

Jeep Wrangler

Er ist tatsächlich neu, aber dennoch erkennt ihn jedermann auf Anhieb als den «alten» Jeep Wrangler. Die «AR» unterzog das Nostalgievehikel mit festem Dach einem Test.

Man muss sogar dreimal hinschauen, bevor man dem Jeep Wrangler 1997 die Neuerungen ansieht. Dahinter steckt aber System. Die Jeep-Eagle Division der Chrysler Corporation in Detroit würde mit einem modernen, modisch runden Outfit bei den zahlreichen Anhängern des seit über 50 Jahren gebauten Jeeps einen gewaltigen Kulturschock auslösen und hätte wohl einen schweren Stand, eine Karosserieform an den Kunden zu bringen, die nicht mehr an die Urform der Kriegsjahre erinnern würde.

Runde Augen

Auffälligste Neuerung sind die wiederum runden Scheinwerfer, welche die rechteckförmigen nach etwas mehr als zehn Jahren ablösen. Wegen der steiler gestellten Windschutzscheibe, der leicht höheren Motorhaube und des jetzt auf der linken Seite befindlichen Tankeinfüllstutzens sind tatsächlich gegen drei Viertel der Karosserieteile neu.

Die wesentlichsten Änderungen sind aber am Fahrwerk und im Interieur anzutreffen. Zwar sind die beiden Starrachsen nach wie vor vorhanden, doch wurden die Blattfedern durch Schraubenfedern ersetzt, die mehr Komfort versprechen. Je vier geschobene Längslenker vorne und gezogene hinten sowie Reaktionsstreben und ein Panhardstab sorgen für präzise Radführung. Zusätzlich konnte auch die Verschränkung der Achsen vergrößert werden, was für Fahrten abseits befestigter Strassen Vorteile beim Weiterkommen bringt. Dadurch haben sich die schon bisher als sehr gut eingestuftes Geländefahreigenschaften das «Dirty Harry» nochmals verbessert.

Das Kastenrahmenchassis mit Längs- und Querholmen besteht aus einer neuartigen Stahllegierung, wodurch es drehfester und biegesteifer geworden ist. Für die Praxis bedeuten diese Neuerungen etwas mehr Komfort auf der Strasse und im Gelände; aber keine Angst: Auch der neue Wrangler lässt die Insassen keine Sekunde im Ungewissen über die Art des Untergrundes, auf dem die Räder mit Reifen der Dimension 225/75 R 15 gerade rollen. Gewonnen hat auch der Geradeauslauf. Einzig bei sehr starken Windböen wird der Druck auf das 178 cm hohe Gehäuse so stark, dass gelegentlich eine Lenkradkorrektur notwendig wird.

Gewichtsmässig hat der neue Wrangler gegenüber dem in

«AR» 16/92 geprüften Exemplar um 90 kg auf 1620 kg zugelegt.

Diverse Änderungen sind im Interieur zu erkennen, wo das bisher zu Recht so betitelt Instrumentenbrett einem veritablen Instrumententräger gewichen ist, dessen Layout von einem ganz normalen Personenwagen stammen könnte. Zwei grosse und vier kleinere Instrumente orientieren mittels weisser Zeiger und ebensolcher Zahlen auf schwarzem Grund über Geschwindigkeit, Drehzahl, Tankfüllung, Batteriespannung, Wassertemperatur und Öldruck.

Die Mittelkonsole wird von der serienmässigen Audioanlage dominiert; darunter befinden sich die Bedienelemente für die Belüftung beziehungsweise die Klimaanlage. Elektrische Hilfen gibt es beim Wrangler praktisch keine. So werden die Seitenscheiben von Hand betätigt; die kleinen, praktischen Ausstellfenster sind leider zur Verminderung von Windgeräuschen verschwunden. Auch die mächtigen Aussenspiegel werden noch von Hand eingestellt. Nach wie vor lässt sich die Frontscheibe in kürzester Zeit nach vorne auf die Motorhaube legen.

Geändert wurden auch Verdeck und Hardtop mit dem Zweck, beide einfacher und schneller demontieren und wieder befestigen zu können. Mit Erfolg!

Sportliche Werte

In der Schweiz ist der Wrangler ausschliesslich mit dem 177 PS (130 kW) starken 4-L-Sechszylinder mit seitlicher Nockenwelle (hört, hört) lieferbar. Drei Karosserieausführungen sind erhältlich: Soft Top und Sport



Die vergrösserte Verschränkungs-fähigkeit der Achsen erhöht beim erneuerten Jeep Wrangler die ohnehin schon vorbildliche Geländetauglichkeit.

Hard Top mit 5-Gang-Getriebe sowie der Hard Top mit 3-Stufen-Automatik.

Für den Test stand uns der Hard Top mit mechanischem Getriebe zur Verfügung. Laut Werksangaben sollte der Wrangler in 9,4 s aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen und 174 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen. In der Disziplin Beschleunigung wurde die Vorgabe exakt erreicht, bei der Höchstgeschwindigkeit resultierten 172 km/h im IV. Gang. Schneller auf 100 km/h beschleunigen in der Kategorie echte Geländewagen nur der Jeep Cherokee 4.0 in 9,2 s («AR» 11/94), dessen Leistung damals mit 188 PS angegeben

wurde, und der Jeep Grand Cherokee («AR» 14/93) mit 9,1 s. Allerdings war dieses Fahrzeug mit einem 5,2-V8-Motor (215 PS) bestückt.

Trotz diesen schon sportlich zu nennenden Fahrleistungen ist die Charakteristik des Motors ideal für das Gelände, denn schon ab Leerlaufdrehzahl steht immer genügend Drehmoment zur Verfügung.

Interessant ist der Vergleich mit dem zuletzt gemessenen Wrangler 4.0 aus dem Jahr 1992. Trotz niedrigerem Gewicht benötigte der Vorgänger 10,7 s für den Spurt auf 100 km/h und erreichte 174 km/h Spitze. Den Kilometer mit dem gleichen Start legen beide in

der gleichen Zeit von 31,6 s zurück. Eine mögliche Erklärung für die markante Verbesserung der Beschleunigung dürfte in der verbesserten Achsführung liegen, welche beim Anfahren zu einer wesentlich höheren Adhäsion der Räder führt.

Mit einem mittleren Verbrauch von 12,9 L/100 km liegt der neue Wrangler 0,6 L tiefer als das 1992 gemessene Exemplar. Daran beteiligt ist auch die lang untersetzte Achse, die bei 1000/min eine Geschwindigkeit von 53,8 km/h ergibt. Mit anderen Worten, bei Autobahn-geschwindigkeit 120 km/h dreht die Kurbelwelle gerade 2230mal in der Minute.

Als günstigsten Wert stellten

Auf einen Blick

- Fahrleistungen ●●●●○
- Fahreigenschaften ●●●●○
- Verbrauch ●●●●○
- Komfort ●●○○○
- Innenraum ●●○○○

ein bei ruhiger Überlandfahrt einen Verbrauch von 9,3 L/100 km fest; bei reinem Innerortsverkehr verlangt der Sechszylinder – wie übrigens auch bei Fahrten abseits befestigter Wege – locker mehr als 20 L/100 km. Die neuen EU-Werte betragen übrigens für Fahrten über Land 9 L/100 km und in der Stadt 17,8 L/100 km. Mit dem Tankinhalt des Wrangler von 72 L sind somit Reichweiten von 330 bis 770 km möglich.

Der gründlich erneuerte Wrangler ist in vielen Einzelheiten – vor allem nicht sichtbaren – verbessert worden. Seinen ursprünglichen Charakter hat er jedoch zur Freude seiner grossen Fangemeinde nicht abgelegt: Er ist ein uriges Geländefahrzeug der etwas härteren Art, robust, unkompliziert und kann erst noch auf einfache und kostengünstige Art in der wärmeren Jahreszeit in ein Cabriolet verwandelt werden.

«AR»-Test-Team



Die früheren seitlichen Ausstellfenster sind leider verschwunden; Seitenscheiben und Aussenspiegel werden manuell betätigt.



Das bisherige Instrumenten-«Brett» ist nun einem regelrechten Anzeigen- und Bedienungsträger gewichen. («AR»-Fotos)

«AR»-Test 54/1997		Messergebnisse	
Jeep Wrangler 4.0		Messbedingungen	Betonbelag
		km-Stand 10 400	Belastung: 2 Personen +10 kg
		Aussentemperatur 17 °C	Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten
		Luftfeuchtigkeit 67 %	
		Luftdruck 990 mbar	
Fahrleistungen		Treibstoffverbrauch (Bleifrei 95 ROZ)	
Höchstgeschwindigkeit		Verbrauchscurve bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang	
Mittel aus beiden Richtungen 172 km/h			
Beschleunigung		Gesamtverbrauch: 12,9 L/100 km	
aus dem Stand	in den Gängen	Im Test gemessene Durchschnittswerte von 9,3 bis 21,4 L/100 km	
0-40 km/h s 2,5	II. III. IV. V.	Ölverbrauch: nicht messbar	
0-60 km/h s 4,3			
0-80 km/h s 6,4			
0-100 km/h s 9,4			
0-120 km/h s 14,1			
0-140 km/h s 20,3			
0-160 km/h s 33,0			
1 km stehender Start: 31,8 s			
Zählereigenschaften		Gewichte	
1 km nach Zähler = 994 m		Leergewicht (DIN) 1620 kg	
effektive km/h	36 55 75 94 114 133 152 171	Gewichtsverteilung v/h 49/51 %	
abgelesene km/h	40 60 80 100 120 140 160 180	Leistungsgewicht (DIN) 9,2 kg/kW	
		Störungen im Test: keine	
		12,5 kg/PS	

Technische Daten	
Preis: Fr. 39 950.–, Preis des Testwagens Fr. 42 890.–	Fahrgestell: Kastenrahmen mit Traversen; v/h Starrachsen, Längslenker, Panhardstab, Reaktionsstreben; Kurvenstabilisator; Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Servobremse, v. Scheiben (belüftet), h. Trommel; ABS; Scheiben-Ø 28 cm, Fussfeststellbremse auf Hinterr.; Kugelumlaufnennung mit Servo, Treibstofftank 72 L; Reifen 225/75 R 15; Felgen 7 J.
Testwagenlieferant: Chrysler Jeep Import AG, 8048 Zürich	Karosserie, Gewicht: Roadster, 3 Türen, 4 Sitze; max. zul. Gesamtgewicht 1975 kg; Anhängelast 1125 kg.
Motor (DIN): 6 Zyl. in Linie (98,55 x 86,61 mm), 3964 cm ³ ; Komp. 8,8:1; 130 kW (177 PS) bei 4600/min; 32,8 kW/L (44,7 PS/L); 290 Nm (29,6 mcp) bei 3600/min; 95 ROZ; 20,19 Steuer-PS.	Dimensionen: Radstand 237 cm, Spur 147/147 cm, Bodenfreiheit 21 cm, Wendekreis 10,3 m, Kofferraum 310/1515 dm ³ , Länge 388 cm, Breite 174 cm, Höhe 175 cm.
Motorbauart: Seitl. Nockenwelle (Kette); Grauguss-Zylinderkopf und -block; Flach gelag. Kurbelwelle; Öl 5,7 L; elektron. Einspritzung, Batterie 500 A, Alternator 81 A; Wasserpumpe, Inh. 9,9 L.	Fahrleistungen: Höchstgeschw. (Werk) 174 km/h, Geschw. bei 1000/min im 5. Gang 53,8 km/h; 0-100 km/h 9,4 s; Verbrauch EU 9/17,8 L/100 km.
Kraftübertragung (auf Hinterräder oder alle Räder): Differentialbremse; Reduktionsgetriebe: I. 1; II. 2,72.	
5-Gang-Getriebe: I. 3,83; II. 2,33; III. 1,44; IV. 1.0; V. 0,79; R 4,22; Achsunters. 3,07.	