

Fahrbericht Jeep Trailcat: Tollkühnheit fürs Freigehege

Von Axel F. Busse, cen

39-Zoll-Räder, acht Zylinder, 6,2 Liter Hubraum und 880 Newtonmeter maximales Drehmoment - zum Jubiläum gönnt sich Jeep ein solches Ungetüm. Nach 75 Jahren Erfolg im Allradgeschäft müssen sich Ingenieure und Freaks auch schon einmal etwas leisten dürfen. Sie schufen ein giftgrünes Monster namens Trailcat.

Ist Dr. Frankenstein unter die Autoschrauber gegangen? Irgendwie kommt einem das Monstrum sogar bekannt vor, wahrscheinlich liegt das an den sieben Schlitzten im Kühlergrill. Oder ist einfach nur ein Jeep Wrangler versehentlich in einen mit Zaubertrank gefüllten Pool gefahren? Nichts von beidem. Mit Concept-Cars zeigen die Autohersteller, was geht. Und mit dem Jeep Trailcat geht sehr, sehr viel.

Das liegt in erster Linie daran, dass unter der quietschgrünen Haube ein Motor bollert, der die Bezeichnung „Höllmaschine“ verdient. Er stammt aus dem Dodge Charger Hellcat, jenem Brutalo-Coupé, mit dem Chrysler vergangenes Jahr seine zeitgemäße Interpretation eines Muscle Cars vorstellte. Der Achtzylinder schöpft aus 6,2 Litern Hubraum, und als wäre das noch nicht genug, macht ein Kompressor den Kolben ordentlich Dampf. 880 Newtonmeter Drehmoment, mehr als doppelt so viel wie im V6-Wrangler aus der Serie, geben eine Ahnung von der Urgewalt, die da gleich entfesselt wird.

Doch vor der Fixierung des Fahrers per Fünf-Punkt-Gurt an der spartanisch gepolsterten Rennschale ist eine kleine Kletterpartie notwendig. Der Verzicht auf Türen sollte den Zustieg eigentlich erleichtern, tut er aber nicht, weil der Karosserieausschnitt erst hüfthoch über den Boden beginnt. Auch sonst sind rund um die Insassen nur wenige Blechteile zu sehen. Gut, der Käfig aus armdickem Stahlrohr soll wohl so etwas wie Vertrauen einflößen, aber dass es statt eines Daches nur eine Art gespannter Zeltbahn gibt, hat spezielle Gründe: Im US-Bundesstaat Utah, wo das grün-schwarze Einzelstück seine Heimat hat, ist Sonnenschutz wichtiger, Regen eine eher seltene Erscheinung.

Die Orientierung im Cockpit des Freiluft-Boliden ist erstaunlich einfach, entspricht es doch weitgehend dem Wrangler-Ambiente. Ein Automatik-Getriebe gibt es allerdings nicht, denn zur Übertragung der überbordenden Durchzugskraft hätte man sich wohl im Iveco-Regal umschauchen müssen. Die Schlüsseldrehung weckt das V8-Orchester, das mit sonorem Bollern Arbeitsbereitschaft signalisiert. Doch fast wird der Big-Block-Klangteppich von einem schneidenden Zirpen übertönt. Das hochfrequente Störgeräusch kommt von der Benzinpumpe, die alle Leitungen voll damit zu tun hat, das durstige HEMI-Aggregat mit seinem Lebenselixier zu versorgen. Da, wo andere Autos ihre Rücksitze haben, ist der 70-Liter-Tank montiert. Der schwarze Quader könnte auch für ein Zusatzgewicht gehalten werden, damit die Wahnsinnsfuhre nicht abhebt.

Feinmotorisch sensible Fußgelenke sind hilfreich, will man nicht mit einem heftigen Satz auf die ersten Meter springen. Gefühlt hat das Kupplungspedal einen Weg von nicht mehr als fünf Zentimetern, dafür jagt der Gashebel die Drehzahl der Kurbelwelle schon bei geringstem Druck hoch. Die grobstolligen 39-Zoll-Reifen geben ihr Bestes, wenigstens einen Teil der auf die Naben wirkenden Urgewalt an den Boden weiter zu geben. Da keinerlei Traktionshilfe die Räder am Durchdrehen hindert, ist das Macho-Monster bei etwas mehr Gas im Nu in einer Staubwolke verschwunden.

Wie der Warnhinweis auf einer Tablettenschachtel wirkt der giftig grüne Katzenkopf auf dem Schaltknauf. Das Fauchen des aufgerissenen Maules könnte wie „Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie bitte Ihren Jeep-Techniker oder Beifahrer“ klingen. Damit das Temperament nicht mit den Trailcat-Novizen durchgeht, hat der Hersteller für die Probefahrten einen Aufpasser abgestellt. Dessen wohlmeinende Hinweise unterbleiben aber schon deshalb, weil der Fahrer aus Selbsterhaltungstrieb die Rüttelei auf dem Stoppfeld in überschaubaren Grenzen halten will. Zwar hat der Trailcat einen gegenüber dem Wrangler um 30 Zentimeter verlängerten Radstand, aber das Wort „Fahrkomfort“ kam im Lastenheft offenkundig nicht vor.

Dafür ist es ein Heidenspaß, die Ausgeburt von Tollkühnheit und Ingenieurskunst über die Piste zu jagen. Selbst die Benzinpumpe nervt nach kurzer Zeit nicht mehr, man muss einfach nur immer soviel Gas geben, dass sich Motorensound und Windgeräusche die Waage halten. Man kann sich gut vorstellen, dass es auch hierzulande nicht wenige Jeep-Fans gibt, die bereitwillig ihren letzten Sparstrumpf leeren würden, um so ein Ungetüm ihr Eigen zu nennen. Doch ein angemessenes Freigehege müssten sie zur artgerechten Haltung dieser Katze gleich mit erwerben, denn ein Betrieb im öffentlichen Verkehr ist illusorisch. Da ist der TÜV vor.

Bilder zum Artikel



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.



Jeep Trailcat.
