



We reden een Sahara, de versie die over alle terreincapaciteiten van een Jeep beschikt, maar meer op gebruik op asfalt is gericht. Voor het zware offroad werk is de Rubicon het aangewezen voertuig, die op veel ruigere banden staat, een nog kortere lage gearing heeft plus sperdifferentiëlen en een ont-koppelbare stabilisatorstang op de vooras.

De Sahara verbaast doordat hij op de weg zo goed en comfortabel rijdt, niet zodanig dat je totaal zou kunnen vergeten dat je in een terreinwagen rijdt – het is geen Range Rover – maar wel zo dat je lange afstanden niet uit de weg hoeft te gaan. De rechttuit-stabiliteit is uitstekend en de wielophanging is geheel vrij van ongewenste reacties op het gaspedaal of op grote hobbels en gaten in de weg, wat te danken is aan de uitstekende lokalisering van de beide assen. Voor en achter worden ze door vier geleidarmen in toom gehouden, achter helpt een Panhardstang nog een extra handje.

## JEEP WRANGLER 2.0T SAHARA

TEKST TON ROKS

**ONZE RIJ-INDRUKKEN** met de nieuwe Jeep Wrangler hebben we al in editie 36 van Octane geserveerd, maar toen waren er alleen nog maar diesels beschikbaar. Nu zijn de Wranglers inmiddels ook met benzine-motoren te leveren, reden voor een hernieuwde kennismaking. Hij komt overigens ook als hybride, meer daarover later.

De motor onder de kap is van Italiaanse afkomst – het is de state-of-the-art viercilinder die we al kennen van de Alfa Romeo Giulia Veloce. In de Wrangler levert hij iets minder vermogen, 272 pk in plaats van 280. Het koppel is met 400 Nm even hoog, alleen verloopt de kromme iets anders, meer afgestemd op het specifieke karakter van een zeer terreinvaardige automobiel, die

zich overigens ook op asfalt goed weet te gedragen. Dezelfde motor bewijst ook uitstekende diensten in de Stelvio.

Hij is gekoppeld aan een acht-traps automaat, die eveneens op de Jeep afgestemd lijkt, want schakelsnelheid en finesse liggen op een ander niveau dan in de Alfa Romeo. Logisch, hij moet immers in andere omstandigheden functioneren en moet ook met vierwielaandrijving en een hoge en lage gearing weten samen te werken.

De motor heeft met de 1913 kilo wegende vijfdeurs Wrangler geen enkele moeite, hij is zelfs meer dan kwiek te noemen. Jeep geeft geen acceleratiecijfer op voor het sprintje naar de 100, maar reken erop dat het in een seconde of acht valt te klaren. De topsnelheid is niet echt relevant voor een auto als deze, maar weet dat je er heel relaxed 130 km/h mee kunt kruisen – en zelfs nog sneller, maar dan moet je iets meer windgeruis voor lief nemen. Het brandstofverbruik viel mee, we haalden 1 op 11 zonder daar ons best voor te doen. Geofende schraalhanzen kunnen er wellicht nog meer uithalen.

