

Pressepräsentation: Jeep – alles andere als überflüssig

Von Axel Busse

Auch wenn fast jeder Hersteller heute ein SUV- oder Allradfahrzeug im Programm hat, wird das „Echte“ dadurch nicht überflüssig. Im Gegenteil: Jeep macht glänzende Geschäfte, vom Modell Cherokee wurden im ersten Halbjahr 2015 in Deutschland schon fast 1200 Autos neu zugelassen, im kompletten Vorjahr waren es lediglich 1700. Jetzt wird das Angebot weiter gespreizt, es gibt einen neuen Dieselmotor und ein neues Getriebe für den kleinen Renegade.

Die Neuigkeiten um den Jeep Cherokee betreffen seine Motorenauswahl. Bislang war das Diesel-Angebot auf ein 103 kW / 140-PS-Aggregat beschränkt, das lediglich mit Frontantrieb und manueller Schaltung zu haben war. Jetzt wird es um zwei weitere Versionen ergänzt, die über 4x4-Antrieb verfügen. Es kommt ein 2,2 Liter großer Vierzylinder zum Einsatz, der mit einer ZF-Neungang-Automatik verbunden ist. Die Motoren sind wahlweise mit 136 kW / 185 PS oder 147 kW / 200 PS zu haben und sollen nach EU-Norm 5,7 und 6,1 Liter je 100 km verbrauchen. Dass eine straffe Testfahrt den Bordcomputer zu einer Anzeige von mehr als acht Litern veranlasst, war keine Überraschung. Die Preise liegen zwischen 40.600 und 47.600 Euro. Letzteres gilt für das 200-PS-Auto mit Active-Drive II-System.

Obwohl um etwa 120 Kilogramm schwerer als der frontgetriebene Wagen mit Zweiliter-Motor, sprintet der Neue dank des höheren Drehmoments von 440 Newtonmeter wesentlich temperamentvoller. Nur 8,8 Sekunden braucht die 185-PS-Version für die Beschleunigung von Null auf Hundert. Bis auf 204 km/h soll er spurten, damit ist er um einiges schneller als das Trailhawk-Modell mit V6- Benzinmotor. Zwei Ausgleichwellen sorgen für vibrationsarmen Lauf, insgesamt arbeitet das Fiat-Triebwerk sehr kultiviert und unauffällig. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit Klimaautomatik, elektrischer Heckklappe, Licht- und Regensensor sowie Nebelscheinwerfern ausgestattet.

In ihrer langen Geschichte hat die US-Marke 2014 weltweit erstmals mehr als eine Million

Autos verkauft. In drei Jahren werden es bei anhaltender Nachfrage schon 1,9 Millionen sein. Ein Mittel zum Zweck ist dabei der Einsteiger-Jeep Renegade, aber auch am oberen Ende des Modellprogramms wird draufgesattelt. 2018 wird nicht nur ein komplett neuer Grand Cherokee zu den Kunden rollen, sondern auch ein Luxus-SUV, das dem Range Rover Konkurrenz machen soll. Jeep reaktiviert dazu die Modellbezeichnung Grand Wagoneer, die schon seit Anfang der 80er Jahre mehrfach für besonders ausgestattete Cherokee-Versionen verwandt wurde. Wer's gern ein paar Nummern kleiner hat, könnte sich von dem Nachfolger des Jeeps Compass anwerben lassen, der Ende 2016 in der Kompaktklasse antritt.

Bis es soweit ist, wird der Hersteller versuchen, das Interesse am Renegade hoch zu halten. Dass er eine Fiat-Plattform nutzt, hat ihm nicht geschadet, in kurzer Zeit wurden schon mehr als 100 000 Einheiten gebaut. Knapp unter der Schwelle von 20 000 Euro ist die ausschließlich über die Vorderachse angetriebene Variante mit 1,6-Liter-Benzinmotor positioniert. Die Marketing-Strategen haben sich für diese Version den Namen „E-torQ“ ausgedacht, was nach dem englischen Wort „torque“ (Drehmoment) klingen soll. Das könnte insofern als irreführend angesehen werden, als sich die Durchzugskraft mit 152 Newtonmetern bei 4500 Umdrehungen doch recht bescheiden ausnimmt. Alle anderen Benziner haben 230 oder 250 Newtonmeter.

Da der Wagen aber mit knapp 1400 Kilogramm ungefähr soviel wiegt wie eine Kompakt-Limousine, reichen die 81 kW / 110 PS Leistung für unspektakulären Vortrieb aus. Spritziger geht es da schon mit dem 1,4-Liter-Multi-Air-Motor zu, der seine 103 kW / 140 PS ebenfalls an die Vorderachse abgibt. Dieses Modell stellt Jeep neuerdings als kostengünstige Alternative zum 125 kW / 170 PS starken Top-Benziner ins Programm und stattet es mit einem Sechsgang-Doppelkupplungs-Getriebe aus. Kraftübertragungen dieser Bauart sind für ihre schnellen Gangwechsel bekannt, weshalb es überrascht, dass Jeep das Beschleunigungsvermögen von Null auf Hundert mit elf Sekunden angibt. Für das handgeschaltete Modell werden 10,9 Sekunden angegeben. Einen leichten Vorteil erzielen die Käufer der Automatik allerdings beim Verbrauch, wo 5,9 Liter als Mittelwert nach EU-Norm genannt sind.

Das ist ein glatter Liter weniger als bei der Fahrt mit dem Top-Benziner veranschlagt werden muss. Kein Wunder: Nicht nur das ZF-Neungang-Getriebe wiegt mehr als die Sechsgang-Automatik, sondern auch der zusätzliche Allradantrieb bringt Gewicht ins Auto, so dass in Summe 110 Kilogramm mehr zu Buche stehen. Neungang-Getriebe und 4x4-Antrieb führen zu einem Mehrpreis von 6100 Euro gegenüber dem 140-PS-Fronttriebler, der mit Doppelkupplungs-Getriebe für 24 600 Euro zu haben ist. Bei beiden gefahrenen Frontantriebs-Varianten fiel positiv auf, dass auch kräftiges Gasgeben nicht

zu spürbaren Einflüssen in der Lenkung führte. Die Traktion ist zuverlässig, jedoch zeigte der Renegade unabhängig von der Motorisierung eine ausgeprägte Neigung, Spurrillen nachzulaufen. Die Lenkung wünschte man sich etwas feinfühlicher. (ampnet/ab)

Bilder zum Artikel



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Renegade Hunter.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Renegade.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.
