

Auch nach 65 Jahren bietet Jeep® immer noch mehr – mit dem neuen Wrangler

- **Mehr Geländegängigkeit** – Erhöhte Bodenfreiheit, größere Räder und Reifen, verbesserte Dana-Achsen, auf Wunsch hochmoderne Command-Trac® und Rock-Trac® Verteilergetriebe, neue elektrische Differentialsperren und ein vorderer Querstabilisator, der elektronisch entkoppelt werden kann
- **Mehr Fahrkultur auf der Straße** – Neuer, um 100 Prozent verwindungssteiferer Rahmen, längerer Radstand, breitere Spur, optimierte Dämpferabstimmung; 20 Prozent leiserer Innenraum
- **Mehr Platz und Komfort im Innenraum** – 11,7 Zentimeter mehr Hüftraum, 13 Zentimeter mehr Schulterraum und 2,5 Zentimeter mehr Beinfreiheit im Fond
- **Mehr Open-Air-Optionen** – Dutzende verschiedener Kombinationen von Türen, Dächern und Frontscheibe; neues, dreiteiliges modulares Hardtop – Jeeps Freedom Top™ – und innovatives Sunrider® Softtop
- **Mehr Leistung und Wirtschaftlichkeit** – Neuer 2,8 Liter-CommonRail-Turbodiesel – der erste Diesel in einem zivilen Wrangler – und ein neuer 3,8 Liter-V6-Benzinmotor liefern hohe Leistung und starkes Drehmoment
- **Mehr Sicherheitsausstattung** – Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Scheibenbremsen mit ABS an allen vier Rädern, elektronischer Wank- und Überrollschutz, zweistufige Airbags und Seitenairbags in den Sitzen
- **Mehr Komfort** – Auf Wunsch elektrische Fensterheber und elektrische Türverriegelung, Navigationssystem mit großem Bildschirm, Stereoanlage mit 368 Watt Leistung und sieben Lautsprechern

Paris – Der neue Jeep Wrangler geht als direkter Abkömmling des ursprünglichen Jeep – des Willys MB aus dem Jahre 1941 – aus einer mehr als 65 Jahre dauernden legendären Dominanz im 4x4-Segment hervor. Er baut auf der erfolgreichen Original-Jeep-Formel auf – mit einem neuen Rahmen, neuem Karosserie- und Innenraumdesign, einem neuen Motor sowie neuer Sicherheits- und Komfortausstattung. Damit bietet der Jeep Wrangler mehr Geländegängigkeit, Kultiviertheit, Innenraum, Komfort, Open-Air-Spaß, Leistung, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit.

Der neue Jeep Wrangler erlebt seine Europa-Premiere auf der „Mondial de l'Automobile“ in Paris.

„Der neue Jeep Wrangler bahnt sich seinen Weg, auf dem ihm kein anderes Fahrzeug folgen kann“, sagte George Murphy, Senior Vice President – Global Brand Marketing, Chrysler Group. „Genauso wie sein Urahn beim Debüt im Jahr 1941 setzt der Jeep Wrangler einen neuen Maßstab für Geländegängigkeit.“

„Mit mehr Geländegängigkeit, mehr Vielseitigkeit, mehr Leistung, größerer Wirtschaftlichkeit, mehr Fahrkomfort auf der Straße und mehr Komfort und Platz im Innenraum trägt der neue Jeep Wrangler das Vermächtnis der Marke Jeep weiter. Er ist einfach der beste Jeep Wrangler aller Zeiten“, ergänzt Murphy.

Außerhalb von Nordamerika bietet Jeep die drei Versionen Wrangler Sport, Sahara und Rubicon an. Der neue Wrangler ist schlank, schlicht und unverwüstlich, liefert Klassen-Bestleistungen im Gelände und bietet ein echtes Open-Air-Erlebnis. Mit Starrachsen, herausnehmbaren Türen, ausgestellten Türscharnieren, einer umklappbaren Frontscheibe sowie innovativen abnehmbaren Hardtops und Faltdächern bewahrt der neue Jeep Wrangler die hochgeschätzten Markenwerte Freiheit, Abenteuer, Souveränität und Authentizität.

Mit Dutzenden verschiedener Kombinationen von Türen, Dächern und Frontscheibe, neun Außenfarben sowie 16-, 17-, oder 18 Zoll-Rädern kann sich jeder Kunde seinen ganz persönlichen Jeep gestalten.

Erstmals in einem zivilen Jeep gibt es für Kunden außerhalb von Nordamerika den Wrangler mit einem Dieselmotor. In der ersten Hälfte des Jahres 2007 kommt der neue Wrangler, der im Chrysler-Werk Toledo South in Toledo, Ohio (USA) vom Band läuft, sowohl als Rechts- als auch als Linkslenker auf den Markt.

Mehr legendäre Geländegängigkeit

Im Jeep Wrangler stecken mehr als sechs Jahrzehnte 4x4-Erfahrung, und damit ist er für die Anforderungen auch der härtesten Off-Road-Strecken der Welt gebaut.

„Der völlig neu entwickelte und von Grund auf neu konstruierte Jeep Wrangler ist das leistungsfähigste Serien-Fahrzeug der Welt“, sagte Mike Donoughe, Vice President – Body-on-frame Product Team. „Mit mehr Bodenfreiheit, einem größeren Verschränkungsgrad und modernster Offroad-Technik meistert der Jeep Wrangler auch die härtesten Geländeprüfungen.“

Im Jeep Wrangler sorgt auf Wunsch ein elektronisches Entkoppelungssystem für den vorderen Stabilisator (Active Sway Bar System – ASBS) bei Bedarf für vergrößerten Federweg. Der hoch leistungsfähige Unterbau von Jeep Wrangler Sport und Sahara besitzt verstärkte Dana 30-Vorderachsen und verbesserte heavy-duty Dana 44-Hinterachsen der nächsten Generation (bei 3.8 Benziner mit Automatik-Getriebe: Dana 35). Der Jeep Wrangler Rubicon verfügt über Dana 44-Vorder- und Hinterachsen.

Jeep Wrangler Sport und Sahara besitzen die zweite Generation des Command-Trac[®] NV241, ein zuschaltbares zweistufiges Verteilergetriebe mit einem Untersetzungsverhältnis von 2,72:1. Auf Wunsch sorgt ein Trac-Lok[®] Sperrdifferential mit begrenztem Schlupf an der Hinterachse für zusätzliches Drehmoment und Grip in Situationen mit geringer Traktion wie auf Sand, Schotter, Schnee oder Eis.

Der neue Jeep Wrangler Rubicon besitzt das zweistufige Off-Road Rock-Trac[®] NV241-Verteilergetriebe mit einem Untersetzungsverhältnis von 4,0:1 sowie elektrische Differentialsperren an Vorder- und Hinterachse für extreme Geländebedingungen.

Mehr Fahrkomfort auf der Straße

Zusätzlich zur weiter verbesserten legendären Jeep-Geländegängigkeit bietet der neue Wrangler mehr Fahrkomfort auf der Straße – mit dem neuen, um 100 Prozent verwindungssteiferen Rahmen, der um 50 Prozent steiferen Karosserie sowie der verbesserten Fünflenkeraufhängung mit Schraubenfedern. Außerdem sorgt eine neue Lenkungs- und Fahrwerksgeometrie für präzise Fahr- und Handlingeigenschaften. Neue Techniken der Schallisolierung reduzieren das Innenraumgeräusch um 20 Prozent.

„Der neue Jeep Wrangler erreicht eine neue Dimension von Fahrkomfort, Handling und Kultiviertheit auf der Straße – ein Erfolg, den wir bei gleichzeitiger Steigerung seiner Geländegängigkeit erreicht haben“, sagte Donoughe. „Mit dem neuen Fahrwerk zeigt der Wrangler bei Kurvenfahrten weniger Seitenneigung und Querbesehleunigung, vermittelt ein besseres Lenkgefühl und absorbiert effektiv Stöße und Schläge der Fahrbahn.“

Die Stoßdämpfer des Jeep Wrangler sind auf optimalen Ausgleich der Ein- und Ausfederbewegungen ausgelegt und tragen zum extrem guten Ansprechverhalten des Fahrwerks bei. Alle Wrangler haben Hochdruck-Einrohrdämpfer mit der Low Speed Tunable (LST) Ventiltechnik.

Die völlig neue Kugelumlauf Lenkung des neuen Jeep Wrangler besitzt ein robustes Überkreuz-Lenkgestänge – das ist die steifste mögliche Form eines Lenkgestänges in einem Fahrzeug mit Starrachse – und vermittelt ein präzises Lenkgefühl. Geringere Federraten der Schraubenfedern sorgen für höheren Fahrkomfort auf der Straße.

Das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) im Jeep Wrangler hilft dem Fahrer, in schwierigen Fahrsituationen und auf jedem Straßenbelag die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten. Das ESP verfügt über die drei Modi: „vollständig ein“, „vollständig aus“ und „partiell ein.“

Mehr Platz und Komfort im Innenraum

Neue Eigenschaften und Funktionalitäten im komplett neu gestalteten Innenraum des Jeep Wrangler steigern den Komfort für die Passagiere und verbessern die Ergonomie. Das großzügige und robuste Interieur besitzt einen neuen Instrumententräger, eine neue Mittelkonsole und vorn neue Schalensitze mit hohen Rücklehnen.

Der Innenraum bietet signifikant mehr Platz für Passagiere, größere Vielseitigkeit und mehr Laderaum sowie 13 Zentimeter mehr Schulterraum und 11,7 Zentimeter mehr Hüftraum,

Die neuen Vordersitze sind körpergerecht geformt, serienmäßig verfügt der Fahrersitz über eine Sitzhöhenverstellung für optimale Sitzposition und -komfort. Die Sitze in Jeep Wrangler Sahara und Rubicon sind mit „YES“ Essentials-Stoff bezogen – einem leicht zu reinigenden, schmutzabweisenden und anti-mikrobischen Gewebe, das die Sitze vor Flecken, Gerüchen oder Verfärbungen schützt.

Auf den Rücksitzen finden zwei Erwachsene bequem Platz, der Schulterraum des Jeep Wrangler wuchs gegenüber dem Vorgänger um 9,9 Zentimeter, der Hüftraum um 4,1 Zentimeter und der Fußraum um 2,5 Zentimeter. Dank eines Falt- und Klappmechanismus lässt sich die Rückbank problemlos verstauen und macht zusätzlichen Stauraum frei.

Fünf Zentimeter mehr Platz hinter den Rücksitzen verbessern die Ladekapazität des neuen Jeep Wrangler. Der Raumgewinn schafft Platz für ein Unterflur-Gepäckfach, in dem kleinere Gegenstände sichtgeschützt verstaut werden können.

Mehr Möglichkeiten für Open-Air-Spaß

Ein neues, dreiteiliges modulares Hardtop-System – Jeeps Freedom Top™ – besteht aus drei Paneelen über Fahrer, Beifahrer und dem Fond und bietet noch mehr Möglichkeiten des

Offen-Fahrens mit dem neuen Jeep Wrangler. Schon eine Person allein kann die beiden vorderen Paneele schnell und einfach herausnehmen.

Zur Wahl für den neuen Jeep Wrangler steht auch das innovative Sunrider® Softtop, das ein zusätzliches „Sonnendach“ enthält. Dieses faltverdeck lässt sich nicht nur vollständig wegfallen, sondern bietet zusätzlich eine zweite Open-Air-Möglichkeit: Man faltet das Stoffdach über Fahrer und Beifahrer zurück und erhält eine 132 x 76 Zentimeter große Öffnung – größer als bei einem herkömmlichen Glas-Sonnendach.

Stärkere und wirtschaftlichere Motoren

Erstmals kommt in einem zivilen Jeep Wrangler ein Dieselmotor zum Einsatz. Der neue 2,8 Liter-Turbodiesel-Reihenvierzylinder mit exakt 2.766 Kubikzentimeter Hubraum und CommonRail-Einspritzanlage wird bei VM Motori gebaut und verfügt über zwei obenliegende, Zahnriemen-getriebene Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder.

Der Grauguss-Motorblock im „Open Block Design“ hat eine Leiterraahmenbodenplatte und integrierte Zylinderlaufbuchsen. Der Aluminiumzylinderkopf besitzt einen seitlichen Verwirbelungs-Einlasskanal sowie einen gebündelten Einlasskanal. Das Bosch EDC 16 Common-Rail-Einspritzsystem ist mit einer elektronisch gesteuerten Abgasrückführung und einem Turbolader mit variabler Schaufelradgeometrie gekoppelt.

Der 2,8 Liter-Dieselmotor lässt sich sowohl mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer Fünfstufen-Automatik kombinieren. Das Triebwerk leistet voraussichtlich 130 kW (177 DIN PS) und erreicht ein maximales Drehmoment von voraussichtlich 410 Nm zwischen 1.800 und 2.400 U/min.

Für alle Jeep Wrangler-Modelle steht ein neuer 3,8 Liter-V6-OHV-Motor mit voraussichtlich 153 kW (208 PS) und einem Drehmoment von voraussichtlich 325 Nm zur Verfügung. Serienmäßig ist das Aggregat mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder auf Wunsch mit einem Automatikgetriebe kombiniert.

Der 3,8 Liter-Benzinmotor liefert mehr Leistung und Drehmoment als sein Vorgänger und stellt jenseits von 3.400 U/min ein höheres Drehmoment zur Verfügung, was ihm zu einem breiteren nutzbaren Drehzahlbereich verhilft. Auch werden bessere Verbrauchswerte erwartet als beim Vorgänger.

Neues, authentisches „keine Angst vor Schmutz“-Design

Der Jeep Wrangler schreibt das Vermächtnis des Wrangler als Ikone der Marke Jeep fort. Mit seinem typischen Design im Sinne von „Form entspricht Funktion“ ist er ganz eindeutig der originale Jeep.

Obwohl der Wrangler der ursprünglichen Jeep-Formel treu bleibt, so ist seine Erscheinung dennoch modern und präzise mit klaren, frischen Linien und verbesserter Passgenauigkeit und Verarbeitung. Die für einen Wrangler unverzichtbaren Merkmale wurden weiter verbessert, wie zum Beispiel die klassischen runden Scheinwerfer, der typische Grill mit sieben Lüftungsschlitzen, trapezförmige Radhäuser, ausgestellte geschmiedete Türscharniere, die umlegbare Frontscheibe, Überrollbügel, ein abnehmbares Dach und abnehmbare Türen, nach Wunsch verfügbare Vollrahmentüren oder Halbtüren sowie Hard- und Softtops.

Der neue Jeep Wrangler ist breiter als sein Vorgänger und wirkt damit noch muskulöser. Die Karosserie besteht aus neuen, leicht gewölbten Walzblechen, die den kraftvollen und robusten Eindruck noch verstärken.

VORLÄUFIGE TECHNISCHE DATEN

Jeep® Wrangler

Die nachstehenden Informationen basieren auf Daten, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung (15. September 2006) vorlagen und können jederzeit ohne Ankündigung geändert werden. Die technischen Spezifikationen gelten für Europa und können in anderen internationalen Märkten variieren.

Allgemeine Informationen

Karosserie	Zweitüriges Sport Utility
Produktionsstätte	Werk Toledo South, Toledo, Ohio (USA)

Motoren

3,8 Liter-V6-Benzinmotor

Verfügbarkeit	Serie in Wrangler Sport, Sahara und Rubicon
Bauart	Sechszylinder, 60° V-Motor, wassergekühlt
Hubraum	3,8 Liter (3.778 cm ³)
Bohrung x Hub	96 x 87 mm
Verdichtungsverhältnis	9,6:1
Leistung (voraussichtlich)	153 kW (208 PS) bei 5.000 U/min
Drehmoment (voraussichtlich)	325 Nm bei 4000 U/min
SchadstoffEinstufung	Euro 4

2,8 Liter-Turbodiesel

Verfügbarkeit	auf Wunsch in Wrangler Sport, Sahara und Rubicon
Bauart	Vierzylinder-Reihenmotor mit CommonRail-Einspritzanlage, Turbolader
Hubraum	2,8 Liter (2.766 cm ³)
Bohrung x Hub	94 x 100 mm
Verdichtungsverhältnis	17,5:1
Leistung (voraussichtlich)	130 kW (177 PS) bei 3.800 U/min
Drehmoment (voraussichtlich)	410 Nm bei 1.800 U/min
SchadstoffEinstufung	Euro 4

Getriebe

Viergang-Automatikgetriebe

Verfügbarkeit auf Wunsch mit 3,8 Liter-Benzinmotor
Beschreibung 42RLE: Viergang, Overdrive, , elektronisch
geregelter Wandlerkupplung

Fünfgang-Automatikgetriebe

Verfügbarkeit auf Wunsch mit 2,8 Liter-Turbodiesel
Beschreibung 545RFE: Fünfgang, Overdrive, elektronischer
Drehzahlregler, elektronisch geregelter
Drehmomentwandler

Sechsgang-Schaltgetriebe

Verfügbarkeit Serie mit 3,8 Liter-Benzinmotor und 2,8 Liter-
Turbodiesel
Beschreibung NSG 370: Sechs Vorwärtsgänge, Overdrive,
Multirail-Schaltsystem mit obenliegendem
Schalthebel

Verteilergetriebe

Command-Trac Verteilergetriebe

Verfügbarkeit Serie in Wrangler Sport und Sahara
Beschreibung NV241: zweistufig, zuschaltbar
Arbeitsmodi 2WD High, 4WD High, Neutral, 4WD Low
Gelände-Untersetzung 2,72:1

Rock-Trac Verteilergetriebe

Verfügbarkeit Serie in Wrangler Rubicon
Beschreibung NV241OR: zweistufig, zuschaltbar, hoch belastbar
Arbeitsmodi 2WD High, 4WD High, Neutral, 4WD Low
Gelände-Untersetzung 4,0:1

Fahrwerk und Lenkung

Vorne Starrachse, Lenker-Arme, Panhard-Stab,
Schraubenfedern, Querstabilisator, Niederdruck-
Gasstoßdämpfer (mit 16 Zoll-Rädern), Einrohr-
Hochdruck-Gasstoßdämpfer (mit 17- und 18 Zoll-
Rädern), auf Wunsch Aktives Entkoppelungssystem
für Stabilisator (Active Sway Bar Disconnect System)

	ASDS)
Hinten	Starrachse, Längslenker, Panhard-Stab, Schraubenfedern, Querstabilisator, Niederdruck- Gasstoßdämpfer (mit 16 Zoll-Rädern), Einrohr- Hochdruck-Gasstoßdämpfer (mit 17- und 18 Zoll- Rädern
Lenkung	servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, Lenkungsdämpfer
Räder und Reifen (Serie)	Sport: 16 x 7 Zoll, Stahl lackiert mit P245/75R16 on/off-road Reifen Sahara und Rubicon: 17 x 7,5 Zoll Leichtmetall- Guss lackiert mit P255/75R17 on/off-road Reifen
Bremsen	Vier Scheibenbremsen mit ABS

Abmessungen und Volumina

Alle Abmessungen in Millimeter, wenn nicht anders angegeben.

Länge	4.018 ohne Reserverad
Breite	1.873 ohne Spiegel
Höhe (Hardtop)	1.800
Radstand	2.424
Spurweite vorne	1.572
Spurweite hinten	1.572
Sitzkapazität	zwei vorne, zwei hinten