



Presse-Information März 2021

Jeep® Renegade

PRESE-INFOATION

Übersicht _____	Seite 2
Design _____	Seite 7
Technik _____	Seite 11
Chassis, Fahrwerk und Lenkung _____	Seite 21
Sicherheit _____	Seite 24
Dienste und Konnektivität _____	Seite 31
Jeep® Renegade & Mopar® _____	Seite 36
Produktion _____	Seite 37



Übersicht

Jeep® Renegade: Der kleine GlobalTrotter von Jeep fährt jetzt auch elektrisch

- **Subkompakt-SUV mit hoher 4x4 Fähigkeit und Plug-in-Hybrid-Elektroantrieb**
- **Schaltgetriebe, Doppelkupplungs-Automatikgetriebe und Wandler-Automatikgetriebe**
- **Echter Jeep® mit ständig verfügbarem Vierradantrieb dank zweier Elektromotoren im Powerloop**
- **Frisches, jugendliches und einzigartiges Karosseriedesign mit der authentischen Tradition der Marke Jeep**
- **„Small-Wide 4x4“-Architektur kombiniert dynamische Fahreigenschaften auf der Straße mit den klassenbesten Offroad-Fähigkeiten**
- **Fortschrittliche Schutz- und Sicherheits-Funktionen mit sechs Airbags, Auffahrvermeidung, Adaptive Cruise Control, Spurhalte-Assistent, Verkehrszeichenerkennung und Müdigkeitserkennung**
- **Open Air Freiheit zweier Dachsysteme**
- **Erstes Modell von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) in Kooperation zwischen den U.S.A. und Italien, verkauft in mehr als 100 Länder**

Der Jeep® Renegade ist weltweit das Angebot der amerikanischen Kultmarke im ständig wachsenden Segment der subkompakten Sports Utility Vehicles (SUV).

Gleichzeitig ist der Jeep Renegade das erste Fahrzeug von Stellantis, das gemeinschaftlich von italienischen und U.S. Amerikanischen Ingenieuren und Designern entwickelt wurde, und der erste Jeep, der in Italien im Werk SATA in Melfi (Region Basilicata) gebaut wird – und zwar ausschließlich dort, also auch für den Verkauf in den Heimatmarkt U.S.A. Das fügt dem Renegade noch eine weitere



Sonderstellung hinzu: Er ist der erste und bislang einzige Jeep, der aus einem Europäischen Werk in die U.S.A. verkauft wird.

Der Jeep Renegade steckt voller starker, nicht nur in seinem Segment einzigartiger Persönlichkeit im perfekten Format für die Großstadt ebenso wie für den Offroad-Trail. Im großzügigsten Innenraum des Segments genießen seine Passagiere ausgezeichnete Fahreigenschaften auf der Straße und führende Gelände-Fähigkeiten.

Zwei neue Vierradantriebs-Systeme – Jeep Active Drive Low und Jeep Active Drive Lock – überzeugen mit der Kombination von Benzin- und Elektromotor für die optimale Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse.

Um alle Kundenwünsche abzudecken, bietet der Jeep Renegade mit zwei Benzin-Turbomotoren, einen Turbodiesel-Motor sowie zwei Plug-in Hybrid-Antrieben in insgesamt fünf Leistungsstufen, Schalt-, Doppelkupplungs- und Wandlerautomatik-Getriebe mit jeweils sechs Gängen insgesamt fünf Antriebsoptionen zur Wahl.

Erstmals ist der Renegade als Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicle (PHEV) zu haben. Der Hybridantrieb integriert das technische Layout des Jeep-SUV und hebt seine Fähigkeiten mittels einiger der fortschrittlichsten Technologien auf die nächste Stufe; von der höheren Leistung (Systemleistung bis zu 177 kW (240 PS)) über die verbesserte Sicherheit des immer verfügbaren Vierradantriebs bis zur geringeren Umweltbelastung mit weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer im Hybridmodus*. Der Renegade 4xe verfügt über eine rein elektrische Reichweite von bis zu 50 Kilometern* ohne lokale CO₂-Emissionen. Dazu kombiniert er einen 1,3 Liter großen Benzin-Turbomotor mit einem zwischen den Hinterrädern angeordneten Elektromotor, der von einer 11,4 Kilowattstunden leistenden Batterie gespeist wird, die während der Fahrt oder an einer externen Steckdose aufgeladen werden kann.

Der gleiche Benzinmotor steht im Jeep Renegade auch als alleiniger Antrieb zur Wahl. Den 1,3 Liter großen Vierzylinder-Benzin-Turbomotor T-GDi gibt es mit 110 kW (150 PS), als Einstiegsmotorisierung dient der Dreizylinder-Benzin-Turbomotor T-GDi aus derselben Motorenfamilie mit 88 kW (120 PS). Die Benzinmotoren sind ausschließlich in Kombination mit Vorderradantrieb sowie einem Sechsgang-



Schaltgetriebe oder einem automatischen Sechsgang-Doppelkupplungs-Getriebe (DDCT) zu haben. Alle Antriebsversionen des Renegade entsprechen der Euro 6/D Final-Norm.

Für alle Freunde des Selbstzünders ist zusätzlich ein 1,6 Liter großer MultiJet II Turbodiesel mit 96 kW (130 PS), Sechsgang-Schaltgetriebe und Vorderradantrieb zu haben, der mit Harnstoffeinspritzung ebenfalls die Euro 6/D Final-Norm erfüllt.

Karosseriedesign

Die Designer wollten den typisch amerikanischen SUV Look und das sowohl für den Willys „Jeep“ MB von 1941, das Original aller Geländewagen, als auch für den aktuellen Jeep Wrangler charakteristische Open-Air-Gefühl in das B-Segment transportieren.

Ergebnis ist das außergewöhnliche Styling des Jeep Renegade, der ähnlich kraftvoll auf der Straße steht wie sein großer Bruder, der Jeep Wrangler. Der Renegade spricht gezielt junge und neuen Erlebnissen aufgeschlossene Kunden auf der ganzen Welt an, indem er im B-Segment mit klassischen Jeep-Merkmalen wie den großen Böschung- und Rampenwinkeln, den typischen trapezförmigen Radhäusern oder den runden Scheinwerfern ganz eindeutig als leistungsfähiges Offroad-Fahrzeug identifizierbar ist.

Einzigartig für ein kleines SUV sind darüber hinaus die beiden Dachsysteme, die den Passagieren auf komfortable Weise ein perfektes Open Air-Gefühl vermitteln: das große, zweiteilige, elektrisch betriebene Glas-Schiebe-Hubdach und das einzigartige Dachsystem My Sky, das aus einem vorderen und einem hinteren Panel in leichter Fiberglas-Honeycomb-Struktur besteht, die sich beide herausnehmen und sicher im Gepäckraum verstauen lassen. Kein anderer Wettbewerber im Segment bietet eine derartige Panorama-Sicht nach oben.

Innenraumdesign

Modern und wertig zitiert der Innenraum die legendäre DNA der Marke. Präzise Details, frische Farben, die hochwertigen Materialien, innovative Technologien und die intelligenten Ablagemöglichkeiten charakterisieren die Passagierkabine.

Die unverwechselbare Formensprache im Innenraum des Jeep Renegade taufen seine Designer auf den Namen Tek-Tonic. Tek-Tonic setzt auf den interessanten Konflikt zwischen



weichen und griffsympathischen Formen und Oberflächen mit robusten und funktionalen Details. Große Flächen wie beispielsweise die kräftig ausgeformte Armaturenbrettdeckung mit Soft-Touch-Beschichtung wechseln sich ab mit praktischen Elementen wie dem stabilen Haltegriff auf der Beifahrerseite, der bei Offroad-Einsätzen unersetzlich und daher ebenfalls vom Jeep Wrangler geborgt ist. Angedeutete Befestigungsklammern als optische Elemente, eloxierte Design-Akzente und kräftige Farben stammen aus der Welt des Extremsports, während das X als von Dachsystem und Heckleuchten des Renegade bekanntes Designelement den Tek-Tonic-Look auch im Innenraum verstärkt.

Ein intelligentes Stauraum-Konzept – unter anderem mit einer nach vorne klappbaren Beifahrersitzlehne und auf Wunsch einem herausnehmbaren sowie in der Höhe verstellbaren Zwischenboden für den Gepäckraum – sorgt dafür, dass auch umfangreiche Sport- oder Hobbyausrüstung komfortabel und organisiert ihren Platz findet.

Motoren

Fünf Motor-/Antriebskombinationen stehen für den Jeep Renegade zur Wahl:

- 88 kW (120 PS) 1.0 T-GDI Dreizylinder-Turbo-Benzinmotor mit Start&Stopp-Automatik, Sechsgang-Getriebe und Vorderradantrieb
- 96 kW (130 PS) 1.6 MultiJet II Vierzylinder-Turbo-Dieselmotor Start&Stopp-Automatik, Sechsgang-Getriebe und Vorderradantrieb
- 110 kW (150 PS) 1.3 T-GDI Vierzylinder-Turbo-Benzinmotor mit Start&Stopp-Automatik, Sechsgang-Doppelkupplungs-Automatikgetriebe und Vorderradantrieb
- 140 kW (190 PS) Plug-in Hybrid mit 1.3 T-GDI Vierzylinder-Turbo-Benzinmotor 96 kW (130 PS), 44 kW (60 PS) Elektromotor, Start&Stopp-Automatik, Sechsgang-Wandler-Automatikgetriebe und Vierradantrieb Jeep Active Drive Low
- 177 kW (240 PS) Plug-in Hybrid mit 1.3 T-GDI Vierzylinder-Turbo-Benzinmotor 132 kW (180 PS), 44 kW (60 PS) Elektromotor, Start&Stopp-Automatik, Sechsgang-Wandler-Automatikgetriebe und Vierradantrieb Jeep Active Drive Low (Lock bei Trailhawk)



Geländegängigkeit mit dem elektrischen Jeep 4xe Vierradantrieb

Als Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeug behält der Renegade 4xe nicht nur seine Jeep-Geländegängigkeit dank des in allen 4xe-Versionen enthaltenen Jeep Active Drive-Systems, er verbessert sie sogar noch weiter. Die Kombination von zwei Antrieben – Verbrennungs- und Elektromotor – stellt mehr Drehmoment zur Verfügung als ein konventioneller Verbrennungs-Motor allein. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Antrieb zur Hinterachse nicht über eine Kardanwelle und mechanische Kupplungen hergestellt werden muss. Der direkt dort eingebaute Elektromotor P4 übernimmt diese Aufgabe direkt. Dadurch lassen sich beide Achsen unabhängig voneinander mit Drehmoment versorgen, was deutlich effektiver funktioniert als bei einer mechanischen Kraftverteilung.

Infotainment und Sicherheit

Der Jeep Renegade macht den Kunden kleiner SUV moderne Technologien zugänglich, die bisher Fahrzeugen höherer Segmente vorbehalten waren. Dazu gehören die Informations- und Entertainment-Systeme von Uconnect® mit wahlweise 12,7 Zentimeter, 17,8 Zentimeter oder 21,3 Zentimeter (Bildschirmdiagonale) großem Touchscreen und Bluetooth® Freisprecheinrichtung. Die Systeme Uconnect 7 und 8.4NAV können zur Nutzung von iPhones oder kompatibler Smartphones mit Android-Betriebssystem während der Fahrt Apple CarPlay und Android Auto integrieren.

In allen Ausstattungsversionen außer Sport bietet die neue Uconnect Box mit integrierter SIM-Karte in Kombination mit dem Multimedia-System Uconnect eine Reihe von Funktionen zur Steigerung von Sicherheit und Komfort und eine neue Dimension der Konnektivität im Renegade. Die Services sind in drei Kategorien eingeteilt. „Basis“ umfasst Funktionen, die werksseitig ab Auslieferung aktiviert sind. „Standard“ bezeichnet Leistungen, die serienmäßig im System vorhanden sind, aber vom Fahrzeugkäufer aktiviert werden müssen. Unter „Optional“ sind alle auf Wunsch verfügbaren Leistungen zusammengefasst.

Das große Angebot fortschrittlicher Sicherheitssysteme an Bord umfasst je nach Ausstattungsversion unter anderem sechs serienmäßige Airbags, ESC mit elektronischer Überschlagsvermeidung (ERM), Rückfahrkamera, Kollisionswarnung (Forward Collision



Warning-Plus), Spurhalteassistent (Lane Sense), Adaptive Cruise Control (ACC), Totwinkelassistent mit hinterer Querbewegungserkennung sowie Verkehrszeichenerkennung.

Design

Der Jeep Renegade ergänzt das für die Marke charakteristische Open-Air-Vergnügen und das ikonische Styling mit Stadtverkehr-freundlichen Abmessungen und besonders effizienten Antriebs-Optionen. Im beständig wachsenden Segment der subkompakten Sports Utility Vehicles (SUV) fällt der Jeep Renegade mit kraftvollen Dimensionen, funktionellem Design und einem Innenraum auf, der mit nützlichen Technologien, einem vielseitigen Staukonzept und hochwertigen Materialien überzeugt.

Auch der kleinste Jeep muss in seinem Segment die besten Gelände-Eigenschaften bieten. Der Jeep Renegade kombiniert diese klassenbesten 4x4-Fähigkeiten in einem kompakten, wendigen Fahrzeug und entwickelt gleichzeitig die stilistische Tradition der Marke weiter. Er transportiert die typische Formensprache und den Einfallsreichtum Amerikas in das B-Segment. Und schließlich muss der Renegade jenen jugendlichen und unternehmungslustigen Kunden Qualität, Effizienz und – mindestens ebenso wichtig – die Robustheit und das Open-Air-Vergnügen des legendären Jeep Wrangler geben.

Das Karosseriedesign

Ebenso wie der Jeep Wrangler steht auch der neue Jeep Renegade kraftvoll auf der Straße und verkörpert mit seinen im Segment besten Böschungswinkeln klassenbeste Offroad-Fähigkeiten.

Von vorne ist der Renegade ganz entschieden Jeep, mit seinem für die Marke typischen Kühlergrill mit den sieben Lüftungs-Öffnungen. Vom Wrangler hat der kleine Renegade auch den kräftigen Frontscheiben-Rahmen geerbt, der dem Fahrzeug optisch Stärke gibt. Die großen runden Hauptscheinwerfer werden am oberen Rand von der Motorhaube leicht abgedeckt, was dem kleinen Jeep einen beinahe grimmigen Blick verleiht.



Kurze Karosserieüberhänge, trapezförmige Radausschnitte und eine Skulptur gebende Mischung aus fließenden, von markanten Fasen unterbrochenen Linien beherrschen die robuste Seitenansicht. Breite Reifen, ausgestellte Kotflügel und die ansteigende Gürtellinie als Zitat der charakteristischen Wrangler-Halbtüren zeigen unmissverständlich Wrangler-DNS. Referenz an das Softtop der Marken-Ikone ist das auf Wunsch schwarz lackierte Dach des Renegade.

Die wie beim Wrangler quadratischen Rückleuchten weisen ein X-Design auf, das an die Benzinkanister am Heck des Militärfahrzeugs Willys MB erinnert, aus dem die Marke Jeep einst hervorging.

Dachsystem My Sky für Open-Air-Vergnügen

Ähnlich wie der legendäre Willys „Jeep“ MB von 1941 bietet der neue Jeep Renegade Open-Air-Vergnügen. Allerdings bedeutend raffinierter als der Willys MB, der ja schlicht gar kein Dach hatte. Der Renegade nutzt wahlweise zwei unterschiedliche Dachsysteme, nämlich ein zweiteiliges, elektrisch betriebenes Glas-Schiebe-Hubdach – oder aber das einzigartige „My Sky“, das aus zwei Dachpanelen in leichter Glasfaser Honeycomb-Struktur mit Polyurethan-Bezug besteht, die sich leicht herausnehmen und im Kofferraum verstauen lassen. Das vordere dieser Paneele lässt sich außerdem wie ein elektrisches Schiebe-/Hubdach benutzen. Auf jedem der beiden My Sky Dach-Paneele findet sich das „X“-Ornament der Heckleuchten wieder.

Der Innenraum

Der Innenraum des Jeep Renegade folgt mit seiner robusten und energiegeladenen Optik der stilistischen DNS der Marke. Seine hohe Verarbeitungsqualität, die innovativen Materialien, die modernen Technologien und das intelligente Stauraumkonzept sind von der Ausrüstung und dem aktiven Lifestyle des Extremsports inspiriert.

Das Innenraumdesign des Jeep Renegade entstand unter der Berücksichtigung von vier maßgeblichen Gesichtspunkten:

- emotionale Design-Ansprache
- Verwendung von High-Tech-Materialien und inspirierenden Farben



- Integration modernster Technologien
- Entwicklung eines intelligenten Stauraum-Konzeptes

Sie nannten es Tek-Tonic

Der Innenraum des Jeep® Renegade spricht eine einzigartige Form- und Materialsprache, der die Jeep Designer den Namen „Tek-Tonic“ gaben. Tek-Tonic definiert sich in der Kreuzung aus weichen und griffigen Formen und Oberflächen mit robusten und funktionellen Details. Wesentliche Oberflächen wie die des Soft-Touch-Armaturenbrettes laufen zusammen mit markanten praktischen Elementen wie dem stabilen Haltegriff auf der Beifahrerseite, der bei Offroad-Fahrten unentbehrlich ist und der an den Jeep Wrangler erinnert. Der Haltegriff ist in den Belüftungs-Ausströmer auf der Beifahrerseite integriert und bildet so ein herausragendes Element.

Der aufgesetzte, zentrale Luftausströmer und eloxierte Metall-Akzente sind von Schutzbrillen aus dem Extremsport inspiriert. Die ungewöhnlichen, stilisierten Schutzklammern, die den Touchscreen des Infotainment-Systems Uconnect®, die Schalthebelkulisse und die Lautsprecher in den vorderen Türen zu fixieren scheinen, strahlen Kraft und Präzision aus.

Dem Fahrer bietet der neue Jeep Renegade ein Lenkrad mit dickem Kranz und auf Wunsch auch einer Heizung. Integrierte Tasten zur Fernbedienung von Audioanlage und Fahrzeugfunktionen sowie für Sprachkommandos erhöhen Sicherheit und Komfort weiter.

Zwischen den Primär-Instrumenten Tachometer und Drehzahlmesser finden Renegade-Fahrer ein LED Display mit einer Bildschirmdiagonalen von je nach Ausstattung 8,9 bis 19 Zentimetern. Das in den Modellen Limited und Trailhawk serienmäßige Vollfarb-Display mit 19 Zentimetern Durchmesser zeigt Informationen, die sich der Fahrer selbst konfigurieren kann, bei den 4xe-Modellen auch spezifische Anzeigen für elektrisches Fahren.

Der untere Bereich der Mittelkonsole nimmt das Media-Center mit USB- und AUX-Anschlüssen, die Bedienelemente der Klimaanlage, eine 12 Volt-Steckdose für mobile Geräte und beim 4xe die Schalterleiste für die Fahrmodi auf. Die beiden vorderen Cupholder greifen



das X-Design der Heckleuchten und Dachpaneele auf. Hier folgt die Form der Funktion – mit der X-Struktur ihrer Gummi-Einsätze können die Cupholder unterschiedlich große Trinkbehälter sicher fixieren – und zusätzlich auch ein Smartphone.

Die Mittel-Armlehne ist mit einem griffsympathischen Material bezogen und lässt sich horizontal verstellen. Das weiche Material der Türverkleidungen unterstreicht den Qualitätsanspruch des Jeep Renegade.

Alle Sitze des Jeep Renegade stützen den Körper nach ergonomischen Gesichtspunkten und ermöglichen ermüdungsfreies Reisen auch über lange Strecken. Je nach Modell sind sie mit hochwertigem Stoff oder Leder oder einer Kombination aus beidem bezogen. Die Rücksitzbank ist umklappbar, entweder im Verhältnis 60:40 oder auf Wunsch dreigeteilt (40:20:40).

Der Gepäckraum fasst bei normaler Sitzkonfiguration und Beladung bis zur Fenster-Unterkante 351 Liter (SAE Norm), mit umgeklappten Rücksitzen und dachhoher Beladung erhöht sich das Gepäckvolumen auf 1.297 Liter. Ein auf Wunsch erhältlicher höhenverstellbarer Zwischenboden im Kofferraum erleichtert es, dort Ordnung zu halten und nimmt außerdem die Paneele des Dachsystems My Sky auf. Damit die Paneele den Gepäckraum nicht verschmutzen, gehören zum Lieferumfang auch Schutzhüllen, in denen die Dachhälften verstaut werden können. Bei Bedarf lässt sich die Beifahrersitzlehne flach vorklappen und erlaubt dann, besonders lange Gegenstände im Innenraum zu transportieren.



Technik

Antrieb

Das Motoren-Angebot

In Deutschland sind für den Antrieb des Jeep Renegade zwei Benzin-, ein Diesel- und zwei Plug-in-Hybrid-Elektroantriebe vorgesehen.

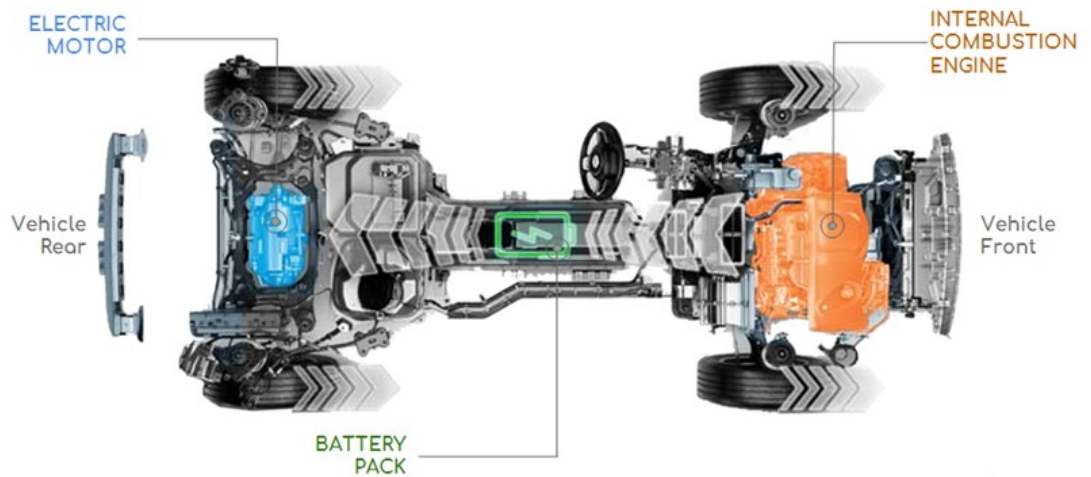
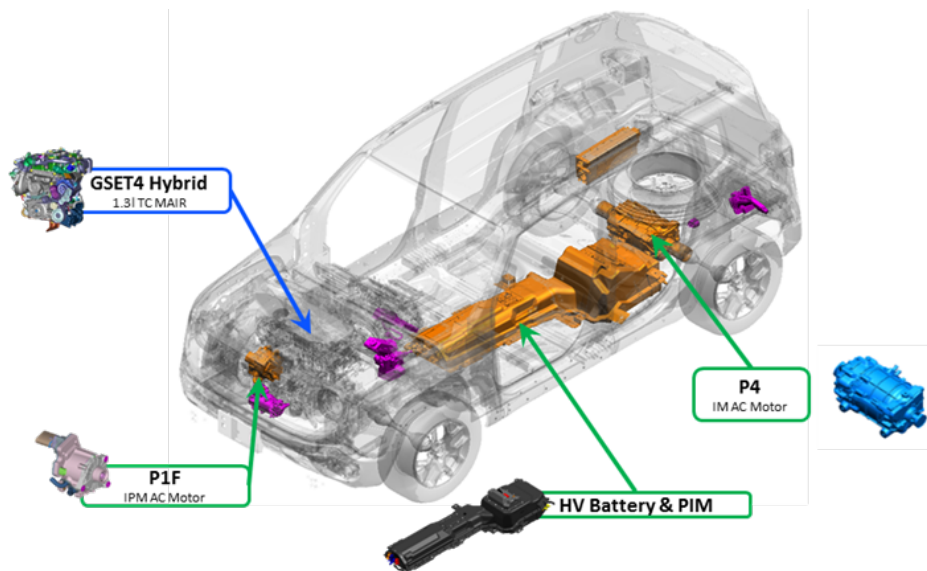
Der Jeep 4xe-Antrieb

Der neue Plug-in-Hybrid-Elektroantrieb des Jeep Renegade 4xe integriert zwei Elektromotoren (P4 und Pf1), ein Batteriepaket mit 11,4 Kilowattstunden Kapazität, den effizienten, 1,3 Liter großen Turbobenzinmotor und ein Sechsgang-Wandler-Automatikgetriebe. Diese Architektur bietet zwei Autos in einem: ein batterieelektrisches Fahrzeug mit Elektromotor (P4) und Hochspannungs-Lithium-Ionen-Batteriepaket an der Hinterachse und ein konventionelles Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor an der Vorderachse.

Wesentliche Elemente des Renegade 4xe-Antriebs:

- 1,3 Liter großer Vierzylinder-Turbo-Benzinmotor mit 96 kW (130 PS) oder 132 kW (180 PS) und jeweils 270 Newtonmetern Drehmoment.
- Zwei Elektromotoren, von denen einer (P1f) mit dem Verbrennungsmotor gekoppelt ist, mit diesem in Synergie zusammenarbeitet und bei Bedarf auch als Hochspannungsgenerator fungieren kann. Der zweite Elektromotor (P4) treibt über ein Untersetzungsgetriebe und ein integriertes Differential die Hinterachse an. Er liefert 44 kW (60 PS) Leistung und 250 Newtonmeter Drehmoment, dazu dient er beim Bremsen als Generator für die Hochvolt-Batterie.
- Lithium-Ionen, Nickel-Mangan-Kobalt Hochvolt-Batterie mit 11,4 Kilowattstunden und 400 Volt versorgt den Elektromotor P4 und befindet sich in einer sicheren Position unter dem Rücksitz und im Kardantunnel.
- Integriertes Modul zur Steuerung der Aufladung der Hochvolt- und der konventionellen 12 Volt-Fahrzeuggatterie; kompakt im Kofferraum montiert.

Die kombinierte Systemleistung der beiden Energiequellen (P4- und Verbrennungsmotor) beträgt 140 kW (190 PS) beziehungsweise 177 kW (240 PS).





Die Integration des vorderen Elektromotors P1f per Riementrieb an den Verbrennungsmotor optimiert die Dynamik und Effizienz des Verbrennungsmotors und des nachgeschalteten Automatikgetriebes. Das Ergebnis ist ein Antrieb an der Vorderachse, der jedem vergleichbaren konventionellen Antriebsstrang überlegen ist und der ein lebendiges, laufruhiges und effizientes Leistungsverhalten bietet.

Hochvolt-Batteriepaket schont Kofferraum und Innenraum

Die 400 Volt Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie mit einem Energiegehalt von 11,4 Kilowattstunden verwendet Kobalt-Nickel-Mangan/Graphit-Chemie. Sie befindet sich unter dem Rücksitz und im Kardantunnel, wo sie vor äußeren Einflüssen geschützt ist. Das in einem Stahlgehäuse eingeschlossene Paket ist mit einem Heiz- und Kühlkreislauf ausgestattet, der die Batterie auf ihrer optimalen Temperatur hält um die beste Leistung zu erzielen.

Die Hochvoltbatterie ermöglicht bis zu 50 Kilometer* rein elektrische, lokal emissionsfreie Fahrt. Das Hybridsystem arbeitet mit einem Wechselrichter (PIM), der im Inneren des Batteriepakets untergebracht und ebenfalls vor Beschädigung geschützt ist.

Wichtig war es den Jeep-Ingenieuren, Lademodul und Elektromotor so kompakt zu halten und anzuordnen, dass das Kofferraumvolumen praktisch gleich groß bleibt wie bei der Version mit konventionellem Motor. Obendrein blieb auch die Doppelfunktion des Kofferraums mit oberer und unterer Lade-Ebene erhalten. In den Kofferraum des Renegade 4xe passt weiterhin ein vollwertiges Reserverad.

Fahrmodi für den Plug-in Hybrid Antrieb

Kunden des neuen Jeep Renegade 4xe können ihren Antrieb nach spezifischen Bedürfnissen programmieren, wie zum Beispiel für die tägliche Stadt-Fahrt im vollelektrischen Modus oder für Offroad-Abenteuer im authentischen Jeep-Stil.

Mit einer Schalterleiste vor dem Automatik-Wählhebel lassen sich die drei Betriebsmodi Hybrid, Electric und E-Save aktivieren. Alle Fahrmodi integrieren Rekuperation für das Nachladen der Hochvoltbatterie, also die Nutzung passiver Fahrphasen wie Schubtrieb oder Bremsen. Erreicht die Batterie den Mindestladezustand, fährt der Renegade 4xe unabhängig vom gewählten Modus automatisch im Hybridmodus.



HYBRID ist der beim Starten automatisch gesetzte Standardmodus. Er bevorzugt den Elektromotor P4 und organisiert den Antrieb auf Basis eines Optimierungs-Algorithmus möglichst effizient, optimiert die Leistung und minimiert den Kraftstoffverbrauch. Verbrennungsmotor und Elektromotor arbeiten je nach Fahrzustand getrennt oder zusammen und nutzen Rekuperation. Der Verbrennungsmotor trägt zum Vortrieb bei, oder übernimmt ihn ganz, wenn:

- der E-Motor für die Leistungsanforderung nicht mehr ausreicht,
- die Geschwindigkeit von 135 Kilometer pro Stunde überschritten wird,
- Schlupf an den Hinterrädern die Aktivierung des Vierradantriebs nötig macht,
- die Batterie ihren minimalen Ladezustand erreicht

ELECTRIC bietet eine rein elektrische, lokal emissionsfreie Reichweite von etwa 50 Kilometern* mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde. Der rein elektrische Antrieb bleibt so lange aktiviert wie die Batterie ausreichend geladen ist. Ist die Batterie entladen, oder betätigt der Fahrer den Kickdown, wechselt das System in den HYBRID-Modus.

E-SAVE konzentriert sich auf die Erhaltung oder die Erhöhung der Batterieladung und nutzt daher überwiegend den Verbrennungsmotor. E-SAVE unterstützt die beiden sekundären Modi Battery Save (passives E-SAVE) und Battery Charge (aktives E-SAVE), die auf dem Bildschirm des Uconnect-Systems aktiviert werden können. Der Battery Charge Mode lädt die Batterie bis zu 80 Prozent.

eCoasting ist Teil der Rekuperation und nutzt den Schiebetrieb bei losgelassenem Gaspedal, um hauptsächlich über den E-Motor an der Hinterachse (P4), aber auch über den vorderen E-Motor (P1f) die Hochvoltbatterie zu laden. Physikalisch gesehen wird kinetische Energie in elektrische Energie umgewandelt. Ebenso wie das regenerative Bremsen ist auch eCoasting in jedem Fahrmodus ständig aktiviert. Der Fahrer kann aber die Intensität – also die Verzögerungs- und die Lade-Wirkung – des eCoasting mit einem Druckschalter neben dem Automatikwählhebel zweistufig variieren.

Geländegängigkeit mit dem elektrischen Jeep 4xe Vierradantrieb

Als Plug-in-Hybrid Elektrofahrzeug behält der Renegade 4xe nicht nur seine Jeep-Geländegängigkeit dank des in allen Versionen enthaltenen Jeep Active Drive Low-Systems, er verbessert sie sogar noch weiter. Die Kombination von zwei Antrieben – Verbrennungs- und Elektromotor – stellt mehr Drehmoment zur



Verfügung als ein konventioneller Verbrennungs-Motor allein. Zum Beispiel verfügt der Geländespezialist Trailhawk 4xe bei einer Systemleistung von 177 kW (240 PS) über 50 Prozent mehr Drehmoment als sein Diesel-Pendant. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Antrieb zur Hinterachse beim 4xe nicht über eine Kardanwelle und mechanische Kupplungen hergestellt werden muss. Der direkt dort eingebaute Elektromotor P4 übernimmt diese Aufgabe über ein einstufiges Planetengetriebe mit einer Übersetzung von 10:1 und ein direkt übersetztes Differential. Dadurch lassen sich beide Achsen unabhängig voneinander mit Drehmoment versorgen, was deutlich effektiver funktioniert als bei einer mechanischen Kraftverteilung. Wegen der Übersetzung von 10:1 zwischen P4-Motor und Hinterrädern kommen dort insgesamt bis zu 2.500 Newtonmeter an, 1.250 Newtonmeter an jedem Rad.

Jeep Selec-Terrain™

Der elektrische Vierradantrieb Jeep Active Drive Low wird vom Traktionskontrollsystem Jeep Selec-Terrain mit bis zu fünf Fahrmodi unterstützt. Selec-Terrain umfasst zusätzlich zu Hill Descent Control die folgenden Modi:

AUTO als Standardmodus für kontinuierliches Traktionsmanagement für On- und Off-Road-Fahrten.

SPORT kombiniert den Elektromotor P4 und den Verbrennungsmotor für maximale Fahrleistungen. Dieser dynamische Modus sorgt auch für direktere Reaktionen auf Gaspedal- und Lenkradbewegungen und passt das Schaltschema des Automatik-Getriebes mit späterem Hochschalten an den sportlichen Leistungsbedarf des Fahrers an.

SNOW sorgt für mehr Grip bei sehr traktionsarmem Untergrund.

SAND/MUD ist der Geländemodus bei lockerem Untergrund, auf dem mehr Radschlupf nötig ist, um Traktion aufzubauen und Vortrieb zu erzeugen.

ROCK ist dem Gelände-Spezialisten Trailhawk vorbehalten und nur bei eingeschaltetem 4WD Low-Modus verfügbar. Die ROCK-Einstellung konfiguriert das Fahrzeug für Kriechfahrt bei minimaler Geschwindigkeit auf griffigem Untergrund. Zum Beispiel reagiert das Gaspedal in ROCK weniger sensibel, um selbst bei starken Karosseriebewegungen unbeabsichtigt starke Beschleunigung zu vermeiden. Damit ist ROCK ideal zum Kriechen über große Felsen.



Jeep Selec-Terrain kombiniert die bis zu fünf dynamischen Modi mit zwei 4x4-Traktionsmodi, je nach Situation, die der Fahrer bewältigen muss:

4WD Low ist der sogenannte Kriechmodus, der das Sechsgang-Automatikgetriebe im niedrig übersetzten ersten Gang hält; der richtige Modus, besonders schwieriges Gelände wie Sand oder Felsen und extreme Steigungen zu bewältigen.

4WD Lock schaltet den Vierradantrieb bei Geschwindigkeiten bis zu 15 Kilometer pro Stunde permanent ein, der Elektromotor P4 ist also konstant in Betrieb. Bei höheren Geschwindigkeiten ist der Vierradantrieb bedarfsgerecht aktiviert.

Im Vergleich zu einem herkömmlichen, mechanischen Vierradantrieb ermöglicht der Elektromotor P4 schnelleres Ansprechen der Hinterräder und flexiblere Dosierung des Drehmoments. Die ständige Versorgung des Elektromotors mit Strom selbst bei niedrigem Batterieladestand stellt "Powerlooping" sicher, bei dem der vordere, mechanisch mit dem Benzinaggregat verbundene E-Motor P1f kontinuierlich Hochspannungsstrom erzeugt, um den hinteren Elektromotor P4 anzutreiben.

Legendäre Geländefähigkeiten haben schon immer jedes Jeep-Modell ausgezeichnet. Der Jeep Renegade 4xe bildet da keine Ausnahme. Alle elektrischen Hochspannungskomponenten einschließlich der Steuermodule und der Verkabelung zwischen dem Batteriepaket und den Elektromotoren P1f und P4 sind wasserdicht versiegelt. Infolgedessen haben alle 4xe-Versionen des Renegade eine Wat-Tiefe von bis zu 40 Zentimetern, der "Trail Rated"-Geländespezialist Trailhawk schafft sogar 50 Zentimeter. Die Trailhawk-Version ist zudem mit Unterfahrschutz-Platten aus Stahl für Fahrten in sehr unwegsamem Gelände ausgestattet. Auch die anderen geländespezifischen Daten der 4xe-Modelle sind beachtlich: der Renegade Trailhawk zeigt Böschungswinkel vorn/hinten von jeweils 28 Grad sowie einen Rampenwinkel von 18 Grad, dazu eine Bodenfreiheit von 20,1 Zentimetern. Dazu gibt es traktionsstarke Reifen: 235/55R17 M+S (mit Snow Flake).

Immer aufgeladen

Das Fahrerlebnis mit einem Jeep Renegade 4xe beginnt schon am Vorabend, wenn der Kunde sein Auto parkt und es mit dem mitgelieferten Mode 2 Kabel an die Haushaltssteckdose oder an die praktische easyWallbox anschließt. Mit Hilfe der "E-Control"-Funktion kann der Fahrer die bevorzugte Startzeit und



die Dauer des Batterieladevorgangs einstellen und sich damit beispielsweise die günstigsten Stromtarife aussuchen. Er kann das Aufladen auch mit seinem Smartphone programmieren und fernsteuern.

Die Energie aus dem Stromnetz wird über das Steuermodul im Kofferraum in das Hochvoltbatterie-Paket übertragen, das unter der zweiten Sitzreihe und im Mitteltunnel montiert ist.

Bevor es am nächsten Morgen losgehen soll, kann der Fahrer den Ladezustand der Batterie und weitere Daten per App aus der Ferne überprüfen. An einem heißen Tag kann er die Klimaanlage schon einschalten bevor er sein Auto erreicht. Wenn der Fahrer einsteigt, verbindet sich sein Smartphone automatisch mit dem bordeigenen Uconnect-System, so dass er die verschiedenen Anwendungen auf dem 8,4 Zoll großen Touchscreen nutzen kann.

Das Aufladen der Hochvoltbatterie des Renegade 4xe funktioniert einfach und intuitiv. Dank der nahtlosen Integration kompatibler Smartphones und des Touchscreens des Uconnect-Systems, kann der Fahrer den Ladevorgang entsprechend seiner Anforderungen und seines Lebensstils verwalten. Die Batterie wird entweder während der Fahrt vom Verbrennungsmotor und mittels Rekuperation beim Bremsen geladen, oder aber an einer externen, entsprechend geeigneten Steckdose zu Hause mit dem Haushaltsstecker, oder an einer öffentlichen Ladestation mit dem auf Wunsch erhältlichen spezifischen Typ 2 Kabel. Um die Ladezeiten zu optimieren und zusätzliche, sichere Lösungen für zu Hause anzubieten, können die Kunden die praktische easyWallbox von FCA wählen, die den Anschluss der Batterie an einer normalen Haushaltssteckdose ermöglicht und die schnelles Aufladen, Fernsteuerung und Lade-Management über eine App bietet. Alternativ steht die erweiterte Connected Wallbox zur Wahl, die Konnektivitäts-Dienste hinzufügt und ferngesteuert werden kann.

Mit easyWallbox zusammen mit dem serienmäßigen Mode 2 Ladekabel für die heimische Steckdose und dem auf Wunsch erhältlichen Mode 3 Kabel für öffentliche Ladestationen erhalten die Besitzer eine "Plug & Play"-Lösung mit einer Ladeleistung von je nach Ladesäule bis zu drei Kilowatt und einer Ladezeit von etwa 3,5 Stunden. Die vorhandene Hardware ermöglicht eine Erhöhung der Ladeleistung auf 7,4 Kilowatt, was die Ladezeit auf etwa 100 Minuten reduziert.

Auf der Grundlage einer Partnerschaft mit Digital Charging Solutions (DCS) erhalten Kunden, die sich für den Jeep Renegade 4xe entscheiden, Zugang zu "My easy Charge", einem digitalen Dienst, der das



größte öffentliche und von DCS verwaltete Lade-Netz der Welt zugänglich macht. Über eine App und eine einzige Karte bietet diese Lösung Zugang zu mehr als 130.000 Ladestationen in 21 europäischen Ländern. Außerdem hat FCA e-Mobility, zusammen mit ENGIE Eps und Terna, Labors für innovative Technologien aufgebaut, wie zum Beispiel Vehicle-to-Grid (V2G), ein System, bei dem ein Elektroauto mit dem Stromnetz interagiert, um Energie zu speichern oder zurückzugeben.

Neue Turbo-Benzinmotoren

Basierend auf der modularen Struktur der neuen Benzinmotoren-Generation von FCA sind zwei verschiedene Konfigurationen verfügbar. Der ein Liter große Dreizylinder mit 88 kW (120 PS) Leistung sowie 190 Newtonmetern Drehmoment ist an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt, und der 1,3 Liter große Vierzylinder liefert 110 kW (150 PS) und ein Drehmoment von 270 Newtonmetern an ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe.

Die neuen Benzinmotoren erfüllen die Euro 6/D Norm und verfügen über einen GPF (Gasoline Particulate Filter).

Die neue Turbomotoren-Familie wurde mit dem Ziel entwickelt, eine große Bandbreite an Downsizing-Motoren anbieten zu können, die einerseits effizient mit dem Kraftstoff umgehen und andererseits gute Performance abliefern. Darüber hinaus können die Aggregate auch in anderen Konzernfahrzeugen Verwendung finden. Die Grundstruktur der neuen Motoren garantiert Effizienz und Modularität. Ein hoher Standardisierungsgrad im Hinblick auf Komponenten und Fertigungsprozesse gewährleistet Flexibilität und vereinfacht die künftige Weiterentwicklung der Motoren.

Vollständig aus Aluminium gefertigt, sind die neuen Motoren sehr leicht; sie wiegen von 93 Kilogramm an. Das zusammen mit Teksid entwickelte Kurbelgehäuse besteht aus einer hochdruckgegossenen Aluminium-Legierung. Gusseiserne Laufbuchsen erhöhen die strukturelle Stabilität. Sie bilden eine 1,8 Millimeter starke Schicht und werden von außen mit einem Aluminium-Film versehen, um einen metallurgischen Verbund zwischen Laufbuchse und Motorblock herzustellen. Nachdem die Ingenieure Versuche mit verschiedenen Kurbelgehäuse-Layouts durchgeführt hatten, hat sich eine Architektur mit Motorgrundplatte durchgesetzt. Sie bürgt für eine ausgewogene Balance zwischen Geräuschentwicklung, Gewicht, struktureller Steifigkeit sowie Vibrationsverhalten.



Um sowohl Kraftstoffeffizienz, Performance und Wirkungsgrad zu optimieren, besitzen beide neuen Aggregate eine Bohrung von 70 Millimetern mit einem Hub-/Bohrungsverhältnis von 1,24 sowie einen Kurbelversatz von zehn Millimetern. Das führt zu äußerst kompakten Brennräumen von lediglich 0,33 Litern, was der thermischen Effizienz zu Gute kommt. Eine Pleuel-Kurbelwellen-Architektur mit verbesserter mechanischer Effizienz führt zu weniger Reibung. Der neu gestaltete Verbrennungstrakt kommt bei sämtlichen Drei- und Vierzylinder-Triebwerken zum Einsatz.

Im Zylinderkopf ist Vierventiltechnik mit einer obenliegenden Nockenwelle untergebracht. Das kompakte Brennraum-Layout und die Ansaugkanäle mit hohem Drall sorgen für eine gute Luftverwirbelung und kurze Verbrennungszeiten bei regelmäßiger Flammenausbreitung, was hohe thermische Effizienz und Klopfkontrolle sicherstellt. Viele innovative Technik-Features untermauern den hohen Entwickler-Anspruch der neuen Motorgeneration. So zum Beispiel eine Direkteinspritzung, um den volumetrischen Wirkungsgrad zu verbessern sowie einen schnell ansprechenden Turbolader, dessen Bypass-Ventil ein elektrischer Aktuator regelt. Hinzu kommt ein wassergekühltes Turbinenmodul im Ansaugkrümmer, um das Ansprechverhalten des Laders kurzfristig zu beschleunigen.

Mit den neuen Turbomotoren debütiert auch die dritte Generation der exklusiven MultiAir-Technologie, die die Verbrennungseffizienz erhöht, indem sie die Ventilsteuerzeiten variabel anpasst. Die MultiAir III-Evolution optimiert außerdem das von der Nockenwelle unabhängige Öffnen und Schließen der Einlass-Ventile. Definierte Nocken-Profile für den Ansaug- und Ausstoßtakt erhöhen die Effizienz im Teillastbetrieb, indem die Einlassventile beispielsweise schon vor Erreichen des oberen Totpunktes geöffnet werden – besser zirkulierendes Abgas im Zylinder verbessert die Effizienz. Im Vollastbetrieb hingegen schließen die Einlassventile später. Die MultiAir III-Technologie ist so in der Lage, die Verdichtung abzusenken, das Klopfverhalten besser zu kontrollieren und die Kraftstoffeffizienz selbst in hohen Lastbereichen substantziell zu verbessern.

Kraftvoller 1.6 MultiJet II Turbodiesel-Motor mit Harnstoffeinspritzung

Im Jeep Renegade für das Modelljahr 2021 arbeitet auf Wunsch ein Turbodiesel-Aggregat mit 1,6 Litern Hubraum. Der Selbstzünder ist mit der zweiten Generation der MultiJet-Technologie ausgerüstet –



entwickelt und patentiert von Fiat Chrysler Automobiles. Der Motor leistet 96 kW (130 PS), gekoppelt mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe.

Um die Abgasnorm Euro 6D/final zu erreichen, nutzt der 1.6 MultiJet II einen SCR-Katalysator mit Harnstoffeinspritzung sowie einen Dieselpartikelfilter.

Der 1,6 Liter große Reihenvierzylinder-Turbodiesel-Motor erzielt seine bemerkenswerte Leistungsfähigkeit mit einer elektronisch gesteuerten, variablen Turbolader-Geometrie und mit MultiJet II, der preisgekrönten Common Rail-Kraftstoffeinspritzung. Konstruiert für Robustheit und Effizienz, bestehen Kurbelwelle und Pleuel des kompakten Turbodiesels aus Grauguss. Start&Stopp-Technologie und Harnstoffeinspritzung helfen, Emissionen und Verbrauch zu reduzieren.

Der Dieselmotor verfügt über folgende Eigenschaften:

- Aluminium Zylinderkopf mit zwei Nockenwellen (DOHC), vier Ventile pro Zylinder;
- Common Rail-Kraftstoffeinspritzung MultiJet II mit 1.600 bar Einspritzdruck, Magnet-Einspritzventilen für mehrere Einspritzphasen pro Arbeitsstakt mit Nach-Einspritzung und Verbrennungsverlaufs-Formung für die Steuerung des Diesel Partikelfilters;
- Variable Turbolader-Geometrie (VGT) für bessere Fahrleistungen;
- Gekühlte Abgasrückführung mit Kühl-Bypass für niedrige Emissionswerte und niedrigen Verbrauch;
- SCR Katalysator-Technologie mit Harnstoff-Einspritzung;
- Gewuchtete, geschmiedete Kurbelwelle;
- Stahl-Druckguss Motorblock für Langlebigkeit und kostengünstige Bauweise;

Das MultiJet Common Rail-Diesel-Direkteinspritz-System ist aktuell die fortschrittlichste Lösung für die unabhängige Steuerung hoher Einspritzdrücke. Das Motormanagement kann um die Haupteinspritzung



herum weitere kleine Menge von Kraftstoff in den Verbrennungsraum einbringen um unter allen Lastzuständen eine besonders weiche Verbrennung zu gewährleisten.

Chassis, Fahrwerk und Lenkung

Der Jeep Renegade basiert auf der Fahrzeug-Architektur „Small-Wide 4x4“. Mit Einzelradführung rundum garantiert dieses Chassis sowohl klassenbeste Offroad-Fähigkeiten als auch ein dynamisches und sicheres Fahrverhalten auf befestigten Straßen sowie außerdem wirkungsvollen Unfallschutz für die Passagiere.

Computersimulierte Belastungstests, fortschrittliche Stahlsorten und Komposit-Materialien verleihen dem Jeep Renegade eine sehr verwindungssteife Karosserie als Grundlage für hohe Belastbarkeit bei Geländefahrten ebenso wie für präzises, dynamisches Fahrverhalten auf befestigten Straßen. Die Bodenfreiheit beträgt 210 Millimeter, an der Hinterachse sind Federwege von bis zu 205 Millimetern möglich – und gleichzeitig vermittelt der Renegade jenes straffe und direkte Fahrzeuggefühl, das auch in ambitionierten Fahrsituationen Kontrolle und Sicherheit verleiht.

Verwindungssteife Karosserie

Die widerstandsfähige Grundlage profitiert von der Verwendung hochfester Stähle und großzügig dimensionierter struktureller Klebeverbindungen und damit von hoher Verwindungssteifigkeit bei gleichzeitig geringem Gewicht der Karosserie. Rund 70 Prozent der Karosserie sind aus hochfesten Stählen gefertigt, was zudem den Unfallschutz für die Passagiere auf höchstes Niveau hebt. Zur weiteren Optimierung von Gewicht und Steifigkeit tragen außerdem eine Aluminium-Motorhaube, ein vorderer Aluminium-Querträger sowie die hintere Crashstruktur aus Stahl und Aluminium bei.

Zu den bemerkenswertesten Maßnahmen im Bereich der Karosseriestruktur gehören der gezielte Einsatz von hochfesten und warmverformtem Stählen in der gesamten Karosserie – zum Beispiel in A- und B-Säulen, der Motorschottwand und in den Seitenschwellern. In



Kombination sorgen diese Einzelmaßnahmen für eine hohe Stabilität der Dachstruktur bei gleichzeitig optimierten Sichtverhältnissen dank schmaler Dachsäulen-Sektionen.

Mit verstärkten Verbindungen zwischen Fahrwerk und Karosserie, wie Fahrwerksklammern und Rahmenbefestigung, legten die Ingenieure außer auf hohe Stabilität zudem Wert auf akustische Entkoppelung, um den Innenraum besonders vor tiefen Frequenzen abzuschirmen. Diese Vorgehensweise bildet darüber hinaus die Grundlage für eine Jeep-spezifische Fahrwerksabstimmung. Insgesamt gibt der Jeep Renegade dem Fahrer so stets ein sicheres Gefühl auf und abseits befestigter Straßen.

Exzellente Go-anywhere Geländeeigenschaften und hohe Fahrdynamik

Die Vorderachse des Jeep Renegade ist eine McPherson Federbein-Konstruktion mit außergewöhnlicher Robustheit, einem Federweg von 170 Millimetern, hoher Kurvenstabilität und geringem Gewicht. Ein verstärkend wirkender vorderer Querträger verbessert den Akustikkomfort für die Passagiere und bildet einen dritten Lastpfad, der bei einem Unfall auftretende Kräfte zusätzlich lenkt und absorbiert. Eine technische Innovation ist die zweigeteilte obere Befestigung der Stoßdämpfer, die Vibrationen auf zwei verschiedenen Wegen in die Karosseriestruktur einleitet und damit nicht nur die Geräuscentstehung effektiv dämpft sondern auch die Wirkungsweise der Dämpfer selbst optimiert.

Ebenso aufwändig und in Sachen Geräuschisolierung wirkungsvoll ist die Hinterachse konstruiert. An einem isolierten Hilfsrahmen ist eine leichte, nach dem genialen Formel 1-Konstrukteur Colin Chapman benannte Federbein-Konstruktion mit zwei Längslenkern und den beiden Antriebswellen angelenkt. Die hoch eingebauten Stoßdämpfer sind mit Schraubenfedern zu den sogenannten „Chapman Struts“ Federbeinen kombiniert, die auf der Straße Wankbewegungen der Karosserie bei hohem Kurventempo einschränken und gleichzeitig die bei Geländefahrten so nützlichen langen Federwege von bis zu 205 Millimetern erlauben.

Adaptive Dämpfung von Koni

Adaptive Stoßdämpfer „Frequency Selective Damping“ (FSD) von Fahrwerksspezialist Koni für alle Räder passen ihre Wirkungsweise dem jeweiligen Fahrzustand an und verleihen dem



Jeep Renegade ausgezeichnete Straßenlage und bestes Handling. Koni FSD kann zum Beispiel hochfrequente Fahrwerkseinflüsse von Unebenheiten der Straßenoberfläche aktiv ausfiltern und dabei seine Grundeinstellung so verändern, das Komfort und Sanftheit gewahrt bleiben ohne dass die dynamischen Eigenschaften negativ beeinflusst werden.

Innovative elektrische Servolenkung

Beim Jeep Renegade ist eine elektrische Servolenkung (Electric Power Steering; EPS) mit einem Lenkassistenten (Dynamic Steering Torque; DST) kombiniert. Diese innovative Lösung sorgt für ein direktes Lenkverhalten bei allen Fahrgeschwindigkeiten und erhöht die Sicherheit mit aktiver Lenk-Beeinflussung in kritischen Situationen.

Bei der elektrischen Servolenkung EPS bewegt ein Ritzel die Zahnstange im Lenkgetriebe direkt mittels eines Elektromotors, was den Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu einem herkömmlichen hydraulischen System um bis zu drei Prozent reduziert. Die unmittelbare Ansteuerung des Elektromotors ermöglicht es der Regel-Elektronik außerdem, die Lenkunterstützung für den Fahrer äußerst präzise an jede jeweilige Fahrsituation anzupassen – sei es auf der Autobahn, auf kurvigen Landstraßen oder beim Rangieren in Parklücken.

Der Lenkassistent DST des Jeep Renegade ist in den Steuercomputer der elektronischen Stabilitätskontrolle (Electronic Stability Control; ESC) integriert, der Bewegungen des Fahrzeugs in Relation zu Lenkbewegungen, Beschleunigung und Geschwindigkeit überwacht. Registriert die Elektronik beispielsweise auf glatter Fahrbahn ein übersteuerndes Heck, leitet der Lenkassistent automatisch und zusätzlich zum ESC Gegenmaßnahmen ein, um das Fahrzeug wieder sicher in die Spur zu bringen. Der Lenkassistent unterstützt den Fahrer außerdem in Situationen, in denen das Fahrzeug über die Vorderräder Richtung Kurvenaußenrand drängt (Untersteuern), beim Fahren auf Untergründen mit unterschiedlicher Bodenhaftung, auf stark balligen Straßen oder beim Ausgleich von Antriebskräften in der Lenkung.

Leiser Innenraum

Mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen stellen die Jeep-Ingenieure sicher, dass möglichst wenig Geräusche und Vibrationen bei den Passagieren ankommen. Zu den grundlegenden



gehört die strukturelle Konstruktion der Karosserie. Die Einzelmaßnahmen umfassen die Geräuschisolierung des Antriebs, die mehrschichtig laminierte Glas-Frontscheibe zur Reduzierung von Windgeräuschen, Dämmschaum in den Karosserie-Hohlräumen, Türen mit strömungsoptimierten Scheibenrahmen und dreifachen Türdichtungen sowie akustische Innenkotflügel gegen Reifenrollgeräusche. Das Resultat ist ein bei allen Geschwindigkeiten hoher Akustikkomfort.

Sicherheit

Sicherheit und Schutz standen bei der Entwicklung des Jeep Renegade an vorderster Stelle – mit über 50 verfügbaren Schutz- und Sicherheitsfunktionen wie der Aufprallvermeidung Forward Collision Warning-Plus und dem aktiven Spurhalte-Assistenten Lane Sense.

Serienmäßig für alle Jeep Renegade sind sechs Airbags (Front-, Seiten- und Window-Airbags), Verkehrszeichen-Erkennung, LaneSense sowie die elektronische Stabilitätskontrolle (ESC) mit elektronischer Überschlagsvermeidung (ERM) und Anhängerstabilisierung. Zusätzlich fügten die Ingenieure Ausstattung für aktive und passive Sicherheit hinzu wie den Totwinkel-Assistenten Blind Spot Monitoring (BSM), die hintere Querbewegungserkennung Rear Cross Path Detection (RCP), die Adaptive Cruise Control (ACC) oder die Rückfahrkamera ParkView® mit dynamischen Führungslinien.

Eines der vor allem in dieser Fahrzeugklasse innovativsten Systeme im Jeep® Renegade ist die Aufprallvermeidung Forward Collision Warning-Plus (FCW). FCW nutzt Radar- und Videosensoren um zu erkennen, ob sich der Renegade einem anderen Objekt zu schnell annähert und unterstützt den Fahrer dann sofort, einen Aufprall zu vermeiden – zunächst mit einer akustischen Warnung, danach mit Bremseneinsatz.

Der Spurhalteassistent LaneSense nutzt einen Kamera-basierten, optischen Sensor um die Position des Jeep Renegade auf der Straße zu erfassen. Im Fall einer unbeabsichtigten Annäherung an die Fahrstreifenbegrenzung (seitliche Bewegung ohne Aktivierung des Blinkers) warnt das System optisch per Warnleuchte und haptisch mit einem leichten Drehmoment im Lenkrad aus der elektrischen Servolenkung.



Der Totwinkelwarner Blind Spot Monitoring (BSM) überwacht den Seitenbereich des Fahrzeugs mit Ultrabreitband-Radarsensoren und warnt den Fahrer, sobald die Sensoren ein anderes Fahrzeug im überwachten Bereich erkennen. Die Warnung erfolgt optisch im jeweiligen Außenspiegel wenn ein Fahrzeug erkannt wird und zusätzlich akustisch wenn der Fahrer den Blinker setzt und damit die Absicht für einen Spurwechsel erkennen lässt.

Auch die hintere Querbewegungserkennung Rear Cross Path Detection (RCP) überwacht einen Bereich, den der Fahrer nicht sehen kann. Radarsensoren zu beiden Seiten im hinteren Stoßfänger erkennen beim Rückwärtsausparken jedes Objekt, das sich seitlich nähert und ein Signalton warnt den Fahrer dann sofort. Die Rückfahrkamera zeigt zusätzlich den gesamten Bereich unmittelbar hinter dem eigenen Fahrzeug. So lässt sich beruhigt rückwärts auf den Radweg oder auf die Straße rollen, mit dem sicheren Gefühl, alles im Blick zu haben und ohne jede Sekunde einen Aufprall befürchten zu müssen.

Die automatische Abstandsregelung Adaptive Cruise Control-Plus (ACC) hält nicht nur automatisch eine programmierte Geschwindigkeit sondern auch den vorgewählten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug konstant – selbst dann, wenn dieses Fahrzeug nach einem Spurwechsel auf die eigene Fahrspur fährt. Beschleunigt das vorausfahrende Fahrzeug wieder oder verlässt es die Fahrspur, beschleunigt ACC auf die zuvor eingestellte Geschwindigkeit. Die Distanz zum Vorausfahrenden, die ACC automatisch einhält, kann der Fahrer in drei Stufen wählen. Vor allem bei witterungsbedingt eingeschränkter Sicht ist ACC eine große Hilfe und ein enormes Sicherheits-Plus.

Die neue Verkehrszeichen-Erkennung Traffic Sign Recognition (TSR) identifiziert Verkehrszeichen inklusive Tempolimits mit und ohne Einschränkungen und informiert den Fahrer mittels eines optischen Alarms im Instrumenten-Feld. In Kombination mit dem Intelligent Speed Assist kann er die Geschwindigkeit passend zum vorher erkannten Tempolimit anpassen. Selbstverständlich kann der Fahrer die Information des Systems auch ignorieren. TSR lässt den Fahrer stets wissen, welches Tempolimit aktuell gilt, auch dann, wenn er es selbst einmal nicht bemerkt haben sollte; ein typisches Phänomen angesichts häufig wechselnder Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Ein aufgewerteter Automatischer Park-Assistent erleichtert paralleles und rechtwinkliges Ein- und jetzt auch Ausparken. Die Lenkung funktioniert dabei automatisch, gesteuert von Sensoren und Kameras.



Außer diesen innovativen Systemen sind für den neuen Jeep Renegade folgende Sicherheits- und Schutzeinrichtungen serienmäßig an Bord beziehungsweise auf Wunsch verfügbar:

1. **Aktiver Blinker:** Um ein deutliches Signal an den umgebenden Verkehr zu senden, leuchten die Blinkleuchten mindestens dreimal auf, auch wenn der Fahrer den Blinkerhebel nur kurz antippt
2. **Mehrstufig auslösende Airbags:** Die Auslösekraft der Airbags richtet sich nach der Schwere des Aufpralls; dies entspricht den FMVSS 208 Airbag-Anforderungen für kleinere Passagiere außerhalb der optimalen Sitzposition
3. **Seitliche Vorhang-Airbags:** Schützen alle an den Türen sitzenden Passagiere bei einem Seitenaufprall oder Überschlag. Jeder Airbag verfügt über einen eigenen Auslöse-Sensor, weshalb nur derjenige Airbag aktiviert wird, auf dessen Seite der Aufprall stattfand. Die Vorhang-Airbags liegen unter dem Dachhimmel direkt oberhalb der Türen.
4. **Traktionskontrolle bei allen Geschwindigkeiten:** Als Teil des ABS vermeidet die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder mit Bremseneingriff und/oder Drosselklappensteuerung.
5. **Antiblockiersystem (ABS):** Bemerkt und vermeidet beim Bremsen blockierende Räder und gewährleistet die Lenkbarkeit des Fahrzeuges in extremen Bremssituationen und/oder auf rutschigem Untergrund
6. **Schlechtwege-Erkennung für ABS:** Das ABS erkennt an den Varianzen der Raddrehzahlssignale, ob sich das Fahrzeug auf oder abseits befestigter Straßen bewegt. Im Gelände oder auf sehr schlechten Wegen schaltet das ABS automatisch auf eine veränderte Drucksteuerung mit längeren Bremsimpulsen um
7. **Selbst abblendender Innenspiegel:** Reduziert automatisch die Blendgefahr der Scheinwerfer hinterher fahrender Fahrzeuge im Innenrückspiegel
8. **Anti-Beschlag-Automatik:** Die automatische Klimatisierungs-Steuerung des Renegade (Automatic Temperature Control; ATC) misst die Luftfeuchtigkeit im Innenraum und hält die Frontscheibe ohne Zutun des Fahrers beschlagfrei
9. **Abblendlicht-Automatik:** Das Abblendlicht der Hauptscheinwerfer schaltet sich automatisch ein oder aus, je nach Umgebungslicht oder Aktivierung der Scheibenwischer
10. **Fernlicht-Automatik:** Sensoren erkennen Umgebungslicht und Gegenverkehr und steuern das Fernlicht automatisch



11. **Widerstandserkennung des elektrischen Schiebedachs:** Der elektrische Schiebedachantrieb kehrt beim Schließen seine Bewegungsrichtung sofort um, sobald ein Widerstand erkannt wird
12. **Widerstandserkennung der elektrischen Fensterheber:** Die elektrischen Fensterheber kehren beim Schließen ihre Bewegungsrichtung sofort um, sobald ein Widerstand erkannt wird
13. **Gurtwarnung BeltAlert:** Aktiviert einen Warnton und/oder eine Warnleuchte im Instrumententräger solange Fahrer oder Beifahrer den Sicherheitsgurt nicht angelegt haben
14. **Brems-Assistent:** Erkennt das Einleiten einer Notbremsung und stellt sofort maximale Bremskraft zur Verfügung, selbst wenn das Pedal nicht maximal getreten wird
15. **Sperrdifferenzial mit Bremseneinsatz:** Das Fahrzeug erhält seinen Antrieb auch mit einem oder zwei durchdrehenden Rädern aufrecht, weil die Bremstraktions-Kontrolle die durchdrehenden Räder selektiv kräftig abbremst
16. **Bremsen-Vorrangsteuerung:** Bei einem Konflikt zwischen Drosselklappen- und Bremspedalstellung löst das Bremssignal eine Reduzierung der Motorleistung aus. Der Fahrer kann sein Fahrzeug so in jedem Fall sicher zum Stehen bringen.
17. **Bremsunterstützte Traktionskontrolle (BTCS):** Hilft mit Bremseneinsatz am jeweiligen Rad dabei, Antriebsräder bei der Beschleunigung aus dem Stand oder aus langsamer Fahrt heraus am Durchdrehen zu hindern
18. **Smart Fuel System:** Die Tankklappe dient als alleiniger Tankverschluss. Der Wegfall eines separaten Schraubverschlusses erleichtert den Tankvorgang und eliminiert potentielle Fehlbedienungen, wie zum Beispiel den Schraubverschluss nach dem Tanken zu vergessen
19. **Kindersicherung:** Sperrt bei Bedarf die inneren Türöffner der hinteren Türen
20. **Gurtkraftbegrenzer:** Reguliert gezielt die Rückhaltekraft des Sicherheitsgurtes. Dadurch werden Verletzungen durch unnötig hohe Gurtkräfte verhindert.
21. **Tagfahrlicht:** Verbessert die Sichtbarkeit des Fahrzeugs bei Tag
22. **Unfall-Reaktionssystem (Enhanced Accident Response System; EARS):** EARS schaltet bei einer Airbag-Auslösung automatisch die Innenraumbelichtung ein und entriegelt die Türen, um Rettungspersonal die Arbeit zu vereinfachen. EARS schließt außerdem die Kraftstoff-Zufuhr zum Motor.
23. **Elektrische Feststellbremse:** Per Schalter in der Mittelkonsole aktiviert der Fahrer Elektromotoren an den Bremssätteln der Hinterräder, die dann die Feststellbremse abhängig vom Fahrzeugstatus in vier Modi steuern: Betätigen und Lösen im Stand; Betätigen im Rollen; Lösen beim Anfahren; Halten



im Stand (klassische Feststellbremsfunktion). Der Fahrer kann zwischen automatischer oder manueller Aktivierung der Feststellbremse wählen.

24. **Elektronische Bremskraftverteilung:** Hilft dem Fahrer dabei, den Anhalteweg zu verkürzen mit einer automatischen Verteilung der Bremskraft zwischen Vorder- und Hinterachse je nach Beladungszustand des Fahrzeug
25. **Elektronische Stabilitätskontrolle (Electronic Stability Control; ESC):** Unterstützt den Fahrer, die Richtungsstabilität auch in kritischen Situationen aufrecht zu erhalten – wie zum Beispiel in Kurven oder auf Untergrund mit schlechter oder wechselnder Traktion. Bei einem erkennbaren Unterschied zwischen Lenkbefehl des Fahrers und Richtung des Fahrzeugs aktiviert ESC situativ einzelne Bremsen oder verstellt die Drosselklappe, um Fahrzeugrichtung und Lenkbefehl wieder in Einklang zu bringen
26. **Elektronische Überschlagsvermeidung (Electronic Roll Mitigation; ERM):** Als Funktion der elektronischen Fahrstabilitätskontrolle (Electronic Stability Control; ESC) nutzt ERM deren Sensoren, um die Entwicklung einer potentiellen Überschlags-Situation zu erkennen. In einem solchen Fall aktiviert das System situativ einzelne Bremsen und verändert darüber hinaus die Drosselklappenstellung, um die Motorleistung unabhängig von der Gaspedalstellung zu reduzieren
27. **Energie absorbierende Lenksäule:** Die manuell verstellbare Lenksäule besteht aus zwei hydrogeformten, ineinander geschobenen Rohren, die sich gegeneinander bewegen können. Im Fall eines Aufpralls kann so Energie absorbiert werden. Die elektrisch verstellbare Lenksäule leistet diese Energie-Absorption mit einem speziellen Biege-Element, das sich bei Bedarf während eines Aufpralls definiert verformt
28. **Aufprallenergie-Managementsystem:** Drei Lastpfade aus hochfestem Stahl im Vorderwagen organisieren bei einem Aufprall die Energie und minimieren deren Auswirkungen auf die Passagierkabine
29. **Mautschaltung:** Die elektrischen Fensterheber öffnen und schließen nach nur einem Zug am Schalter in Fahrer- oder Beifahrertür
30. **Kollisionswarnung Forward Collision Warning-Plus:** Ein nach vorne ausgerichteter Radarsensor erkennt, wenn sich das eigene Fahrzeug einem anderen Fahrzeug zu schnell annähert und alarmiert und unterstützt den Fahrer mit einer kurzen Bremsung, um ihm rechtzeitiges Einleiten von entsprechenden Reaktionen zur Unfallvermeidung zu ermöglichen.
31. **Vordere und hintere Deformations-Zonen:** Struktur-Träger deformieren sich bei einem Aufprall gezielt und absorbieren Energie zum Schutz der Passagiere



32. **Vordere, adaptive/aktive Sicherheitsgurt-Lastbegrenzer:** Dazu konstruiert, um bei einem Aufprall die Belastung im Brustkorbbereich zu optimieren
33. **Vordere Gurtstraffer:** Bei einer Kollision lösen Aufprallsensoren Gurtstraffer aus, die lose anliegende Gurte spannen und so die Vorwärtsbewegung des Körpers und des Kopfes reduzieren
34. **Vordere Sitz-Seitenairbags:** Bieten bei bestimmten Unfällen mehr Schutz für Fahrer und Beifahrer. Jeder Seitenairbag hat seinen eigenen Aufprallsensor, der nur denjenigen Airbag auslöst, auf dessen Fahrzeugseite der Aufprall stattgefunden hat. Die serienmäßigen Seitenairbags sind in den Außenwangen der vorderen Sitzlehnen untergebracht.
35. **Scheibenwischer-Enteiser:** Verhindern, dass die vorderen Wischerblätter an der Frontscheibe festfrieren können und verbessern das Wischergebnis bei kaltem Wetter
36. **Global Positioning Sensor (GPS):** Positionsbestimmung für Navigation
37. **Höheneinstellbare Sicherheitsgurte (vorne):** Höhenverstellbare Gurt-Umlenkpunkte an den B-Säulen sorgen dafür, dass die Gurte optimal am Körperverlauf von Fahrer und Beifahrer anliegen können
38. **Berg-Anfahrlilfe (Hill Start Assist; HSA):** Hilft beim Anfahren an Steigungen. Dazu hält das Bremssystem beim Anfahren aus dem Stand die Bremskraft noch für eine kurze Zeit aufrecht, nachdem der Fahrer das Bremspedal losgelassen hat
39. **Berg-Abfahrlilfe (Hill Descent Control; HDC):** Ermöglicht weiche und kontrollierte Bergabfahrten auch an sehr steilen und rutschigen Hängen, ohne dass der Fahrer das Bremspedal berühren muss. HDC bremst bei Bergabfahrten jedes Rad wenn nötig einzeln ab und gewährleistet so, dass das Fahrzeug stets parallel zum Hang fährt
40. **Kindersitzverankerung (Isofix):** Das System vereinfacht wesentlich den sicheren Einbau von kompatiblen Kindersitzen
41. **Passagier-Rückhaltesystem-Steuerung:** Erkennt einen Unfall und entscheidet, ob der Aufprall heftig genug war um die Airbags auszulösen und ob die erste oder die zweite Stufe der Auslösung angebracht ist. Außerdem erkennt das System Seitenaufpralle und entscheidet, ob der seitliche Vorhang-Airbag oder der Seitenairbag ausgelöst werden muss. Auch die Aktivierung der vorderen Gurtstraffer gehört zum Steuerungsbereich des Systems
42. **Hintere Einparkhilfe (ParkSense®):** Ultraschall-Rückfahrnsensoren helfen beim Rangieren, Objekte hinter dem Fahrzeug zu erkennen. Bemerkt ParkSense® einen sich anbahnenden Kontakt zu einem Objekt, löst das System einen kurzen Brems-Impuls aus. Bei Geschwindigkeiten unterhalb sieben Kilometer pro Stunde bringt das System das Fahrzeug vollständig zum Stillstand



43. **Rückfahrkamera (ParkView®):** Bietet bei eingelegtem Rückwärtsgang eine Weitwinkel-Ansicht des Bereiches unmittelbar hinter dem Fahrzeug. Um den Fahrer in Parkplätze oder enge Räume zu leiten, verfügt das ParkView®-Monitorbild über dynamische Führungslinien. Sehr hilfreich ist das System auch beim Ankuppeln eines Anhängers. Die Rückfahrkamera sendet ihr Bild auf den Bildschirm des Navigationssystems sobald der Automatikwählhebel in Position „R“ steht.
44. **Regensensor:** Ein Sensor erkennt, wann der Einsatz der Scheibenwischer notwendig ist und steuert diese automatisch. Der Fahrer wird so nicht vom Verkehrsgeschehen abgelenkt und hat jederzeit freie Sicht – auch und vor allem bei überraschend starkem Spritzwasseranfall, zum Beispiel beim Überholen eines LKW
45. **Bremsbereitschafts-Assistent (Ready Alert Braking):** Das System erkennt Situationen, in denen der Fahrer potentiell eine Notbremsung ausführen könnte und legt mittels des ESC die Bremsbeläge frühzeitig an die Scheiben, um die Zeit für den Aufbau der vollen Bremskraft zu verkürzen
46. **Fernbedienung der Zentralverriegelung (Remote Keyless Entry):** Ent- und verriegelt die Türen, schaltet außerdem die Innenraumbelichtung ein. Ist das Fahrzeug mit einer Alarmanlage ausgerüstet, aktiviert und deaktiviert die Fernbedienung zusätzlich dieses System
47. **Sicherheitskäfig:** Schützt die Passagiere mit Aufprallenergie-Management und –Kontrolle bei einem Unfall
48. **Sicherheitsalarm:** Erkennt Vandalismus und Diebstahl. Das System schützt das Fahrzeug vor Diebstahl indem es die Türkontakte und den Zündstromkreislauf überwacht
49. **Wegfahrsperre (Sentry Key®):** Der Zündschlüssel sendet einen vorprogrammierten Zufalls-Sicherheitscode aus, der von der Wegfahrsperre erkannt wird. Stimmen Code und System-Programmierung nicht überein, springt der Motor zwar zunächst an, geht aber nach wenigen Sekunden wieder aus
50. **Seitenaufprallschutz:** Verstärkte Stahlplatten in den Türen erhöhen den Insassenschutz bei einem Seitenaufprall
51. **In Außenspiegelgehäuse integrierte Blinkleuchten:** Machen Blinksignale von allen Seiten deutlich sichtbar
52. **Höhen- und neigungsverstellbare Lenksäule:** Ermöglicht die Verstellung der Lenkradposition in zwei Ebenen (Höhe und Tiefe)
53. **Reifenluftdruckkontrolle:** Informiert den Fahrer über zu weit sinkenden Reifenluftdruck. Dazu senden Sensoren in den Ventilkonsolen aller vier Räder Funksignale an das Kontrollsystem. Das



System „lernt“ die Ventilsensoren automatisch neu an, wenn die Einbauposition der Räder geändert wurde

54. **Anhänger-Pendelstabilisierung:** Reduziert das Pendeln eines Anhängers und verbessert so die Kontrolle in ungünstigen Anhänger-Situationen wie zum Beispiel bei Seitenwind oder verkehrsbedingten Lenkbewegungen. Das System überwacht die Bewegungen des Zugfahrzeugs relativ zu den Lenkbewegungen des Fahrers und setzt nach Bedarf individuell Radbremsen ein. Dadurch wird das Gespann verlangsamt und durch gleichzeitigen Bremseneinsatz am entsprechenden Vorderrad stabilisiert
55. **Sprachsteuerung Uconnect®:** Dieses ins Fahrzeug integrierte, sprachgesteuerte Kommunikationssystem erlaubt per Bluetooth®-Verbindung Telefonieren per Freisprecheinrichtung. Dadurch braucht der Fahrer die Hände nicht vom Lenkrad zu nehmen bzw. den Blick nicht von der Straße abzuwenden. Die eingebaute Telefonbuch-Synchronisierung lädt automatisch bis zu 1.000 Einträge vom verbundenen Mobiltelefon in den Systemspeicher, wo sie komfortabel durch Spracheingabe abgerufen werden können.

DIENSTE UND KONNEKTIVITÄT – AUCH FÜR ELEKTRIFIZIERTES FAHREN

Modernste Konnektivität für die Bedürfnisse der immer anspruchsvolleren Kunden bietet der Renegade 4xe mit den neuen Uconnect™ Services. Fünf verschiedene Pakete – My Assistant, My Car, My Remote, My Navigation und My eCharge – sorgen für fortschrittliche Vernetzung innerhalb des Fahrzeugs sowie nach Außen und für nützliche Dienste für mehr Sicherheit und Komfort.

Spezifisch für die 4xe-Modelle ist das neue My eCharge-Paket, das bei der Bezahlung und Nutzung öffentlicher Ladestationen unterstützt. Weitere Funktionen fürs elektrische Fahren sind die Überwachung des Batterie-Ladezustands direkt über die Mobil-App My Uconnect, die auch den Ladevorgang und die Klimatisierung planen kann und die nächstgelegenen Ladestationen anzeigt. Das Angebot der Uconnect Services ergänzen die optionalen Servicepakete My Wi-Fi, My Theft Assistance und My Fleet Manager, die auf dem My Uconnect Webportal erworben werden können.



Die neuen Uconnect™-Dienste ermöglichen eine Reihe von Funktionen über verschiedene Zugänge, einschließlich der Mobil-App My Uconnect, Smartwatch, Website, oder im Auto selbst an Tasten an der Deckenleuchte und am Infotainment-System Uconnect 8.4NAV. Diese Dienste sind entweder bereits beim Kauf aktivierte Basisdienste wie My Assistant, oder Standardpakete, die Kunden kostenlos aktivieren können, wie My eCharge, My Car, My Remote und My Navigation (verfügbar bei Modellen mit Uconnect 8.4NAV).

My Assistant hilft Kunden im Not- oder Pannenfall weiter, indem es Kontakt mit einer Einsatzzentrale herstellt. Dabei werden Position und Fahrzeuginformationen bereits bei der Kontaktaufnahme übermittelt, so dass die Zentrale schnell helfen kann.

My Car ermöglicht es dem Fahrer, den Zustand seines Autos zu überwachen und wichtige Informationen auf einen Blick zu überprüfen, wie zum Beispiel den Ladezustand der Batterie, den Kraftstoffstand, den Reifendruck und wann die nächste Inspektion fällig ist.

My Remote bietet die Möglichkeit, den Ladevorgang über die mobile App zu planen und zu steuern. So lassen sich günstige Stromtarife nutzen. Außerdem ist My Remote eine web-basierte Fernbedienung für Funktionen wie die Zentralverriegelung, die Beleuchtungsanlage und die Klimaanlage. Zusätzlich hat man sein Auto immer im Blick, auch wenn es jemand anderer benutzt. My Remote informiert über die genaue Position des Autos, über Schlüssel-Parameter, über die momentane Geschwindigkeit und darüber, ob sich das Auto noch in einem vorher festgelegten Bereich befindet. Verlässt es den Bereich, erfolgt eine Benachrichtigung.

My Navigation (nur für Uconnect 8.4NAV verfügbar) kann die Verkehrsbedingungen und das Wetter entlang der Strecke überprüfen. Mit der My Uconnect Mobile App und dem Uconnect 8.4NAV-System lassen sich auch Points of Interest oder Ladestationen innerhalb der verbliebenen elektrischen Reichweite des Fahrzeugs finden (Dynamic Range Mapping). Besonders praktisch ist die Send & Go-Funktion, mit der ein Zielpunkt von der mobile App auf dem Smartphone aus direkt an das Navigationssystem des Autos gesendet werden kann.

My eCharge für Ladestation-Management kann die nächstgelegene öffentliche Ladestation identifizieren, ihre Verfügbarkeit prüfen, den Ladevorgang starten und bezahlen. Es kann auch zum Einrichten und Steuern privater Wallboxen verwendet werden.

Ein Paket von On-Demand-Diensten, die über das Webportal My Uconnect erworben werden können, vervollständigt das Angebot der Uconnect Services:



My Wi-Fi ist ein Hotspot im Auto, der bis zu acht elektronische Geräte gleichzeitig mit dem Internet verbindet.

My Theft Assistance informiert Kunden umgehend, wenn ihr Auto möglicherweise gestohlen wurde. Sobald der Diebstahl von der Polizei bestätigt wird, bietet die Einsatzzentrale Unterstützung beim Auffinden des Autos.

My Fleet Manager ist ein vollständiges und innovatives Web-Portal für die Verwaltung kleiner Fuhrparks mit einer einfachen und benutzerfreundlichen Schnittstelle sowie Fernzugriffsfunktionen.

