



Hoge bekendheidsgraad

Jeep. Een legendarische lettercombinatie die refereert aan een icoon uit de automobiele geschiedenis: de Willys Jeep. Sinds 65 jaar hoort de naam Jeep tot een selecte groep merknamen die door iedereen meteen geassocieerd wordt met het bijbehorende product. Maar het is ook een lettercombinatie die vaak onterecht misbruikt wordt voor allerlei andere vierwiel aandrijvers, die niets te maken hebben met het merk Jeep. Om een lang verhaal kort te maken: de Jeep is een icoon in autoland. De Wrangler mag dan ook worden gezien als een directe afstammeling van de stokoude Willys Jeep. Bij de huidige generatie is de aandrijflijn weer verder geperfectioneerd, met als meest opvallend item een dieselmotor onder de kap. Voor het eerst in de lange Wrangler geschiedenis, wel te verstaan.



© Rijtesten.nl

Authentieke klassieker

Je hoeft geen kenner te zijn om de overeenkomsten tussen de huidige Wrangler en de legendarische Willys Jeep te zien. Het authentieke ontwerp leunt nog steeds op de herkenbare elementen van de Willys. De bekende vormen van grille, koplampen en koets zorgen nog steeds voor een krachtige en stoere look, waardoor de Wrangler een onverwoestbaar voorkomen heeft. Je zou het design als retro-look kunnen bestempelen, maar daarmee doe je de Wrangler te weinig eer aan. Aan het ontwerp van het model is al sinds tientallen jaren maar marginaal wat veranderd, de modekreet retro moest toen nog worden uitgevonden. Door de jaren heen is de vormgeving wel steeds een stap verder geëvolueerd en werd de onderhuidse techniek telkens up-to-date gehouden.

Aan klassieke uitstraling ontbreekt het de huidige Wrangler dus niet, hoewel de

tegenwoordige generatie op een geheel nieuw ontworpen platform staat. Technisch gezien heeft de Wrangler dan ook niets meer te maken met het oermodel. De meest elementaire kenmerken zijn uiteraard wel bewaard gebleven, zodat er nog steeds een avontuurlijke sfeer rond de auto hangt. Door de jaren heen is de Wrangler echter getransformeerd van legervoertuig tot funcar. De mystieke sfeer van de Willys hangt echter nog steeds in de lucht, mede door het kenmerkende design. Ik kan me zo snel geen ander model voor de geest halen dat nog zoveel gemeen heeft met het oorspronkelijke ontwerp. De Wrangler is nog steeds een tweedeurs terreinauto met een zacht dak, hoewel tegenwoordig als aanvulling ook een hard dak leverbaar is zoals het door ons gereden exemplaar. De vierdeurs Unlimited vormt daarop een moderne uitbreiding van het gamma.

Wie nog dichter bij de roots van de Willys Jeep met zijn Wrangler wil heeft slechts een gereedschapskist en twee rechter handen nodig. Zonder inbussleutels kunnen bij de hard top alleen de twee voorste dakpanelen eraf worden gehaald, waardoor de buitenlucht vat krijgt op de inzittenden. Voor de echte die hards kan ook het gehele dak eraf, waardoor alleen een buizenconstructie overblijft. Wie dit nog niet avontuurlijk genoeg vindt kan ook de voorruit naar voren laten klappen en de twee deuren eraf schroeven. Dan benadert de Wrangler de puristische oer-Jeep wel heel sterk qua gevoel.



Time stood still

Puristisch is ook het interieur nog steeds na al die jaren. Al voor het instappen wordt je gelanceerd naar de jaren tachtig van de vorige eeuw. Centrale vergrendeling is voor watjes, elke deur moet je zelf maar openen met een sleutel waar het fietsmerk Batavus jaloers op zou zijn. Ik hoor de mensen om me heen al klagen, zoiets is niet meer van deze tijd. Wellicht hebben zij gelijk, maar zulke details verhogen wel het macho gehalte van de Wrangler sterk. Gooi de stalen deur dicht en je hoort metaal op metaal slaan, zoals bij een oude Lada Niva of - inderdaad - Wrangler. Het is een stoer geluid dat je vertrouwen in het onverwoestbare karakter van de Wrangler een sterke boost geeft.

Zet de sleutel op contact en je wordt verwelkomd door een 368 watt leverende Jukebox. Terwijl 'Elize' haar nummer 'Automatic' door de woonwijk verspreidt realiseer ik me dat bij de Wrangler op de automatische transmissie na niets automatisch gaat.

Je moet zelf de ramen omlaag slingeren en de auto echt besturen. Een beetje man stoort zich er niet aan, maar op den duur raak je geïrriteerd aan het geslinger. Het is alsof de tijd stil is blijven staan. De materialen in het interieur zijn hard, grijs en hebben niet altijd de juiste pasvorm. Tijdens het rijden kraakt, piept en fluit het dan ook door het interieur. Noem het maar gratis bijbehorende legendarische sfeer.

Toch ontbreekt het niet aan typisch Amerikaanse luxe. Al eerder aangestipt is het fenomenale stereosysteem, dat tot het nieuwe navigatiesysteem met deels touchscreen bediening hoort. Het systeem zelf is voorzien van een 20GB harde schijf en er kunnen allerlei moderne gadgets - zoals MP3 spelers - op aangesloten worden. Het werkt een stuk fijner dan het oude systeem dat we nog uit de Patriot kennen. Ook is er aan een handmatige airco gedacht, welke niet misplaatst is op een zwoele nazomeravond. Ruimte is ook een luxe. Hoewel voorin toereikend plek is moet je niet meer dan één medepassagier willen meenemen. Om achter in te willen stappen is het verstandig vooraf eerst een goede fysiotherapeut te bezoeken. Na een langdurige poging kan ik me dan toch naar achteren wurmen door het off-road achtige interieur en valt de vierdeurs Wrangler Unlimited opeens op zijn plek.



Tot alles in staat

Net zoals het oermodel staat de Wrangler dankzij allerlei bewezen techniek zijn mannetje in het terrein. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat we de Wrangler niet op alle fronten konden beproeven in ruw areaal, simpelweg omdat Nederland zo vlak is als een pannenkoek. Dat werpt meteen de vraag op wie in hemelsnaam hier in onze lage landen opzoek zou gaan naar een nieuwe Wrangler. In tegenstelling tot een Patriot of Compass is de Wrangler een echte bikkelaar in het terrein, en dus geen simpele suffe SUV. Zo beschikt de Wrangler niet alleen over vierwielaandrijving, maar ook over inschakelbare lage gearing. Als deze 'Rock-Trac' tussenbak ingeschakeld wordt is het mogelijk om de voorste stabilisatorstang elektronisch te ontkoppelen, waardoor de uitslag van de wielen tot en met 29km/h met 28% vergroot kan worden. In de praktijk zorgt dat ervoor dat op heuvelachtig terrein de voorste wielen meer kans hebben om grip op het terrein te krijgen.

Jeep Jeep Wrangler 2.8 CRD Rubicon

Naast de gebruikelijke differentiën, starre assen en het extra stijve ladderchassis is op de Rubicon standaard het 'Tru-lok' systeem aanwezig, waardoor met een tuimelschakelaar één of beide assen kunnen worden geblokkeerd. Samen met het tweevoudige remsysteem (voor on- en off-road gebruik) zorgt dat ervoor dat de handling in het terrein toeneemt. Het remsysteem zorgt ervoor dat ABS in het terrein veel later ingrijpt, wat daar ook wenselijk is. Genoeg theorie, voor de praktijk betekenen al die onbegrijpelijk afkortingen slechts één ding: pure lol! Het is werkelijk een feest om met de Wrangler over losse ondergrond te scheuren, wat die dankzij de verstevigde assen prima aankan. Mocht de tractie bij langzaam tempo in mul zand wegvallen dat zorgt de lage gearing in combinatie met het limited-slip differentieel voor beweging in het spel. Je voelt je net actieheld 'MacGyver' met de Wrangler.



Macho met hoge stem

De dieselcentrale onder de kap van de Wrangler is een nieuwtje voor dit model. Tot nu toe waren alleen dikke benzine slurpende maar oh zo heerlijk klinkende zes en vier cilinder motoren leverbaar voor de vorige generaties. Sinds 2007 is er dus ook een 2.8 viercilinder diesel te verkrijgen, die eerlijk gezegd het stoere karakter van de Wrangler wat teniet doet door het lullige tractor geluid. Met 177pk en 410Nm is het natuurlijk wel een beresterke motor, die gekoppeld aan de viertraps automaat zowel on- als off-road voor relatief goede prestaties zorgt. Maar beste heren van Jeep, monteer dan alsjeblieft een zescilinder diesel in het vooronder! Zeker bij een koude start klinkt de Wrangler met 2.8 diesel net als de Golf 1.9 TDI van de bureu. Jammer, want het doet een afbreuk aan het macho gehalte. Iedereen verwacht gewoon een vette zescilinder sound...

Wat je niet moet verwachten zijn SUV-achtige onderstel prestaties op de openbare weg. Door het ladderchassis, de starre ophanging en de terreinbanden helt de Wrangler in bochten fiks over. Daarnaast zorgt de korte wielbasis voor nogal wat schuddebuiken op asfaltlagen die niet zo glad zijn als de plaatselijke biljarttafel in de kroeg. Ja het rijdt en je komt er mee van A naar B, maar je racehelm kun je gerust thuislaten. Zorg er liever voor dat je een coole Ray-Ban opzet en je beste shirt aan doet, je kunt namelijk veel beter cruisend door de stad rijden en genieten van de bewonderende blikken van de meiden om je heen. Om nog wat meer indruk achter te laten bij het publiek kun je lekker ruw optrekken bij stoplichten, om vervolgens weer heel koel de volgende bocht om te gaan. Eric Clapton zong eens: 'It's in the way that you use it'...

En van gebruik komen we uiteindelijk tot verbruik. Misbruik je de oerkrachten van de diesel teveel dan zie je dat terug aan de pomp. Nu moet ik wel aanvullen dat het ledige gewicht van ruim 1800kg en de luchtweerstand van een koelkast ook niet echt bijdragen aan een ecologisch verantwoord verbruik. Met ongeveer 11,5 liter per 100 kilometer lust de Wrangler wel een slokje diesel. Het is zeker niet weinig, maar ten opzichte van zijn benzine broeders kun je waarschijnlijk een gat in de lucht springen met een dergelijk cijfer.



Controverse

Met al die mystiek rondom de Wrangler is het lastig om objectief te blijven. De auto ademt een sfeer uit zoals dat alleen een Wrangler kan. Er is al zoveel over deze auto geschreven dat het gevormde cliché rondom het model gewoon realiteit is geworden. Laat de naam Wrangler vallen en iedereen heeft er meteen een beeld bij. Het beeld van een onbehouwen macho die telkens op zoek is naar avontuur en de ene meid naar de andere verslindt. Zodoende word je met de Wrangler ook niet echt serieus genomen, je wordt geoormerkt als het levenslustige type dat een bepaalde vorm van anarchie bepleit. Je bent Rambo of MacGyver, of beter gezegd: je wordt het met een Wrangler. Hoe grappig is het dan wel niet om de reacties van het publiek te peilen als je gekleed in pak je beleefd door het verkeer beweegt. Mensen zijn verbaasd, monden vallen open. Hun gevormde beeld door media wordt opeens zo verstoort dat ze niet meer weten wat ze van je moeten verwachten. Naast een volwaardige

Jeep Wrangler 2.8 CRD Rubicon

terreinauto is de Wrangler een ontzettende funcar, waar je veel lol mee kunt beleven.

Foto- en videografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Terreincapaciteiten
- + Authentiek uiterlijk
- + Hoog fun gehalte

Min

- Interieur materialen
- On-road rijeigenschappen
- Lastig toegankelijke achterbank