
Fahrbericht Jeep Avenger: Begehrter Preisträger

Von Frank Wald, cen

Sage noch einer, Autopreise hätten keine verkaufsfördernde Wirkung. Dem Jeep Avenger immerhin scheinen die Awards zum europäischen „Auto des Jahres 2023“ und „Women’s World Car of the Year“ einen Traumstart zu bescheren. „20.000 Vorbestellungen in Europa und mehr als 4500 in Deutschland hat noch kein Jeep zuvor erreicht“, sagt Marketingleiter Giancarlo Sapienza bei der Vorstellung des Mini-SUV-Stromers. Vielleicht liegt’s aber auch daran, dass der nur 4,08 Meter kurze Jeep mit seinen kurzen Überhängen und ikonischem Siebenschlitz-Kühlergrill einfach nur verdammt gut aussieht.

Das scheint wohl auch dem Herrn durch den Kopf zu gehen, der uns bei Fotoaufnahmen am Rheinufer anspricht. „Meine Frau hat mich auf den Wagen aufmerksam gemacht und ich muss den unbedingt mal Probe fahren“, sagt der Mann, der sich als Fahrer eines 30 Jahre alten Jeep Wagoneers mit Holzurnier an den Flanken entpuppt. Er wäre überrascht über den großen Fahrkomfort, das spielerische Handling und die große Geräumigkeit, die der kleinste Jeep im Modellprogramm an den Tag legt.

Dass er wie alle Stromer über einen in jeder Situation spontanen Antritt und kräftigen Durchzug verfügt, ist hingegen keine wirkliche Überraschung mehr. Die neue ECMP2-Plattform mit 115 kW (156 PS) starker E-Maschine und 54 kWh-Batterie, die der Avenger als erstes Modell im Stellantis-Konzern erhielt, mobilisiert aus dem Stand 260 Nm Drehmoment, die im nur 1536 Kilogramm leichten SUV für ebenso effektvolle Zwischenspurts wie flüsterleises Dahingleiten sorgen. In glatten 9,0 Sekunden erreicht er so spielend Tempo 100, bevor bei 150 km/h elektronisch eingebremst wird.

Das geringe Gewicht soll aber auch mitverantwortlich sein für den vergleichsweise günstigen Verbrauch von 15,3 kWh, mit dem nach WLTP-Norm eine Reichweite von mehr als 400 Kilometer möglich sein sollen. In der Stadt, wo dieser Jeep entgegen des vielzitierten Gründungsmythos‘ ganz sicher am häufigsten anzutreffen sein wird, wären nach Aussage von Produktmanager Nicolai Kloos sogar 550 Kilometer drin. 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. Deutlich länger dauert’s an einer Wechselstrom-Wallbox, wo er dreiphasig mit bis zu 11 kW in fünfeinhalb Stunden komplett aufgeladen sein soll.

Für leichtes Stirnrunzeln sorgen indes die Tasten des serienmäßigen Selec-Terrain-Systems. Die Modi „Normal“ für alltägliche Fahrten, „Eco“ zur Steigerung der Reichweite und „Sport“ für mehr Traktion und Griffigkeit sind noch nachzuvollziehen. Die Tasten „Snow“ (Schnee) „Mud“ (Schlamm) und „Sand“ hingegen irritieren, wenn man weiß, dass der Avenger (bislang) nur mit Vorderradantrieb ausgeliefert wird. Die klassischen Offroad-Eigenschaften wie 20 Zentimeter Bodenfreiheit oder Böschungswinkel von 20 Grad vorn und 32 Grad hinten bringt der Avenger aber immerhin schon mal mit. Im Großstadtdschungel lassen sich so auch hohe Bordsteinkanten oder steile Tiefgaragenauf- und abfahrten ohne Schrammen bewältigen. Und für die besonders Ängstlichen gibt es dann auch noch eine serienmäßige Bergabfahrhilfe. Sinnvoller erscheint da dank seiner kompakten Größe allerdings der kleine Wendekreis von nur 10,5 Metern, der sowohl beim Rangieren in engen Gassen oder Parkhäusern als auch auf kurvigen Offroad-Pfaden ideal ist.

