
Fahrbericht Jeep Wrangler Unlimited: Zurück zur Natur

Von Peter Schwerdtmann, cen

Ob's stürmt oder schneit, ob die Sonne uns lacht, Das Lied, aus dem diese Zeile stammt, und der Jeep entstanden in dunklen Zeiten. Doch vom Objekt für Militariasmagazine hat sich der Jeep in seinen zivilen Baureihen längst zu einem Sportgerät für Geländewettfahrten, aber erst recht zu einem Begleiter entwickelt für echte Abenteurer und solche, die es schon immer werden oder so wirken wollten. Jüngster Spross der Familie der echten Jeep-Nachfahren ist der Jeep Wrangler, der 2018 seine Premiere erlebte.

Die Redakteure von „Auto-Motorsport“ stellten kürzlich fest, dass der Jeep Wrangler bei den Instagramern zwischen dem BMW M3 und dem Chevrolet Camaro auf Rang fünf der beliebtesten Autos liegt. Was also verschafft einem so alten Konzept selbst bei Social-Media-Nerds einen derart emotionalen Bonus, obwohl er doch auf einen Europäer überwältigend wirken muss? Oder weil? 4,88 Meter Länge und vor allem die Höhe von 1,84 flößen Respekt ein. Bei diesem Auto legt die Betonung des Wortes „einsteigen“ auf den Silben zwei und drei, auf „steigen“. Kleingewachsene nennen das Klettern.

Da oben wird einem als Europäer bewusst, warum die Amerikaner den umbauten Raum auch beim Auto lieben. Auch der breiteste Fahrer wird sich um die Schultern nicht beengt fühlen, eher die Breite der Mittelkonsole bemängeln, weil sie so viel Distanz zum Nebenmann schafft. Bei allen Insassen stellt sich rasch ein Gefühl von Luxus und Leder, vor allem aber Sicherheit ein, so als sei der Wrangler gepanzert gegen den Rest der Welt.

Für Distanz zu den anderen tragen auch die vergleichsweise kleinen Glasflächen und die massiven Holme rundum bei. Aber das Gefühl, vor denen sicher zu sein und sich ihnen gegenüber ruhig einmal etwas herausnehmen zu können, stellt sich schon beim ersten Blick in das typische Jeep-Gesicht mit den rund Scheinwerfern und den sieben senkrechten Stäben vor dem Kühler ein. Rechte Winkel, viele Ecken, klare Kanten und massive Scharniere überall suggerieren Solidität, Wucht und Macht.

Ein echtes Auto also, ohne den ganzen technischen Schnickschnack für die Weicheier, die sich von ihrer Elektronik fahren lassen. Beim Jeep ist Fahren noch Handarbeit, so scheint es. Und der Fahrer fühlt sich mit seiner Einschätzung bestätigt, wenn er bei hohen Geschwindigkeiten mit dem Geradeauslauf ringt und der Fahrtwind die Karosserie ohrenbetäubend umtost. Wer dann die Gebärdensprache beherrscht, ist klar im Vorteil.

Aber so ein Urviech ist der Wrangler gar nicht. Denn unter all dem martialischen Äußeren steckt eine Menge Elektronik: Infotainment, Konnektivität, Fahrer-Assistenzsysteme, Bildschirme. LED-Scheinwerfer – alles an Bord. Dafür muss sich niemand schämen, solange er den Imbusschlüssel einzusetzen weiß und bereit ist, Zeit in den Rückbau seines Wrangler in einen Geländeroaster einzuplanen, wenn auch nur theoretisch und vielleicht später einmal. Gut zu wissen, dass das möglich ist und man sich nicht immer auf die beiden Luken über Fahrer und Beifahrer beschränken muss.

Auch gut zu wissen, dass der Wrangler im Gelände Seinesgleichen sucht. Da können nicht viele mithalten, sagen das Markenimage und die Kollegen, die es wissen müssen. Wir verzichteten auf den Ausritt, ließen die Geländesysteme also unberührt, auch wenn sie uns noch so spektakuläre Erlebnisse versprochen. Wir gingen einfach davon aus, dass es dem normalen Wrangler nicht anders geht als anderen seiner Art: Gut zu wissen, dass sie könnten.

