

PROBEFAHRT

Die Anpassung der Dinosaurier

Der Jeep ist der Urvater aller Geländegänger. Ein Kind des Zweiten Weltkriegs, als man mit dem Wort SUV, was für Sport Utility Vehicle steht, noch nichts anzufangen wusste. Der später zur Geländewagen-Ikone mutierende Ur-Jeep wurde mit seinen Ecken und Kanten für die US-Armee entwickelt. 1941 waren die Firmen Ford, Willys Overland und American Bantam am Bau dieses kriegerischen Allradfahrzeugs beteiligt. Und Ford nannte seinen Prototypen GP, «General Purpose», was nichts weniger als Allzweck heisst und «Tschiepie» ausgesprochen wird. Daraus soll schliesslich der Begriff Jeep entstanden sein.

Oder doch von Popeye?

Allerdings ist diese Erklärung legendär und nicht unbestritten. Andere erzählen, der Name stamme aus dem Comic «Popeye», was eigentlich zu den kraftstrotzenden Geländebezwingern passen würde. Neben dem Spinat verschlingenden Seemann setzte sich dort nämlich eine Figur in Szene, die wie eine Mischung aus Hund und Katze daherkam und den Namen «Eugene the Jeep» trug. Nun, wie auch immer: flächendeckend tauchte der Markenname Jeep erst im Jahre 1953 auf.

Dinosaurier im Autoreich

Somit ist der Jeep ein Dinosaurier im Autoreich, nicht nur wegen des Alters, sondern auch was seine Grösse und Kraft betrifft. Die Auto-Dinosaurier sind aber nicht ausgestorben, sondern erfreuen

sich als SUV ausserordentlicher Beliebtheit. Die Auto-Evolution brachte deshalb in den vergangenen Jahren viel Konkurrenz auf den Dinosaurier-Markt.

Waren Offroader zuvor noch Nischenprodukte für Holzfäller und Metallschlosser, fahren jetzt Nadelgestreifte und Familien-Managerinnen, die sich im stahlumrandeten Hochsitz sicherer fühlen, damit herum. Oft zum Ärger von Stadtgängern und Velofahrern. Um nicht wie die Dinosaurier vom Erdboden zu verschwinden, mussten sich die Offroader deshalb anpassen und Form und Verbrauch den aktuellen Gegebenheiten anpassen.

Das gilt allerdings nicht für alle SUV, aber für den neuen Jeep Compass. Denn was will man gegen einen Offroader sagen, der tatsächlich nur noch rund sieben Liter Treibstoff auf 100 Kilometer verbraucht. Auch der Kohlendioxid-Ausstoss von gerade mal 177 Gramm pro Kilometer ist für ein Auto dieser Grösse ein sehr ansprechender Wert und trägt dem Jeep Compass auf der Energieeffizienz-Etikette ein starkes «B» ein.

Diesel und sechs Gänge

Grund für diese günstigen Werte ist der Zwei-Liter-Dieselmotor mit Sechsgang-Getriebe aus deutschem Haus. Den Amerikanern ist Diesel ja eher fremd. Der Pumpe-Düse-Motor bringt es auf 140 PS und beschleunigt den Compass mit 310 Newtonmetern. Auch was die Grösse betrifft, spricht der Hersteller nicht unbedingt die

klassische Jeep-Klientel an mit seiner Länge von 4,41 Meter und dem fließenden Freizeit-Design. Klassisch sind dafür die runden Jeep-Scheinwerfer. Innen fällt der Blick auf etwas gar viel Kunststoff im ansonsten geräumigen Compass. Die Beinfreiheit des fünften und mittleren Passagiers der hinteren Sitzreihe ist allerdings wegen den Flaschenhaltern etwas eingeschränkt. Pfiffig dafür die Taschenlampe im Dachhimmel oder die ausklappbaren Boxen in der Heckklappe für den Offroader-Ausflug an die Feuerstelle. Und das alles zu einem sehr günstigen Preis. *Bruno Knellwolf*

STICHWORT

Jeep Compass CRD

Motor: 2.0-Liter-Turbodiesel V4, Sechsganggetriebe
Hubraum: 1968 ccm
Leistung: 140 PS / 4000 U/min
Drehmoment: 310 Nm/1750 U
Verbrauch: 6,5 Mix, 8,3 Stadt, 5,4 Überland
CO₂-Ausstoss: 177 g/km
Masse: 4,41 m lang, 1,81 m breit, 1,63 m hoch, Kofferraum 334-1277 Liter
Energieeffizienz-Kategorie: B
Leergewicht: 1610 kg
Preis: ab 37'500 Fr.





Bild: Kn.

Jeep Compass: Allradfahrzeug mit erstaunlichen Verbrauchswerten.