
Fahrbericht Jeep Wrangler 2.8 CRD: Auf ins 76. Jahr, Cowboy

Von Jens Riedel, cen

Er trägt zwar heute die Zusatzbezeichnung Wrangler (= Cowboy) und ist nicht mehr ganz so nackt wie vor 75 Jahren, stammt aber immer noch unverkennbar vom Original ab. Dieser Jeep ist und bleibt eine Automobilkone, ist in Kindermund nach wie vor Synonym für Geländewagen und für eingefleischte Fans das einzig wahre Modell der Marke.

Wie der inzwischen eingestellte Land Rover Defender – sein einziger ebenbürtiger Kompagnon und dessen Entwicklung zum Teil auch auf ihn zurückgeht – hat der Jeep Wrangler seine Urform über die Jahrzehnte weitestgehend bewahrt. Wie eh und je rund sind nur die Scheinwerfer, es ragt noch eine Teleskopantenne in den Himmel, und die charakteristischen sieben Kühlergrillstreben haben sich die Amerikaner inzwischen sogar patentieren lassen. Die sachlich-nüchterne, aber zweckmäßige äußere Form spiegelt sich in dem schlechten Luftwiderstandsbeiwert von 0,5 und auch im Inneren wider. Steil ragt das Armaturenbrett vor Fahrer und Beifahrer auf. Hier bestimmen die Vertikale und die Horizontale das Bild. Auch die Außenspiegel folgen dem Muster „quadratisch, praktisch, gut“.

Der Fahrer thront bei fast 26 Zentimetern Bodenfreiheit in etwa auf VW-Bus-Höhe, weshalb wir auch Trittbretter oder zumindest eine Einstieghilfe an der A-Säule vermisst haben. Der Beifahrer findet immerhin für den Geländeritt einen mächtigen Haltegriff über dem Handschuhfach vor. In dessen Klappe findet sich im Fall des Jubiläumsmodells auch die Silhouette des Ur-Jeeps sowie die Jahreszahl 1941. Dieses Motiv findet sich außen auch an den vorderen Kotflügeln.

Unter der nach klassischer Art mit zwei Gummispannern festgehaltenen Motorhaube werkelt ein 2,8 Liter großer Vier-Zylinder-Selbstzünder mit ordentlichen 147 kW / 200 PS. Mit ihm nagelt der Wrangler nach Altvätersitte rustikal. Die fünfstufige Wandlerautomatik arbeitet nicht nur mit einer in anderen Autos längst überwundenen Gedenksekunde beim Gangwechsel, sondern setzt den Vortrieb trotz ordentlich Drehmoment auch relativ phlegmatisch um. Der rote Bereich beginnt bereits bei 4000 Umdrehungen in der Minute an und damit früher als allgemein üblich. Umso erstaunlicher, dass der Jeep dennoch vielen anderen Dieselfahrzeugen etwas voraus hat: Für einen Selbstzünder wird der Innenraum extrem schnell warm (und das hat nicht nur mit kompakten Maßen zu tun). Dafür bietet der Kofferraum nur Kleinwagenformat, und die grobe Rastenverstellung der Rückenlehne erschwert es dem Fahrer, eine optimale Sitzposition zu finden. Auch die Easy-entry-Funktion für den Zugang zum Fond ist noch verbesserungswürdig.

Ab etwa 120 km/h pfeift der Wind an allen Ecken und Enden, aber der Wrangler steht grundsätzlich weder für lange Reisen noch hohes Tempo, wenngleich er auch bei 150 km/h auf der Autobahn immer noch gutmütig geradeaus läuft. Das tut er aber auch nur, wenn er mit reinem Heckantrieb unterwegs ist.

Sobald der zweite Wählhebel mit kräftigem Nachdruck die Vorderachse hinzu bittet, wird der Wrangler auf Asphalt störrisch, weil das Verteilergetriebe gar nicht erst nicht über ein Differenzial verfügt. Auf allen Vieren will der Jeep nur ins Gelände. Nicht kurvige Landstraßen, sondern verwinkelte Offroad-Passagen sind sein bevorzugtes Revier. So müssen auf der Straße auch eine recht starke Wankneigung sowie eine Lenkung mit viel Spiel und wenig Rückmeldung in Kauf genommen werden. Bei starken Bremsmanövern

knickt der Wrangler zudem wie ein auf die Knie sinkendes Kamel ein. Wer's sportlich nimmt, sagt sich, hier darf noch der Fahrer noch fahren.

Nach normalen Maßstäben darf man den Jeep ohnehin nicht messen. So ist auch der Kompass im Display des Bordcomputers nicht als Spielerei zu werten, sondern ganz ernst gemeint. In der Bedienungsanleitung findet sich sogar eine Kompassabweichungs-Karte. Keineswegs ein Scherz sind auch die vielen von außen sichtbaren Schrauben, für die sich in der Mittelkonsole ein kleines Werkzeugtäschchen mit Ratsche und vier Aufsätzen findet. Damit darf die im geschätzten 85-Grad-Winkel stehende Frontscheibe ebenso abgebaut werden wie der komplette hintere Aufbau des – passenderweise „Freedom“ genannten – dreiteiligen Hardtops oder die außen angeschlagenen Türen. So durchzieht auch ein Skelett aus abgepolsterten Überrollbügeln den kompletten Innenraum. Für die meisten Nutzer, die zur geschlossenen statt zur Verdeckvariante des Wrangler greifen, dürfte es aber schon reichen, die beiden Dachhälften über den vorderen Sitzplätzen mit zwei, drei Handgriffen zu entriegeln und zu entfernen, um ein wenig Abenteuerluft zu schnuppern.

Unser Fazit fällt schlicht aus: Schön, dass es solches Autos noch gibt. Also, auf ins 76. Jahr, Cowboy. (ampnet/jri)

Daten Jeep Wrangler

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,22 x 1,87 x 1,87
Radstand (m): 2,71
Motor: R4-Diesel, 2776 ccm, Turbo
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3600 U/min
Max. Drehmoment: 460 Nm bei 1600–2600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,7 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,0 Liter
CO2-Emissionen: 237 g/km
Effizienzklasse: F (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: mind. 1933 kg / max. 573 kg
Kofferraumvolumen. 142–430 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Böschungswinkel: 38,4 Grad (v.) / 31,3 Grad (h.)
Rampenwinkel: 25,1 Grad
Bodenfreiheit: 259 mm
Wattiefe: 483 mm
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 255/70 R18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,5 cw
Wartungsintervalle: 20 000 km
Basispreis: 35 900 Euro

Bilder zum Artikel



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



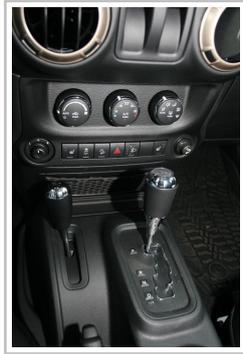
Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler 75th Anniversary: Werkzeug zur Demontage etlicher Karosserieteile.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler: Auch die Windschutzscheibe lässt sich relativ leicht ausbauen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Wrangler: Da lässt sich so einiges abschrauben.

Foto: Auto-Medienportal.Net