
Vorstellung Jeep Wrangler: Amerikanischer Charakterdarsteller

Von Jens Meiners, cen

Um das wichtigste vorwegzunehmen: Man kann die Türen noch ausbauen, wenn es an den Strand oder ins grobe Gelände geht. Und man kann die Frontscheibe noch immer nach vorn klappen und auf der Motorhaube ablegen. Und damit dürften bereits die größten Sorgen von der Fangemeinde abfallen, die lange gegewöhnt hat, ob der klassische Jeep, der seit Mitte der 80er Jahre auf die Bezeichnung Wrangler hört, auch nach dem Modellwechsel seinen urwüchsigen Charakter beibehalten würde. Und dazu gehören nun einmal diese unverzichtbaren Elemente.

Es war klar, dass Fiat Chrysler diesmal einen größeren Schritt vollziehen würde: Fast zwölf Jahre lang ist die letzte Generation des Wrangler ohne größere Revision vom Band gelaufen. Das neue Modell musste sicherer, effizienter und komfortabler werden. Um das zu erreichen, haben sich die Entwickler im Detroiter Vorort Auburn Hills die Struktur gründlich vorgenommen. Der Rahmen besteht aus Stahl, Hauben und Türen sind hingegen aus Aluminium, und die seitlich öffnende Hecktür besteht aus Aluminium und Magnesium. Der Wrangler ist länger, breiter und höher geworden. Die Spur wurde erheblich verbreitert, so dass die vier Räder jetzt bündig mit den breiten Kotflügeln abschließen.

Wer im Wrangler Platz nimmt, sitzt sehr hoch; man befindet sich praktisch auf Augenhöhe mit mittelgroßen Lastwagen. Die vordere Kabine ist geräumig, und in der viertürigen Version, die auf den eher zufällig wirkenden Namen Unlimited hört, ist dank langem Radstand auch hinten reichlich Platz. Das breite, völlig neugestaltete Armaturenbrett verfügt mit der nunmehr glatten Oberkante zwar über eine klare Grundarchitektur, es ist jedoch derart mit digitalen Anzeigen, berührungsempfindlichen Bildschirmen sowie den verschiedensten Dreh- und Kippschaltern übersät, dass von einem puristischen Ansatz keine Rede mehr sein kann. Mitverantwortlich dafür ist das Uconnect-System, laut Presstext „für Kommunikation, Unterhaltung und Navigation“ zuständig.

Die von uns gefahrene Rubicon-Version wartet nicht nur mit dem eigenständigen Allradsystem Rock-Trac auf, sie verfügt auch über große und grobstollige Geländereifen. Wer sich für diese Variante entscheidet, sollte wissen, worauf er sich einlässt: Die Geländeeigenschaften sind erstklassig, die Fahreigenschaften auf der Straße leiden allerdings spürbar: Ruppig und unkomfortabel holpert der Wrangler über Querrillen und durch Schlaglöcher; der Grenzbereich liegt niedrig, kündigt sich aber immerhin gutmütig an.

Einstiegsmotorisierung ist in den USA ein 213 kW / 289 PS starker 3,6-Liter-V6-Motor, mit dem der Wrangler gut motorisiert ist, der jedoch akustisch kaum Faszination verströmt. Die Automatik verfügt überflüssigerweise über acht Fahrstufen und kommt deshalb trotz üppigen Drehmoments von 353 Newtonmetern (Nm) aus dem Schalten gar nicht mehr heraus. Gut, dass Jeep nach wie vor eine Sechs-Gang-Handschaltung anbietet. Europäische Versionen bekommen einen 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo, der in den USA teurer ist als der V6-Saugmotor. Und es wird einen 3,0-Liter-V6-Turbodiesel geben, der zwar eigentlich für Europa entwickelt wurde, aber auch in den USA angeboten werden soll. Denn dort gewinnt der Dieselantrieb wegen seiner Effizienz und seiner für einen Geländewagen perfekten Motorcharakteristik zunehmend Freunde.

Drei Varianten werden angeboten: Das Basismodell Wrangler Sport, der komfortabel

ausgestattete Sahara und der extrem geländetaugliche Rubicon. In den USA beginnen die Preise bei weit unter 30 000 Dollar, in Europa geht es jedoch bei 40 000 Euro erst los und es ist nicht davon auszugehen, dass Jeep in Zukunft auf diese attraktiven Margen verzichtet.

Übrigens ist Jeep dafür bekannt, in seinen Modellen zahlreiche „Ostereier“ zu verstecken: In Kunststoff geprägte oder auf die Scheiben aufgedruckte Designelemente, die Anspielungen auf die Markenhistorie oder die Geländetauglichkeit der Fahrzeuge enthalten. Dieser Versuchung hat man beim Wrangler weitgehend widerstanden: „Der Wrangler selbst ist das Osterei“, findet Chefdesigner Mark Allen. Ein paar versteckte Gags sind jedoch auch im Wrangler zu finden; man sollte zum Beispiel im Kofferraum oder bei den Beleuchtungselementen genauer hinschauen. Um künftigen Besitzern nicht die Freude an der Suche zu nehmen, seien die exakten Fundstellen hier verschwiegen.

Noch größer dürfte allerdings die Freude sein, wenn’s ans rituelle Vorklappen der Frontscheibe geht. Denn dieser Vorgang nimmt beim Vorgängermodell auch für Profis mindestens 35 Minuten in Anspruch, realistischer jedoch ist eine Stunde. Es gilt dabei 28 Schrauben zu lösen, die Wischer müssen entfernt werden, und die Rahmen nehmen eine Strukturfunktion ein, die beim Umklappen verlorengelht. Ganz anders das neue Modell: Hier müssen nur vier Schrauben gelöst werden, der Vorgang ist in drei bis vier Minuten erledigt. Und das Öffnen des Stoffverdecks, bisher eine Angelegenheit von einer Viertelstunde, dauert nunmehr höchstens zwei Minuten.

Bei aller Anerkennung für die verbesserte Effizienz und Sicherheit der neuen Baureihe: Geschickter hätte man die Skeptiker nicht überzeugen können. Mitte 2018 kommt der neue Wrangler auch nach Europa. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



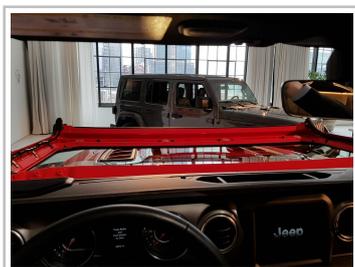
Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



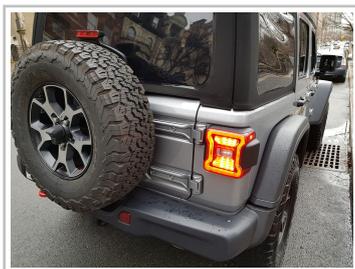
Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Jeep Wrangler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners