

# Originalität kennt einen Namen: Jeep® Wrangler - die Freiheit nimmt man sich

Langfassung, Modelljahr 2004

Das Klagelied der Puristen und Individualisten auf der Suche nach dem Echten und Wahren lautet: Moderne Geländewagen sind ihrer ursprünglichen Bestimmung entfremdet. Und Stilisten wie Liebhaber des Echten und Originalen bedauern zunehmend den Verlust eigenständiger Charaktere. Marktbeobachter bestätigen den automobilen Trend: Immer häufiger besitzen neue Modelle nunmehr das Aussehen von Geländewagen, während unterm Blech preiswerte Großserientechnik aus der Pkw-Produktion steckt.

Nur ein Vertreter dieser Gattung widersetzt sich dieser Entwicklung besonders hartnäckig. Und dies, ohne sich der Moderne zu verschließen: der Jeep® Wrangler von DaimlerChrysler. Dem Urvater aller Geländewagen aus Amerika gelingt es seit nunmehr 61 Jahren, eine beneidenswerte Gradlinigkeit zu wahren, ohne sich neuen Anforderungen zu verschließen. Seine Geschichte unterstreicht, dass technischer Fortschritt nicht zwangsläufig zu unpersönlichen Fahrzeugen führen muss. Denn seine Entwickler erheben das Phänomen Jeep zum obersten Entwicklungsziel; sie fühlen sich traditionell verpflichtet, den Spaß am Jeep zu kultivieren und die typischen Charakterzüge zu erhalten. Sicherlich liegt darin ein Schlüssel seines weltweiten Erfolgs.

## Die Geschichte der Jeep®-Modelle: drei Zielgruppen, eine Tradition

Für die moderne, motorisierte Kriegsführung entwickelt, blickt der heutige Jeep® Wrangler im Jahre 1940 als Willys Quad seinen ersten Bewunderern in die Augen. Die erste zivile Version des Erfolgsmodells heißt Jeep® CJ-2A (CJ = Civilian Jeep®) und dient als geländetaugliches Arbeitsgerät in der Nachkriegszeit. Doch bereits damals zeigen Weiterentwicklungen, dass die Ingenieure des Jeep® ihrer Zeit weit voraus denken. Der Erfolg soll auf eine breitere Basis gestellt werden. So legen die Väter des Jeep® mit Erscheinen des Station Wagon 463 im Jahre 1947 den Grundstein für eine zweite Baureihe, die ungewöhnliche Transportkapazität bietet. Der erste Großserienkombi Amerikas in Ganzstahlbauweise entsteht und überrascht mit bis dato unbekannter Innenraumvariabilität.

Technisch basiert der Station Wagon 463 größtenteils auf dem offenen Jeep® und sieht ihm bis zur Windschutzscheibe auch recht ähnlich. Mit sechs Sitzplätzen, einem festen Dach und hinteren Schwingtüren ist er aber wesentlich zweckmäßiger. Einen Overdrive mit elektrischem Schalter im Armaturenbrett besitzt er zudem serienmäßig. Sobald der Fahrer kurz vom Gas geht, wechselt das Getriebe in den Schongang. "Modern, sensationell, motorschonend", nennt das Unternehmen seine Erfindung.

Der Station Wagon 463 gilt als Wegbereiter des Jeep® Wagoneer von 1962, dem 1974 schließlich der Jeep® Cherokee folgt, die Baureihe für Menschen, die mehr zu transportieren haben als sich und ihre Lebensfreude. Und nachdem die Marke Jeep® im Jahre 1987 an die Chrysler Corporation übergeht und damit der Weg für die dritte Baureihe Jeep® Grand Cherokee frei wird, ist der Anspruch der Marke Jeep® klar definiert. Jede der drei Baureihen soll ein eigenständiges Persönlichkeitsprofil besitzen und ein darauf abgestimmtes technisches Layout. Und jede soll einen eigenen Kundenkreis öffnen: Der Jeep® Grand Cherokee nimmt seinen Weg ins Luxussegment mit überragenden Fahrleistungen und exquisiter Ausstattung, und der Jeep® Cherokee überzeugt durch seinen sportlichen Auftritt, seine guten Allround-Qualitäten und sein klassisches Image.

Dem kernigen Jeep® Wrangler fällt die Rolle des Trendsetters bei den Freizeitfahrzeugen zu. Über Jahrzehnte hinweg entwickelt er sich zum Sinnbild einer automobilen Gattung, die neben ihrer Funktionalität uneingeschränkten Fahrspaß bietet. Wer sich in der Nachkriegszeit von Chrom, Heckflossen und Panoramascheiben absetzen möchte, kommt um den Jeep® nicht herum. Insbesondere Jugendlichen aus Kreisen des amerikanischen Establishments dient er seither zur Abgrenzung vom Elternhaus: aufgewachsen in Limousinen, Pickups, Station Wagons und später Vans gilt er insbesondere unter kalifornischen Teens als "cool". Denen verdankt der Sprachgebrauch auch das Verb "jeeping", eine ursprünglich gegenüber den Eltern gebrauchte Umschreibung für Sex im Auto.

Heute ist der Jeep® Wrangler als Markenzeichen des unverfälscht Echten unbestritten. Er distanziert sich deutlich von jener Konkurrenz, deren Auftritt mehr verspricht, als der Antritt leisten kann. Im Outfit des klassischen Jeep® sieht er nicht nur aus wie ein Geländewagen, sondern ist auch ein echter Off-Roader. Als Cabriolet lässt er sich so weit öffnen wie kein zweiter im 4x4-Segment. Er bietet vier Passagieren Platz und beansprucht nicht mehr Verkehrsfläche als ein Mittelklasse-Pkw. Gerade im Alltagsverkehr spielt er seine Vorteile aus: kein Parkhaus ist ihm zu eng, seine Spurtstärke ist unter seinesgleichen unerreicht, und die Sympathie anderer Verkehrsteilnehmer ist ihm sicher. Jeden Tag erhalten mit offenen Augen reisende Amerikabesucher eine neue Lektion des Jeep®-Erfolgs: der Jeep® Wrangler als Einkaufskorb vor der Detroit Summer Mall oder vor Tiffany auf New Yorks Fifth Avenue, am Laguna Beach Kaliforniens oder auf dem Lost Trail Pass in Montana. Zu recht darf er als erstes echtes Sport Utility Vehicle (SUV) in einem zukunftssträchtigen Marktsegment gelten. Drüben weiß jeder: Ein Tag ohne Jeep®? That's no fun.

## **Der klassische Jeep®: Ausdruck eines Lebensstils**

"Der Jeep® ist keine Reiselimousine", schreibt The New York Times in ihrem Leitartikel vom 28. Juli 1945, "doch er ist bestens geeignet, um den Farmer und dessen Familie zum Markt oder ins Kino zu bringen und alle möglichen Besorgungen rasch und mit ausreichendem Komfort zu erledigen." Was so vernünftig klingt, überzeugt damals viele Menschen, die einen Alleskönner für Straße und Gelände suchen, aber nicht viel Geld ausgeben möchten. Dass sein Image vom Siegertyp hinter aller Vernunft im Laufe der Jahre sein Profil noch stärkt, spricht für die Überlegenheit seines Konzepts, das sich allen kurzlebigen Zeitströmungen widersetzt.

Das üppig blühende Selbstbewusstsein der amerikanischen Nachkriegsgesellschaft wird zum Nährboden für Fahrzeuge imposanten Ausmaßes. Da wachsen mächtige Blechkarossen mit kolossalen Heckflossen und stattlichen V8-Triebwerken ins Straßenbild und zeugen von Überfluss und Optimismus. Sie bieten einen Reisekomfort in bisher unbekannter Qualität und verwöhnen die Augen mit einem Formenspiel ohne Grenzen. Dazwischen der nahezu quadratische Jeep®, von dem jedermann weiß: der spielt nicht mit den Muskeln, der hat sie. Er kennt keine Traktionsprobleme, ist wendig, genügsam und grenzenlos offen. Als Cabriolet mit allen pragmatischen Vorzügen eines echten Off-Roaders bietet er wohlhabenden Amerikanern damals entscheidend mehr als grenzenlosen Fahrspaß. Viele erkennen, dass der urwüchsige Jeep® perfekt zu ihrem Lebensgefühl von Naturverbundenheit und Urwüchsigkeit passt. Der Jeep® entwickelt sich zum Ausdrucksmittel ihres Lebensstils. Er zeugt von Klasse und Understatement.

## **Unverwechselbares Design: Synthese aus Tradition und Innovation**

Umfragen in den USA und Japan wiesen den kernigen Jeep® im Jahre 1980 als "das populärste und berühmteste Fahrzeug der Welt" aus. Und auch heute ist sein Wiedererkennungswert nur vergleichbar mit der Coca-Cola-Flasche, der Mickey Mouse oder der Freiheitsstatue. Der Jeep® Wrangler kommt ohne Markenemblem aus, wenn man vom typischen Jeep®-Schriftzug absieht. Seine Erscheinung ist Markenzeichen genug.

Ikone darf man nicht neu gestalten, weiß Trevor Creed, verantwortlicher Design-Direktor für den Jeep®. Deshalb werden typische Jeep®-Merkmale niemals ersetzt. "Den Wrangler anschauen muss so sein, als ob du einem guten alten Freund ins Gesicht siehst", erläutert Trevor Creed. Der Jeep® wirkt allein durch sein markantes Two-Box-Konzept (Motorraum vorn, Fahrgastzelle hinten) mit weit in den Fahrzeugecken liegenden Rädern vertraut. Seinen wohl markantesten Ausdruck richtet er nach vorn: senkrecht verstreuter Kühlergrill, kräftige Stoßfänger vorn und die beiden ausgeformten Radhäuser sind im Wiedererkennungswert als Markendesign des Jeep® Wrangler unerreichbar. Auf Wunsch seiner Kunden trägt der Wrangler die traditionellen runden Scheinwerfer. Trevor Creed: "Sie erinnern an die gute alte Zeit." Die Blinkleuchten sitzen aus sicherheitstechnischen Überlegungen in den Kotflügeln.

Das Design des Jeep® Wrangler wirkt klar und zeigt die formale Herkunft des kernigen Jeep®. Gleichzeitig sind moderne Sicherheitsanforderungen berücksichtigt. Die zur Windschutzscheibe leicht ansteigende Motorhaube schafft genügend Platz für das zeitgemäße Klimatisierungssystem mit den Einzelkomponenten Heizung, Ventilation und Klimaanlage. Für eine ausgeklügelte Aerodynamik sorgt die geneigte Frontscheibe.

Die relativ hoch ausgeschnittenen Radhäuser verleihen dem Jeep® Wrangler eine formale Leichtigkeit, wenngleich damit primär der höheren Verschränkung seines modernen Fahrwerks Rechnung getragen wird. Außerdem erlauben sie die Verwendung üppiger Reifen. Ähnliches gilt für die schmalen Stoßfänger: sie wirken unaufdringlich, sind aber stabil ausgeführt.

## **Das Jeep®-Innenleben: Funktionell und komfortabel**

Auch das Interieur ist unter Wahrung traditioneller Werte modern, das heißt ergonomisch vorteilhaft gestaltet. Eine übersichtlich gegliederte Armaturentafel mit leicht lesbaren Rundinstrumenten stützt den funktionellen Anspruch der Modellreihe. "Die Schwarzweiß-Grafik der Instrumente", so Trevor Creed, "folgt der Klarheit früher Vorbilder." Dass es auch an Kleinigkeiten nicht fehlt, die für den Geländewagen-Alltag sehr bedeutsam sind, zeigen wasserabstoßende Sitzpolster und leicht herausnehmbare Bodenteppiche. Der neue Jeep® Wrangler lässt sich einfach mit einem Wasserschlauch ausspritzen, versichern Experten. Durch einen (verschließbaren) Abfluss im Fußraum kann das Wasser nach unten ablaufen.

Der funktionell gestaltete Innenraum bietet nicht nur Fahrer und Beifahrer gute Bewegungsfreiheit. Neue Fahrer- und Beifahrersitze mit höhenverstellbaren Kopfstützen bieten mehr größten Komfort für alle Passagiere. Auch Mitreisende im Fond genießen zwischen den Radhäusern ausreichend Sitzbreite. Sitze mit hoher Rückenlehne und höhenverstellbaren Kopfstützen bieten nicht nur optimalen Seitenhalt, sondern eine bequeme Sitzposition mit optimaler Rundumsicht. Den Fondpassagieren erleichtert eine praktische Einstieghilfe den Zugang zu den hinteren Sitzen, mit der sich die Vordersitze mit einem Griff nach vorne klappen und schieben lässt. Zudem wurde die Sitzschiene der Vordersitze um 20 Millimeter verlängert. Darüber hinaus lassen sich die Rücksitze umklappen, wodurch das Kofferraumvolumen von regulär 320 Liter auf maximal 1.045 Liter wächst. Bei den mit einem Vier-Liter-Motor ausgerüsteten Version gibt es zudem einen automatisch abblendbaren Innenspiegel mit Kompass, Temperaturanzeige sowie Leselampen.

Dass Geländetauglichkeit kein Synonym für Kargheit sein muss, demonstriert DaimlerChrysler mit den übrigen Jeep®-Baureihen. Aber auch der Jeep® Wrangler verwöhnt über die umfangreiche Sicherheits-Ausstattung hinaus mit serienmäßigem Lederlenkradkranz, abschließbarem Handschuhfach sowie einer Mittelkonsole mit Staufach und Cupholder. Ein zugfreies Innenraumklima im geschlossenen Fahrzeug garantiert der Jeep® Wrangler mit einem ausgeklügelten Luftführungssystem, seiner leistungsstarken Klimaanlage sowie groß dimensionierten Austrittsöffnungen unmittelbar vor der Windschutzscheibe, in der Mittelkonsole und im Fußraum. Um das Anfahren am Berg zu erleichtern, besitzt der Jeep® Wrangler eine zentrale Stock-Feststell-Bremse.

Geradezu begeistert preisen Jeep®-Fans die Konstruktion des Faltdaches. Sie besteht im wesentlichen aus drei stabilen Spriegeln, die sich ähnlich wie bei Cabriolets auf Pkw-Basis leicht hinter den Fondsitzen ablegen lassen. "Wir haben die praktikabelste Lösung am Markt", versichert Trevor Creed. Sie spannt das geschlossene Stoffdach äußerst straff, wodurch Windgeräusche minimiert werden.

### **Die Jeep®-Technik: bewährt, modern und überlegen**

Ein viersitziges Cabriolet, gleichermaßen optimiert für exzellentes Handling auf den Schnellstraßen Europas und den Sandstraßen Saudi Arabiens, auf den Waschbrettspisten Australiens und den Schneewüsten Alaskas, verlangt nach einer extrem verwindungssteifen Karosserie und durchzugsstarken Triebwerken. Das verantwortliche Plattformteam konstruierte dazu die Wrangler-Karosserie über ein unverwüstliches, mit Traversen verstärktes Kastenrahmen-Chassis.

Am Chassis aufgehängt ist das sogenannte Quadra-Coil-Fahrwerk mit Schraubenfedern, Querstabilisator, Panhardstab und hydraulischen Teleskopstoßdämpfern. Es folgt im wesentlichen dem technischen Layout des luxuriösen Jeep® Grand Cherokee. Dank langer Federwege mit großem Schluck- und Dämpfungsvermögen verfügt der Jeep® Wrangler über exzellente Off-Road-Qualitäten, wobei sich auch sein Federungskomfort und Geradeauslauf im Alltagsbetrieb sehen lassen können. Die hydraulisch unterstützte Kugelumlaufenkung, ebenfalls eine Entwicklung für den Jeep® Grand Cherokee, bietet zudem präzises Lenkverhalten.

Die einmaligen Geländefähigkeiten des berühmten Jeep® Wrangler suchen unter Freizeitfahrzeugen und reinen Off-Roadern ihresgleichen. So beträgt die Bodenfreiheit mindestens 20,2 Zentimeter. Seine Böschungswinkel von 42,50 vorn und 30,50 hinten qualifizieren ihn zusammen mit einem beachtlichen Rampenwinkel von 25,50 als wahren Kletterkünstler. Und sollte es einmal nötig werden, geht der Jeep® Wrangler mit den Passagieren auch durchs Wasser. Die Höhe seines Ansaugtraktes 100 Zentimeter über dem Boden erlaubt, ihn durch maximal 75 Zentimeter tiefes Wasser (Wattiefe) zu bewegen.

Als einzigartig in dieser Klasse heben Fachleute die Triebwerke des Jeep® Wrangler hervor. Sie bieten überzeugende Fahrleistungen und ideale Durchzugsstärke schon im unteren Drehzahlbereich. Damit sind die Anforderungen im schweren Gelände ebenso erfüllt wie die spontane Kraftentfaltung im Stadt- und Überlandverkehr. Sowohl im Jeep® Wrangler 2.4 mit dem neuen 2,4 Liter-Vierzylindermotor als auch im Jeep® Wrangler 4.0 mit Reihensechszylinder-Aggregat arbeitet moderne Technik mit elektronischem Motormanagement und Multipoint-Benzineinspritzung. Die 105 kW/143 PS der neuen Vierzylinderversion harmoniert in idealer Weise mit dem sportlich abgestimmten Fünfgang-Schaltgetriebe, das sich angenehm leicht schalten lässt. Die 130 kW/177 PS starke Sechszylinderversion kann dagegen wahlweise mit Fünfgang-Schaltgetriebe oder komfortabler Vier-Stufen-Automatik kombiniert werden. Die überragenden Qualitäten des Vierliter-Triebwerks liegen in souveräner Kraftentfaltung und überzeugender Laufkultur: bei 3.500 U/min schickt es 296 Newtonmeter Drehmoment an die Kurbelwelle und unterlegt Gespräche seiner Passagiere mit kaum vernehmbarem Unterton.

Der Jeep® Wrangler verfügt über den bewährten, bei jeder Geschwindigkeit zuschaltbaren Vierradantrieb Command-Trac. Das unverwüstliche System kommt ohne Freilaufnaben aus und arbeitet in Verbindung mit einem zusätzlichen 2,72 : 1-Untersetzungsgetriebe für schweres Gelände. In der Sechszylinderversion ist ein Vierkanal-ABS für vordere Scheiben- und hintere Trommelbremsen serienmäßig.

### **Die Jeep®-Sicherheit: da hört der Spaß auf**

Wer seine Marktposition auch nach über 50 Jahren Automobilgeschichte behaupten will, müsse künftig noch mehr bieten als traditionelle Werte und Fahrspaß, schrieben die Konstrukteure bereits vor Jahren ins Lastenheft des Jeep® Wrangler. Tatsächlich legen kritische Käufer heutzutage beim Trendsetter besonders hohe Maßstäbe an den Insassenschutz. Dank weitsichtiger Planung gibt der aktuelle Jeep® Wrangler auch hier den Ton an.

Grundlage aller Anstrengungen auf dem Gebiet passiver Sicherheit sind vorausberechnet deformierbare Karosserieteile des Jeep® Wrangler in Verbindung mit einer extrem steifen Fahrgastzelle. Seine Sicherheitslenksäule klappt im Falle eines Frontalaufpralls seitlich weg. Der besonders massiv ausgeführte Frontscheibenrahmen widersteht einem etwaigen Überschlag. Seine Türen bieten massiven Seitenaufprallschutz. Und selbstverständlich schützt der Jeep® Wrangler mit zwei großvolumigen US-Airbags. Die vorderen Sitzplätze verfügen über höhenverstellbare Automatik-Dreipunktgurte. Deren Schlösser sind vorn an den Sitzen montiert, womit eine optimale Passform des Gurtes garantiert ist. Die beiden

Vordersitze mit hohen Rückenlehnen und höhenverstellbaren Kopfstützen nehmen künftige international gültige Sicherheitsbestimmungen vorweg. Um die Liebe am Jeep®-Wrangler-Fahren ausschließlich auf dessen Besitzer zu beschränken, sind alle Modelle mit einer Wegfahrsperre ausgestattet.

Der Jeep® Wrangler Sport fährt als Cabriolet mit Softtop oder mit sehr leichtem Hardtop auf den deutschen Straßen. Der umfangreich ausgestattete Jeep® Wrangler Sahara hat Soft- und Hardtop (Top-in-Top) serienmäßig und verfügt zusätzlich über abgedunkelte Seitenscheiben hinten. Das Soft Top besitzt zudem eine neue Faser, wodurch es leichter zu reinigen ist und durch das stärkere Material eine bessere Haltbarkeit sowie eine verringerte Windgeräusche aufweist. Weiterhin verfügt der Wrangler serienmäßig über einen in die Fahrzeugstruktur integrierten und gepolsterten Überrollschutz aus hochfestem Stahlrohr. Die aufwendig installierte Bügelkonstruktion bewirkt dreierlei: neben einer Erhöhung der Verwindungssteifigkeit des Fahrzeugs bietet sie den Passagieren optimalen Schutz. Dass sie außerdem das Softtop spannt, ist ein angenehmer Nebeneffekt.

Jahrzehntlang gilt das ausgewogene Preis-Leistungs-Verhältnis des eigenwilligen Jeep® als starkes Kaufargument. Auch diese Tradition kultiviert Chrysler als Konzernmutter der Jeep Division® weiterhin. Alle Jeep® Wrangler verfügen über Servolenkung, ein verschließbares Handschuhfach, Befestigungsösen im Kofferraum, eine getönte Windschutzscheibe und einen Unterfahrschutz für Getriebe und Tank. Für die 2.4 und 4.0 Jeep® Wrangler Sport-Versionen werden außerdem eine Radiovorbereitung mit zwei Lautsprechern, Stabantenne und Verkabelung sowie eine Mittelkonsole serienmäßig geboten. Darüber hinaus ist der Überrollbügel gepolstert, im Gepäckraum ist ein Netz installiert und die höhenverstellbare Lenksäule trägt ein Lederlenkrad.

Zur besonders üppig ausgestatteten Version 4.0 Sahara gehören zusätzlich Klimaanlage, Sound-System, Breitreifen auf Leichtmetallräder und Radhausverbreiterungen in Wagenfarbe.

### **Der Jeep® Wrangler Rubicon – Die Ikone**

Als besonderes Highlight in der Jeep® Wrangler Produktpalette steht der neue Jeep® Wrangler Rubicon. Er ist der stärkste Wrangler aller Zeiten.

Der Name Rubicon steht dabei für die schwierigsten 35 Kilometer abseits der nordamerikanischen Highways, ein Off-Road Trail im Norden Kaliforniens. Wie wenn nicht so, sollte die Marke Jeep® ihr ultimatives Geländefahrzeug sonst bezeichnen?

Schließlich: Nicht nur die mächtigen Geländereifen und die Schwellerschutzplatten mit Rautenprofil gewährleisten die außergewöhnliche Geländegängigkeit des Jeep® Wrangler Rubicon, auch das Fahrwerk beweist, dass das neue Modell den Namen Rubicon zu Recht trägt.

So können Sperrdifferenziale vom Fahrer geschaltet werden, wenn das Verteilergetriebe in Geländeuntersetzung läuft und die Geschwindigkeit unter 16 km/h liegt. Der Fahrer kann mit einem Kippschalter am Armaturenbrett das Hinterachsdifferenzial sperren und dabei die Vorderachssperre zu- und abschalten, um besser rangieren zu können. Eine mit nur 0,41 bar betriebene Druckluftpumpe sorgt für mehr Laufruhe und Zuverlässigkeit als jedes andere auf dem Nachrüstmarkt erhältliche System. Es sperrt die Achswellen mechanisch zusammen, so dass alle vier Räder mit derselben Geschwindigkeit laufen. Im ungesperrten Zustand sorgt die drehmomentabhängige Schlupfregelung der Hinterachse für bessere Traktion und problemloses Handling auf der Straße. Die Dana 44-Achsen mit einer Untersetzung von 4,10:1 vorne und hinten sichern die Zuverlässigkeit und Robustheit, die für Extremfahrten im Gelände benötigt werden.

Doch nicht nur dies. Weiterhin senkt ein Verteilergetriebe mit einer Geländeuntersetzung von 4:1 die Fahrgeschwindigkeit, damit der Fahrer eine bessere Kontrolle über das Fahrzeug erlangt und mehr Drehmoment an den Rädern verfügbar ist. Dieses NVG241OR-Verteilergetriebe wurde speziell für den Jeep® Wrangler Rubicon konstruiert, um den Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit eines Hochleistungs-Geländefahrzeugs gerecht zu werden. Aus diesem Grund gehören auch Heavy duty-Antriebswellen zum Paket.

Die 31 Zoll großen Goodyear Wrangler MT/R Reifen (Maximum Traction/Reinforced) haben ein kraftvolles Profil, das auch über die Reifenflanke läuft, um die Bodenhaftung in felsigem Gelände zu verbessern. Dieser moderne Geländereifen verfügt außerdem über Flanken mit drei Lagen und eine Silica-Mischung der neuesten Generation für ausgezeichnete Dauerhaltbarkeit und Pannensicherheit. Das neue Profil sorgt für höhere Steifigkeit und gleichmäßigen Verschleiß der Lauffläche. Diese 245/75R16-Reifen bringen 12,5 mm mehr Bodenfreiheit im Vergleich zu den 30 Zoll-Reifen und sind auf neue 16 Zoll-Fünfspeichen-Aluräder aufgezogen, deren gewölbte Seitenflächen vor Beschädigungen im Gelände schützen.

Die beim Jeep® Wrangler Rubicon serienmäßigen Scheibenbremsen an allen vier Rädern sind im Gelände selbstreinigend und vermitteln auf der Straße ein besseres Bremsgefühl mit kürzerem Bremsweg und geringerem Fading.

Erprobung à la Jeep®

Der Jeep® Wrangler Rubicon für das Modelljahr 2004 wurde umfangreichen Dauerhaltbarkeits- und Leistungsprüfungen unterzogen, die speziell für dieses Modell konzipiert wurden. Die Jeep®-Ingenieure ergänzten die derzeit geltenden Prüfverfahren um weitere Kriterien und führten außerdem neue Tests durch, um die Dauerhaltbarkeit dieses Modells unter erschwerten Bedingungen im Gelände sicherzustellen. Der „K4“-Dauerhaltbarkeits-Zyklus ist zum Beispiel eine Mischung aus Fahrten auf und abseits der Straße zur Bewertung der Karosserie- und Aufhängungskomponenten. Für die Erprobung des Jeep® Wrangler Rubicon wurden neue Streckenabschnitte gebaut, die das Verteilergetriebe mit seiner Geländeuntersetzung von 4:1 sowie die Achssperren an ihren Grenzen testeten. Die Ingenieure bauten für die Erprobung sogar „Little Sluice“ (kleine Schleuse) nach, eine berühmte Passage des berühmten Rubicon Trails.

Für die Entwicklung und Erprobung wurden weiterhin Fahrten auf einigen der schwierigsten Strecken im Land unternommen. Außer den Fahrzeug-Gesamtprüfungen wurden auch noch die wichtigsten Komponenten – z.B. Achsen und Verteilergetriebe – härtesten Prüfstand-Tests unterzogen. Gebaut wird der Jeep® Wrangler Rubicon von der Chrysler Group im Montagewerk Toledo (Ohio).

#### Einzigartiges Karosseriedesign

Die besonders markant gestaltete Karosserie des Jeep® Wrangler Rubicon wird in ‚Inca Gold‘ und anderen Wrangler-Lackierungen erhältlich sein. Eine 56 Zentimeter lange ‚Rubicon‘-Grafik wird gut sichtbar auf jeder Motorhaubenseite angebracht. An den Karosserieseiten sind schwere Rautenprofil-Schwellerchürzen montiert, die Türschweller vor Beschädigung im Gelände schützen.

#### Robuste Antriebsstrang-Alternativen

Der Jeep® Wrangler Rubicon hat serienmäßig einen mit einer Vierstufen-Automatik kombinierten 4,0 Liter-Reihensechszylinder-Motor. Er leistet 128 kW (174 PS) bei 4.500/min und erreicht sein maximales Drehmoment von 305 Nm bei 3.800/min.