So sind sie, die Amis. Und nicht nur die. Jenseits des Atlantiks dürfte unser Wrangler-Exemplar vermutlich in den meisten Fällen nur ein müdes Lächeln ernten – nix Benziner mit fünf Litern Hubraum. Die Verbindung zwischen Chrysler, Jeep und Fiat hat auch diesen Ur-Ami domestiziert. Neuerdings lässt er sich sogar während der Fahrt von Allrad- auf Hinterradantrieb umschalten. Wer hätte das von einem Jeep gedacht.

Wir fahren ihn mit dem 2.2-Liter-Vierzylinder Diesel aus dem Hause Fiat und waren sehr erfreut zu erleben, dass sich die vier Zylinder in dem Acht-Zylinder-Motorraum von dem Schwergewicht von gut 2,2 Tonnen nicht überfordert fühlten.

Die 200 PS und das Drehmoment von 450 Newtonmetern (Nm) reicht immerhin für einen Spurt unter zehn Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Wer die zu oft erleben will, der wird mit dem Durchschnittsverbrauch von 7,9 Litern auf 100 km natürlich nicht auskommen, sondern selten unter zehn Litern bleiben. Aber die schnelle Gangart ist beim Wrangler eben nicht die bevorzugte. Das können die dicken amerikanischen Motoren besser, aber nicht billiger und nicht mit der aktuellen Abgasvorschrift Euro 6d TEMP.

Seinem Urahn Willys sagt man nach, er habe gestunken, schon weil er im Gelände bis zu 40 Liter geschluckt habe. Was geht's uns doch gut. Wir können einen Wrangler mögen, fast ohne schlechtes Gewissen. Wegen der eingehaltenen EU-Norm kann er noch nicht einmal aus der Stadt verdrängt und ins Gelände verdammt werden. Das wäre auch schade, denn – laut Instagram-Ranking – eignet er sich offenbar auch hervorragend für die Promenade und sein erstaunlich kleiner Wendekreis von weniger als zehn Metern steht dem nicht im Wege. Dieses Urviech ist handzahn. (ampnet/Sm)

Daten Jeep Wrangler Unlimited 2.2 D

Länge x Breite x Höhe (m): 4,88 x 1,89 x 1,84

Radstand (m): 3,01

Motor: R4-Diesel, 2143 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Abgasreinigung: SCR-Kat, Harnstoffeinspritzung, Dieselpartikelfilter

Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.

Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter

Effizienzklasse: B

CO₂-Emissionen: 209 g/km (Euro 6d TEMP)

Leergewicht / Zuladung: min. 2119 kg / max. 466 kg

Kofferraumvolumen: 533–1044 Liter

Max. Anhängelast: 2585 kg

Wendekreis: 9,56 m

Bodenfreiheit: 231 mm

Böschungswinkel: 34,8 Grad (v.) / 29,9 Grad (h.)

Rampenwinkel: 19,2 Grad

Wattiefe: 242 mm

Bereifung: 255/70 R 18

Basispreis: 56 000 Euro, plus 2490 für Overland-Launch-Paket

Bilder zum Artikel



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



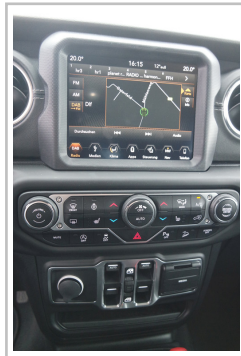
Jeep Wrangler Overland: Handfest.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



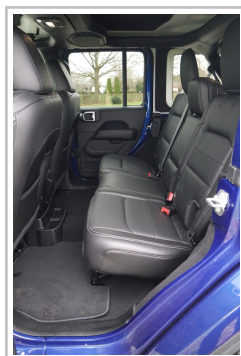
Jeep Wrangler Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



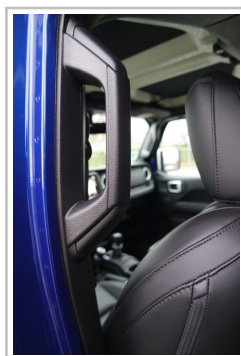
Jeep Wrangler Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland: Türgriffe, an denen man das Auto aufhängen könnte.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland: Den Türgriff reißt niemand ab.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler: Scharniere, "aus dem Vollen geschnitzt".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler: todsicherer Motorhaubenverschluss.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Unlimited Sahara Overland: Noch mit echter Stabantenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Jeep Wrangler Overland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep
