
Vorstellung Jeep Compass: Ein SUV für das Gelände

Von Walther Wuttke

Nirgendwo sonst als um die Kleinstadt Moab hat die Natur aufregendere Felsenkonstruktionen geschaffen als in der roten Wüste im Süden des US-Bundesstaats Utah. Hier trifft sich regelmäßig die Jeep-Gemeinde, um die auf den ersten (und mitunter auch auf den zweiten Blick) unpassierbaren Trails mit ihren Gefährten zu überwinden. In Moab feiert sich die Gelände-Legende. Nirgendwo ist die Marke, die den Allradantrieb salonfähig machte, ihren Ursprüngen als motorisierter und rustikaler Pfadfinder näher. In dieser Umgebung suchten die Jeep-Designer nach Anregungen für den neuen Compass, der nun Jeep-Eigenschaften in die Klasse der kompakten SUV bringt.

Seit inzwischen 76 Jahren steht Jeep für Allradler, die sich vom klassischen Nutzfahrzeug für Soldaten und Farmer zu heute komfortbetonten Modellen entwickelten. Das erste SUV überhaupt, das damals allerdings noch nicht so hieß, war der Wagoneer, der zwischen 1963 und 1991 einen Hauch von Luxus in das ländliche Amerika brachte.

Dass sich einmal luxuriöse Stadtgeländewagen mit mehr oder meist weniger stark ausgeprägten Allradmöglichkeiten zu Bestsellern entwickeln würden, konnte sich damals niemand vorstellen. Inzwischen sind die hochbeinigen Gefährte in allen Klassen vertreten und bewähren sich als Papas Spielzeug oder Mamas Taxi bei der Fahrt zu Schule und Sportplatz. Jetzt rollt auch Jeep in dieses Segment und bringt den Jeep Compass als Alternative zu den Crossover-Modellen mit eingeschränkten Allradfähigkeiten in Stellung.

Die Ideen, die sich die Kreativen in Moab abholten, sind allerdings nicht sonderlich spektakulär ausgefallen. Das Außendesign nimmt ganz offensichtlich Anleihen am größeren Jeep Cherokee. Vor allem die Frontpartie erinnert stark an den Cherokee. Mit einer Länge von 4,39 Metern entspricht der Compass den in dieser Klasse üblichen Abmessungen. Auf den ersten Blick ist auch das jüngste Modell der Marke als Jeep zu erkennen. Im konkreten Fall wurden die charakteristischen sieben (verchromten) Lüftungsschlitze in der Front allerdings in glänzend schwarze Felder eingesetzt.

Ist das Außendesign schon zurückhaltend, so fällt das Interieur sachlich aus, was aber kein Nachteil sein muss. Im Gegenteil – die Instrumente sind übersichtlich angeordnet und über den berührungsempfindlichen Bildschirm lassen sich die wichtigsten Dinge des Fahrens einschließlich der Konnektivitäts-Angebote steuern. Darunter befindet sich der Wählschalter für die verschiedenen Geländefahrtprogramme, denn im Gegensatz zu vielen seiner Mitbewerber bringt der Compass alle klassischen Jeep-Eigenschaften mit.

Auf der Straße gibt der Compass den komfortablen Familienwagen, in dem Fahrer und Passagiere die gute Übersichtlichkeit und das gegen Aufpreis lieferbare Glasschiebdach genießen. Das gut abgestimmte Fahrwerk mit seinem adaptiven Dämpfungssystem für alle Federbeine und die präzise elektrische Lenkung zeigt sich dabei von seiner braven Seite. Auch wenn es ein wenig zügiger sein muss, kommt der Compass nicht aus der Ruhe. Das gilt auch für die Geräuschentwicklung, die erfreulich dezent bleibt.

