

An den vielen Kunststoffen vor dem Fahrer muss man sich vermutlich zumindest bei dieser Farbwahl, erst gewöhnen. Der Rest des Cockpits passt, die Anzeigen sind gut ablesbar und schön anzusehen, und der hoch gesetzte Schalthebel gibt viel Platz für zusätzliche Ablagen in der Mittelkonsole frei



Die dicke Frontstoßstange schränkt die Offroadkompetenz deutlich ein. Das hohe, leichte Heck spricht für das Gegenteil



## JEEP COMPASS 2,0 CRD LIMITED

**MOTOR**  
 Zylinder: 4 Reihe  
 Hubraum: 1968 cm<sup>3</sup>  
 Leistung: 103/140 KW/PS  
 Drehmoment: 310 Nm bei 1750-2500 U/min

**LAUFÜBERTRAGUNG**  
 Autom. zuschaltender Allradantrieb Freedom Drive I, 5-Gang-Schaltgetriebe

**FAHRZEUGAUFBAU**  
 Selbsttragende Karosserie, 5 Türen, 5 Sitze

**BREMSEN**  
 ABS, ESP, All Speed Traktionskontrolle, Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet

**FAHRWERK (Vorder-/M Hinterachse)**  
 Einzelradaufhängung, VA: McPherson, Mehrlenker-HA

**LENKUNG (ZAHNSTANGE)**  
 servounterstützt

**FELGEN/REIFEN**  
 Aluminium 215 / 60 R 17

**ABMESSUNGEN; GEWICHTE**  
 L/B/H: 4405/1810/1630 mm  
 Radstand: 2635 mm  
 Leergewicht: 1610 kg  
 zul. Gesamtgewicht: 2010 kg  
 Anhängelast: 1500 kg (gebremst)  
 450 kg (ungebremst)

**FAHRLEISTUNGEN**  
 0-100 km/h: 11 s V-max: 177 km/h

**VERBRAUCH (STADT/LAND/GESAMT)**  
 8,3/5,4/6,5 Liter Diesel

**PREIS** ab Euro: 32.490,- inkl. NoVA & MwSt.

**GELÄNDEWERTE**  
 Bodenfreiheit: 200 mm  
 Wattiefe: k.A. mm  
 Böschungswinkel: 21/32 Grad (vo/hi)  
 Rampenwinkel: 20 Grad

**BESONDERHEITEN**  
 Start der Marke in das Segment der kompakten SUV-Modelle

tes Modell auf den Markt gebracht hat. Wer nicht ins Gelände will, braucht auch keine Ecken und Kanten, und somit haben wir es jetzt mit einem insgesamt recht runden Straßenjeep zu tun, der klassisch amerikanische Tugenden im Kompaktformat präsentiert. Erst einmal Platz genommen, verwundern die großen Kunststofflandschaften am Armaturenbrett, die fast schon Minivan-Niveau haben, dem Compass aber ein sehr gutes Raumgefühl verleihen. Die Armaturen und Schalter verraten unverwechselbar, dass man es hier mit einem Jeep zu tun hat, was in dieser Preisklasse bisher keinem anderen Hersteller gelungen ist. Die in der Ausstattungsvariante Limited mit Leder überzogenen Sitze sind europäisch konturiert, straff und dennoch bequem. Die Übersichtlichkeit nach vorne und zur Seite ist gut, nur wer nach schräg hinten schaut, bekommt mit Ausnahme der C-Säule nicht viel zu sehen. Dieses Phänomen kennen wir bereits

gebote in der zweiten Reihe ist ebenfalls akzeptabel, und wer unbedingt einen großen Kofferraum möchte, soll noch etwas sparen und auf den Patriot oder den neuen Cherokee warten. Mehr als zwei Erwachsene und bestenfalls ebenso viele Kinder sind in dieser Art von SUV ohnedies selten anzutreffen, wodurch die Freude über die bezwungene Parklücke gegenüber der Mitnahme des dritten Koffers überwiegt. Obwohl man sich nie wie in einem kleinen Auto fühlt, erfreut der Jeep durch Leichtigkeit und Wendigkeit, wie wir es bisher bestenfalls von einem gestrippten Wrangler kannten. Die für diese Klasse recht hohe Sitzposition, der kräftig zupackende Dieselmotor, das angenehm zu bedienende Sechsganggetriebe und das bedingt durch die fehlende Offroad-Kompetenz geringe Eigengewicht machen den kleinsten Jeep auch zum fahraktivsten. Unterstrichen wird dieser Spaß ohne Reue durch den geringen Verbrauch und den dem niedrigen Dollar bei Dank günstigen

Anschaffungspreis. Der Allradantrieb steht beim neuen Compass als Sicherheitsplus für den Winter und für das Bezwingen von Feldwegen und steilen Hauszufahrten ebenso parat wie für das Erklimmen hoher Gehsteigkanten. Mehr lassen schon die blitzenden Chromfelgen und die weit herunter reichende Stoßstange nicht zu, und mehr ist in der Regel auch gar nicht notwendig, sondern eher teuer und schwer. Alle reden von Nachwuchsförderung. Jeep hat lange zugehört und ein Modell auf den Markt gebracht, das den Weg zum erden eigenen Jeep ermöglicht und durch seine Gene wohl sehr viele Kunden dazu veranlassen wird, beim nächsten Auto wieder einen Jeep zu wählen. Dann allerdings darf dieser auch etwas teurer sein, womit ausreichend Spielraum für echte Offroad-Kompetenz gegeben sein wird, die die Marke bei allen großen Modellen mit Ausnahme des XL-Sportwagens Grand Cherokee SRT8 auch in Zukunft haben wird.