



# Gipfelstürmer

Die dritte Generation Wrangler. DER ZWEITE RUBICON. Die eine Frage: Wühlt er sich an die Supertest-Spitze?

## DIE REGELN

### 12 Kandidaten

Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-4x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

### 23 Prüfungen

Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

### 1000 Punkte

Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

### 1 Testsiegel

Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!

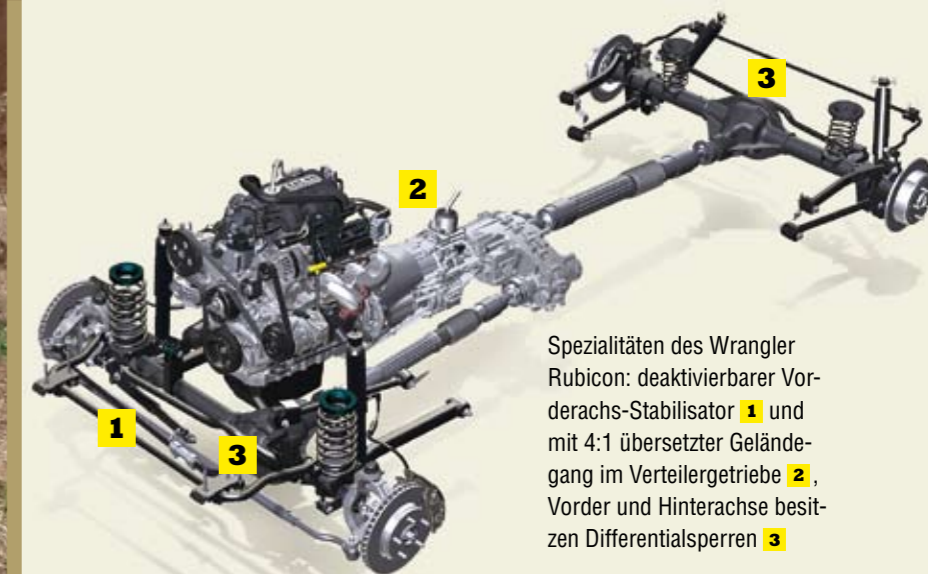


**E**s gehört schon einiges dazu, in nur fünf Jahren ein Auto zur Legende zu machen. In diesem Fall halfen die perfekte Grundl

– der Ur-Geländewagen schlechthin – sowie die Überzeugungskraft zweier Ingenieure: Jim Repp und Dave Yegge schafften es seinerzeit, Buchhalter und Vorgesetzte zu überreden. Ihre Vision: ein Jeep Wrangler, der ab Werk bereits all die Nettigkeiten besitzt, mit denen sie ihre privaten Jeeps für die Freizeit aufrüsteten – stärkere Achsen, Sperren, kurzes Rockcrawler-Getriebe. Der erste Wrangler Rubicon auf der Basis des TJ-Modells wurde Ende 2002 in den USA, ein Jahr später auch in Deutschland eingeführt. Diesmal ging es allerdings etwas schneller, der aktuelle Wrangler Rubicon wurde zeitgleich mit der neuen JK-Modellreihe präsentiert.

Im Vergleich zum ersten Wrangler Rubicon hat der neue nochmals zugelegt. Das liegt einerseits an der Basis: kräftigere Motoren – auch Diesel –, mehr Länge, breitere Spur, verbesserte Sicherheitsausstattung. Andererseits stattet Jeep den Rubicon

Fotos: Jeep, Starck



Spezialitäten des Wrangler Rubicon: deaktivierbarer Vorderachs-Stabilisator **1** und mit 4:1 übersetzter Geländegang im Verteilergetriebe **2**, Vorder und Hinterachse besitzen Differentialsperren **3**



**FREUNDLICH**  
Die Motorhaube kann ganz nach hinten geklappt werden

nun sogar mit mächtigen 17-Zoll-Rädern aus. Die stecken auf den vom ersten Rubicon bereits bekannten verstärkten Dana-44-Starrachsen mit der kurzen 4,1er-Übersetzung. Geblieben sind auch die mit einem einzigen Knopf zuschaltbaren beiden Achssperren. Neu hingegen ist ein aufwändiges Stellelement an der Vorderachse, das auf Wunsch den vorderen Stabilisator trennt, um die Verschränkung nochmals zu verbessern. Und im Zuge der Einführung von ESP gab es auch gleich noch eine elektronische Traktionskontrolle mit auf den Weg. Im Rubicon nimmt man sie im Gegensatz zum normalen

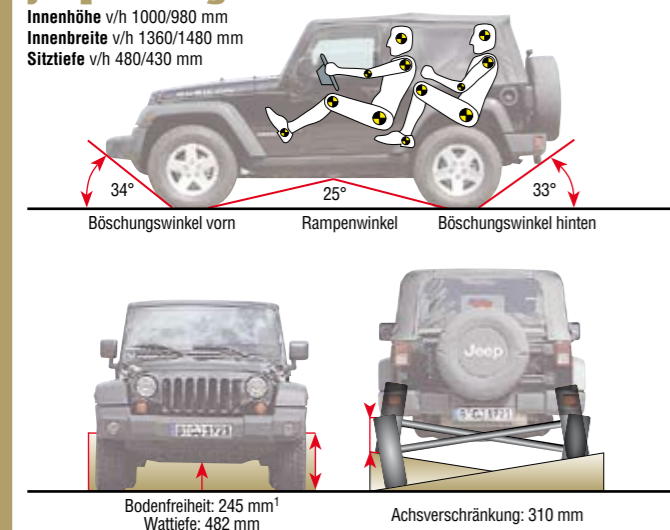
Wrangler allerdings kaum zur Kenntnis – nicht nur, weil sie so feinfühlig reagiert, sondern vor allem, weil sie dank der beiden Sperren im echten Geländeeinsatz so gut wie nie benötigt wird. Im Gegensatz zu den USA, wo es den Wrangler Rubicon sowohl mit kurzem als auch langem Radstand und kombiniert mit Schaltgetriebe oder Automatik zu kaufen gibt, bietet Chrysler Deutschland bei uns nur zwei Varianten an. Beide haben immer kurzen Radstand und Automatik, die Wahl besteht lediglich zwischen dem hier getesteten 3,8-Liter-V6-Benziner oder einem 2,8-

Liter-Turbodiesel. Die Fixierung der deutschen Jeep-Oberer auf das Automatikgetriebe hat seine Vor- und Nachteile. Die Vorzüge machen sich besonders im Geländeeinsatz bemerkbar: sanftes Anfahren, kraftschlüssige Schaltvorgänge, einfachere Bedienung am Berg. Doch die Vierstufenautomatik beim 3.8 V6 ist zu weit gespreizt und zu lang übersetzt. Das fällt schon auf der Straße auf, wo der immerhin 199 PS starke Motor arg zu kämpfen hat, den Wrangler zumindest im Kickdown über Tempo 160 zu schubsen. Im Gelände dagegen ist der ellenlange erste Gang (2,84:1) ein wenig hinderlich: Es dauert, bis der Rubicon damit auf Touren kommt. Speziell im Tiefsand, wo üblicherweise im Straßen-Allrad gefahren wird, merkt man das. Zum anderen torpediert diese lange Abstufung das segensreich kurz übersetzte Rock-Trac-Verteilergetriebe mit seiner 4:1-Übersetzung. Trotz dieser sensationell kurzen Geländestufe springt insgesamt lediglich ein Wert von 45,6:1 raus – ganz ordentlich im Vergleich zu anderen Geländewagen, aber längst nicht so ultrakurz, wie man sich das vom Rubicon wünscht. Gut zu wissen: Der Diesel-Rubicon hat eine Fünfstufenautomatik, die im ersten Gang kürzer übersetzt ist.

## DIE WICHTIGSTEN GELÄNDEWERTE

### Jeep Wrangler Rubicon

Innenhöhe v/h 1000/980 mm  
Innenbreite v/h 1360/1480 mm  
Sitztiefe v/h 480/430 mm



Fotos: Starck

<sup>1</sup> Bodenhöhe am tiefsten Punkt in der Fahrzeugmitte in Längsrichtung gemessen.  
Werkangaben: Rampenwinkel und Wattiefe

## 1. UNTERBODEN



Das riesenhafte Schutzblech unter dem Getriebe, mit dem die YJ-Wrangler mächtig im Boden schürften, ist Geschichte. Aus dem Unterboden ragen lediglich die Differentiale heraus, der Rest



ist gut verstaut. Das Getriebe wird nun von einem stabilen, aber weniger voluminösen Blech geschützt. Ebenso der Kunststoff-Tank, der in einer Blechhülle sitzt. Ziemlich heftig ist die EU-konforme Frontverkleidung mit halbmeterlanger Plastikstoßstange. Sieht nicht gut aus und ist im harten Gelände ohnehin bald perdu. Der Plastikschrutz unter der Frontstoßstange ist ebenfalls überflüssiger Zierrat – das sieht er später im Wasserbecken selbst ein und verabschiedet sich.

Der vordere Schlepphaken, senkrecht nach unten stehend, ist nicht zu Ende gedacht – bei wirklich hartem Bergeinsatz verbiegt sich da alles. Das riesige Stellelement für den Front-Stabi (siehe großes Bild) liegt einigermaßen geschützt hinter einer Quertraverse. Sauber gemacht: die Auspuff-Führung

Anordnung	maximal 25	17
Schutz	maximal 25	18
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 50</b>	<b>35</b>

## 2. VERSCHRÄNKUNG, BÖSCHUNGS- UND RAMPENWINKEL



Trotz noch so ausführlicher Versuche – alles Mühen hilft nichts: Der Wrangler, dem Spötter einen Hängebauch attestieren, setzt weder in der Mitte auf, noch lässt er sich in irgendeiner Situation



dazu überreden, auch nur ein einziges Rad zu lupfen. Wir weichen sogar bewusst von der vorgeschriebenen Teststrecke ab, und selbst das ist kein Problem – der Rubicon krabbelte einfach durch, ohne ein Bein zu heben. Die Sper-

ren sind nie aktiv, die Traktionskontrolle bleibt ungenutzt. Sogar in der extremsten Senke (kleines Bild) ist noch nicht das Ende der Verschränkung erreicht. Selbst das eingetauchte Vorderrad hat immer noch Federweg. Das erste Auto, dem wir in der Verwindungsbahn nicht seine Grenzen aufzeigen können – großer Respekt.



Bahn 1	maximal 50	50
Bahn 2	maximal 150	150
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 200</b>	<b>200</b>

## 3. FAHRWERK



Es kommt auf die Geschwindigkeit an: Bei extrem langsamer Fahrt verhaspelt sich die Federung, verschluckt sich, lässt immer wieder kurze Rutschattacken zu. Mit nur mäßig erhöhter Geschwindigkeit



wandelt sich das Bild, und der Wrangler stolziert zu Tal. Bergauf ist es etwas anders. Da swingt der Jeep unangestrengt dem Gipfel entgegen – der vordere Stabi verblockt, die Sperren sind nicht aktiviert, dennoch null Lebenszeichen von der Traktionskontrolle. Obwohl das Fahrwerk Stöße wenig feinfühlig in den Innenraum meldet, ist es doch in der Lage, den Geländeverwerfungen exakt zu folgen. Der Kopf des Fahrers wackelt, der Wagen nicht minder, aber es geht stur nach oben,

mit bemerkenswerter Traktion. Allerdings sollte das elektronisch geregelte Gaspedal etwas feinfühlicher reagieren – bei leichter Betätigung passiert nichts, kurz darauf macht der Wrangler gleich einen kleinen Satz nach vorn. Beim Stopp im Hang hält die Automatik den Wrangler allein.

Bergauffahrt	maximal 50	45
Bergabfahrt	maximal 50	45
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 100</b>	<b>90</b>

## DATEN

JEEP WRANGLER RUBICON  
3.8 V6 SOFT TOP

Motor	V6-Otto, 2 Ventile/Zylinder, Steuerkette
Hubraum	3778 cm <sup>3</sup>
Leistung bei Drehzahl	146 kW/199 PS 5000 U/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	315 Nm 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Antrieb	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	Viergang-Automatikgetriebe
Reduktion	4,0:1
L/B/H	4223/1873/1800 mm
Radstand	2424 mm
Tankinhalt	70 Liter
Kofferraum	490–1600 Liter
Dachlast	–
Anhängelast ungebr./gebr.	450/2000 kg

## MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	11,1 s
Elastizität (Kickdown)	
60–100 km/h	8,4 s
80–120 km/h	10,5 s
Bremsweg unbeladen/beladen	45,3/46,8 m
Serienbereifung	255/75 R 17 T
Testwagenbereifung	255/75 R 17 T
Reifentyp	Goodyear Wrangler AT
Innengeräusch bei 100 km/h	74 dB(A)
bei 130 km/h	79 dB(A)
Normverbrauch	11,6 Liter/N
Testverbrauch	14,6 Liter/N
Achslast vorn/hinten	955/911 kg
Testwagenleergewicht	1866 kg
Zuladung	446 kg
Wendekreis links/rechts	10,3/10,4 m

## AUSSTATTUNG

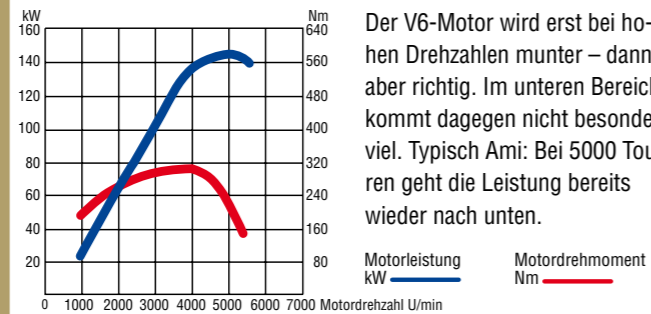
ABS/ESP	Serie
Airbags Front/Seiten vorn	Serie/Serie
Audiosystem m. CD-Player	Serie
Differentialsperren v/h	Serie/Serie
Fahrersitz höhenverstellbar	Serie
Hardtop	2800 Euro
Klimaanlage	1250 Euro
Lautsprechersystem Infinity	Serie
Metallic-Lack	600 Euro
Tempomat	Serie

## PREIS/KOSTEN

Listenpreis	32 790 Euro
Wertverlust	14 578 Euro
Finanzierung Jahreszins	7,49 %
Leasing <sup>1</sup> Anzahlung	9837 Euro
monatliche Rate	337 Euro
Abgasnorm	Euro 4
Steuer pro Jahr	256 Euro
Versicherung <sup>2</sup> HK/TK/VK	20/21/19
Haftpflicht (50 % Prämie)	717 Euro
Teilkasko	485 Euro
Vollkasko <sup>3</sup> (50 % Prämie)	978 Euro
Fixkosten pro Jahr	1951 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	856/451 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	68,5/36,1 Cent
Ölwechselintervall	12 000 km/1 Jahr
Inspektion	24 000 km/2 Jahre
Garantie	
Technik/Lack	2/2 Jahre
Durchrostung	7 Jahre
Mobilität	2 Jahre

<sup>1</sup> über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv: 7,49 %; <sup>2</sup> Kilometerleasing (15 000 km/Jahr) <sup>3</sup> mit 150 Euro Selbstbeteiligung. Mehr zu den Daten – siehe „Tipps & Mailbox“.