Auf weniger gut ausgebauten und kurvigen Nebenstraßen bleibt der Compass auf Kurs. Dabei zeigt sich, dass der kompakte Jeep, wie in diesem Segment üblich, weniger für Vertreter einer dynamischen Fortbewegung ausgelegt ist. Dank der 70 lieferbaren aktiven und passiven Sicherheits- und Schutzfunktionen gehört der Compass zu den sicheren Vertretern seiner Zunft. Von diesem breiten Spektrum aus Assistenzsystemen sind serienmäßig an Bord die Aufprallvermeidung und der Spurhalteassistent, der den Piloten etwas nervig erzieht, stets den Blinker zu setzen, bevor er die Spur verlässt.

Ein Jeep ist ein Jeep, und das gilt auch für den Compass, der sich im Gelände noch da erfolgreich durchwühlt, wo seine Boulevard-Konkurrenten gar nicht erst versuchen, sich hineinzuwagen. Dafür sind die beiden Allradsysteme Jeep Active Drive und Jeep Active Low verantwortlich, die – falls benötigt – 100 Prozent des verfügbaren Drehmoments an ein einziges Rad leiten können. Beide Systeme werden über das Selec-Terrain System gesteuert, bei dem sich bis zu fünf Einstellungen („Auto“, „Snow“, „Sand“, „Mud“ und „Rock“) einstellen lassen. So mutiert der Compass vom harmlosen Mama-Taxi zum kompetenten Geländegänger.

Noch ein wenig kompetenter ist die Version Trailhawk, die mit einer um knapp 2,5 Zentimeter höheren Bodenfreiheit und Unterfahrschutzblechen ausgerüstet ist. Mit dieser Ausstattung und den entsprechenden 17-Zoll-Geländereifen erreicht der Trailhawk 30 Grad Böschungswinkel vorn, 24,4 Grad Rampenwinkel und 33,6 Grad Böschungswinkel hinten. Soviel Geländetauglichkeit bedeutet allerdings auf der Straße eine leichte Komforteinbuße. Der Trailhawk ist deutlich straffer abgestimmt und entsprechend geringer ist der Federkomfort.

Bei den Antrieben bietet Jeep zwei 1,4-Liter-Benziner mit 103 kW / 140 PS mit einem manuellen Sechs-Gang-Getriebe in Verbindung mit Frontantrieb an sowie als „MultiAir2-Turbo“ mit 125 kW / 170 PS sowie Neun-Stufen-Automatik und Allradantrieb an. Die Dieselfraktion besteht aus dem bewährten 1,6-Liter Multi-Jet mit 88 kW / 120 PS mit manuellem Sechs-Gang-Schalter plus Frontantrieb und einem Zweiliter-Motor, der 103 kW / 140 PS beziehungsweise 125 kW / 170 PS leistet. Beide Antriebsvarianten kommen mit Neun-Gang-Automatik und Allradantrieb zu den Kunden. Bereits der 140 PS starke Motor reicht vollkommen aus, um mit dem Compass eine zügige Gangart vorzulegen.

Vom 7. Juli an steht der Compass bei den knapp 130 deutschen Jeep-Händlern. Die Preisliste beginnt bei 24 900 Euro für die Basisversion Sport mit Frontantrieb und endet bei 38 500 Euro für den Trailhawk mit dem stärksten Dieselmotor. (ampnet/ww)

Daten Jeep Compass

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,81 x 1,65
Radstand (m): 2,63
Motor: R4-Diesel, 1956 ccm, Direkteinspritzung, Turbo
Leistung: 103 kW / 140 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,1 Sek.
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 5,1 Liter
Effizienzklasse: k.A.
CO₂-Emissionen: 138 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1615 kg – 1799 kg / max. 516 kg
Kofferraumvolumen: 438 Liter
Max. Anhängelast: 545 bzw. 1900 kg
Wendekreis: 11,07 m.
Bereifung: 225/60 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: k.A.
Basispreis: 31 200 Euro

Bilder zum Artikel



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



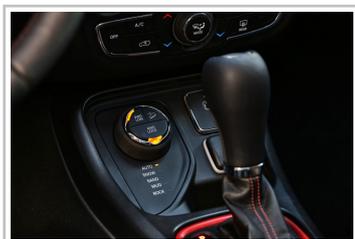
Jeep Compass Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Compass Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep
