

Fahrbericht Fiat 500X und Jeep Renegade: Die Nostalgie-Zwillinge

Von Peter Schwerdtmann

Auf einer Plattform mehrere Autos zu bauen und sie sogar verschiedenen Marken zuzuordnen, überrascht niemanden mehr. Viele Nischen könnten Hersteller nicht mehr besetzen, wenn die Entwickler nicht die Plattform-Gleichteile-Baukasten-Systeme erfunden hätten. Das ist auch bei Fiat nicht anders, aber in diesem Fall doch etwas Besonderes, weil ein so extrem amerikanisches Auto wie ein Jeep und ein so typischer Südeuropäer wie ein Fiat auf derselben technischen Basis daherkommen. Da lohnt ein genauer Blick auf den Jeep Renegade und den Fiat 500X.

Wir brauchen das „holistische Anomalie-Erkennungsschema“ aus der TV-Serie um herauszufinden, an welchen Schrauben die Entwickler gedreht haben, damit sie das gewünschte Gesamtbild eines Jeep oder eines Fiat erzielen. Kurz: Wir wollen einen Jeep Renegade Trailhawk 2.0 Mjet II mit 170 PS und seinen Zwillings Fiat 500X Cross Plus 2.0 Mjet 140 PS, beide mit der vom Range Rover Evoque bekannten ZF-Neun-Gang-Automatik, vergleichen.

Die Suche nach den prägenden Unterschieden beginnt dabei mit einer Gemeinsamkeit: Beide sind Nostalgiker. Fiat verpasst zur Zeit allen Fahrzeuge, die Masse machen sollen, das Babyface des alten Cinquecento und ernennt sie zu Mitgliedern der 500-Familie. Bei Jeep beruht die komplette Marke auch in ihren luxuriöseren Ausprägungen auf der ruhmreichen Vergangenheit des Ur-Jeep Willys.

Der Renegade gibt sich als SUV mit Hang zum Geländewagen. Die beiden Rundscheinwerfer und die typischen sieben senkrechten Streben im Kühlergrill ordnen ihn bei Jeep in der Rubrik „Kompakt-SUV“ ein. Der 500X wird mit der scheinbar maßstabgerechten Vergrößerung des Original-500 aus 1957 zu einem Van entwickelt.

Ein Blick auf die Maße führt bei der Suche nach den Unterschieden nicht wesentlich

weiter: Der Jeep ist neun Zentimeter höher und drei Zentimeter breiter. Sein typisches Jeep-Gesicht lässt ihn noch deutlich größer wirken als der Fiat, der sich hinter dem 500er-Gesicht zum Van ausdehnt. Mit schlichten Formen und viel Schwarz an den Unterseiten der Stoßfänger, den eckigen Radhäusern, den Seitenschwellern und der Dachreling schafften die Designer die Nähe zum männlichen Abenteuerertum der Marke Jeep. Der Fiat bleibt der nette Nachbar von nebenan, der der 500er immer war: ein bisschen schüchtern und liebebedürftig, aber immerhin mit Allradantrieb zu Manchem bereit.

Vergleicht man die Maße, mit denen ein Innenraum normalerweise beschrieben wird, sind die Unterschiede wiederum minimal. Steigt man in den Jeep ein, erlebt man dennoch deutlich mehr Raum. Es wird an der aufrechteren Sitzposition liegen, dass hinter den Vordersitzen mehr Platz für die Passagiere bleibt als die Maße erwarten lassen. Auch bei der Kopffreiheit und Schulterbreite liegt der italienische Jeep vor dem Italiener. Das Ambiente beim Jeep geht mehr in Richtung edel: bei Fiat stellt die Blech-Armaturentafel in Wagenfarbe die Verbindung zur schlichten Vergangenheit her. Zu kleine und wenig bequemen Sitzen mit geringem Seitenhalt findet man aber in beiden wieder. Die Kofferräume sind mit 350 Litern gleichgroß. Bei umgelegten Rücksitzen schluckt der Jeep 1297 Liter statt 1000 Liter, dafür hat der Fiat bei der Zuladung die Nase ein paar Kilogramm vorn.

Beide Kandidaten hatten den 2.0-Liter-Multijet-Dieselmotor an Bord, der Fiat in der Version mit 140 PS, der Renegade mit 170 PS. Der Renegade wird mit 8,9 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h und mit 196 km/h Höchstgeschwindigkeit angegeben, der Fiat mit 9,8 Sekunden und 190 km/h. Die 40 Kilogramm Mehrgewicht beim Renegade, sein schon wegen der größeren Stirnfläche größerer Luftwiderstand und die 30-Mehr-PS verschaffen dem Renegade einen durchschnittlichen Normverbrauch von 5,9 Litern auf 100 km. Für den Fiat 500X stehen 5,5 Liter in den Papieren. In der Praxis bewegte sich der Fiat zwischen sechs und sieben Litern, der Renegade einen Liter höher.

Auch, wenn das martialischere Äußere und die grobschlächtigen Allwetterreifen bessere Geländeeigenschaften für den Renegade versprechen – die Daten sprechen eine weniger deutliche Sprache. Der Jeep bietet leicht bessere Böschungswinkel und Rampenwinkel. Bei der Bodenfreiheit sind beide gleich – wegen der gleichen Plattform. Die Allradantriebe sind ebenfalls deckungsgleich: Frontantrieb mit automatisch zuschaltendem Antrieb der Hinterachse. Beim Fiat lassen sich drei Betriebszustände: „Auto“ (Frontantrieb mit Zuschaltmöglichkeit), „Sport“ und „Traktion“ herstellen. Dafür bietet der Jeep einen Berg-Abfahr-Assistenten.

Wir haben darauf verzichtet, beide ins Gelände zu treiben. Selbst, wenn der Renegade

dort die Eigenschaften zeigen könnte, die zur Marke Jeep gehören und selbst, wenn der Fiat 500XC da mithalten könnte – diese beiden sind nicht fürs Gelände gebaut. Der eine fühlt sich auf dem Boulevard wohler als beim Bergsteigen, der andere passt ebenfalls besser in die Großstadt, etwa zu einer jungen Familie mit Hang zu Wochenend-Ausflügen.

Wir haben es also mit zweieiigen Zwillingen zu tun, bei denen es den einen zum Vater Jeep und den anderen zur Mama Fiat zieht. Den Designern mehr als den Technikern ist es gelungen, auf einer Plattform zwei komplett unterschiedliche Charaktere in die Welt zu setzen, die unter so unterschiedlichen Marken funktionieren. Dabei hat die Jeep-Fraktion den besseren Job abgeliefert. (ampnet/net)

Daten Jeep Renegade 2.0 Mjet II Trailhawk Automatik

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,26 x 1,81 x 1,73

Radstand (m): 2,57

Motor: R4-Diesel, 1956 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 125 kW / 190 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter

CO₂-Emissionen: 155 g/km

Effizienzklasse: C / Euro 6

Leergewicht / Zuladung: min. 1610 kg / max. 470 kg

Kofferraumvolumen: 351 Liter, erweiterbar auf 1297 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Böschungswinkel: vorn 29 Grad, hinten 34,4 Grad

Rampenwinkel: 25,7 Grad

Bodenfreiheit: 210 mm

Wattiefe: 220 mm

Wendekreis: 10,8 m

Räder / Reifen: 6,5 J x 17 LM / 215/65 R 17 (M+S) 96 H

Preis: 31 900 Euro

Daten Fiat 500 X Cross Plus Mjet 140 PS

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,27 x 1,78 x 1,62

Radstand (m): 2,57

Motor: R4-Diesel, 1956 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 103 kW / 140 PS bei 4050 U/min
Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,8 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter
CO₂-Emissionen: 144 g/km
Effizienzklasse: C / Euro 6
Leergewicht / Zuladung: min. 1570 kg / max. 530 kg
Kofferraumvolumen: 350 Liter, erweiterbar auf 1000 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Böschungswinkel: vorn 21,3 Grad, hinten 30,1 Grad
Rampenwinkel: 22,4 Grad
Bodenfreiheit: 198 mm
Wattiefe: 220 mm
Wendekreis: 11,5 m
Räder / Reifen: 7,0 x 17 LM / 225/45 R 18 91V
Preis: 31 900 Euro

Bilder zum Artikel



Fiat 500X Cross Plus.



Fiat 500X Cross Plus.



Fiat 500X Cross Plus.



Fiat 500X Cross Plus.



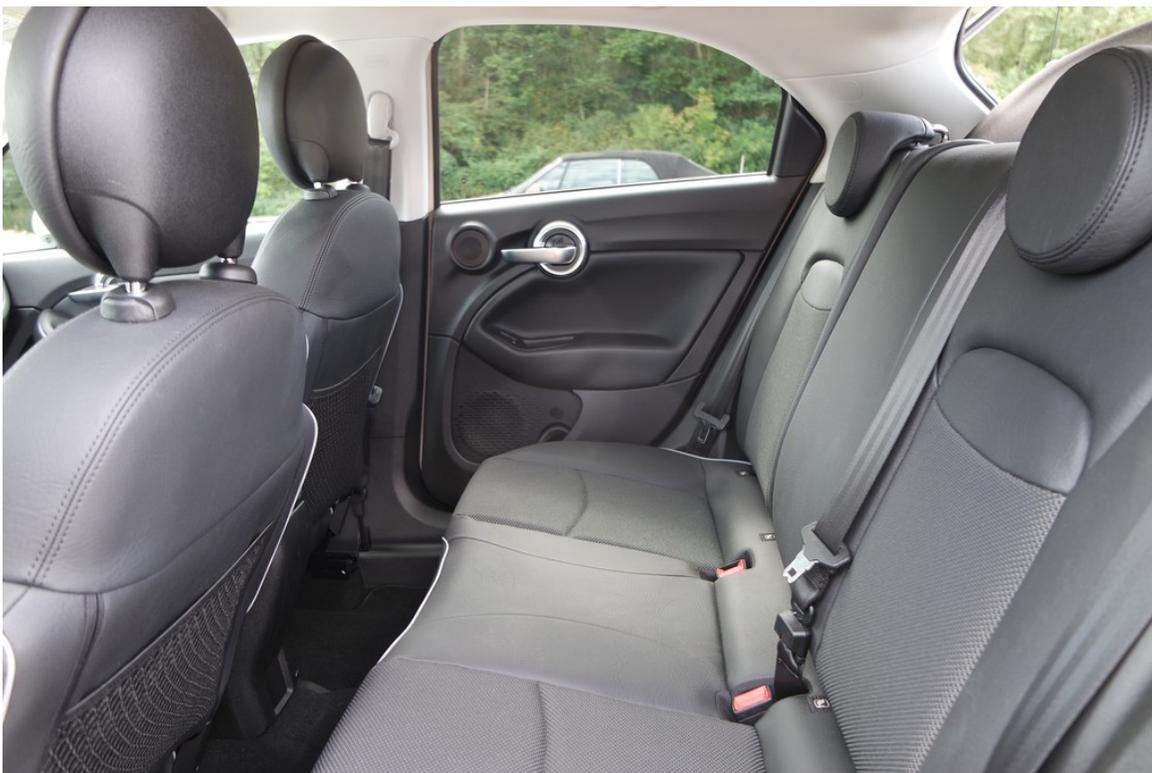
Fiat 500X Cross Plus.



Fiat 500X Cross Plus.



Fiat 500X Cross Plus.



Fiat 500X Cross Plus.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Trailgate.



Jeep Renegade Concept Car Hard Steel.



Jeep Renegade Concept Car Hard Steel.



Jeep Renegade Concept Car Hard Steel.