Auch das Interieur gefällt auf Anhieb mit einem durchgehenden, über die gesamte Breite gestreckten Instrumententräger, der alle Bedienelemente, die Lüftungsauslässe, Ambientlicht und den zentralen Touchscreen mit 26 Zentimetern Bildschirmdiagonale enthält. Der untere Teil ist zum größten Teil Ablageraum. Inklusiv der geräumigen Zentralkonsole mit magnetischer Tunnelabdeckung 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.

Trotz seiner kompakten Abmessungen zeigt der kürzeste Jeep im Modellprogramm im Innenraum Größe. Vorne sitzt es sich dank vielfältiger Verstellmöglichkeiten äußerst komfortabel, allein hinten könnte es für Großgewachsene etwas enger werden. Dafür gehört der Kofferraum mit 355 Liter zu den größten im Segment. Er lässt sich ab der dritten Ausstattungsstufe 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 je nach Ausstattung 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 Dronensicht. Alles eine Frage der Ausstattung und des Preises.

So startet der Avenger in Deutschland in den vier Linien ab 37.000 Euro. Ab Werk dabei sind LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Selec-Terrain-Fahr- und Infotainmentsystem mit 10,25-Zoll Touchscreen mit kabelloser Smartphone-Integration sowie einige Assistenzsysteme wie der automatische Spurhalter, Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sowie Notbremse mit Fußgänger- und Radfahrerererkennung. In der Ausstattung Longitude+ (ab 40.000 Euro) sind 16-Zoll-Alufelgen und Sitzheizung vorne mit dabei. Bei der „Altitude+“ (42.000 Euro) kommen 17-Zoll-Alus, Digital-Kombiinstrument mit 10,25-Zoll-Farbdisplay, elektrische Kofferraumklappe und der adaptive Tempomat hinzu. Und die Topversion Summit+ (44.000 Euro) wartet mit 18-Zoll-Alufelgen, Autobahn-Assistent, Rückfahrkamera, Totwinkel- und Fernlichtassistent sowie Ambientebeleuchtung auf. Dazu gesellen sich zahlreiche Einzel- und Paketoptionen. Immerhin verspricht Jeep, bei Bestellung bis Monatsende eine garantierte Lieferung bis Ende des Jahres und damit die volle Umweltprämie von 7177 Euro. Allerdings gilt das Versprechen nur für bis zu 2023 Privatkunden – die Nachfrage natürlich auch steigern.

Parallel zum kleinsten Modell im Programm hat Jeep auch sein größtes Modell Grand Cherokee für die elektrifizierte Zukunft gerüstet – wenn auch die Kunden hier inzwischen auf die staatliche Stütze verzichten müssen. Denn das große Luxus-SUV ist ein Plug-in-Hybrid, bei dem die Kombination aus einem 2-Liter-Turbobenziner und zwei E-Maschinen 380 PS (280 kW) Leistung und 640 Nm Drehmoment mobilisieren. Mit dem 17,3 kWh große Batteriepaket soll der 4Xe eine elektrische Reichweite von 51 Kilometer erreichen, allerdings nur im städtischen Zyklus. An den herausragenden Offroad-Eigenschaften wie auch an dem säftengleichen Fahrkomfort auf Asphalt ändert das selbstverständlich nichts. Den ersten elektrifizierten Grand Cherokee gibt es in vier Ausstattungen von 79.500 bis 99.900 Euro. (cen/fw)

Daten Jeep Avenger

Länge x Breite x Höhe (m): 4,08 x 1,80 x 1,53
Radstand (m): 2,56
Antrieb: Elektromotor Frontantrieb, Automatikgetriebe
Leistung: 115 kW / 156 PS
Max. Drehmoment: 260 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,0 Sek.
Elektr. Reichweite: 389-404 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 15,9-15,3 kWh/100 km
Batterie: 54 kWh
Ladeleistung DC: bis zu 100 kW
CO₂-Emissionen: 0 g/km (WLTP)
Leergewicht: 1536 kg

Kofferraumvolumen: 355 – 1250 Liter
Basispreis: ab 37.000 Euro

Bilder zum Artikel



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



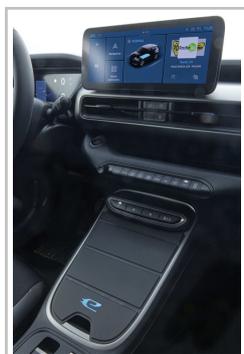
Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Avenger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Jeep Grand Cherokee 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Jeep Grand Cherokee 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald
