
Fahrbericht Jeep Wrangler Rubicon 4xe: 400 Kilo mehr für weniger Verbrauch

Von Michael Kirchberger

Ist es vermessen, ein automobiles Urgestein wie den Jeep Wrangler zu elektrifizieren? Nun, es bleibt der Marke und Stellantis, dem neuen Super-Konzern, kaum etwas anderes übrig. Denn der Dieselmotor ist in Verruf geraten, wenngleich er das nach dem letzten Entwicklungsschub nicht verdient hat. Und mit einem Benziner gurgelt der schwere Wrangler ordentlich was weg, manch einer spricht vom Strudel im Tank, wenn das Gaspedal durchgetreten wird. Aber es drohen heftige Strafzahlung per Gesetz, wenn der Flottenverbrauch zu hoch ist.

Um die zu umgehen, bekommt der Jeep wie bereits seine Artgenossen Renegade und Compass einen batteriegestützten Hybridantrieb. 4xe nennt der Hersteller das und verspricht 44 bis 53 Kilometer Reichweite bei rein elektrischer Fahrt.

380 PS leistet das Antriebsduo im Ensemble, 272 PS liefert der kräftig aufgeladene Turbiovierzylinder-Benziner, den Rest steuert die E-Maschine bei, die nicht wie bei anderen Systemen allein die Hinterachse beliefert, sondern im Getriebe sitzt und dort gleichermaßen als Drehmomentwandler fungiert. Zwei Kupplungen der Acht-Gang-Automatik erlauben den Vortrieb gleichzeitig mit beiden Motoren oder eben rein elektrisch. Dazu gibt es Sperren vorne und hinten sowie eine zweistufige Untersetzung, das ist die Voraussetzung für volle Geländetauglichkeit.

Die Batterie hat eine Kapazität von 17,3 kWh und kuschelt sich auf den Boden hinter den Rücksitzen, stört aber nicht weiter. Bei entsprechender Stromstärke ist sie in weniger als drei Stunden aufgeladen. Dass die elektrische Reichweite nicht mit der anderer Plug-in-Hybride mithalten kann, liegt nicht nur an ihrem Energiegehalt, sondern auch am Gewicht. 2383 Kilogramm wiegt der Wrangler Rubicon leer, die Masse verteilt sich auf eine Länge von 4,88 Metern bei einem Radstand von drei Metern. Ein Stadtauto ist der Jeep damit eher nicht, auch wenn er als ideales Fahrzeug für Pendler angepriesen wird.

Wie üblich lassen sich die Fahrmodi und Betriebsarten auswählen. Wer den rein elektrischen Antrieb wählt, summt leise über den Asphalt, bis der Akku leer ist. Nur in Ausnahmen, etwa beim kräftigen Beschleunigen schaltet sich der Benziner zu. Im Standardprofil überlässt man die Wahl des Antriebs der Elektronik, was gerade am ökonomischsten ist und im dritten Fahrprofil wird der Starter-Generator in Gang gesetzt, um möglichst viel Energie in die Batterie zu schaufeln.

In allen Situationen ist von der Wachablösung im Antriebsstrang kaum etwas zu spüren, die Kraftverteilung funktioniert in der Praxis harmonischer als man zunächst glauben mag. Einzig das penetrante Abrollgeräusch der grobstolligen Reifen passt nicht recht zur flüsternden Fortbewegung. Auch die Automatik macht ihre Sache gut und wechselt die Übersetzungen zum rechten Zeitpunkt und meist sanft wie der Dalai Lama.

Unbändig wird der Wrangler allerdings beim Beschleunigen. 6,4 Sekunden genügen dem Zweieinhalbtonner um aus dem Stand auf 100 km/h zu sprinten. Im Gelände bietet der Antrieb den Vorteil, dass die 245 Newtonmeter Drehmoment des E-Motors nach dem Leistungsbefehl ohne Anlaufschwierigkeiten anliegen. Trotz der 400 Volt an Bord sind Wattiefen bis zu 76 Zentimeter gefahrlos möglich. Vier Antriebsvarianten lassen sich einstellen. Bei 2H gibt es Hinterradantrieb mit Straßenübersetzung, bei 4H Auto verteilt die Elektronik die Kraft und schaltet die Vorderachse bei Bedarf zu, 4H Part-Time bedeutet permanenten Vierradantrieb, und 4L schaltet das Reduktionsgetriebe bei Allradantrieb zu und die Geländeübersetzung ein.

Dennoch sind die 400 Kilogramm Mehrgewicht, die der 4xe im Vergleich zu seinen konventionell motorisierten Kollegen auf die Waage, bringt deutlich spürbar. Besonders in Kurven führen sie zu einer gewissen Behäbigkeit, wenn auch der Rubicon noch nie zu den Kurvenräubern gehörte. Auf der Autobahn wird bei Tempo 160 abgeregelt, aus Gründen des Verbrauchs und der Bereifung, heißt es. Der Verbrauch liegt nach WLTP bei 3,5 Liter auf 100 Kilometer, ist die Batterie leer, dürfte er sich nahezu verdreifachen.

Die günstigste Wrangler-Version mit Plug-in-Technik kostet 69.500 Euro, die Rubicon Ausführung kommt gleich auf 71.000 Euro. Die besonders umfangreich ausgestattete Jubiläumsvariante 80th Anniversary wird für 72.500 Euro offeriert, damit ist der 4xe 10.000 Euro teurer als die Jeeps mit Benzinmotoren. Wer sich noch bis Ende 2021 für einen Kauf entscheidet, kann die Innovationsprämie von fast 6000 Euro abziehen, danach entfällt die Förderung weil ab 2022 dafür eine elektrische Reichweite von mindestens 60 Kilometern vorgeschrieben ist. (aum/mk)

Daten Jeep Wrangler Rubicon 4xe

Länge x Breite x Höhe (m): 4,88 x 1,84 x 1,88
Radstand (m): 3,00
Motor: R4-Benziner, 1995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 200 kW / 277 PS bei 5250 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 3000 U/min
Elektromotor: 80 kW / 109 PS
Drehmoment E-Motor: 245 Nm
Systemleistung 280 kW / 380 PS
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 17,3 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: 6,4 Sek.
Elektr. Reichweite: 44 bis 53 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,5 Liter
CO₂-Emissionen: 79 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2383 kg / max. 375 kg
Kofferraumvolumen: 533–1910 Liter
Max. Anhängelast: 1150 kg
Basispreis: 71.000 Euro

Bilder zum Artikel



Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



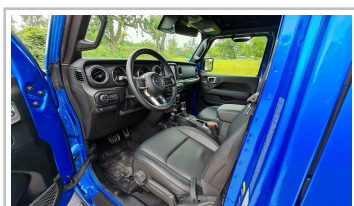
Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Jeep Wrangler Rubicon 4xe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