Der Renegade 4xe ist also mehr vernetzt als je ein Jeep zuvor. Er steht sowohl innerhalb als auch außerhalb des Autos im Dialog mit dem Fahrer.

Ein integriertes Ökosystem soll die Kunden mit Einfachheit und Benutzerfreundlichkeit in die Welt der Elektrifizierung einführen, angefangen bei der Wahl des elektrifizierten Fahrzeugs.

"GO 4xe LIVE" App

Für die Einführung der neuen 4xe-Modelle hat FCA ein Ökosystem von Dienstleistungen geschaffen, das die Kunden in die Welt der Elektrifizierung führen und sie bei der Wahl ihres elektrifizierten Autos unterstützen soll. Das erste Beispiel für Benutzerfreundlichkeit und Einfachheit ist die neue App "GO 4xe LIVE" von Jeep, die vom FCA e-Mobility-Team entwickelt wurde. Es handelt sich dabei um eine neue, digitale und durchdachte Art und Weise, ein Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeug zu erleben. Die App ermöglicht es jedem, einen ersten Kontakt mit neuen elektrifizierten Technologien herzustellen und die Vorteile eines Wechsels zum Hybrid zu entdecken.

Nach dem kostenlosen Download von GO 4xe LIVE kann sich der Benutzer anmelden und hat über einen virtuellen Simulator Zugang zur Welt der Elektromobilität. Der Simulator informiert über die neuen Jeep-4xe-Modelle und bietet einen Check, um die individuellen Fahrgewohnheiten zu ermitteln. Darüber hinaus hilft er, sich in den beiden entscheidenden Aspekten der Elektromobilität zurechtzufinden: Reichweite und Ladezeit.

GO 4xe LIVE simuliert eine Fahrt hinter dem Steuer eines Jeep Renegade 4xe entlang einer beliebigen Strecke. Die App berechnet die zurückgelegte Strecke und eine Anzeige der verbrauchten elektrischen Energie und überwacht gleichzeitig den Batteriestatus und die verbleibende Reichweite. Die App informiert auch über verfügbare Ladestationen entlang der Route und zeigt an, ob an einer von ihnen ein Aufladen



erforderlich ist. Am Ende der Fahrt zeigt sie die potenziellen finanziellen Einsparungen und die CO₂-Emissionen im Vergleich zur Fahrt mit einem konventionellen vergleichbaren Auto mit Verbrennungsmotor an.

Die Fahrt kann auch im "Live"-Modus simuliert werden, während der Fahrer am Steuer seines eigenen Fahrzeugs sitzt, oder aus der Ferne, indem er die Start- und Zieladressen festlegt. Innerhalb kurzer Zeit entdeckt er die Leistung und die möglichen Einsparungen, die ein Jeep Renegade 4xe bietet.

GO 4xe LIVE soll einen umfassenden Überblick über die Welt der Elektrifizierung geben: In der Rubrik "Wussten Sie schon?" findet der Benutzer Antworten auf die am häufigsten gestellten Fragen zur Welt der E-Mobilität und erfährt noch mehr über die Hauptmerkmale des neuen Jeep Renegade 4xe. Noch besser: In der Rubrik "Öko-Berater" können Nutzer durch einfache Eingabe ihrer Postleitzahl die Öko-Boni und staatlichen Fördermaßnahmen für Käufer eines Elektroautos in ihrer geografischen Region einsehen.

Nach dem Kauf geht das Kundenerlebnis mit dem Uconnect Services Paket weiter, das FCA für die Marke Jeep entwickelt hat, beginnend mit der App "My Uconnect".

Uconnect LIVE Services

Die drei Systeme – Uconnect 5.0, Uconnect 7.0 und Uconnect 8.4NAV mit Bildschirmdiagonalen von 12,7, 17,8 oder 21,3 Zentimetern – bieten je nach Ausstattungsversion Uconnect LIVE Dienste mit einer Reihe von Anwendungen auf dem Uconnect Display, einfach mittels Internetverbindung über das kompatible Smartphone des Fahrers. Die Uconnect LIVE App lässt sich aus App Store oder Google Play auf das Smartphone herunterladen.

Mit Uconnect LIVE haben die Nutzer Verbindung zu Tune In Internet, einem Web-Radio mit mehr als 100.000 Sendern aus aller Welt, der Deezer Internet Musik-Plattform mit über 35 Millionen Titeln, mit dem Reuters Nachrichtendienst und natürlich mit Facebook CheckIn und Twitter. Uconnect LIVE öffnet auch den Zugang zu my: Car, dem Service mit Kundendienst-Erinnerungen und einem elektronischen Eigner-Handbuch, um alle Wartungs-Themen im Überblick zu haben.



Jeep Skills, die exklusive App zur Echtzeit-Messung von Off-road Performance

Für Kunden, die ihre Fähigkeiten im Gelände verbessern wollen, lässt sich Uconnect 8.4NAV mit Jeep Skills ausrüsten. Diese bemerkenswerte und anwenderfreundliche App bietet spezifische Indikatoren, mit denen Fahrer ihre Leistung im Gelände messen können.

Mit Jeep Skills entdecken Kunden das Gelände-Potential des neuen Jeep Renegade und entdecken seine Möglichkeiten. Jeep Skills informiert den Fahrer konstant über seine Gelände-Fahrssysteme und liefert praktisches Feedback auf dem 21,3 Zentimeter großen Bildschirm mit Hilfe von Parametern wie Traktion, Seitenneigung, Steigung und Gefälle, Luftdruck und Höhe über Meeresspiegel – alles in Echtzeit.

Weitere nützliche Fahrzeuginformationen wie Öldruck, Lenkeinschlagwinkel, Fliehkräfte, Druckkräfte auf Gas- und Bremspedal, Beschleunigung von 0 bis 50 Kilometer pro Stunde und von 0 bis 100 Kilometer pro Stunde, Bremsweg und Geschwindigkeit sind ebenso abrufbar.

Fahrer können aus einem Katalog verschiedene Fahrtstrecken aussuchen und sich über deren Details informieren, oder sie können eigene Fahrtrouten mit der gesamten Jeep-Community und Jeep-Skills-Nutzern teilen.

Der größte Instrumenten-Farbbildschirm des Segments

Den Instrumententräger vor dem Fahrer eines Jeep Renegade Limited oder Trailhawk füllt auf Wunsch ein Farbdisplay mit 17,8 Zentimeter Bildschirmdiagonale, das sich ganz nach den Wünschen des Fahrers konfigurieren lässt.

Das Display bietet eine Vielzahl von Personalisierungs-Möglichkeiten, von der schlichten Geschwindigkeitsanzeige bis hin zu spezifischen Status-Informationen. Die Einstellungen und Möglichkeiten des Displays erklären sich mit leicht zu verstehenden Symbolen und Hinweisen nahezu selbst. Mit Knöpfen am Lenkrad kann der Fahrer den Bildschirm so viel oder wenig Information anzeigen lassen wie er es gerade wünscht. Dazu können die vier Ecken des Displays Fahrzeuginformationen auf einen Blick anzeigen, wie zum Beispiel den Momentanverbrauch, die Außentemperatur, die Uhrzeit oder die Kompassrichtung. Pop-up



Warnungen zeigen dem Fahrer sofort, wenn etwas mit seinem Auto nicht stimmt. Und als weitere Annehmlichkeit kann sich der Fahrer alle ausgegebenen Sprachwarnungen danach noch einmal in Ruhe ansehen, wenn er sicher geparkt hat.

Jeep® Renegade & Mopar®

Mopar®, die Marke für Service, Kundendienst, Original-Ersatzteile und Zubehör für die Marken von Fiat Chrysler Automobiles hat für das kleine SUV von Jeep eine große Bandbreite an Aftersales-Services und -Produkten entwickelt, um allen Anforderungen der Kunden an Funktionalität und Individualisierung gerecht zu werden.

Mehr als 100 exklusive Zubehörteile

Das Zubehör-Geschäft erreicht weltweit ein Volumen von knapp 53 Milliarden Euro; dies ist der Geschäftsbereich von MOPAR mit seinen mehr als 25.000 hochwertigen Zubehör-Artikeln in mehr als 130 Ländern. Entwickelt zusammen mit den Fahrzeug-Konstrukteuren passen alle Produkte nahtlos zu den verschiedenen Modellen und ihren technischen, stilistischen und mechanischen Charakteristika.

Allein für den neuen Jeep® Renegade stehen mehr als 100 Zubehörartikel zur Verfügung und erlauben Individualisierung auf unterschiedlichstem Niveau. Das reicht vom Aufkleber für Motorhaube, Türen und Karosseriefanken – wie zum Beispiel dem kultigen „U.S. Army Star“ – , Außenspiegelgehäuse-Verkleidungen, Frontgrills in vier verschiedenen Farben bis hin zu 17 Zoll großen Aluminiumrädern in vier Farben und Dachscheinwerfern, die den Offroad-Charakter des Renegade besonders hervorheben. Für noch mehr attraktive Funktionalität rund um den Renegade bietet das MOPAR-Programm eine Auswahl an Transportboxen für Dach oder Heck.

Auch Artikel für den Innenraum gehören dazu, wie zum Beispiel verschiedene Fußmatten oder Organisationshilfen zur optimalen Nutzung des Gepäckraums. Und selbstverständlich lassen sich auch Systeme wie Parksensoren oder WiFi von MOPAR nachrüsten.



Produktion

Erster in Italien gebauter Jeep®, der außerhalb der U.S.A. für den gesamten Weltmarkt produziert wird

Das grundmodernisierte Werk SATA (Società Automobilistica Tecnologie Avanzate) in Melfi ist die Geburtsstätte des Jeep® Renegade.

Das fast 1,9 Millionen Quadratmeter große Werk wurde ab 1991 gebaut, das erste Fahrzeug rollte dort im Oktober 1993 vom Band. In den letzten 20 Jahren entstanden in dem Werk Modelle wie der Fiat Punto (1994), der Lancia Ypsilon (1995), der New Ypsilon (2003), der Grande Punto (2005) und der Punto Evo (2009).

Heute besteht der Komplex aus Presswerk, Karosseriemontage, Lackiererei und Endmontage – und nicht zuletzt natürlich aus knapp 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die den ersten in Italien produzierten Jeep für den gesamten Weltmarkt zu bauen.

Die Produktion des neuen Jeep Renegade in Melfi startete im Juli 2014.

¹Kompatibilität vorausgesetzt. Eine Liste der kompatiblen Geräte finden Sie unter <https://www.mopar.com/de-de/care/bluetooth-pairing.html>. CarPlay, iPhone und Siri sind geschützte Marken der Apple Inc.

²Kompatibilität vorausgesetzt. Eine Liste der kompatiblen Geräte finden Sie unter <https://www.mopar.com/de-de/care/bluetooth-pairing.html>. Android, Android Auto, Google Play und andere Marken sind geschützte Marken der Google Inc.

Verbrauch und Emissionen

Jeep Renegade

1.0 T-GDI mit 88 kW (120 PS) MT	7,05 – 6,5 l/100 km	147,2 - 160,4 g/km
1.3 T-GDI mit 110 kW (150 PS) DDCT	7,1 – 6,6 l/100 km	162,4 - 150,4 g/km



PRESE-INFORMATION

1.6 MultiJet II mit 96 kW (130 PS) MT	5,4 - 5,09 l/100 km	142 - 133,4 g/km
4xe PHEV mit 140 kW (190 PS) AT	1,9 l/100 km	44 g/km
4xe PHEV mit 177 kW (240 PS) AT	2,1 - 2,0 l/100 km	46 g/km

Nach Richtlinie 80/1269/EWG in der gegenwärtig geltenden Fassung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP Messverfahren (Richtlinie 80/1268/EWG in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen.