
Jeep Avenger: Sympathischer Rächer

Von Frank Wald, cen

Ein Jeep mit Elektroantrieb? Da rümpfen echte Offroad-Fans die Nase. Wo bitte schön soll es in der Wildnis, Wüste oder Savanne Steckdosen geben? Da trifft es sich, dass rund 98 Prozent aller Modelle dieser Fahrzeuggattung solche Regionen ohnehin meiden. So kann Jeep als erster Geländewagenhersteller nun auch ruhigen Gewissens sein erstes vollelektrische Modell Avenger präsentieren. Denn das Mini-SUV erfüllt mit kompakten Maßen, hübschem Design, ordentlicher Reichweite sowie einer ansehnlichen Komfortausstattung alle Voraussetzungen, um sich im Großstadtdschungel zu behaupten. Und dort möglicherweise sogar den einen oder anderen grünen Applaus einzufahren.

Wobei, wenn man mal drüber nachdenkt, ist ein Stromer im Grunde wie geschaffen fürs Gelände. Denn was braucht man, um im Kriechgang über Stock und Stein zu klettern, sich ganz sachte den Hang rauf oder runter tastet oder durch Motorhauben hohe Wasserstellen wadet? Bullige Traktion von der ersten Umdrehung an. Und genau das ist ja nun die viel zitierte und oft bewunderte Spezialität eines Elektromotors. Auch die Vorstellung sich lautlos in der Natur zu bewegen, statt sie mit einem nagelnden Diesel aufzuschrecken, hat durchaus etwas sympathisches.

Ebenso ein Sympathicus will der erste Elektro-Jeep Avenger sein. Ganz im Gegensatz zu seinem Namen („Rächer“) ist das nur 4,08 Meter kurze SUV mit seinen kurzen Überhängen eine freundliche Erscheinung mit sauber gezeichneten Konturen, stimmigen Proportionen und angedeutetem Siebenschlitz-Kühlergrill. Selbstverständlich ist der nur markentypische Makulatur, braucht der Stromer doch weder Luft noch Kühlung. Doch stellt er die Verbindung zu seinen kompakten Brüdern Renegade und Compass her, die ihn beide um mehrere Zentimeter überragen. Und auch sonst trägt der Avenger die üblichen Kennzeichen wie die ausladenden Kotflügel mit groß ausgeschnittenen Radhäusern, abgesetzte Seiten- und Unterfahrerschutzblenden, sowie das X in den Rückleuchten wie bei Wrangler und Renegade.

Auch das Interieur gefällt auf Anhieb mit einem durchgehenden, über die gesamte Breite gestreckten Instrumententräger, der alle Bedienelemente, die Lüftungsauslässe, Ambientelicht und den zentralen Touchscreen mit 26 Zentimetern Bildschirmdiagonale enthält. Der untere Teil ist zum größten Teil Ablageraum. Inklusive der geräumigen Zentralkonsole bietet der Avenger hier bis zu 34 Liter Stauraum. Der Mitteltunnel ist flexibel und modular aufgebaut und kann je nach Größe der Gegenstände verschoben oder sogar entfernt werden, um Platz für größere Gegenstände zu schaffen. Auch der Kofferraum gehört mit 380 Litern zu den größten im Segment. Er lässt sich durch eine sensorgesteuerte, elektrisch angetriebenen Heckklappe öffnen und über eine 72 Zentimeter tiefe Ladekante bequem füllen.

Das Infotainment-System mit 10,25-Zoll-Touchscreen ist immer Serie, das digitale Kombiinstrument in zwei Varianten mit 17,8 und 26 Zentimeter Display-Diagonale erhältlich. Dazu gibt es eine TomTom-Navigation mit natürlicher Spracherkennung sowie Over-the-Air-Updates. Per App können Avenger-Besitzer die Position orten, die Türen ver- und entriegeln, den Batteriestand prüfen und das Fahrzeug aufladen.

Auch in punkto Sicherheit ist der Avenger bei den Kleinwagen-SUV ganz vorne mit dabei. So erfüllt er die Anforderung für autonomes Fahren nach Level 2 mit automatischer Steuerung von Geschwindigkeit, Abstand und Spurhaltung in der Kombination von adaptiver Cruise Control mit Spurhalte-Assistent. Dazu gesellen sich ein Stau- und autonomer Bremsassistent, 360 Grad-Parksensoren mit aktiver Einparkhilfe und eine 180-Grad-Rückfahrkamera mit Drohnensicht.

Anders als seine Markenbrüder muss er jedoch auf einen Allradantrieb verzichten. Doch eine Trailhawk-Version ist schon in Vorbereitung. Die klassischen Offroad-Eigenschaften wie 20 Zentimeter Bodenfreiheit oder Böschungswinkel von 20 Grad vorn und 32 Grad hinten bringt der Avenger jedenfalls schon mal mit. Im Großstadtdschungel lassen sich damit schon mal hohe Bordsteinkanten oder steile Tiefgaragenauf- und abfahrten ohne Schrammen bewältigen. Eine Bergabfahrhilfe sowie das Selec-Terrain-System mit den Fahrprogrammen Sand, Mud (Schlamm) und Snow (Schnee) hingegen scheinen für eine Fronttriebler hingegen noch etwas überambitioniert. Eco, Normal und Sport passen dagegen gut in den urbanen Alltag.

Ebenso wie das elektrische Antriebssystem. Als erstes Modell im Stellantis-Konzern fährt der Avenger auf der ECMP2-Plattform mit der neuen E-Maschine vor. Der 400-Volt-Elektromotor liefert 115 kW (156 PS) Leistung, entwickelt aus dem Stand 260 Nm Drehmoment und wird von einer gleichfalls vergrößerten Batterie mit 54 kWh Kapazität gespeist. Platzsparend unter den Vorder- und Rücksitzen sowie dem Mitteltunnel platziert soll sie für eine WLTP-Reichweite von 400 Kilometer sorgen, im Stadtverkehr sollen auch bis zu 550 Kilometer möglich sein. Schnell aufladen lässt sich der Akku an einer DC-Säule, wo er mit maximal 100 kW in 24 Minuten von 20 auf 80 Prozent gefüllt sein soll. An einer Wechselstrom-Wallbox soll er dreiphasig mit bis zu 11 kW in fünfeinhalb Stunden voll aufgeladen sein. Den durchschnittlichen Verbrauch gibt Jeep mit 15,7 bis 16,5 kWh an. Weitere Fahrdaten hat Jeep noch nicht veröffentlicht.

Bereits am 17. Oktober hat Jeep den Konfigurator für den Avenger geöffnet, zunächst nur in einer 1stEdition, die mit einer nahezu kompletten Ausstattung einem künftigen Topmodell entspricht. Dazu gehören unter anderem Voll-LED-Scheinwerfer, das digitale Cockpit, das Infotainmentsystem mit 10.25-Zoll-Touchscreen, Ambientebeleuchtung, Smartphone-Integration samt Ladepad, Assistenzpaket Level 2 inklusive Stau-Assistent, sensorgesteuerte Heckklappe, 18-Zoll-Leichtmetallräder und Zweifarblackierung. Kostenpunkt: 39.900 Euro oder 349 Euro monatliche Leasingrate. Dennoch sind allein in Deutschland bislang 3000 Reservierungen eingegangen, in Europa sind es schon 10.000. Die ersten Auslieferungen sind für das zweite Quartal 2023 geplant. Scheint, als ob der erste vollelektrische Jeep ein Erfolgstyp werden wird – ganz ohne Ausflug ins Gelände. (Frank Wald/cen)

Bilder zum Artikel



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep



Jeep Avenger und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jeep
