

Fahrbericht Jeep Cherokee Trailhawk: Indianer mit Lifestyle-Ambitionen

Von Axel F. Busse

Der Unterschied zwischen Häuptling und gewöhnlichem Indianer beträgt 20 Zentimeter. Bei Jeep jedenfalls. Das ist exakt die Längendifferenz, die den neuen Cherokee vom Grand Cherokee unterscheidet. Im Grand Cherokee, dem King-Size-SUV steckt auch nach dem Scheitern der Daimler-Chrysler-Ehe noch eine ganze Menge M-Klasse. Und jetzt ein Jeep auf einer abgeleiteten Fiat-Plattform, kann das gut gehen? Es geht erstaunlich gut, selbst mit einem neuen Cherokee, der nicht gerade zum Mainstream in Deutschland zählt. Da werden nämlich zu mehr als 80 Prozent Dieselmotoren von den Kunden bestellt, wir fahren aber lieber die „Trailhawk“-Variante mit 3,2-Liter großem V6-Benziner, denn er ist ein „echter“ Jeep - er verfügt als einziger aus der Modellpalette über Hinterachs-Sperrdifferenzial und Geländeuntersetzung.

Der Offroad-Fan, der an dem rustikalen Geländegängern die klare Kante liebt, reibt sich erstmal die Augen. So eine keilförmige Nase, dreigeteilten Leuchtsatz, ein rundliches Heck – das hat man bei Jeep noch nicht gesehen. Der für ein SUV beachtliche Luftwiderstandsbeiwert von 0,33 ist ein willkommener Nebeneffekt der mutigen Formgebung. Immerhin sind die sieben Kühlerlamellen an Ort und Stelle und auch die rechteckigen Radläufe erhalten geblieben. Dass deutlicher auf markantes Design gesetzt wird, ist keine Überraschung, denn schließlich will der Midsize-Jeep gegen deutsche Premium-Produkte punkten und vielleicht dem Mercedes GLK oder dem BMW X3 ein paar Kunden abspenstig machen.

Argumente dafür liefert Jeep frei Haus. Der Cherokee glänzt auch in der einfachsten Version schon mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern, Nebelscheinwerfern, Dachreling, verschiebbarer Rücksitzbank, Zweizonen-Klima-Automatik, Tempomat und Multifunktions-Lederlenkrad. Das Uconnect-Mediacenter mit Sprachsteuerung verfügt über zwei USB-Anschlüsse sowie einen Lese-Schacht für SD-Speicherkarten. Beim Trailhawk sind dann noch elektrisch verstellbarer Fahrersitz, Teil-Lederausstattung, höhergelegtes Offroad-

Fahrwerk mit Unterfahrschutz, Bi-Xenon-Scheinwerfer nebst Reinigungsanlage, elektrische Heckklappe, Licht- und Regensensor, Alarmanlage und Bergabfahrassistent dabei. Hilfe beim Rangieren verspricht die Rückfahrkamera, doch das elektronische Auge liegt so exponiert auf der Heckklappe, dass es leicht verschmutzt.

Wenn die Software für die Bedienlogik einer Touchscreen entworfen wird, gibt es viele Möglichkeiten, an den Bedürfnissen von Fahrer oder Fahrerin vorbei zu designen. Umso größer die Freude, wenn mitgedacht wurde: Die erste Bildschirmgrafik nach Einschalten der Zündung bietet die Funktionstasten für Sitz- und Lenkradheizung an. Bravo! Ein Graus, wenn man vor Kälte bibbernd danach erst in den Verästelungen des Klima-Menüs suchen müsste. Das dafür nötige Winterpaket kostet 475 Euro. Die horizontale Lenkradverstellung bietet weniger als fünf Zentimeter Spielraum, da wünschte man sich etwas mehr Großzügigkeit.. Die ist bei Ablagen und Staufächern vorhanden, unterm Beifahrersitz ist ein verschwiegenes Fach, dessen Lehne ist nach vorn komplett umklappbar.

Die Innenausstattung macht einen soliden und wertigen Eindruck, ohne in Glanz und Chrom zu schwelgen. Die Sitze sind bequem und seitenstabil, wichtige Heiz- und Lüftungsfunktionen sind sowohl über die Touchscreen, als auch nach traditioneller Art über darunter liegende Dreh- und Drückschalter zu steuern. Dort, wo man die Schaltpaddles für das Automatikgetriebe vermuten würde, an der Rückseite des Lenkrad-Trägers, sind noch Schalter für Lautstärkeregelung und Senderwahl verborgen. Weiß man erstmal, wo sie sind, braucht man die Hände nicht mehr vom Lenkrad zu nehmen.

In der zweiten Reihe ist nicht ganz so viel Platz, wie es mehr als 2,70 Meter Radstand nahelegen, jedoch herrscht dort insgesamt auch ein gutes Raumgefühl und Bequemlichkeit für lange Fahrten. Leider muss man Lasten bis auf über 80 Zentimeter Höhe lupfen, will man den Gepäckraum beladen. Die Ladefläche ist nach dem Umlegen der Sitze leicht ansteigend, aber eben konstruiert und bis auf 1,70 Meter Tiefe nutzbar.

Während die 140-PS-Dieselsversionen auch mit 6-Gang-Handschtaltung lieferbar sind, gibt es den Trailhawk nur mit der Neun-Gang-Automatik von ZF. Der Bedienhebel hat einen ungewöhnlich massigen Knauf, der alles andere als ein Handschmeichler ist. Er lädt nicht zum manuellen Gangwechsel ein, was jedoch wegen der nicht immer bedarfsgerechten Schaltcharakteristik und den damit verbundenen unnötig hohen Drehzahlen durchaus sinnvoll sein könnte.

Dieses Manko ließe sich leichter verschmerzen, wenn etwas anderes vorhanden wäre, was eigentlich bei Personenwagen des Jahrgangs 2015 Standard sein sollte. Eine Start-

Stopp-Automatik. Die meisten deutschen Kunden werden sie bekommen, denn bei den Dieselmotoren ist sie an Bord. Doch dem schon etwas betagten Pentastar-V6-Benziner waren derartig moderne Kunststücke nicht mehr beizubringen, auch wenn die ZF-Automatik darauf ausgelegt ist. Abschalten des Motors im Stau oder an der Ampel hätte die Kraftstoff-Bilanz dieser Testfahrt wahrscheinlich etwas schönen können.

Der quer eingebaute Sechszylinder ist ein sehr kultiviertes und leistungsstarkes Triebwerk. Zurückhaltend in der Geräuscentwicklung, spontan im Ansprechverhalten, macht es durchaus Freude. Nur, dass bei hohem Kurzstreckenanteil oder etwas schärferer Gangart über Land schnell mal zwölf Liter je 100 Kilometer Strecke durch die Multipoint-Einspritzung gejagt werden, das trübt das Vergnügen denn doch ein wenig. So bleibt der aus 315 Newtonmeter Drehmoment und 200 kW / 272 PS Leistung zu ziehende Fahrspaß oft ein uneingelöstes Versprechen, denn die dafür nötigen Drehzahlen treiben einen nur schneller an die nächste Zapfsäule.

Trost können gelegentliche Ausflüge jenseits der Straße bringen, denn außer der Getriebeumsetzung bietet der Trailhawk noch einen geänderten Stoßfänger, der einen größeren Böschungswinkel zulässt, als die übrigen Mitglieder der Indianer-Familie. Das Active-Drive-Lock-Allradsystem ist mittels Drehknopf und Geländevorwahl leicht zu handhaben, gibt per Bildschirmgrafik Auskunft über die Antriebssituation und macht den Cherokee zum Krabbel-König im Wettbewerbsumfeld. Die Anhängelast von maximal 2200 Kilogramm liegt im Durchschnitt. Eine hinreichend direkte Lenkung, gelungene Geräuschkämmung sowie ein souveräner Federungskomfort runden das Bild ab.

Fazit: Der Generationswechsel beim Cherokee hat mehr als nur ein Nachfolgemodell gebracht. Als Jeep mag er gewöhnungsbedürftig sein, als Lifestyle-SUV passt er genau in die Zeit. Man darf gespannt sein, wie viel von ihm in nicht allzu ferner Zukunft als Alfa- oder Maserati-SUV noch auf uns zurollt. Der Cherokee punktet mit hohem Ausstattungsniveau und ordentlichem Komfort. Schade nur, dass vielen europäischen Kunden die Entscheidung zwischen Wirtschaftlichkeit (Diesel) und Geländetauglichkeit (Active-Drive-Lock) aufgenötigt wird. Markentreue Jeep-Fahrer hätten beides verdient. (ampnet/ab)

Daten Jeep Cherokee Trailhawk

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,62 x 1,86 x 1,67

Radstand (m): 2,72

Motor: V6-Zyl.-Ottomotor, 3239 ccm,

Leistung: 200 kW / 272 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 315 Nm bei 4300 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,4 Sek.

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,0 Liter

Testverbrauch: 11,8 Liter

CO₂-Emissionen: 232 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 2010 kg / max. 459 kg

Kofferraumvolumen: 412 - 1267 Liter

Preis: ab 48 000 Euro

Bilder zum Artikel



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee.



Jeep Cherokee.
