
Vorstellung Jeep Compass: Der zeigt in die richtige Richtung

Von Walther Wuttke

Stell Dir vor, Du erfindest ein vollkommen neues Fahrzeugsegment und niemand merkt es – am wenigsten Du selbst. Als Jeep im Jahr 1963 den Wagoneer an den Start rollte und so ein wenig Luxus in die Welt der Geländegänger brachte, sprach niemand von einem Sport Utility Vehicle, der Wagoneer blieb auf der Farm und die Farmer genossen den Komfort. Nach 28 Jahren verschwand das Modell ohne einen echten Nachfolger wieder aus den Katalogen.

Die SUV-Welle kam später und Jeep reagierte. Inzwischen ist die Marke mit einer vollständigen Palette im SUV-Segment unterwegs, wobei sich die Angebote gegenüber den meisten Mitbewerbern durch ihre Geländetauglichkeit unterscheiden. Frei nach dem Motto: Wo kein Weg, da ein Jeep. Jüngster Zugang ist der Jeep Compass, der die Lücke zwischen Renegade und Cherokee schließt und im Gegensatz zu seinem wenig erfolgreichen Vorgänger auf Anhieb als Familienmitglied zu erkennen ist. Die Frontpartie übernimmt ganz bewusst Elemente des größeren Cherokee und auch im Innenraum setzt sich die enge Verwandtschaft fort. Das im mexikanischen Toluca gebaute Modell entspricht weniger einem rustikalen Geländegänger als vielmehr einem noblen Gefährt für den Ausflug abseits der Straße. Der wertige Materialmix schafft eine angenehme Atmosphäre, allerdings hätte man im Lenkrad durchaus weniger Schalter verteilen können. 16 sind eindeutig zu viel, doch irgendwie wollen die neuen Elemente der schönen Automobilwelt bedient werden.

Die Sitze, in den höheren Ausstattungsversionen serienmäßig in Teilleder ausgeführt, bieten ausreichend Seitenhalt, lassen sich angenehm temperieren und gegen Aufpreis auch belüften. Über den Bildschirm des Uconnect-Infotainmentsystems werden alle wichtigen Einstellungen des Compass vom Radio bis zur Navigation bedient. Zusätzlich können alle relevanten Informationen auf die Fläche vor dem Fahrer gespielt werden.

Der Compass kommt zwar in zwei Fronantriebsversionen auf den Markt, doch ansonsten dominieren die Allradler das Angebot. Dabei können die Kunden zwischen zwei Varianten wählen. Beim Jeep Active Drive startet der Compass grundsätzlich mit vier angetriebenen Rädern, um danach, wenn kein weiterer Bedarf besteht, als Frontriebler weiterzufahren. Erst wenn sich die Verhältnisse ändern, schaltet die Elektronik innerhalb von Sekundenbruchteilen den Antrieb der Hinterachse zu. Über das Selec-Terrain-System kann der Fahrer zudem die für ihn optimale Einstellung für die unterschiedlichen Verhältnisse finden. Für die härtere Gangart ist die Variante Trailhawk gedacht, die zusätzlich einen „Rock“-Modus (Felsen) bereithält, um dahin zu kommen, wo sich sonst niemand hinwagt.

Auf verschneiten österreichischen Bergstraßen hielt die Einstellung „Snow“ den Compass souverän auf Kurs. Ohne Schnee auf der Straße und auf „Auto“ geschaltet, zeigt sich der Compass von seiner angenehmen Seite, wobei sich allerdings der Diesel durchaus deutlich bemerkbar macht. Hier wäre vielleicht etwas mehr Dämmmaterial hilfreich. Puristen mögen es bedauern, aber der Jeep Compass fährt sich mehr wie ein Komfort-Geländewagen. So lange Asphalt unter den Rädern ist, bietet das gut abgestimmte Fahrwerk ausreichend Bequemlichkeit und Sicherheit und stellt den Fahrer nicht vor Probleme. Auch im Gelände lässt sich der Compass souverän bewegen. Für die Vertreter der reinen Lehre gibt es dann demnächst den neuen Wrangler.

Der Jeep Compass ist im Segment der kompakten SUV unterwegs, also direkter Konkurrent von Volkswagen Tiguan, Ford Kuga oder Toyota RAV 4. Von diesen Fahrzeugen werden in diesem Jahr rund 330 000 Modelle abgesetzt, was wiederum einen Anteil von rund zehn Prozent an den Zulassungen in Deutschland entspricht.

Die Kunden können den Compass in den vier Ausstattungsstufen Sport, Longitude, Limited und Trailhawk ordern, wobei bereits die Basisversion ansprechend ausgestattet ist. Unter anderem gehört ein Tempomat, Spurhalteassistent, Auffahrwarnsystem und eine Klimaanlage zum Angebot, das bei 24 900 Euro beginnt. Am oberen Ende der Preisliste ist der Trailhawk mit Zwei-Liter-Diesel (125 kW/170 PS) für 38 700 Euro unterwegs.

Und was kommt als nächstes? In zwei Jahren wird wahrscheinlich auch für den Compass die elektrifizierte Zukunft beginnen. Ohne diese Nachhilfe werden die europäischen Abgaswerte nicht erreichbar, und deshalb wird wahrscheinlich auf dem Genfer Automobilsalon im März 2019 der erste Jeep als Plug-in-Hybrid mit Stecker stehen. (ampnet/ww)

Daten Jeep Compass 2.0 Multijet

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,81 x 1,65

Radstand (m): 2,63

Motor: R4-Diesel, 1956 ccm, Direkteinspritzung, Turbo

Leistung: 103 kW / 140 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 5,1 Liter

CO₂-Emissionen: 138 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1615 kg / max. 516 kg

Kofferraumvolumen: 438 Liter

Max. Anhängelast: 1900 kg

Wendekreis: 11,07 m

Bereifung: 225/60 R 17

Preis: 31 300 Euro

Bilder zum Artikel



Jeep Compass.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Compass.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Compass.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Compass.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Compass.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Compass.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Compass.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Compass Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA
