

---

## Fahrbericht Jeep Grand Cherokee: Der Klassen-Gründer ist reif, nicht alt

Von Michael Kirchberger

Das war schon ein mächtiger Aufschlag 1992, mit dem Jeep damals die Geburtsstunde eines Bestsellers inszenierte: Robert A. „Bob“ Lutz, seinerzeit Chrysler-Chef, lenkte den Debütanten geradewegs über die Treppe und durch eine Glasscheibe hindurch in die Hallen des Detroiters Cobo-Centers, wo er anlässlich der North American International Autoshow seine Premiere feierte: Der Jeep Grand Cherokee. Voriges Jahr beging der Pionier aller Luxus-SUV seinen 25. Jahrestag, nach der jüngsten Auffrischung gehört er zu jener Gattung im Segment, auf die noch am ehesten der Begriff Geländewagen zutrifft.

4,88 Meter lang und knapp 1,94 Meter breit stellt sich der Grand Cherokee bei Jeep souverän an die Spitze der Modellpalette. Sein Gewand ist weltoffen geschneidert, er taugt für die Kraxeltour auf anspruchsvollem Terrain ebenso wie zur Vorfahrt vorm Fünf-Sterne-Hotel. Der Innenraum folgt amerikanischen Vorlieben, opulente Formen, weiche Verkleidungen und eine Raumausnutzung, die selbst im mittleren Westen für Kopfschütteln sorgen würde, zeugen von dick aufgetragenem Selbstbewusstsein. Darben muss wegen Platzmangels an Bord niemand, allenfalls der mittlere Sitz auf der Rückbank ist aufgrund der eher konvex als konkav ausgeformten Fläche für manchen zweite Wahl. Trotzdem geht Raumwunder anders. Dass auf fast fünf Metern Fahrzeuglänge 782 Liter in den Kofferraum passen, ist noch mehr als angemessen. Das maximale Ladevolumen von 1554 Liter enttäuscht dagegen, andere packen größere Batzen. Die Heckklappe öffnet und schließt bei allen Versionen des Grand Cherokee elektrisch angetrieben.

Die Ausstattung der 73 200 Euro kostenden Spitzenversion Summit ist umfangreich und ebenso komfortabel wie sicherheitsfördernd. Lederbezüge der Sitze gehören dazu, ebenso wie deren Beheizung und Kühlung. Beides muss jedoch umständlich über die Menüs des berührungssensitiven, 8,4 Zoll großen Farbmonitors eingestellt werden, die elektrische Verstellmöglichkeit der bequemen Sessel funktioniert herkömmlich über seitliche Tasten. An Bord finden sich beim Summit außerdem ein Soundsystem von Harman-Kardon mit 825 Watt Musikleistung und aktiver Geräuschunterdrückung sowie 19 Lautsprechern und eine vielzählige Riege aktueller Assistenzsysteme. Ebenfalls ohne Mehrpreis mit von der Partie ist die Einbindungssoftware von Apple Carplay und Android Auto. Vorne leuchten Bi-Xenon-Scheinwerfer in die Nacht, hinten gibt sich diese Version des Grand Cherokee an abgeflachten Auspuff-Endrohren zu erkennen.

Ein Druck auf den Start-Knopf, schon erwacht der Drei-Liter-V6 zum Leben, er stellt auf diesem Ausstattungsniveau die Basismotorisierung dar. Der Diesel leistet 250 PS (184 kW) und bringt es auf 570 Newtonmeter Drehmoment bei 2000 Umdrehungen in der Minute. Die gibt eine gemeinsam mit ZF entwickelte Acht-Stufen-Automatik an die Räder weiter, sehr sanft und auch in Sportstellung tut sie das ohne übertriebene Hektik, denkt mit und wechselt die Übersetzungen dann, wenn es der Fahrsituation wirklich angemessen ist. Gerade in Gefällestrecken bleibt so die Bremswirkung des Motors nicht aus, vor allem jene, die tatsächlich ins Gelände gehen, schätzen diese Eigenschaften. Zusätzlich lässt sich das Bergabtempo auf Schrittgeschwindigkeit oder auch etwas mehr limitieren, der Grand Cherokee pirscht so sehr trittsicher durch die Jagdgründe und beweist vorzügliche Off-Road-Eigenschaften.

Hierbei kommen seine Traktionssysteme ins Spiel. Verschiedene Bodenbeschaffenheiten, ob Sand oder Geröll, Matsch oder Schnee werden von der Terrain-Select-Programmierung

berücksichtigt. Besonders hilfreich ist die elektronische Differenzialsperre für die Hinterachse, mit ihr lässt sich die Zugkraft gerade auf schlüpfrigem Untergrund wesentlich erhöhen. Außerdem kann die Bodenfreiheit an die jeweiligen Einsatzbedingungen angepasst werden. Die Quadra-Lift-Luftfederung erlaubt das Anheben der Karosserie von 23 auf 28 Zentimeter, das reicht, um das Aufsetzen des Unterbodens auf ausgefahrenen Wegen zu verhindern. Wer Komfort sucht, kann den Grand Cherokee nach dem Abstellen per Knopfdruck auch in die Knie zwingen. Dann sinkt die Bodenfreiheit auf 18 Zentimeter, das erleichtert den Ausstieg spürbar. Die Wat-Tiefe liegt bei etwas mehr als einem halben Meter, für manchen angesichts zunehmender Unwetter-Gefahr und damit verbundenen Überflutungen in Zukunft vielleicht ein gewichtiges Argument.

Mit einem solchen kann er außerdem Gespannfahrer überzeugen. 3,5 Tonnen Anhängelast sind gestattet, zusammen mit der formidablen Traktion taugt der Jeep für Anhänger mit Pferde-Duo, respektable Motor- und Segelboote oder Luxuswohnwagen. Einen Anhängerassistenten gibt es jedoch nicht, bei Seitenwind oder Überholen von Lastwagen muss der Fahrer auf die Spurstabilität achten und kann sich nicht auf elektronische Helfer verlassen. Einzig das ESP behütet beim Aufschaukeln vor Schäden.

Die Motorisierung ist trotz der zunehmenden Diesel-Ächtung der perfekte Antrieb. Durchzugsstark und halbwegs sparsam macht er den Grand Cherokee bis zu 202 km/h schnell und beschleunigt bis zu 2,52 Tonnen Leergewicht in 8,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Daran ändert sich nicht viel, wenn die Fuhre voll beladen ist, maximal darf der Off-Roader fast drei Tonnen auf die Waage bringen. Der Treibstoffkonsum bei gemischtem Einsatz übertrifft den Normwert von sieben Litern zwar und pendelt sich im Durchschnitt bei 8,6 Litern Diesel ein, was aber in Einklang mit Masse und Fahrleistungen liegt. Zur Abgasreinigung ist ein SCR-Katalysator an Bord, die Harnstoffeinspritzung senkt den Stickoxid-Ausstoß. Der Jeep befördert seine Passagiere mit hohem Komfort, verwöhnt trotz seiner Geländetauglichkeit mit einer sanften Federung und niedrigem Geräuschniveau. Einzig die Wankbewegungen der Karosserie kann auch die Luftfederung nicht gänzlich ausgleichen, dabei erinnert der Grand Cherokee immer noch an die frühen Vertreter dieser Klasse.

Seine Daseinsberechtigung bekommt dieser Jeep bei allen, die Platz, Traktion und gute Off-Road-Tauglichkeit verlangen. Für jene, die den Asphalt nicht verlassen, ist er zu schwer, zu durstig und zu groß. Ihnen seien die schlankeren SUV-Vertreter empfohlen, die, vorzugsweise mit Frontantrieb ausgerüstet, ein zurückhaltenderes Konsumverhalten an den Tag legen. Denn bei 93,5 Liter Tankinhalt fällt die Rechnung nach dem kompletten Auffüllen in Zeiten steigender Treibstoffpreise satt dreistellig aus. (ampnet/mk)

#### Daten Jeep Grand Cherokee 3.0l V6 Multijet

Länge x Breite x Höhe (m): 4,88 x 1,94 x 1,79  
Radstand (m): 2,92  
Motor: V6, 2987 ccm  
Leistung: 184 kW / 250 PS bei 3600 U/min  
Max. Drehmoment: 570 Nm bei 2000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,2 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch): 7,0 Liter  
Effizienzklasse: B  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 184 g/km (Euro 6)  
Leergewicht / Zuladung: min. 2522 kg / 427 kg  
Kofferraumvolumen: 782–1554 Liter  
Bereifung: 265/50 R20

---

Böschungswinkel: 35,5 Grad (v.) / 29,5 Grad (h.)  
Rampenwinkel: 23,5 Grad  
Bodenfreiheit: 231 mm  
Wartungsintervall: 20 000 km / 1 Jahr  
Preis: 73 200 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Jeep Grand Cherokee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---