



Fotos: Michael Blumenstein

Der Jeep Avenger 4Xe ist ein wendiges Klein-SUV mit Ambitionen, abseits befestigter Wege zu „performen“.

Bum-Tschak-Bum-Tschak

Jeep. Eine Marke, die Namensgeber für eine ganze Fahrzeugkategorie ist. Der Jeep Avenger versucht als 4Xe Allradgefühle zu vermitteln. Teuer ist der kleine 4x4-Spaß, Bum-Tschak.

Vor genau 80 Jahren erschien der erste Jeep, der an „Otto Normalverbraucher“ verkauft wurde. Zuvor waren die lediglich 3,30 Meter kurzen, zähen Allradfahrzeuge ausschließlich im militärischen Einsatz und speziell zum Eintritt der USA in den 2. Weltkrieg konstruiert und produziert worden.

Kolportiert wird oft, dass Jeep = Allradantrieb sei. Dem ist aber fast seit Beginn der Zivildfahrzeug-Produktion (1949) nicht so. Bereits damals gab es den ersten Jeep mit Hinterradantrieb – der jedoch noch Willys Station Wagon hieß. Die Marke Jeep startete 1950. Erkennungszeichen eines jeden Jeep ist seither der Kühlergrill mit den sieben „Rippen“. Diese besitzt auch der Jeep Avenger, wenngleich nur noch angedeutet und ohne jegliche Funktion – Bum-Tschak.

Von außen repräsentiert der Jeep Avenger definitiv nicht das, was man unter einem Jeep versteht. Da käme einem beispielsweise nach wie vor der Jeep Wrangler in den Sinn. Der Avenger ist der Filius im Programm, zumindest größtmäßig. Mit knapp 4,10 Metern ist er ein klassischer Ver-

treter des Kleinwagensegments mit all seinen Vor- und Nachteilen – Bum-Tschak. Seine durchaus noch markante Silhouette macht ihn für viele interessant und mit rund 7.000 Zulassungen im Jahr 2025 in Deutschland zum mit Abstand beliebtesten Jeep-Modell. Gut 12.000 Jeep (derzeit fünf Modelle) wurden letztes Jahr zugelassen.

Preislich startet der in Polen produzierte Zwerg bei 22.000 Euro. An Bord ist dann der bekannte Dreizylinder-Turbo mit 100 PS und Sechsgang-Handschaltung – passt zum 1,2-Tonnen leichten Fronttriebler. Unser Testwagen hört auf den Zusatz 4Xe. Dahinter verbirgt sich zum einen Mildhybridisierung (das „e“) und zum anderen eine Art Allradantrieb (das „4X“). Kombiniert werden 4X und e mit einem DCT. Dabei handelt es sich um das mittlerweile omnipräsente Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe – Bum-Tschak.

Ein Riemenstartergenerator befindet sich vorn am Motor angeflanscht. Er soll 29 PS generieren. An der Hinterachse befindet sich beim 4Xe ein

unabhängig agierender Elektromotor. Er arbeitet entkoppelt vom Verbrenner und steuert per se nochmals 29 PS (und 88 Newtonmeter) bei, und zwar dann, wenn es benötigt wird. Als Nominalleistung stehen dennoch „nur“ 145 PS im Prospekt und 136 im Fahrzeugschein. Letzteres sind die bekannten Verbrenner-Pferde des 1.2-Turbo-Dreizylinder. 145 PS gibt es nur, wenn der Akku (0,42 kWh nutzbar) geladen ist. Aber Jeep garantiert, dass der Allradantrieb bei Bedarf jederzeit Vortrieb generiert.

Der mit allem Klimbim ausgerüstete Jeep Avenger 4Xe in der Top-Ausstattung Overland bringt es dann auf annähernd 1,5 Tonnen Leergewicht. Das könnte auch seinen Teil dazu beitragen, dass das Fahrwerk einen komfortablen, satten Eindruck hinterlassen hat. Beschwerden diesbezüglich werden ignoriert. Bum-Tschak.

Lohnt Allrad im Avenger 4Xe?

Die Fahrleistungen sind aber nicht der Grund, warum man den „Allradler“ kaufen sollte. Da reicht vermutlich

Jeep Avenger 4Xe Overland

Testwagenpreis: 33.336 €
 R3/1.199 cm³ | Systemleistung:
 107 kW/145 PS | 230 Nm ab 1.750
 6-Gang-DKG | 194 km/h | 9,5 s
 WLTP: 5,4 S | 123 g/km
 Effizienz: D
 Maße: 4.088 x 1.808 x 1.541 mm
 Kofferabteil: 325–1.218 Liter
 Versicherung: HK 18 | VK 23 | TK 19
 Wartung: 25.000 km/jährlich
 Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Die Fahrleistungen sind flott, der Fahrkomfort deutlich besser als erwartet.

fast allen der 110-PS-Mildhybrid inklusive Doppelkupplung. „Ersparnis“: satte 4.700 Euro, sofern man auch auf Ausstattung verzichtet.

Den Avenger 4Xe sollte man sich gönnen, wenn häufig bei Schnee oder auf unbefestigten Wegen gefahren werden muss. Ein echter Allradantrieb ist der 4Xe dennoch nicht. Das spürt man bereits beim Beschleunigen aus dem Stand auf nasser Straße. Die Vorderräder bringen die 230 Newtonmeter nicht auf den Asphalt, die Hinterachse wird etwas zu spät mit Kraft beaufschlagt und die Elektronik regelt generell eher gemächlich – vor allem beim Abbiegen.

Ob das Gesamtsystem auch Schuld an der etwas unharmonischen Abstimmung des Doppelkupplungsgetriebes hat, ist nur zu vermuten. Die „Automatik“ greift beim Anfahren oft ruppig ein, was den Leistungsüberschuss provoziert und den Avenger einen kleinen Satz nach vorn machen lässt. Im Stop-and-Go-Verkehr dotzt nicht selten der Kopf an die Kopfstütze, da sich der Antrieb nicht einig ist, ob er mit Benzin oder Strom fahren soll, und zu oft den Modus spürbar

wechselt. All das wirkt unfertig. Und mindestens 30.250 Euro (den Avenger 4Xe gibt es nur in den Ausstattungslinien Upland und Overland) sind ein kräftiger Preis. Bum-Tschak.

Hoher E-Anteil in der Stadt

Der Antrieb agiert dafür im „Dauerfahrbetrieb“, beispielsweise auf der Landstraße oder Autobahn, astrein, kräftig und laufruhig. Auch die Windgeräusche sind für einen Kleinwagen erstaunlich niedrig. Lediglich das DCT muss manches Mal manuell überstimmt werden. Als störend empfangen wir rund um Tempo 130 – der am meisten genutzten Geschwindigkeit auf Autobahnen – eine unangenehme Brummfrequenz vom Antrieb, die man bis in den Sitz spürt.

Verbrauchstechnisch sind vom „Doppel-Mild-Hybrid“ keine Wunder zu erwarten. Auf der Schnellstraße sind es eher knapp sieben Liter. In der City rollt der Avenger 4Xe dafür easy mit einer 5 vor dem Komma und in Tempo-30-Zonen sehr oft elektrisch. Eine Anzeige im Kombiinstrument gibt den gefahrenen E-Anteil in Prozent an. Nicht selten liegt der innerstädtisch im Bereich der 50-Prozent-Marke.

Nicht ganz fertig sind auch einige Assistenzsysteme. Wer den serienmäßigen ACC meiden möchte und lieber

den Limiter setzt, muss beim Tempowechsel manuell in 5er-Schritten anheben oder absenken. Ein auf Knopfdruck („Set“) aktivierbares Limit der aktuellen Geschwindigkeit ist nicht möglich. Ebenfalls störend: Im Stau, beim Einhalten der Rettungsgasse (links, dicht an die Leitplanke fahrend), poppt ständig die Grafik der Einparkhilfe großflächig im Touchmenü auf, begleitet von einem Parkpieper. Ein Wegklicken bringt Ruhe bis zum nächsten Detektieren der Leitplanke – Bum-Tschak.

Schön gelöst ist die Direkttaste zum Öffnen des Assistenzmenüs direkt unter dem Display. Mit vier Klicks sind Tempowarner und Spurhalteassistenten im Entspannungsmodus, mit dem fünften kommt man ins Hauptmenü zurück. Diese Taste befindet sich jedoch unmittelbar neben dem Warnblinkschalter – semioptimal. Doch diese Warntöne im Avenger sind wenig nervend. Fast unhörbar agiert die Ein-Zonen-Klimaanlage mit idealer Bedienleiste im Armaturenräger: eingängig, drückfreudig und gut gelöst.

Ein daneben platzierter Drehregler macht die Musik laut oder leise. Noch weiter unten befindet sich die ungewöhnliche Bedienung des Doppelkupplungsgetriebes. Mittels vier separater Tasten werden die Fahrstufen aktiviert, das dauert vor allem beim



1 Unter der Magnetabdeckung der Mittelkonsole wird das Handy beim Induktivladen schnell zu heiß. **2** Die Bedienung der Automatik ist gewöhnungsbedürftig und in der Reaktion zu träge. **3** Die Digitalinfos sind vielfältig und teils nützlich. **4** Die Jeep-Kamera verzerrt und verschmutzt (zu) schnell. **5** Die Ledersitze sind bequem, das Leder kann man aber leider nur erahnen. **6** Das Platzangebot im Fond ist sehr begrenzt. **7** Ebenso kostet der Elektromotor unter dem kofferraum 55 Liter Stauvolumen.

schnellen Rangieren oft zu lang. Zeit lässt sich der Avenger auch fürs Motoranschmeißen. Wer flott nach dem Einsteigen den unbeleuchteten Startknopf findet und drückt, erntet oft die Anzeige „Schlüssel nicht erkannt“ und macht das ein zweites und auch drittes Mal. Währenddessen kann man es sich jedoch im Avenger-Gestühl gemütlich machen. Die Einstellbereiche sind groß genug und der Sitz ist per se komfortabel – für Kurzbeinige. Für Normalgewachsene ist die Sitzfläche zu kurz geraten.

Beim gefahrenen Overland kostet Leder in Kombination mit Kunstleder 1.400 Euro. Das könnte man sich sparen, denn egal wo Leder verwendet wurde, alles fühlt sich nach Kunstleder an. Klar, wir sitzen im Kleinwagen – jedoch zum Preis eines vernünftig ausgestatteten Kompaktklasse-Autos. Daher fällt auch das Plastik im Interieur mehr auf, als wenn man die Basisversion für rund 8.000 Euro weniger bestellt hätte. Und mittlerweile beweisen Renault, BYD, Leapmotor und einige andere (vor allem chinesi-

sche) Hersteller, dass es auch anders klappen kann. Das Qualitätsempfinden im Allgemeinen kann gesteigert werden, in dem man beispielsweise das Scheibenwischwasser sauber über das Dach ablaufen lässt. Beim Avenger fließt es jedoch beim Fahren direkt über die Seitenscheibe nach hinten und behindert damit – vor allem im salzigen Winter – die Sicht.

Kleinwagen ist auch das Stichwort beim Platzangebot im Fond. Sitzt vorn ein ausgewachsener Mitteleuropäer, wird es hinten echt eng. Der „Fake-

Allrad“ kostet auch Platz im Kofferraum – 55 Liter, um genau zu sein. Es verbleiben mickrige 325 Liter. So kann man den Jeep Avenger vor allem Leuten ans Herz legen, die einen markanten Kleinwagen fahren möchten. Wer den Handschalter wählt, bekommt dank wählbarer Basisausstattung einen pffigen Kleinwagen zum fairen Kurs. Der Jeep Avenger 4Xe ist eher für Fans und auch dann noch teuer. Bum-Tschak.

Kommen wir zum Ende und zur Auflösung des achtmal erwähnten Bum-Tschak (jetzt neunmal). Wer blinkt, hört im Jeep Avenger eine Art „Kick-Snare-Backbeat“ (Trommler-Jargon) oder einfach: Bum-Tschak-Bum-Tschak-Bum-Tschak. Es gibt aktuell wohl keinen Blinkerton im Automobilbau, der mehr nervt. Wir haben diesbezüglich eine nicht repräsentative Umfrage unter acht, Bum-Tschak-Menschen gemacht. Nicht einer sagte: „Hört sich klasse an.“ Und wer ab jetzt Avenger fährt, wird Bum-Tschak nicht mehr aus dem Ohr bekommen. Danke, Jeep. *mb*

DAT-PROGNOSE

1.2 T Overland 4Xe

36 Monate Leasingzeit

15.000 km/Jahr: 56,0 %

25.000 km/Jahr: 49,1 %

40.000 km/Jahr: 40,2 %

