

Der neue Jeep® Commander: Einzigartig in Leistung und Design

- **Robust, hart im Nehmen und luxuriös – ein Jeep® wie kein anderer**
- **Der erste Jeep® mit drei Sitzreihen und Platz für sieben Passagiere**
- **Sitz-Anordnung ähnlich wie im Theater und Command-View™ Sonnendach**
- **Klassenbeste Geländegängigkeit mit präziser, direkter Dynamik auf der Strasse**
- **Hochleistungs-V6-Diesel mit serienmäßigem Partikelfilter sowie V8-Benzinmotoren**

Graz, Österreich – Die Vorstellung des völlig neuen Jeep® Commander setzt das Signal für die Fortsetzung der Jeep®-Produktoffensive der nächsten zwei Jahre in Märkten außerhalb Nordamerikas. Jetzt schon ein Design-Klassiker, ist der Jeep Commander außerdem der erste Jeep mit serienmäßig drei Sitzreihen für bis zu sieben Passagiere. Der wendige, robuste 4x4 ist für jene Leistungsfähigkeit entwickelt, die nur ein Jeep® hat, und bietet mehr Eigenschaften, mehr Flexibilität und modernste Sicherheitstechnologie, die auch für Kunden in Europa und darüber hinaus interessant sind.

“Der Jeep® Commander ist das erste siebensitzige 4x4-Fahrzeug, das gleichermaßen leistungsfähig und stilvoll ist”, sagte Thomas Hausch, Executive Director, International Sales und Marketing, Chrysler Group. „Außerdem ist er das einzige SUV seiner Klasse, dessen Motorenpalette zwei V8-Benziner und den klassenbesten V6-Diesel umfasst. Darüber hinaus erweitert und verstärkt der Commander die ohnehin schon vortreffliche Jeep®-Modellpalette bestehend aus Wrangler, Cherokee und Grand Cherokee. Er ist die Initialzündung für die Erweiterung des Jeep®-Modellprogramms, die in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts erfolgen wird.”

Moderne Interpretation klassischen Designs mit kernigem Look und gediegenem Interieur

Bei der Entwicklung des Jeep® Commander ließen sich die Designer von historischen Modellen inspirieren: vom Willys Station Wagon (1946 bis 1962), vom Jeep® Wagoneer (1963 bis 1991) und ganz besonders vom Jeep® Cherokee (1984 bis 2001). Alle zeigten den authentischen Jeep®-Stil – mit klassischen Linien, glatten Oberflächen und kerniger Optik. Der Jeep® Commander ist eine moderne Interpretation dieser Design-Lehre getreu der Jeep-Tradition.

Die aufrechte Position von Frontscheibe, Rückleuchten und Heckpartie des Jeep® Commander verkörpert ebenso wie die vertikalen Seitenflächen und Seitenscheiben das klassische Jeep®-Styling. Die Außenspiegel sind massiv und zweckmäßig. Insgesamt wirkt der Commander mit seinem militärischen Gestus stark und souverän, unbeugsam und unverwundlich. Der Commander weckt Emotionen weil er eng in der Jeep-Tradition verwurzelt ist – und Vergangenheit und Zukunft verbindet.

„Der ursprüngliche Jeep® Cherokee von 1984 zeigt eine authentische, klassische Form, die in der öffentlichen Wahrnehmung fest verwurzelt ist“, sagt Donald A. Renkert, Senior Manager, Product Design Office, Jeep® Studio, Chrysler Group. „Mit der Neuinterpretation des Cherokee und anderer klassischer Jeep®-Modelle erzeugt der Commander einen Wiedererkennungseffekt bei den Kunden, obwohl er ein völlig neues Fahrzeug ist. Es ist eine Art Deja-Vu-Erlebnis: Der Betrachter sieht den Jeep® Commander, und ein Lächeln zufriedenen Erkennens erscheint auf seinem Gesicht. Der Commander ist brandneu und zeitlos in einem.“

Diese Zufriedenheit bleibt im Innern des Fahrzeugs erhalten, wo die Liebe zum Detail klar erkennbar ist. Vom Schaltknauf über die vier Rundinstrumente bis zum neuen Lenkrad – der Commander präsentiert sich stilvoll und als typischer Jeep®.

Die neu gestalteten Sitze geben Halt und sind komfortabel. Und erstmals gibt es in einem Jeep® drei Reihen davon, jede etwas höher angeordnet als die davor. Diese typische Theater-Sitzanordnung erleichtert die Sicht nach vorne und bietet optimale Rundumsicht. Die Sitze der zweiten und dritten Reihe lassen sich umlegen und bilden dann einen

komplett ebenen Laderaumboden. Der Commander ist – trotz seiner drei Sitzreihen – nur um 37 Millimeter länger als der neue Jeep® Grand Cherokee. Da beide die gleichen Jeep-Vierradantriebssysteme, Motoren und den gleichen Radstand von 2.780 Millimetern aufweisen, ist der Commander fast genau so handlich und geländegängig wie der Grand Cherokee.

Das stufenförmige Dach des Jeep® Commander bietet auch den Passagieren der zweiten und dritten Reihe reichlich Kopffreiheit. Eine Ergänzung zum auf Wunsch lieferbaren Schiebedach vorn ist das neue und innovative Skylight-System Command-View™ (inklusive Sonnenschutzblenden) über der zweiten Sitzreihe.

Der untere Teil des Armaturenbretts entspricht dem des Grand Cherokee, der obere Teil ist völlig neu und zeichnet sich mit vier einstellbaren Luftdüsen-Paaren und 16 Sechskant-Inbus-Schraubenköpfen aus (14 davon sind funktional), die ebenfalls zum ausgeprägt technischen, maschinenartigen Eindruck des Fahrzeugs beitragen. Das Jeep®-Logo auf dem Lenkrad und dem Automatik-Wählhebel ist von einem metallisch glänzenden Ring mit reliefartig herausgehobenen, simulierten Inbus-Schraubenköpfen eingefasst, die das übergeordnete Designthema konsequent fortsetzen und vertiefen. Der Instrumententräger hat vier präzise ablesbare Rundinstrumente mit LED-Anzeigen sowie weißen Ziffern auf schwarzem Hintergrund und roten Zeigern.

Stilvoll sitzen für Sieben

Der Jeep® Commander verfügt über eine „Theaterbestuhlung“, was die Funktionalität seiner drei Reihen und sieben Sitze erhöht. Die zweite Sitzreihe liegt um 117.3 Millimeter höher als die erste, die Sitze der dritten Reihe um 120.45 Millimeter höher als die der zweiten – so haben alle Passagiere eine exzellente Umgebungs-Sicht.

Die Sitze der zweiten Reihe sind im Verhältnis 40/20/40 teilbar. Die äußeren Teile lassen sich umklappen und nach vorne kippen, um von beiden Fond-Türen aus den

Zugang zur dritten Reihe zu erleichtern. Alle drei Lehnen lassen sich flach nach vorn auf die Sitzkissen umlegen und bilden dann eine ebene Ladefläche.

Für maximalen Komfort kann der Jeep® Commander mit einem Klimatisierungs-Modul für die dritte Sitzreihe ausgestattet werden, das unabhängig vom System für die vorderen Sitze arbeitet. Warme oder gekühlte Luft tritt dann durch einen Ausströmer am Boden und zwei runde, verstellbare Düsen in der hinteren Seitenverkleidung aus.

Der Jeep® Commander bringt bis zu sieben Personen äußerst komfortabel unter, kann aber auch unterschiedliche Kombinationen von Passagieren und Gepäck transportieren. Selbst bei voller Besetzung mit sieben Personen verbleiben immer noch 170 Liter Volumen für Gepäck. Bei umgeklappter dritter Sitzreihe vergrößert sich der Laderaum auf 973,5 Liter. Wird auch die zweite Sitzreihe gefaltet, wächst das Volumen auf insgesamt 1775,6 Liter.

Ein Typ für alle Fälle – Go Anywhere, Do Anything

Klassenbeste Geländegängigkeit und hoher Fahrkomfort standen im Lastenheft des Jeep® Commander. Daher orientierte sich das Jeep®-Team am Klassenprimus: Sie gaben dem Commander die gleichen Vierradantriebs-Systeme, das gleiche Fahrwerk und die gleichen Antriebsstränge wie dem preisgekrönten neuen Jeep® Grand Cherokee – einschließlich der Einzelradaufhängung vorn und der Zahnstangenlenkung.

„Der Jeep® Grand Cherokee hat mit seinem Fahrkomfort, seiner Überlegenheit im Gelände und seiner Gesamtleistung in Schlüsselbereichen der Kundenzufriedenheit die Maßstäbe für SUVs neu gesetzt“, sagte Thomas Hausch. „Und jetzt wird der neue siebensitzige Jeep® Commander mit wahlweise dem neuen 3,0 Liter-CRD-Motor und den zwei V8-Benzinmotoren einschließlich des 5.7 HEMI® V8 mit Zylinderabschaltung Multi-Displacement-System (MDS) zum verlockenden Angebot für viele Kunden in Europa und anderen internationalen Märkten.“

Neue Motoren liefern Kraft und Leistung

Der 3.0 CRD Motor gehört zur allerneuesten Generation von Dieselmotoren aus dem Hause DaimlerChrysler und liefert klassenbeste Werte für Leistung und Drehmoment – was ihm immense Zugkraft verleiht – bei gleichzeitig hoher Wirtschaftlichkeit. Der Motor basiert auf der aktuellen Mercedes-Benz-Technologie mit einem Bosch Hochdruck-Einspritzsystem (1.600+ bar), einem Turbolader mit variabler Geometrie, vier Ventilen pro Zylinder und erfüllt die Grenzwerte der Euro 4-Abgasnorm. Zusätzlich verfügt er über einen serienmäßigen Dieselpartikelfilter (DPF).

Der Motor leistet 160 kW (218 PS), sein maximales Drehmoment von 510 Nm liegt bereits zwischen 1.600 und 2.000 U/min an. Das Gaspedal wurde modifiziert, um die Zahl der Kickdown-Schaltvorgänge des Automatikgetriebes bei normalen Fahrbedingungen zu vermindern, trotzdem aber weiterhin den vollen Tritt auf das Gaspedal zu ermöglichen, wenn der Fahrer eine schnellere Beschleunigung fordert.

Besonders leistungsorientierten Kunden bietet der 5,7 Liter-HEMI-Motor in seiner Klasse führende Werte für Leistung und Drehmoment – 240 kW (326 PS) und 500 Nm. 90 Prozent des maximalen Drehmoments stehen über ein breites Drehzahlband zwischen 2.400 und 5.100 U/min zur Verfügung für exzellente Leistung sowohl im Anhängerbetrieb oder im Geländeeinsatz als auch im Stadtverkehr und auf der Autobahn. Um den Verbrauch zu reduzieren, ist das Aggregat mit dem Multi-Displacement-System (MDS) ausgestattet, das während gleichmäßiger Fahrweise und leichter Beschleunigung die Hälfte der Zylinder abschaltet, was je nach Fahrbedingungen bis zu 20 Prozent Kraftstoff einspart.

Der 4,7 Liter-V8 wurde bereits für seinen Einsatz im Jeep® Grand Cherokee gründlich überarbeitet. Die zahlreichen Verbesserungen und Verfeinerungen wurden auf den Commander übertragen. Eine verbesserte Kalibrierung des Abgasrückführungssystems (EGR) vermindert den Verbrauch, die gegossene Ölwanne reduziert Vibrationen und

Geräusche (NVH). Der Motor leistet 170 kW (231 PS) bei 4.500 U/min, sein maximales Drehmoment von 410 Nm liegt bei 3.600 U/min an.

Zwei Automatikgetriebe bieten höchstes Schaltniveau

Der 3.0 CRD ist mit dem neuen Fünfstufen-Automatikgetriebe W5A580 kombiniert, das sanft schaltet und zusammen mit dem Dieselmotor zur Verbrauchsminderung beiträgt. Das bekannte 5-45RFE Fünfstufen-Automatikgetriebe, das mit dem 5,7 Liter-HEMI und dem 4,7 Liter-V8 kombiniert ist, wurde überarbeitet, um die Schaltqualität zu verbessern und die Anhängelast des Jeep® Commander zu maximieren.

Beide Getriebe verfügen über die interaktive Schaltsteuerung Electronic Range Select. In Position „D“ arbeitet das Getriebe vollautomatisch, außerdem kann der Fahrer die Gänge manuell sequentiell schalten, indem er den Schalthebel entweder nach links oder nach rechts bewegt. So kann der Fahrer jederzeit den der jeweiligen Fahrsituation angemessenen Gang wählen.

Hochentwickeltes Fahrwerk liefert gutes Fahrverhalten und Handling

Radaufhängung und Fahrwerk des Jeep® Commander sind identisch mit denen des Grand Cherokee. Dazu gehört eine neu entwickelte Trapezlenker-Vorderradaufhängung, die dem Fahrer mehr Präzision und Kontrolle vermittelt sowie eine präzisere Rückmeldung von der Lenkung – das alles ohne Kompromiß bei den handfesten Gelände-Eigenschaften des Commander. Ein kleiner Wendekreis von 11,8 Metern trägt zum agilen Handling bei.

Außerdem besitzt der Jeep® Commander serienmäßig ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), das den Fahrer darin unterstützt, die Richtungsstabilität des Fahrzeugs in scharfen Fahrmanövern auf jeder Art von Untergrund beizubehalten. ESP nutzt die Daten von Sensoren im Fahrzeug, um mit den entsprechenden Bremskraft- und Drosselklappen-Anpassungen die Richtungsstabilität zu gewährleisten.

Klassenbeste Vierradantriebs-Fähigkeiten

Zwei neue permanente Vierradantriebs-Systeme stehen für den Jeep® Commander auf den Märkten außerhalb von Nordamerika zur Wahl.

Quadra-Trac II® arbeitet mit dem neuen NV245 Verteilergetriebe für aktiven permanenten Vierradantrieb. Sobald das System Radschlupf erkennt, werden sofort bis zu 100 Prozent des verfügbaren Drehmoments an die Achse mit der besten Traktion geleitet. Das NV245 verfügt über einen elektronischen Schalter, an dem sich auch eine echte Geländeuntersetzung sowie eine Neutral-Position für Schlepp-Betrieb wählen lassen.

Quadra-Drive II® ist eines der fortschrittlichsten Vierrad-Antriebssysteme im Markt und stattet den Jeep Commander mit den klassenbesten Traktionsfähigkeiten aus. Elektronisch geregelte Sperrdifferenziale (Electronic Limited Slip Differentials - ELSD) vorn und hinten liefern den Kunden die ultimative Geländegängigkeit. Quadra-Drive II beeinflusst elektronisch die Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Das Ergebnis ist ein schnellerer Drehmoment-Transfer und die Fähigkeit, nahezu 100 Prozent des Drehmoments an jedes einzelne der vier Räder zu leiten – eine Fähigkeit, die allein Jeep® Commander und Grand Cherokee besitzen.

Sicherheit einkonstruiert – von Anfang an

Wie alle Fahrzeuge der Chrysler Group wurde der Jeep® Commander nicht nur auf Fahrsicherheit und Unfallvermeidung, sondern auch auf exzellente Crash-Sicherheit hin entwickelt. Die Passagier-Sicherheit bei einem Unfall gewährleisten im Jeep® Commander hoch entwickelte mehrstufig auslösende Airbags, über alle drei Sitzreihen ausgedehnte seitliche Airbag-Vorhänge, Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern und degressiven Gurtkraftbegrenzern sowie BeltAlert®, das den Fahrer so lange daran erinnert, den Gurt anzulegen, bis er es tut.

Serienmäßig verfügt der neue Jeep® Commander über folgende Sicherheitsausstattungen zur Unfall-Vermeidung:

- Elektronisches Stabilitäts-Programm (ESP) mit Electronic Roll Mitigation (ERM)
- Bremsassistent
- Antiblockiersystem (ABS)
- Traktionskontrolle (TCS) für alle Geschwindigkeitsbereiche
- Reifendrucksensor mit Warnsignal
- ParkSense™ (Parksensoren vorn und hinten)
- Regensensor für die Scheibenwischer

Zwei Produktions-Standorte decken die weltweite Nachfrage

Um die erwartete Nachfrage nach dem neuen Jeep® Commander zu erfüllen, wird er in zwei hochmodernen Werken von denselben Bändern laufen wie der Grand Cherokee. Das Werk Jefferson North in Detroit, Michigan (USA) wird die Fahrzeuge vornehmlich für den nordamerikanischen Markt bauen. Die Produktion für Europa und die anderen Weltmärkte erfolgt im Magna Steyr-Werk in Graz, Österreich.

Magna Steyr ist ein Unternehmen der kanadischen Magna International Inc., die zu den weltgrößten Automobilzulieferern gehört. Magna International beschäftigt über 81.000 Mitarbeiter in 223 Produktions-Einheiten und 56 Engineering-Zentren in 22 Ländern. Magna Steyr ist der führende Dienstleister für komplette Fahrzeug-Montage und Fahrzeug-Konstruktion für Kunden von Herstellern von Original-Ausrüstung. Im Werk Magna Steyr Graz bauten im Jahr 2004 rund 9.000 Mitarbeiter über 227.000 Fahrzeuge.

Der neue Jeep Commander wird – sowohl als Links- wie auch Rechtslenker – voraussichtlich im ersten Quartal 2006 in den internationalen Händler-Showrooms stehen.

IM INTERNET

Weitere Informationen über DaimlerChrysler finden Sie im Internet unter
www.media.daimlerchrysler.com.

TECHNISCHE DATEN

Jeep® Commander

Die nachstehenden Informationen basieren auf Daten, die im Januar 2006 vorlagen. Die technischen Spezifikationen gelten für Europa und können in anderen internationalen Märkten variieren.

Karosserie und Fahrwerk

Siebensitziges, viertüriges SUV mit selbsttragender Stahlkarosserie. Auswahl von drei vorne längs eingebauten Motoren (zwei Benzin und ein Diesel); Antrieb auf die Hinterräder oder alle vier Räder, Fünfgang-Automatikgetriebe, elektronisch gesteuertes Verteilergetriebe, auf Wunsch elektronisch gesteuerte Sperrdifferenziale mit begrenztem Schlupf an Vorder- und Hinterachse.

Motoren

3.0 CRD V6 Turbodiesel

Bauart	Dieselmotor, CommonRail-Direkteinspritzung, sechs Zylinder in V-Anordnung mit 72 Grad Zylinderwinkel
Hubraum	2.987 ccm
Leistung	160 kW (218 PS) bei 4000 U/min 155 kW (211 PS) bei 4000 U/min (für Belgien und andere EU Märkte auf Anfrage)
Literleistung	53,33 kW/l
Drehmoment	510 Nm bei 1600 - 2000 U/min
Verdichtungsverhältnis	18,0:1
Bohrung x Hub	83,0 x 92,0 mm
Nockenwelle	zwei obenliegende Nockenwellen (DOHC) pro Zylinder-Reihe
Ventilsystem	24 Ventile, zwei Einlass- und zwei Auslassventile pro Zylinder

Kraftstoffsystem	Direkteinspritzung, Hochdruck-CommonRail
Werkstoffe	Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall
Maximale Drehzahl	4.200 U/min, elektronisch abgeregelt
Kraftstoff (empfohlen)	schwefelarmer Diesel (maximal 50 ppm Schwefel)
Abgasreinigung	Zwei Diesel-Oxidationskatalysatoren, Diesel-Partikelfilter
Schadstoffeinstufung	Euro 4

4.7 Power Tech V8

Bauart	Benziner, Achtzylinder, 90° V-Anordnung
Hubraum	4.700 ccm
Leistung	170 kW (231 PS) bei 4.500 U/min
Literleistung	36,17 kW/l
Drehmoment	410 Nm bei 3.600 U/min
Verdichtungsverhältnis	9,0:1
Bohrung x Hub	93,0 x 86,7 mm
Nockenwelle	eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank (SOHC), Kettenantrieb
Ventilsystem	16 Ventile, ein Einlass- und ein Auslassventil pro Zylinder, hydraulische Rollenschlepphebel
Kraftstoffsystem	Sequenzielle, elektronische Mehrpunkt-Einspritzung
Werkstoffe	Motorblock aus Grauguss, zwei Zylinderköpfe aus Leichtmetall
Maximale Drehzahl	6.000 U/min, elektronisch auf 5300 U/min begrenzt
Kraftstoff (empfohlen)	Bleifreies Normalbenzin (91 RON)
Abgasreinigung	Zwei Dreiweg-Katalysatoren mit beheizten Lambdasonden
Schadstoffeinstufung	Euro 4

5.7 HEMI™ V8

Bauart	Benziner, Achtzylinder, 90° V-Anordnung; mit Zylinder-Abschaltung Multi Displacement System (MDS), die eine ausgezeichnete Kombination aus Leistung und Wirtschaftlichkeit ermöglicht
Hubraum	5.654 ccm
Leistung	240 kW (326 PS) bei 5.000 U/min
Literleistung	42,44 kW/l
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 4.000 U/min
Verdichtungsverhältnis	9,5:1
Bohrung x Hub	99,5 x 90,9 mm
Nockenwelle	eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank (SOHC), Kettenantrieb
Ventilsystem	16 obenliegende Ventile, über Stößelstangen gesteuert ein Einlass- und ein Auslassventil pro Zylinder, hydraulische Rollenschlepphebel
Kraftstoffsystem	Sequenzielle, elektronische Mehrpunkt-Einspritzung
Konstruktion	Motorblock aus Grauguss, Leichtmetall-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Brennräumen
Maximale Drehzahl	5.800 U/min
Kraftstoff (empfohlen)	Bleifreies Superbenzin (95 RON)
Abgasreinigung	Zwei Dreiweg-Katalysatoren mit beheizten Lambdasonden
Abgaseinstufung	Euro 4

Getriebe

5-45RFE – Fünfgang Automatikgetriebe

Verfügbarkeit	Serienmäßig in 4.7 V8 und 5.7 V8 Benzinern
Beschreibung	Fünfgang-Automatik mit zwei Übersetzungen für den zweiten Gang, Electronic Range Select (ERS), Schlepp- und Zugbetrieb-Modus und elektronisch gesteuerte Drehmomentwandlerkupplung

Getriebeübersetzungen:	1.	3,00
	2.	1,67
	3.	1,00
	4.	0,75
	5.	0,67
	Rückwärts	3,00
	Achsübersetzung	2,50

W 5A580 - Fünfgang Automatikgetriebe

Verfügbarkeit	Serienmäßig im 3.0 CRD	
Beschreibung	Fünfgang-Automatik mit Electronic Range Select (ERS), Schlepp-/Zugbetrieb-Modus, adaptive Schaltlogik, elektronisch gesteuerte Drehmomentwandlerkupplung	
Getriebeübersetzungen	1.	3,59
	2.	2,19
	3.	1,41
	4.	1,00
	5.	0,83
	Rückwärts	3,16
	Achsübersetzung	2,95

Antriebsstrang

Verteilergetriebe (alle Fahrzeuge) NV 245

Achsen

vorne:	DAP 200 mm
hinten:	DAP 213 mm

Achsübersetzungen	4.7 V8	3,73:1
-------------------	--------	--------

5.7 V8 Hemi	3,73:1
3.0 V6 CRD	3,55:1

4WD Systeme

QuadraTrac II®

Bauart	Aktives permanentes System mit zwei Übersetzungen und Neutral-Position, elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung im Zentraldifferential, zwei offene Differentiale vorn und hinten – serienmäßig beim 4.7 V8 Basismodell
Arbeitsbereiche	4WD permanent, 4WD low
Geländeuntersetzung (low)	2,72
Drehmomentverteilung	Variabel bis zu 100 % vorn und hinten; Grundeinstellung 48/52 %

QuadraDrive II®

Bauart	Aktives permanentes System mit zwei Übersetzungen und Neutral-Position, elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung im Zentraldifferential mit den industrieweit einzigen Differentialen mit elektronischer Schlupfbegrenzung (Electronic Limited Slip Differentials, ELSD) vorn und hinten
Arbeitsbereiche	4WD permanent, 4WD low
Geländeuntersetzung (low)	2,72
Drehmomentverteilung	Bei Schlupf an drei Rädern werden innerhalb von Sekundenbruchteilen 100 % des Drehmoments an das Rad geleitet, das die meiste Traktion hat

Aufhängung und Dämpfung

Vorne	Einzelradaufhängung an Trapezlenker-Achse, Federbeine mit Zweirohr-Gasdruck-Stoßdämpfern und Stabilisator. Federweg 22,5 cm
Hinten	Raumlenker-Hinterachse mit fünf Anlenkpunkten (zwei obere und untere Längslenker plus Spurstange), Schraubenfedern, doppelte Einrohr-Gasdruck-Stoßdämpfer und Stabilisator; Federweg 22,4 cm

Lenkung

Typ	Servounterstützte Zahnstangenlenkung
Lenkübersetzung	17:4:1 in Mittellage, 15:45:1 bei vollem Einschlag
Übersetzung	3,14 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag
Wendekreis (Durchmesser)	11,8 Meter (Randstein zu Randstein)

Bremsen

Vorne

Scheiben	328 mm x 30 mm, innenbelüftet
Bremssättel	Zweikolben-Schwimmsättel mit 48 mm Kolbendurchmesser
Bremsfläche	1.757 cm ²

Hinten

Scheiben	320 mm x 14 mm, massiv
Bremssättel	Einkolben-Schwimmsättel mit 48 mm Kolbendurchmesser
Bremsfläche	1.650 cm ²

Systeme

Bremskraftverstärkung	ja
-----------------------	----

ABS	ja
Traktionskontrolle	ja
Elektron. Bremskraftverteilung	ja

Räder und Reifen

Aufgeführt ist die Serienausrüstung.

Basis

Räder; Typ und Material	Serienmäßig: Leichtmetallguss-Räder "Wrench", 17 Zoll, 5-Speichen, geschliffene Oberfläche; auf Wunsch: Leichtmetallguss-Räder "Hulk", 17 Zoll, 5-Speichen, lackiert in Mineral Gray mit geschliffenem Felgenhorn
Reifen, vorn und hinten	Goodyear P245/65R17 Wrangler HP BSW A/S
Reserverad	Vollwertiges Ersatzrad

Limited

Räder, Typ und Material	Serienmäßig: Leichtmetallguss-Räder "Wrench", 17 Zoll, 5-Speichen, geschliffene Oberfläche;
Reifen, vorn und hinten	Goodyear P245/65R17 Wrangler HP BSW A/S
Reserverad	Vollwertiges Ersatzrad

Abmessungen

Angaben in Millimeter, wenn nicht anders vermerkt.

Außenmaße

Länge	4.787
Breite	2.260,9 (einschließlich Außenspiegel), 1.899 ohne Außenspiegel
Höhe	1.826
Radstand	2.780

Überhang vorne	867
Überhang hinten	1.139
Bodenfreiheit Vorderachse	213,6
Bodenfreiheit Hinterachse	217,9
Spurweite vorne	1.590
Spurweite hinten	1.590
Böschungswinkel vorn	34°
Böschungswinkel hinten	27°
Rampenwinkel	20°

Innenraum

Vordersitze

Kopffreiheit	1.070
Beinfreiheit	1.058
Schulterraum	1.498
Hüftraum	1.412
Sitzverstellung Fahrer	267
Sitzverstellung Beifahrer	250

Zweite Reihe

Kopffreiheit	1.023
Beinfreiheit	916
Schulterraum	1.486
Hüftraum	1.373

Dritte Reihe

Kopffreiheit	908
Beinfreiheit	734
Schulterraum	1.286

Hüftraum

1.459

Ladevolumen

Hinter der dritten Reihe	235,7 l
Hinter der zweiten Reihe bei umgeklappter dritter Reihe	973,5 l
Hinter der ersten Reihe bei umgeklappter 2. u. 3. Reihe	1.775,6 l

Laderaumvolumen nach SAE Messmethode

Gewichte (kg)

	3.0 CRD	4.7 V8	5.7 HEMI V8
Leergewicht	2.315-2.410 kg	2.305-2.410 kg	2.355-2.395 kg
Zul. Gesamtgewicht	2.900 kg	2.900 kg	2.900 kg

Füllmengen/Anhängelast

	3.0 CRD	4.7 V8	5.7 HEMI V8
max. Anhängelast (inkl. Stützlast)	3.500 kg	3.500 kg	3.500 kg
max. Achslast vorn	1.338 kg für alle		
max. Achslast hinten	1.656 kg für alle		
max. Stützlast	empfohlen: 10 % des Hängergewichts für alle Motorisierungen		
max. Dachlast	69 kg für alle		
Tankinhalt	77,7 l für alle Modelle		
Ölmenge (mit neuem Filter)	9,5 l	5,7 l	6,6 l
Kühlsystem	14,6 l	13,6 l	16,8 l

Kraftstoff-Verbrauch (l/100 km, EU-Norm)

	3.0 CRD	4.7 V8	5.7 HEMI V8
Kombinierter Fahrzyklus	10,8	14,8	15,5
Stadt	13,5	19,2	21,0
Außerstädtisch	9,2	12,2	12,3
CO ₂ (g/km)	284	352	368

Fahrleistungen

	3.0 CRD	4.7 V8	5.7 HEMI V8
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s	9,5 s	7,4 s
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	191	189	208

Service und Garantie

	3.0 CRD	4.7 V8	5.7 HEMI V8
Ölwechselintervalle (Zeitplan A)	20.000 km	12.000 km	12.000 km
Ölwechselintervalle (Zeitplan B)	10.000 km	5.000 km	5.000 km
Serviceintervalle (Zeitplan A)	20.000 km	12.000 km	12.000 km
Serviceintervalle (Zeitplan B)	10.000 km	5.000 km	5.000 km

Garantiedauer	West-, Zentral- und Osteuropa (außer UK und Schweiz): 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung; Schweiz: 3 Jahre/100.000 km Deutschland: Fünf-Sterne-Premium-Paket mit vier Jahren/50.000 km kostenlose Inspektionen und Reparaturen (außer Glasbruch, Reifen/Räder und Unfallschäden) sowie Mobilitätsgarantie
---------------	---