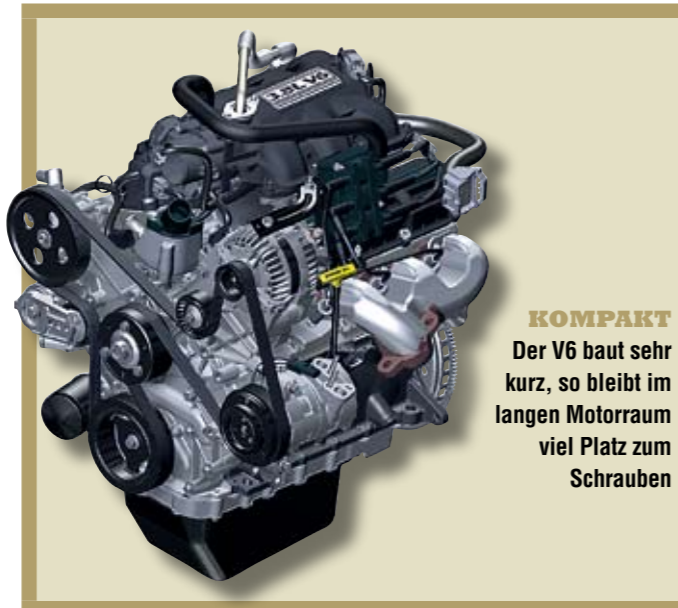
## LEISTUNGSDIAGRAMM



Der V6-Motor wird erst bei hohen Drehzahlen munter – dann aber richtig. Im unteren Bereich kommt dagegen nicht besonders viel. Typisch Ami: Bei 5000 Touren geht die Leistung bereits wieder nach unten.

Im Vergleich zum Vorgänger ist vor allem die breitere Spur ein echter Gewinn. Damit liegt der Wrangler bei schnellem Tempo sicherer und meistert auch Schräglagen besser. Einen zwiespältigen Eindruck hinterlässt die Feder-Dämpfer-Abstimmung. Bei langsamer Fahrt absorbiert der Wrangler kurze Stöße kaum, klettert aber schlangengleich über große Unebenheiten. Geht es dagegen flott voran, gefällt der Mix aus Straffheit und ausreichendem Federungskomfort. Die Beziehung zum Sechszylinder gleicht einer Hassliebe. Untenrum kommt leider nicht wirklich viel rüber, aber sobald der V6 auf Drehzahl ist, reißt er an wie ein Stier. Dem alten Reihen-Sechszylinder, von ganzen Jeep-Fahrer-Generationen verehrt, muss man da keine Träne nach-

weinen. Bestürzend allerdings, wie fröhlich der neue Zweiventiler den Sprit weggurgelt – für lange Etappen im Off müssen Kanister oder ein Zusatztank an Bord. Was ein weiteres Dilemma sichtbar macht: Die Zuladung ist mit 446 Kilo nicht unbedingt berauschend. Dennoch ist der Benziner gegenüber dem 2.8er-Diesel im Vorteil, wenn es darum geht, im tiefen Untergrund ordentlich Meter zu machen. Schlammflöcher, tiefer Sand, lockere Steilhänge – dort erledigt der V6 mit seinem breiteren Drehzahlband und richtig Gebrüll seine Sache perfekt. Die Schwächen, die sich der Motor bei niedrigen Touren leistet, lassen sich durch die zuschaltbare Untersetzung kaschieren – damit klettert der Rubicon wie eine Gämse, aber



**KOMPAKT**  
Der V6 baut sehr kurz, so bleibt im langen Motorraum viel Platz zum Schrauben



Kindergeburtstag – dieser Ausdruck fällt unter Motorsportlern, wenn eine Strecke nicht sonderlich anspruchsvoll zu sein scheint. In diesem Fall trifft es auf die Steigungsbahnen und den Jeep

Wrangler Rubicon zu. Zumindest bergauf. Bergab packt die Motorbremse gerade noch 35 Prozent, bei der 45-Prozent-Bahn muss abwärts schon mitgebremst werden – Folge des sehr langen ersten Gangs, der selbst in der Untersetzung nicht genug verzögert.

Eine Bergabfahrhilfe wäre nicht verkehrt und würde zusätzliche Punkte liefern, die aber hat der Jeep nicht. Bergauf haben wir noch nie ein Auto bewegt, das einfacher zu bedienen war. Man fährt in den Hang, tritt auf die Bremse,

sieht sich die Landschaft an und fährt anschließend ohne den geringsten Radschlupf nach oben – keine Sperren drin, nur in der Untersetzung, sogar in der 65-Prozent-Steigung. Und selbst da wirkt der Wrangler noch unterfordert.

Bergauffahrt	maximal 50	<b>50</b>
Anfahren am Berg	maximal 50	<b>50</b>
Motorbremse	maximal 50	<b>40</b>
Bergabfahrhilfe	maximal 50	<b>0</b>
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 200</b>	<b>140</b>

## 5. HANDLING



Er hat es nicht verlernt. Schon der Ur-Wrangler, der blattgefederte YJ, ließ sich im Gelände fahren wie ein Kart. Der JK kann es auch noch, trotz längeren Radstands, breiterer Spur und mehr Gewicht. Das ESP



lässt sich komplett ausknipsen, es mischt sich selbst bei radikalen Slalomübungen nicht ein. Sperren und Untersetzung haben Sendepause, hier darf allein der Motor seine Muskeln spielen lassen. Ist erst einmal das Leistungsloch beim Anfahren überwunden, geht es richtig rund, der V6 stürmt wild brüllend davon. In Schaltstufe eins bleibt das Getriebe im untersten Gang, der bis weit über 60 km/h reicht, gesperrt. Überlässt man der Automatik die Entscheidung, schaltet sie hoch – das war's mit

dem Vortrieb, denn von unten kommt bei diesem Motor zu wenig, der will jubeln. Das Handling ist ausgezeichnet, der Wrangler lässt sich auf dem tiefen Untergrund spielend leicht, auf den Punkt genau dirigieren. Da kommt fast schon ein bisschen Rallye-Feeling auf.

Antriebssystem	maximal 25	<b>20</b>
Aufbaubewegung	maximal 25	<b>18</b>
Fahrdynamik	maximal 50	<b>40</b>
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 100</b>	<b>78</b>

## 6. WAT-VERHALTEN



48 Zentimeter hoch steht das Wasser im Testbecken, das liegt noch unterhalb der Türöffnung. Alles bleibt trocken, auch Schwallwasser dringt nicht ein. Der Motor saugt die Luft rechts oben im Motorraum an, hier ließe sich bei Bedarf auch einfach noch ein Schnorchel anbringen. Praktisch: Der Wrangler hat einen Elektro-, keinen Visco-Lüfter, der sonst eifrig Wasser in den Motorraum schaufeln würde. Bei Rückwärtsfahrt verabschiedet sich die vordere Plastikschräge – aller-

dings ohne Schaden zu nehmen, sie lässt sich anschließend sogar wieder montieren. Die Steuer-elektronik zeigt sich hingegen unbeeindruckt, alles gut verpackt. Wenn man es mit dem Tempo nicht übertreibt, meistert der Wrangler Rubicon jedenfalls auch tiefere Furten.

Dichtheit	maximal 25	<b>25</b>
Aggregateschutz	maximal 25	<b>18</b>
Maximale Wattiefe	maximal 50	<b>39</b>
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 100</b>	<b>82</b>

## 7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT



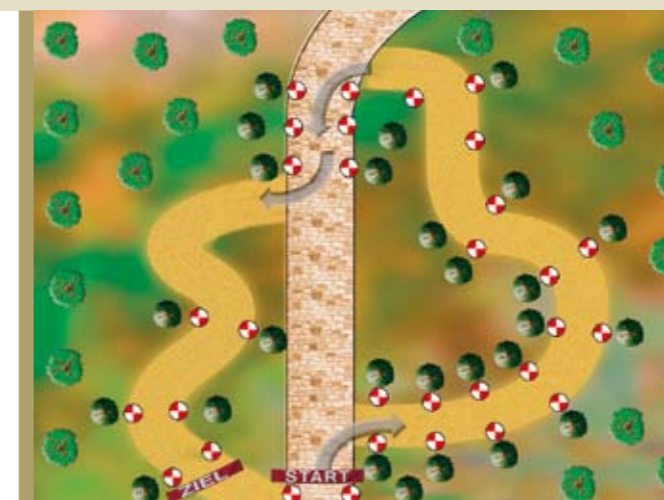
Mit 4,20 Meter Länge ist der zweitürige Wrangler ein durchaus stattliches Gerät – ein kurzer Land Rover Defender misst fast 30 Zentimeter weniger. Ein ziemlicher Teil dieser Dimension ist jedoch der



gigantischen vorderen Kunststoff-Wulst geschuldet. Sie macht es schwer, zielgenau an ein Hindernis heranzufahren. Dafür ist der Wendekreis passabel und die Kriechgeschwindigkeit schön

niedrig. Die enorm ausgestellten Radhaus-Verkleidungen machen das millimetergenaue Zirkeln ebenfalls spannend. Für den engen Wald gibt es bessere, allerdings auch bedeutend schlechtere Fahrzeuge. Beim Rangieren verspannt der Antriebsstrang spürbar.

Übersichtlichkeit	maximal 20	<b>16</b>
Wendigkeit	maximal 40	<b>30</b>
Abmessungen	maximal 40	<b>29</b>
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 100</b>	<b>75</b>



### TRIAL-KURS

Der Standort der einzelnen Tore ist präzise vermessen und festgelegt, die Breite liegt bei 220 Zentimetern

### DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von Berlin liegt die Versuchsanlage Horstwalde. 1200 Hektar misst das Areal, in dem 4Wheel Fun testet. Das überwiegend mit Kiefern bewachsene Gelände weist neben den natürlichen Hindernissen auch verschiedene fest installierte Module auf – von den Steigungsbahnen bis hin zu einem Wasserbecken, das sich mit maximal 1,50 Meter Pegel



fluten lässt. Die Versuchsanlage ging aus einem Schießplatz des preußischen Kriegsministeriums hervor, 1917 wurden hier erstmals Kraftwagen erprobt. Schon 1928 begann der Aufbau verschiedener fester Teststrecken und Prüfstände. Heute wird das Areal von der Bundesanstalt für Materialforschung (BAM) genutzt. Auch die Hausstrecke für den 4Wheel Fun-Supertest befindet sich dort. Der Supertest in Horstwalde mit seinen hier vorgestellten Modulen ist vom Dekra abgenommen und zertifiziert.

## 8. TRAKTION



Es fällt zunächst ein bisschen schwer, sich für den passenden Gang zu entscheiden. In der Unterstellung schaltet sich die Automatik beim Beschleunigen einen Wolf, ohne Unterstellung kommt der



Wrangler zunächst kaum vom Fleck, bis der Motor endlich Leistung liefert. Auffallend gut ist es allerdings um das Anfahren unter voller Last bestellt: Der Wrangler Rubicon nimmt ohne Getrampel



zügig Fahrt auf und gräbt sich ungestüm vorwärts – auch ein Verdienst der Goodyear-AT-Reifen. In Extremsituationen kann man sich auf die schnell und zuverlässig zuschaltenden Achssperren verlassen, damit wühlt sich der Jeep unaufhaltsam dem Horizont entgegen. Da freut man sich auf das nächste Schlammloch.

Durchfahrt	maximal 25	<b>23</b>
Anfahren	maximal 25	<b>18</b>
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 50</b>	<b>41</b>

noch schöner wäre es sicherlich, wenn der Allrad permanent und nicht lediglich zuschaltbar wäre. Denn die Verspannungen sind bei Kurvenfahrt bereits ohne Achssperren verblüffend hoch. Lob verdient hingegen das neue Feature, den vorderen Stabilisator zu deaktivieren. Nissan bietet ähnliches im Patrol GR an, allerdings mit erheblich weniger technischem Aufwand und nur für die Hinterachse. Beim Rubicon arbeitet der Stellmotor auf Knopfdruck erst, wenn die Unterstellung eingelegt ist. Das Ergebnis wirkt optisch ziemlich wild – das voll eingefederte Vorderrad verschwindet fast im Radhaus. Der gemessene Wert von satten 310 Millimeter Verschränkung ist eine mächtige Ansage. Die Bedienung der Differenziale in den Achsen selbst funktioniert denkbar simpel, aber ebenfalls nur im Low-Gear-Modus. Per Knopfdruck wird erst die hintere Sperre zugeschaltet, nochmaliges Drücken verblockt auch die vordere Achse. Wird der gleiche Knopf nach oben geschwenkt, klinken die Sperren wieder aus. Einfach und effizient. Ebenso die Betätigung des Verteilergetriebes: kein umständlicher und fehleranfälliger Stellmotor, stattdessen ein ordentlicher Schalthebel für echte Handarbeit mit Rückmeldung.

Sein Paradestück lieferte der Rubicon allerdings am Ende des Tages ab: In unserem Testgelände gibt es eine Sektion, die bewusst nicht in den Supertest integriert ist: der lose Geröllhang mit fußballgroßen, locker aufeinandergeschütteten Felsen für Unimog und Co. – zu hart und für normale Geländewagen nur mit dem Risiko massiver Beschädigung befahrbar. Mit einem voll gesperrten Toyota HZJ hatten wir das schon einmal probiert, der blieb auf halber Strecke stecken. Anders der Rubicon, den fuhren wir nach getaner Arbeit ganz easy hinauf und wieder hinunter. Ohne Krawall, einfach so.

## 9. ANTRIEBSSYSTEM



Ohne Unterstellung erstürmt der Rubicon den Hang nur mit Anlauf, sonst tritt man ins Leere. Der Motor bringt unten rum keine verwertbare Kraft, der Jeep bleibt einfach stehen. Erst wenn ausrei-

chend Drehzahl anliegt, lässt es sich nach oben schlendern. Ein kurzes Flackern der Traktionskontrolle, die kaum spürbar eingreift, das war's dann schon. Viel zu tun hat sie nicht, weil sich das Fahrwerk nicht aufschaukelt und die Räder auch unter vollem Druck Bodenkontakt halten. Die Automatik lässt sich nicht mehr austricksen wie früher, als man noch mit links bremsen und gleichzeitig Gas geben konnte, um eine höhere Anfahrtdrehzahl zu produzieren – in dem Fall regelt die Elektronik ab.



In der Unterstellung gibt es erst ein wildes Schalt-Stakkato, bis das Getriebe im dritten Gang gelandet ist. Der ist dann genau richtig, um den V6 bei Laune und den Wrangler in Fahrt zu halten. So lässt es sich auch ganz lässig im Hang anfahren. Mit aktivierten Achssperren rodelt der Wrangler sogar im Expresstempo nach oben.

Kraftentfaltung	maximal 50	<b>38</b>
Traktionshilfen	maximal 50	<b>50</b>
<b>Punkte gesamt</b>	<b>maximal 100</b>	<b>88</b>

## FAZIT



Keine Frage: Der Jeep Wrangler Rubicon ist offroad derzeit das Nonplusultra, das man sich direkt aus dem Händler-Showroom abholen kann. Mit einer elektronischen Bergabfahrhilfe würde er wohl selbst den Range Rover punktemäßig pulverisieren. Im Testgelände

hat er sich schier gelangweilt. Wir nicht – nach Testende haben wir ihn noch fester rangenommen: in Sektionen, welche normalerweise tabu sind. Problemlos. Den Supertest besteht er mit Bravour.

Torsten Seibt, Testredaktion

**829** Punkte von 1000 erreichbaren Punkten

