



Martijn Verhoef
28 januari 2024

Aaibare Amerikaan

Zelfs een merk dat je direct in verband brengt met benzineslurpende terreinwagens moet eraan geloven: Jeep biedt met de Avenger een volledig elektrische auto. Na een plug-in hybride Wrangler en andere geëlektrificeerde modellen gaat het merk nu voor het echte werk.

En direct met succes, want de Avenger mocht zich direct al auto van het jaar 2023 noemen. Wat is het geheim van deze aaibare Amerikaan?

In ieder geval dat de auto niet echt van Amerikaanse grond komt, want de auto deelt zijn techniek met de Fiat 600E en komt uit dezelfde Poolse fabriek rollen. Vinden we nog wel genoeg Jeep-karakter terug dat de Avenger onderscheidend maakt? Tijd om het uit te vinden in deze autotest!



Easter Eggs

De Avenger is specifiek voor Europa bedoeld, omdat ons continent nu eenmaal voorop loopt in de energietransitie. Om efficiënt te ontwikkelen loopt de Avenger zoals gezegd van Fiat's productieband in Polen en het ontwerp komt van de Italiaanse tekentafel. Misschien wel daarom vind je op de Avenger meer verwijzingen dan ooit naar het historische Jeep. Je ziet uiteraard de kenmerkende grille met de zeven sleuven, hoewel ze in het geval van de elektrische Avenger dicht zijn. Daarnaast strooit het merk werkelijk met zogenaamde easter eggs, grappige details verstopt in het ontwerp van de auto. Het zijn er teveel om op te noemen, maar terugkomend onderwerp is de Willys Jeep die je volledig, of alleen met grille aantreft op bijvoorbeeld de wielen of bumper.

Daarnaast zien we een lieveheersbeestje in de dakrailing verwerkt en een tekening in zowel de voor- als achterraut. Maar ook los van die ontwerpgeintjes staat er gewoon een hele leuke auto, die zich in het B-segment goed onderscheidt. Een opvolger van de Renegade is het zeker niet, want de auto heeft kleinere buitenmaten. De auto neemt

Jeep Jeep Avenger 54 kWh Summit

het op tegen concurrenten uit eigen stal, zoals de genoemde Fiat 600E en de Opel Mokka. Maar de gloednieuwe Volvo EX30 of de smart #1 zijn ook geduchte tegenstanders.



Geen EV-voordeel

We zagen al dat de Jeep Avenger qua buitenmaten in het B-segment valt, maar wat betekent dat voor de binnenruimte? Om met de inzittenden voorin te beginnen: ze beschikken over brede stoelen, die in het geval van de bestuurder zes kanten op beweegt en voor de bijrijder vierwags te verstellen is. Een in hoogte verstelbare bijrijdersstoel is niet leverbaar, waardoor de bijrijder erg op de bok zit. Een lendensteun wordt alleen geleverd in combinatie met lederen bekleding, waar je vervolgens ook de elektrisch verstelbare bestuurdersstoel – het winterpack voor moet aanvinken. Dat is dus een kostbare optie, die vervolgens nog niet wegneemt dat de zittingen wat vlak zijn en daardoor niet optimaal ondersteunen. Dat beïnvloedt het rijcomfort op lange ritten. De stoelen kunnen ook niet zo ver naar achteren, omdat je dan de achterbank zou raken.

De ruimte op de achterbank houdt niet over, al is dat niet verrassend gezien het gedrongen uiterlijk. Qua prijs moet de Avenger het echter opnemen tegen heel wat andere EV's, zoals een smart #3, Zeekr X of Tesla Model Y. Wat in het voordeel van die concurrentie spreekt, is dat ze stuk voor stuk ontworpen zijn als elektrische auto. De Jeep heeft nog benzinebroers en kan daarom niet volledig profiteren van zijn elektrische aandrijflijn. Er is nog steeds een middentunnel en dus geen vlakke vloer achterin. Ruimte voor een frunk is er ook niet, zodat je op de bagageruimte aangewezen bent voor zowel de laadkabel als bagage. Door zijn rechthoekige vorm vinden we de bagageruimte overigens heel goed bruikbaar, bovendien is de vlakke laadvloer prettig voor het doorschuiven van zware lading. Het is alleen jammer dat je de laadkabel niet op een aangewezen plek kunt opbergen, die slingert nu los door de bagageruimte. Onze conclusie is dat er ruimere auto's voor hetzelfde geld te vinden zijn, maar dat de Jeep ook niet helemaal afdoet als het om gebruiksgemak gaat. Het is voornamelijk de ruimte op de achterbank die beperkt is. Dus als je niet vaak mensen achterin vervoert of kleine kinderen hebt, kun je prima uit de voeten met de Avenger.



Zowaar lichtvoetig

Als eerste model uit de Stellantis-stal mag de Avenger profiteren van een verbeterde elektrische aandrijflijn. Niet alleen heeft de auto daardoor meer vermogen dan bijvoorbeeld een pre-facelift Peugeot e-2008, hij is ook een stuk efficiënter. Het rijbereik bedraagt op papier 400 kilometer, terwijl je met 100 kW snelladen in zo'n halfuur weer verder kunt. Hele schappelijke cijfers die voor de gemiddelde automobilist ruim voldoende zijn voor het dagelijks gebruik.

En in de praktijk stel de Avenger ons niet teleur: we halen bij gematigde temperatuur toch ruim 300 kilometer op een batterijlading. De auto blijkt heel betrouwbaar in zijn voorspellingen en dat maakt dat je als bestuurder niet bezig bent met laadstress of rijbereikpaniek. Zo weet Jeep een heel bruikbaar rijbereik te bieden met een niet zo'n grote batterij, wat als bijkomend voordeel heeft dat de auto niet zwaarlijvig werd. Een leeggewicht van 1.495 kg lijkt voor een B-segmenter dan schrikbarend veel, we zien ze nog veel zwaarder voorbijkomen. Het maakt de Avenger best wel lichtvoetig, mede door de 156 pk sterke aandrijflijn en het direct voor handen zijnde koppel.



Bleekjes

Op papier komt dat niet zo over, want een 0-100km/h sprint in negen seconden steekt toch een beetje bleekjes af ten opzichte van een Volvo EX30 die dat desgewenst drie keer zo snel doet. Maar we sluiten ook niet uit dat er in de toekomst snellere varianten van de Avenger zullen verschijnen.

Tijdens het rijden merk je echter geen gemis aan kracht of koppel, want de Jeep sleurt er lekker aan. Er zijn verschillende rijmodi te selecteren, waarbij de Sport-stand uiteraard voor de meeste kracht zorgt.

In Eco-stand kom je het verst en eigenlijk vinden we dat ook de prettigste stand, omdat de auto dan nooit onrustig aanvoelt. In bochten voel je het gewicht zelden werken en kun je de auto goed plaatsen. Bovendien is de auto lekker wendbaar, wat de Jeep ook in stadsverkeer een aangename reisgezel maakt.

Jeep biedt in de Avenger veel rijhulpsystemen, al zijn veel zaken niet standaard aanwezig. De geteste Summit biedt wel alle systemen, met onder meer adaptieve cruise control, stuurhulp en een dodehoekhulp.



Meer dan genoeg

De Avenger biedt dus naast dat guitige uiterlijk best goede prestaties, maar we kunnen ons op geen enkel vlak betrappen op een wow-gevoel. We denken dan ook steeds aan het feit dat de testauto die we rijden bijna 45 mille kost. Met opties als navigatie en stoelverwarming loopt de prijs nog verder op. Jeep ziet in dat je in die prijsregio's genoeg grotere of beter presterende EV's kunt krijgen, dus inmiddels krijg je een compleet uitgeruste Avenger met business pack voor net geen 40 mille.

Dat is een prijs die we veel beter vinden passen bij een niet al te grote, meer op lifestyle gerichte compacte cross-over. De Avenger moet het echt hebben van zijn leuke uiterlijk, dat maakt de auto het meest onderscheidend van zijn directe Stellantis-familie die veelal uit dezelfde vijver vist. Het bleek genoeg te zijn voor de titel Auto van het Jaar en we denken dat het meer dan genoeg is voor de consument die op zoek is naar iets stoers en opvallends, zonder al teveel in te leveren op gebruiksgemak of rijbereik.

Jeep Jeep Avenger 54 kWh Summit

Plus

- + Guitig uiterlijk en toch stoer
- + Bruikbaar rijbereik in praktijk
- + Vlakke laadvloer

Min

- Reguliere uitvoeringen zijn prijzig
- Beperkt verstelbare passagiersstoel