



Jeep Wrangler

Puur genieten

Autotest | De Wrangler is het icoon van Jeep. De Wrangler is dan ook al decennia lang te koop. In die periode is deze terreinauto pur sang gaandeweg gemoderniseerd, maar het basisonwerp is altijd gelijk gebleven. Wat maakt de Wrangler zo geliefd?

Wat de Wrangler zo geliefd maakt, is het pure karakter. Terwijl de andere modellen van Jeep door de jaren heen zijn geëvolueerd tot luxe auto's met een avontuurlijk karakter (de zogenaamde "SUV"), is de Wrangler nog altijd een pure terreinauto.

De Wrangler is er in twee smaken: een twee- en een vierdeurs versie. De vierdeurs is langer (+53 cm) en heeft daarom een heel andere uitstraling dan de tweedeurs.



Kennismaking

In beide gevallen vraagt instappen een bescheiden klim. Het interieur straalt avontuur en "geschiedenis" uit. De kaarsrechte voorruit is onwennig dichtbij en het dashboard staat als een muur vlak voor de bestuurder en bijrijder. Uit de soms wonderlijke ergonomie blijkt duidelijk dat in de loop der jaren nieuwe functies zijn toegevoegd waar eigenlijk geen ruimte voor was.

In de oer-Wrangler is nooit rekening gehouden met luxe zaken zoals elektrisch bedienbare zijruiten of elektrisch verstelbare buitenspiegels. Daarom loopt een grote dradenbundel in het interieur naar de deur. Met gesloten deur drukt deze continu tegen het scheenbeen van de bestuurder; niet bezwaarlijk, maar wel heel vreemd. Ook onwennig is het gaspedaal dat half boven de middentunnel zit, waardoor "om een hoekje" gas moet worden gegeven.



Wie graag hoog zit heeft een goede aan de Wrangler: de Jeep-bestuurder kijkt letterlijk en figuurlijk neer op de meeste SUV's. Ondanks de forse buitenmaten is de binnenruimte van de Wrangler slechts redelijk. De rollbar is met zachte materialen bekleed, maar schampt desondanks het achterhoofd van lange bestuurders.

Omdat de Wrangler geen luxe SUV maar een echte terreinwagen is, is alles in het interieur stootvast en gemakkelijk afwasbaar. Let op de rubberen-vloermatten met bandenprofiel. Prachtig! Ook de vele handgrepen maken duidelijk dat deze Jeep tot heel wat in staat is.



Uitrusting

Dat de Wrangler (iets) met de tijd mee is gegaan, blijkt uit de uitrusting met onder andere een licht- en regensensor, automatische airconditioning en boordcomputer. Op het gebied van veiligheid biedt de Wrangler ESP, ABS en vier airbags.

De meest moderne voorziening is het gecombineerde navigatie- en audiosysteem. Het audio-gedeelte daarvan is verzorgd door specialist Alpine. De klank is helder en het vermogen voldoende om hele woonwijken te laten meegenieten!



Hardtop of softtop?

De Wrangler is in principe een cabriolet, waarbij een softtop standaard wordt meegeleverd. Wanneer wordt gekozen voor een hardtop, zoals bij de testauto, dan bestaat deze uit drie delen.

De gehele achterzijde, inclusief de achterraut en achterste zijruiten, vormt het eerste deel. Het "dak" boven de bestuurder en bijrijder bestaat uit twee

panelen die onafhankelijk van de achterpartij kunnen worden uitgenomen. Op die manier kan, ook met de achterpartij op zijn plaats, "open" worden gereden. Het comfort met geopend dak is vergelijkbaar met dat van de gemiddelde cabriolet.



Benzine of diesel?

Dat de Wrangler een doorontwikkelde versie is van een klassieke auto, blijkt wel uit de rijeigenschappen. Bovendien hebben de makers de capaciteiten in het terrein stevast verkozen boven het gedrag op de openbare weg. Daarbij is de besturing Amerikaans licht en zorgen de hoge wangen van de banden ervoor dat het gevoel in de besturing nihil is.

De Wrangler wordt in Amerika geleverd met een 3.6 liter zescilinder benzinemotor, maar die is in Europa zowel in aanschaf als gebruik uiterst kostbaar (CO2-uitstoot: 273 gram per kilometer!).

Daarom is hier ook een 2.8 liter viercilinder (Chrysler) dieselmotor leverbaar. Deze levert 200 pk en, afhankelijk van de gekozen versnellingsbak, 410 Nm (handgeschakeld) of 460 Nm (vijftraps automaat). Vervolgens heeft de koper de keuze tussen twee eindoverbrengingen, hetgeen zo'n 20 gram CO2 per kilometer scheelt. De versie met de langere overbrenging is beduidend voordeliger, maar mag minder zware aanhangers trekken (tot 1.000 kg).

On-road

Gedurende het eerste half uur voelt de Wrangler als een grote, trage, zware en ietwat intimiderende auto. Dit is echter een kwestie van wennen. Hoe langer de proefrit duurde, hoe meer vertrouwen de Wrangler gaf.



Dit is een auto die niet met zachte handen moet worden aangepakt. Om te presteren moet het gaspedaal diep en resoluut ingetrapt worden. Dan laat deze reus zijn spierballen zien en zijn de prestaties prima.

Echter, de 2.8 CRD moet hard werken om het tempo er in te houden. Dat is vermoeiend en het kost veel brandstof. De Wrangler diesel voelt zich daarom het prettigst bij een gangetje van 80 of hoogstens 100 km/u. Gezien de hoekige vormen en de breedte van de banden vallen de rijgeluiden in het interieur reuze mee (op dit vlak wint de Wrangler hardtop het moeiteloos van de al even klassieke Land Rover Defender).



Off-road

Vierwielaandrijving is standaard op iedere Wrangler, maar moet handmatig worden ingeschakeld. Dat gaat, lekker ouderwets, met een grote hefboom naast de versnellingshendel. De testauto was niet voorzien van "diff locks", die zijn voorbehouden aan de zogenaamde "Rubicon"-uitvoering (die dan ook is voorzien van "heavy duty" assen).

Na het inschakelen van de vierwielaandrijving verandert het karakter van de auto. De motor moet nog harder werken (meer mechaniek om aan te drijven!) en de besturing "wringt" wat. Op de openbare weg is dit onwenselijk, maar in het terrein is dit geen bezwaar. Daar is het immers zaak om de balans tussen grip en slip te vinden en daartoe leent de Wrangler zich juist perfect.

Dankzij de minimale overhang voor en achter kan de Wrangler hellingen aan waar andere auto's simpelweg op vast zouden lopen met de bumpers. Voor de test en de fotosessie is gereden op een terrein waar eigenlijk alleen bulldozers en "dumpers" komen. Dankzij de enorme bodemvrijheid en de standaard gemonteerde off-road banden reed de Wrangler over dit terrein alsof het pasgelegd asfalt was!

Om zeer steile hellingen te kunnen beklimmen, is lage gearing beschikbaar. Deze wordt opnieuw met een hefboom ingeschakeld. Voor veilig afdalen kan de lage gearing opnieuw worden gebruikt, maar is ook een elektronische afdaalhulp beschikbaar.



Conclusie

Wat is de charme van de Jeep Wrangler? Die vraag is na een uitgebreide proefrit glashelder te beantwoorden: het imago en het pure karakter.

Om met dat eerste te beginnen: de Wrangler is hét gezicht van Jeep. Omdat de auto al zo lang in ongewijzigde vorm te koop is, kunnen volwassenen hun droomauto van toen nu nieuw aanschaffen.

Daarbij is de Wrangler één van de laatst overgebleven terreinauto's. Toch is de Wrangler niet ideaal als werkauto. Moderne SUV's zijn voordeliger, veiliger en comfortabeler op de openbare weg. Dankzij slimme elektronica komen sommige exemplaren zelfs ver in het terrein. Als vrijetijdsauto is de Wrangler juist onverslaanbaar. Moderne SUV's kunnen namelijk niet op tegen het plezier dat de Wrangler dankzij het pure karakter biedt. ■



Specificaties

Jeep Wrangler 2.8 CRD Unlimited X-Edition

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	475 x 188 x 184 cm
Wielbasis	295 cm
Gewicht	2.073 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	85 l
Bagageruimte	142/714 l
Bandenmaat	255/70R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2776 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	200 pk @ 3600 tpm
Koppel	460 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,7 sec.
Topsnelheid	169 km/u
Verbruik gemiddeld	8,8 l / 100 km
Verbruik stad	10,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	230 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 94.390,-
Prijs instapmodel	€ 59.130,-