
Vorstellung Jeep Grand Cherokee SRT: Kraftpaket fürs Gelände

Von Walther Wuttke

Amerikaner lieben alles ein wenig größer, und deshalb hat Jeep gegenüber den Mitbewerbern auf dem Markt einen deutlichen Vorsprung. Seit 76 Jahren baut die Marke Automobile für härtestes Gelände und rollt inzwischen auch erfolgreich auf der SUV-Welle. Das für seine letzten beiden Produktionsjahre noch einmal aufgefrischte Topmodell Jeep Grand Cherokee fährt frei nach dem Motto, darf's ein bisschen mehr sein, mit einem 6,4 Liter großen V8-Hemi-Motor vor, der so herrlich unvernünftig ist, dass man die Verantwortlichen in Detroit dafür umarmen möchte, dass sie diese Kombination auf die Straße schicken.

Schon im Stand zeigt der SRT, dass er nicht auf Spielereien eingestellt ist. Seine unter der langen Motorhaube platzierten und regelmäßig arbeitenden acht Kolben verlangen nach Bewegung und komponieren dabei bereits im Leerlauf eine akustische Kulisse, die man innen und außen genießt. Dank der Arbeit der Akustiker dringt der „All American Sound“ unverfälscht an die Gehörgänge, wenn sich der 2,4-Tonner einmal in Bewegung gesetzt hat. Die aktive Geräuscherdrückung im Innenraum filtert störende Geräusche weg, sodass der V8 die Hauptrolle übernimmt. Die beiden Lüftungskamine auf der Haube deuten ebenfalls an, dass hier eine Maschine arbeitet, die nach Leistung giert.

Nun kann man natürlich die Frage stellen, warum die Welt einen SUV mit 344 kW / 468 PS benötigt, der in fünf Sekunden die Strecke von Null auf 100 km/h sprintet, seine maximale Geschwindigkeit bei 257 km/h erreicht und so dem Anspruch „Street and Racing Technology“ voll und ganz gerecht wird. „Weil es möglich ist“, könnte man antworten. Dieser Jeep ist ganz offensichtlich nicht für schmale Waldwege gebaut, sondern für den rasanten Antritt auf der Autobahn, und doch hält auch der Spitzensportler SRT das Jeep-Versprechen und wühlt sich durch den Matsch, klettert über unwegsame Felsen und arbeitet sich steilste Abhänge herunter.

Einmal in Fahrt zeigt sich der sportlichste aller Geländekünstler von seiner angenehmen Seite, wenn man davon absieht, dass seine Konstrukteure eine etwas härtere Abstimmung gewählt haben und auch Querrillen, vor allem wenn sie kurz aufeinander folgen, sich deutlich bemerkbar machen. Daran sollten die Ingenieure arbeiten, die gerade am Nachfolger arbeiten, der in rund zwei Jahren auf den Markt rollen wird. Ansonsten fühlen sich Fahrer und Passagiere angesichts des edlen Ambientes eher in einer Luxus-Sportlimousine als in einem Geländewagen. Diesen Begriff erwähnen die Jeep-Marketingexperten übrigens längst nicht mehr. Vielmehr sieht man Jeep inzwischen als SUV-Marke, die im Jahr 1963 mit dem Wagoneer übrigens den ersten SUV auf den Markt gebracht hat. Freilich ohne es zu wissen, denn der Begriff wurde erst wesentlich später nachgereicht.

Damals war der Wagoneer noch als Mischling zwischen Nutz- und Familienfahrzeug für ländliche Gebiete gedacht. Davon hat sich der Grand Cherokee weit entfernt, vor allem, wenn man die SRT-Version wählt. Auf der Landstraße zeigt der Jeep schließlich, was American Way of Drive bedeutet. Dank der unendlichen Leistung gleitet sich der Luxus-SUV gelassen über den Asphalt, um bei Bedarf sein Drehmoment in den Dienst satter Beschleunigung zu stellen. Im Innenraum dominieren – in dieser Preisklasse nicht überraschend – edle Materialien und die technischen Helfer, wie sie auch von der Konkurrenz geliefert werden.

Im Gelände wiederum zeigt auch der sportlichste Jeep seine klassischen Eigenschaften, die bereits seit 76 Jahren zum Genpool der Marke gehören. Dank des aktuellen Selec-Terrain-System lässt sich das Fahrverhalten auch in der Luxus-Kabine auf die jeweiligen Fahrbedingungen einstellen. Das System koordiniert dabei bis zu zwölf unterschiedliche Systeme – von der Stabilitäts- und Traktionskontrolle bis zu den Schaltpunkten der Achtgang-Automatik - und passt sie den Anforderungen an.

Für seinen letzten Auftritt in der Jeep-Modellpalette wurde der Grand Cherokee dezent überarbeitet und erhielt unter anderem eine neue Frontpartie und neue Räder. Unter dem Blechkleid blieb die Technik weitgehend unverändert. Die Angebotspalette beginnt mit einem Dreiliter-Diesel mit 184 kW/250 PS. In der Otto-Fraktion kommen ein Sechszylinder (3,6 Liter, 213 kW/290 PS) und neben dem SRT-Aggregat ein weiterer V8 (5,6 Liter, 259 kW/352 PS) zum Einsatz.

Wenn es mal ein ganz besonderes Gelände sein muss, dann bieten die Jeep-Experten noch die Trailhawk-Version, dem kein Matsch zu tief und kein Anstieg zu steil ist. Die Preisliste beginnt bei 49 900 Euro für den Laedo mit Dreiliter-Diesel und endet bei 87 900 Euro für den SRT. (ampnet/ww)

Daten Jeep Grand Cherokee SRT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,84 x 1,95 x 1,75
Radstand (m): 2,91
Motor: V8-Benziner, 6417 ccm,
Leistung: 344 kW / 468 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 624 Nm bei 4100 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 257 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,0 Sek.
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 13,5 Liter
Effizienzklasse: G
CO2-Emissionen: 315 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 2418 kg / max. 531 kg
Kofferraumvolumen: 782 - 1554 Liter
Max. Anhängelast: k.A.
Wendekreis: 11,6 m

Bilder zum Artikel



Jeep Grand Cherokee SRT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Grand Cherokee SRT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



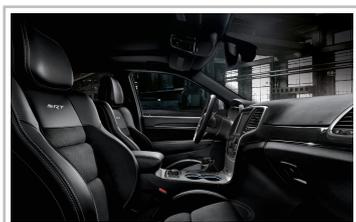
Jeep Grand Cherokee SRT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Grand Cherokee SRT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Grand Cherokee SRT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Jeep Grand Cherokee Trailhawk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA
