zurrösen im Ladeabteil, welche eine Ladungssicherung ermöglichen. Ein Kofferraum-Trennnetz zur Ladungssicherung ist nicht erhältlich.

Kindersitze

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



Notenskala

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

Motorhaube und Frontscheibe sowie die harten A-Säulen, darunter ein automatisches Notbremssystem, das sowohl Fußgänger als auch Fahrradfahrer erkennt, kann Unfälle verhindern oder die Schwere des Aufpralls reduzieren.

durchaus noch als verbrauchs-effizient einzustufen, wenn gleich er kein Super-Sparer ist. Aus den 18,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 92 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 53 Punkte.

von 75 mg/km verbunden - gute Euro 6d-Diesels haben inzwischen einen deutlich geringeren Ausstoß. Entsprechend bekommt der Jeep ein paar Punkte Abzug, so dass er im Bereich Schadstoffe immerhin 43 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der Elektro-Jeep aber sehr gut da und erzielt insgesamt 96 Punkte im ADAC Ecotest, was die vollen fünf Sterne bedeutet.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der Jeep Avenger startet in der günstigsten Variante ab 38.500 Euro. Für die momentan höchste Ausstattungsvariante "Summit" sind dann schon 43.500 Euro fällig. Der Testwagen kommt mit der recht teuren Zwei-Farb-Lackierung (1.290 Euro) und weiteren Extras auf einen Gesamtpreis von 45.340 Euro. Dabei stolpert man im Konfigurator über die klassische "Masche": Obwohl der Wagen in der Topausstattung schon gut ausgestattet ist, fehlt das ein oder andere wichtige Merkmal. So sind die nützliche Verkehrszeichenerkennung und das Navigationssystem auch in der höchsten Ausstattungsvariante nur gegen Aufpreis zu bekommen - und selbst dann gibt es keine vollständige Laderoutenplanung. Zudem limitiert Jeep den Zugang

zum bestmöglichen Sitzkomfort unnötigerweise ebenfalls durch Paket-Politik: Die Lordosenstütze, die erheblich zum Fahrkomfort auf langen Strecken beiträgt, bieten die US-Amerikaner nur im 1.390 Euro teuren "Ledersitz-Paket" an. Zumindest halten sich die Ausgaben für die Wartungen konzeptbedingt in Grenzen. Zum einen gibt es deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel, zum anderen ist der Avenger auf Grund des nicht allzu großen Drehmoments kein "Reifen-Fresser" - jedenfalls bei moderater Fahrweise. Die vollständigen ADAC-Autokosten sind zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht bekannt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Avenger Elektro
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-
Leistung [kW (PS)]	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	260/0
0-100 km/h [s]	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,2/15,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	37.000

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,4 kWh/100km/314 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollauffüllung mit Ladeverlusten	57,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Fahrmodus

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12% "Batterieladezustand gering", 10% Akustisches Signal, 2% "Batterieladezustand kritisch", Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

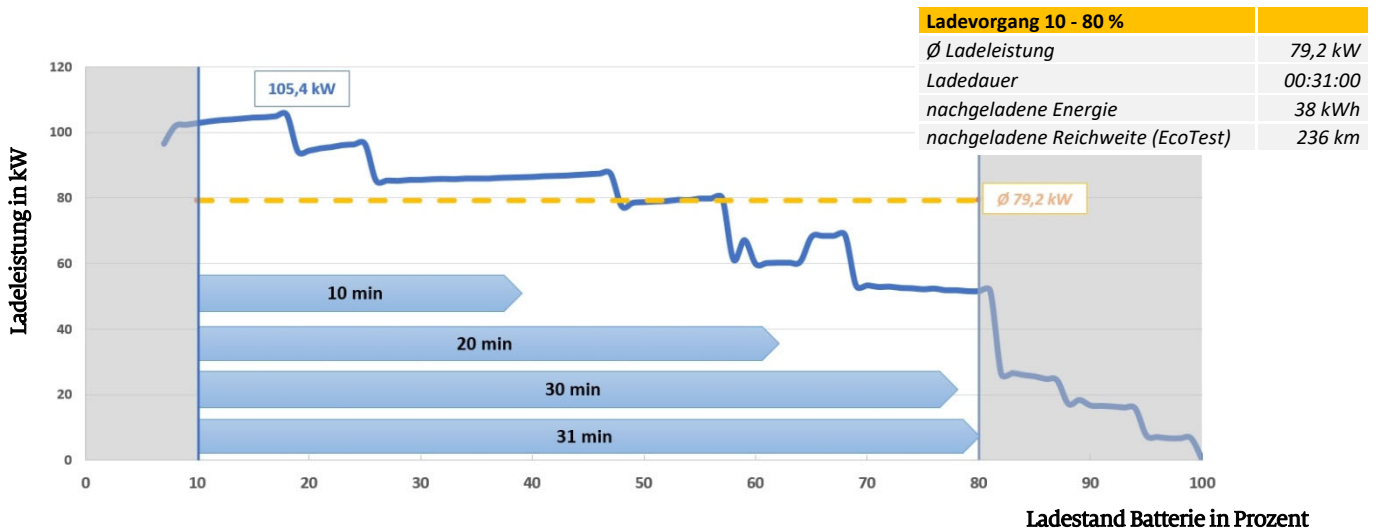
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	44,5 - 25 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	44,5 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	31 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Drehstrom-Asynchron-Motor, vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.084/1.776/1.528 mm
Leergewicht/Zuladung	1.536/479 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität (netto)	51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/7 Jahre
Produktion	Tychy, Polen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Fulda Eco Control SUV
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	18,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 92 g/km)
Reichweite	310 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.574/441 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/585/1.065 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.340 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.976 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	490 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Dezember 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutät