
Jeep Compass: Die individualistische Alternative

Von Jens Meiners

Elf Jahre lang hat sich das Vorgängermodell auf dem Markt gehalten, jetzt geht der Jeep Compass als komplette Neuentwicklung an den Start. Es war höchste Zeit, denn das bisherige Modell, ein Relikt aus der Daimler-Chrysler-Ära, ist hoffnungslos hinter die Konkurrenz zurückgefallen. "Eigentlich gar nichts", versetzt ein Entwicklungsingenieur denn auch auf die Frage, welche Elemente der Vorgängergeneration gut genug waren, um übernommen zu werden.

Mit einer Länge von 439 cm und einer Höhe von 164 cm sind die Abmessungen ähnlich geblieben, die Breite hat mit 187 cm allerdings deutlich zugelegt. Und das Design orientiert sich am Spitzenmodell Grand Cherokee; es unterstreicht die Premium-Ambitionen des neuen Compass.

Bei der Einstiegsvariante namens Longitude und dem luxuriös ausgeprägten Limited liegt der Schwerpunkt auf Design, Komfort und Praktikabilität; interessanter finden wir jedoch die Trailhawk-Variante, die sich nicht nur stilistisch als echter Off-Roader präsentiert.

Während die Frontschürze bei Longitude und Limited auf optimale Aerodynamik ausgelegt ist, legt der Böschungswinkel beim Trailhawk von 16,8 auf 30,3 Grad zu. Auch der Rampenwinkel ist größer; das Fahrwerk ist höhergelegt. Zudem verfügt der Trailhawk über eine Geländeuntersetzung und ein spezifisches Fahrprogramm für groben und felsigen Untergrund. So ausgerüstet profiliert er sich auch in anspruchsvollem Gelände mit geradezu unglaublichem Klettervermögen. In seiner Klasse dürfte er jetzt als Messlatte fungieren.

In Europa werden ausschließlich Turbomotoren angeboten: Einstiegsmodell ist ein 1,4-Liter-Ottomotor mit 140 PS und Frontantrieb; darüber rangiert eine 170-PS-Variante des gleichen Aggregats, die ihre Kraft auf alle vier Räder schickt. Zudem gibt es einen 1,6-Liter-Diesel mit 120 PS sowie einen 2,0-Liter-Diesel mit 140 PS; es gibt sowohl Front- als auch Allradantrieb.

Bei unseren Testfahrten im US-Staat Texas mussten wir übrigens mit einem ausgesprochen phlegmatischen 2,4-Liter-Saugmotor vorliebnehmen, der nicht nach Europa kommen soll. Dagegen wird es auch bei uns das Automatikgetriebe mit sage und schreibe 9 Stufen geben; das vermeintlich fortschrittliche Rührwerk zeichnet sich allerdings durch derart zähe Reaktionen und gedehnte Schaltvorgänge aus, dass man den Ingenieuren nur raten kann, die Software vor dem Europa-Start noch einmal gründlich zu überarbeiten.

Das Fahrwerk des neuen Compass ist harmonisch und komfortabel abgestimmt, es ist jedoch auch für sportliche Gangart ausreichend straff. Der Aufbau lässt sich kaum aus der Ruhe bringen; für Dynamik-Exzesse ist dieser Jeep allerdings nicht ausgelegt.

Im Interieur manifestiert sich der Premium-Charakter des neuen Compass mit anspruchsvollen Material- und Farbkonzepten. Dieser Jeep wirkt hochwertig, und auch hier orientiert sich die Formensprache deutlich am Grand Cherokee. Das Raumangebot ist auf allen Plätzen großzügig, auch wenn die Vordersitze weit nach hinten geschoben werden. Und es gibt mehr als genügend Stecker fürs Handy und viele Ablagemöglichkeiten für Kleinkram.

Natürlich haben die Jeep-Designer auch im Compass eine ganze Reihe sogenannter

"Ostereier" versteckt. Es sind humorvolle Anspielungen auf die Jeep-Historie und den Fahrzeugcharakter, die dem Besitzer ein Lächeln ins Gesicht zaubern sollen - und deren Platzierung hier deshalb auch nicht verraten wird. Wer sucht, der findet: unter anderem eine Echse, eine Botschaft in Morsezeichen - und Nessie, das sagenumwobene Ungeheuer von Loch Ness.

Wenn man vom wenig überzeugenden US-Antrieb absieht, präsentiert sich dieser neue Jeep als geräumige, eindrucksvoll geländegängige, vor allem aber individualistische Alternative zu den gängigen Angeboten in seinem Segment. Denn bei allen Qualitäten eines Ford Kuga oder VW Tiguan: Der Name Jeep hat nach wie vor einen besonderen Klang. Ab Juli steht der neue Compass bei den Händlern, mit den europäischen Turbo-Aggregaten - und zu Preisen ab 25 000 Euro.

Bilder zum Artikel



Jeep Compass.

Foto: Jeep