



Martijn Verhoef
8 april 2024

Elektro-Jeep zonder stekker

Er zijn autofabrikanten die ervoor kiezen om speciale modelreeksen voor EV's in het leven te roepen, zoals Volkswagen met de ID serie en Mercedes-Benz met de EQ reeks. De merken van Stellantis gaan voor een andere aanpak en bieden dezelfde modellen met zowel brandstofmotoren als elektrische aandrijving. Er zijn uitzonderingen die de regel bevestigen, zoals de Fiat 500, maar zelfs van dat model komen binnenkort brandstofversies.

Een auto die al veel eerder over brandstofmotoren mag beschikken, is de Jeep Avenger. In eerste instantie kwam dit model alleen als EV op de markt, maar een benzineversie volgde snel. Dat is een handgeschakelde 1.2 met een B-energielabel, maar liefhebbers van een benzine-Avenger met een energielabel A kunnen nu ook vol overtuiging de compacte Jeep kiezen. Het merk introduceert namelijk de e-Hybrid, die ook nog eens standaard over een automaat beschikt. We nemen de auto mee voor een uitgebreide testrit, die leidt langs verharde en onverharde paden en eindigt op het testcircuit van Stellantis in Balocco.



Trots op e-badge

Zoals gezegd was er al een benzineversie van de Avenger en maakten we eerder al kennis met de Full Electric. Uiterlijke verschillen tussen de versies zijn er bijna niet, zo mag de e-Hybrid met dezelfde trots als zijn EV broer een e-badge dragen, zij het in een andere kleur dan blauw. Uiteraard heeft de benzineversie wel gewoon een uitlaat, dus daaraan herken je de e-Hybrid het eenvoudigst. Wat blijft is de sympathieke en zeer compacte koets van de Avenger. Liefhebbers van het model zijn er al genoeg, gelet op de vele registraties die Jeep tot nu toe mocht noteren voor haar kleinste telg. Dat er nu een extra aandrijflijn bij komt, maakt de auto nog veelzijdiger.

Het blijft een echte B-segmenter waarmee door zijn bescheiden buitenmaten prima valt te manoeuvreren tussen het Italiaanse stadsverkeer en die bovendien eenvoudig is te parkeren. Het is met recht een uitdager voor de Mini Cooper en de nog te introduceren Aceman. Beide merken hebben het erfgoed aan hun kant staan, waar door ontwerpers handig op ingespeeld wordt. De verschillende verwijzingen naar Jeeps van eerdere generaties benoemden we al in de test met de Full Electric en die zijn bij de

Jeep Jeep Avenger 1.2 e-Hybrid Summit

e-Hybrid natuurlijk niet opeens verdwenen.

De auto zoekt echt de bovenkant van het B-segment op, door een onderscheidend uiterlijk en luxe-opties. Uiteraard betaal je daar ook voor, bijvoorbeeld als je de Avenger wilt personaliseren. Het Ruby Red van de testauto is overigens wel de enige gratis kleur, al is de auto op de foto's met het optionele contrasterende zwarte dak uitgevoerd. Grote wielen en privacyglas vergen overigens een extra investering, maar met het Tech & Style pack dat daarin voorziet kun je zelfs de basisversie al hip voor de dag laten komen.



Slim delen

Als je veel broers en zussen hebt, ontkom je er niet aan dat er gedeeld moet worden. In autoland betekent dat vrijwel identieke carrosseriedelen, dashboards en bedieningspanelen. Aan de buitenzijde weten de ontwerpers van Jeep heel goed verborgen te houden dat de auto zijn basis deelt met bijvoorbeeld de Fiat 600. Ook het interieur heeft een eigen uitstraling, al zie je hier natuurlijk wel meer overeenkomsten

met andere familieleden. Zoals het multimediascherm, knoppen en de digitale cockpit. Toch heeft de Avenger vanbinnen echt wat eigens, niet in de minste plaats omdat ook hier veel verwijzingen naar Willys Jeeps van weleer zijn te vinden.

De gebruikte materialen zijn niet van dezelfde hoogwaardigheid als bij een concurrent als Mini, maar de Jeep weet toch bovengemiddeld veel uitstraling en comfort te bieden voor een B-segmenter. Optioneel neem je plaats op volledig lederen stoelen, die bij de bestuurder elektrisch is te verstellen en een massagefunctie heeft. De bijrijdersstoel is weliswaar ook verwarmbaar, maar moet het zonder elektrische verstelling doen. Overigens is dit leerpakket een optie op de duurste Summit uitvoering, maar in goedkopere versies is het zeker niet behelpen. Je hebt standaard een middenarmsteun en een groot opbergvak in de middenconsole. Bovendien is gedacht aan een goede geluidsisolatie, want ook als de brandstofmotor aanspringt in de e-Hybrid blijft het aangenaam stil in de cabine. Totdat je richting aangeeft, want hoewel Jeep aangeeft dat het geluidsvolume van de richtingaanwijzers is aangepast, vinden we ze nog steeds te nadrukkelijk aanwezig.

Het ruimteaanbod voor inzittenden is vergelijkbaar met de elektrische en benzine-Avengers. Niet ruim, maar ook zeker niet onbruikbaar krap. De kofferbak is ten opzichte van de EV iets groter, maar met 380 liter nog steeds geen balzaal. Directe concurrenten zijn dat ook niet en bovendien kun je door het neerklappen van de achterbank een behoorlijk rechthoekige ruimte creëren voor de incidentele keren dat er wat groter spul mee moet.



1 km actieradius

De e-Hybrid is altijd voorzien van een automaat met zes versnellingen en dubbele koppeling. Hoewel er in naamstelling en met badges wordt gedaan alsof de auto volledig elektrisch kan rijden, is dat eigenlijk bijna nooit het geval. De mild hybridetechniek van Stellantis voorziet in een kleine 0,9 kWh batterij onder de passagiersstoel, dat is vergelijkbaar met drie accu's van een elektrische fiets. Als je onder de 30 km/h per uur rijdt, kun je 1 kilometer volledig elektrisch afleggen.

Maar de hybridetechniek komt op andere vlakken veel meer tot zijn recht. Zo start de e-Hybrid altijd elektrisch en krijg je onderin de toeren een elektroboost. Daardoor hoef je minder op benzine te accelereren en dat scheelt uiteraard in het verbruik. Zodra je het gaspedaal loslaat, wordt er al energie opgeslagen in de batterij. De auto remt vanzelf af op de motor bij gas los, maar het is jammer dat de mate waarmee dit gebeurt niet is in te stellen. Bij hevig remmen is de energiewinst natuurlijk nog groter en de opgeslagen energie kan vervolgens weer gebruikt worden. Het zou tot een verbruik van boven de 1 op 20 moeten leiden. In de praktijk is de auto in ieder geval zuiniger dan

Jeep Jeep Avenger 1.2 e-Hybrid Summit

de handgeschakelde zesbak die het zonder elektrokracht moet stellen.



Het terrein in

De krachtbron van beide Avengers is hetzelfde, namelijk de 1.2 driecilinder die we kennen uit modellen als de Peugeot 208 en Opel Astra. Maar door de mild hybridetechniek is de uitstoot van de e-Hybrid wel lager en heb je bovendien het gevoel over meer vermogen te beschikken. Je zit echt niet zonder in deze Avenger, want mede door de soepel schakelende automaat bewijst deze aandrijflijn zijn meerwaarde. Een lagere uitstoot betekent ook minder aanschafbelasting en daarmee is de auto niet eens veel duurder dan de benzineversie.

Een Jeep moet natuurlijk terreinkwaliteiten hebben en de stoere koets van de Avenger met grotere bodemvrijheid dan zijn familieleden straalt uit dat dit niet anders is. Hoewel de Avenger nog niet over vierwielaandrijving beschikt, stuurt Jeep ons toch het onverharde testparcours van Balocco op om zelf te ervaren waartoe de Avenger in staat is. De auto laat zich echt niet kennen, want door de verschillende rijmodi kun je

Jeep Jeep Avenger 1.2 e-Hybrid Summit

ook uit zand of modder geraken. De antiblokkeerstand voorkomt dat de voorwielen zich ingraven, al heeft iedere voorwielaandrijver zijn grenzen natuurlijk. Door verschillende obstakels te pareren bewijst de Avenger ook een helling of grote kuilen niet te schuwen. En door de standaard aanwezige hellingsassistent kun je moeiteloos een afdaling op mulle ondergrond aangaan, want doorglijden of teveel snelheid maken wordt daarmee voorkomen. Al met al best verbluffend waar je met deze Jeep al toe in staat bent en dan moet de 4Xe nog komen.



Welkome aanvulling

Waar we het een minpunt vonden dat de volledig elektrische Avenger behoorlijk aan de prijs is, vinden we de aanschafprijs van de e-Hybrid beter passen. Vanaf 31.700 stap je in deze versie en dat is 2.000 euro duurder dan de handgeschakelde 1.2 Turbo. Je krijgt dan een voor je gevoel meer potente auto die al voorzien is van een automaat met dubbele koppeling en schakelflippers achter het stuur. Uiteraard kan het ook duurder, bijvoorbeeld als je de Avenger wilt personaliseren of meer luxe wilt.

Jeep Jeep Avenger 1.2 e-Hybrid Summit

Maar standaard heb je al het multimediascherm met draadloze Apple Carplay en digitale services. Een regensensor en de verschillende terreinmodi zijn ook standaard aanwezig. De duurste uitvoering Summit voorziet in adaptieve cruise control, navigatie en een handsfree te openen achterklep. Een subwoofer, lederen bekleding en stoelverwarming vergen wel nog een extra investering, net als het te openen panoramadak.

Samen met de two-tone kleurstelling komt de testauto daarmee op 41.446 euro, maar dan zijn alle opties ook wel aangevinkt.

We zien zeker de meerwaarde van deze e-Hybrid in het gamma van de Avenger. Met zijn lagere uitstoot kan de auto voor zakelijke rijders die energielabel A moeten rijden net de doorslag geven. Bovendien bewijst de aandrijflijn zich door een soepele en zelfs best snelle ervaring te bieden en kun je deze Jeep nu eindelijk met brandstofmotor automatisch krijgen.

Ten opzichte van die handbak vinden we de meerprijs meevallen en bovendien zit de Avenger standaard al goed in de spullen. Een welkome aanvulling dus, die de populaire B-segmenter nog aantrekkelijker maakt.

Plus

- + Standaard met fijne automaat
- + Goede uitrusting
- + Stoere looks worden waargemaakt

Min

- Regeneratief remmen niet in te stellen
- Luidruchtige richtingaanwijzer