

Pressepräsentation Jeep Grand Cherokee: Italienische Momente

Von Peter Schwerdtmann

Nach drei Jahren schickt Jeep jetzt eine stark überarbeitete Version seines Top-Modells Grand Cherokee ins Rennen gegen die Premium-SUV. Mit den bekannten fünf Versionen Laredo, Limited, Overland, Summit und SRT zu Preisen zwischen 45 500 Euro und 78 900 Euro ist der Auftrag klar: Der Grand Cherokee soll mehr noch als bisher gegen X5, X6, M-Klasse und GL-Klasse aber auch gegen Touareg und Q7 punkten.

Bisher konnte sich Jeep in diesem Wettstreit stets auf treue Kundschaft verlassen. Für die bedeutete das weniger zeitgeistige Design und die geringere Zuwendung zur Verarbeitungsqualität keinen Mangel, sondern genau den geliebten US-Charakter samt dazugehörigem Pioniergeist und samt der Erinnerung an den seligen Willys. Mit den neuen Besitzern aus Italien erweitert sich plötzlich der Horizont des Jeep Grand Cherokee um italienische Momente wie Design, Eleganz und Sinn fürs edle Material.

Das deutsche Jeep-Management brachte das Ergebnis auf den kurzen Nenner: Der Grand Cherokee sei europäischer geworden, gleichzeitig sei er noch nie so „grand“ gewesen wie heute. Dabei fällt die Kurskorrektur nicht so stark aus, dass sie alte Freunde verschrecken könnte, aber neue will man schon gewinnen für das bisher schon erfolgreichste Fahrzeug der Fiat-Tochter Chrysler mit der Marke Jeep.

Gewaltig steht der Grand Cherokee immer noch vor einem, wenn auch die Designer sich Mühe gegeben haben, seine Front nicht mehr ganz so unüberwindlich wirken zu lassen. Die traditionell sieben senkrechten Öffnungen des Kühlergrills sind kürzer ausgefallen, der vordere Stoßfänger rutschte ein Stück höher, die Frontschürze wurde nach oben gezogen, ebenso die jetzt mehr betonten Nebelleuchten. Das Ergebnis: Die Front wirkt ein wenig freundlicher und schneller.

Der auffälligere Heckspoiler, der neue gestaltete hintere Stoßfänger, die ebenfalls neue

Heckklappe vermitteln auch hier den Willen, den Fahrtwind zubändigen. Außer dem Laredo, zeigen alle anderen Varianten dem nachfolgenden Verkehr zwei Auspuffendrohre, der Summit sogar in Form von zwei rechteckigen, integrierten Endrohren.

Doch bei allen Bemühungen um ein weniger markiges Aussehen bleibt der Grand Cherokee der Große, der hierzulande allein schon seiner Maße wegen geschätzt wird. Mit seinen 20-Zoll-Rädern und der stolzen Höhe von 1,80 Metern hebt er sich ab, sogar aus dem Feld der SUV. Aber zur puren Größe kommt nun auch noch ein Zuschlag bei der Technologie, zum Beispiel eine Acht-Gang-Automatik (entwickelt von ZF, gebaut bei Chrysler), das sprachgesteuerte Infotainmentsystem „Uconnect“ mit 21,3-cm-Touchscreen, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Kollisionswarnung und Aufprallvermeidung und drei unterschiedliche Vierrad-Antriebssysteme, Luftfederung sowie die Traktionsregelungen Selec-Terrain und Selec-Trac.

Zu sagen, ein Jeep sei geländetauglich, erübrigt sich auch beim Grand Cherokee. Er kann schon in der Basisausstattung sehr viel. Das mag für den einen Fahrer beruhigend sein, weil er nur notfalls mit seinem Grand Cherokee die Straße verlassen würde. Andere wollen von ihrem Pracht-Jeep mehr. Das können sie dazubestellen.

Den harten Kerl wie den Asphaltcowboy interessiert natürlich der Innenraum: Dort hat jetzt der große Bildschirm in der erhabenen Mitte der in Mattchrom umrandeten Mittelkonsole eine dominante Rolle übernommen. Ein Multifunktionslenkrad mit drei Speichen. Die Ausströmer der Lüftung und die Mittelkonsole werden ebenfalls von mattem Chrom hervorgehoben. Die flache und breite Mittelkonsole betont dabei die Innenmaße des Grand Cherokee, das offenporige Holz der Zierteile, die beleuchtete Armaturentafel und die beiden opulenten Ledersessel vorn wie die drei Sitze im geräumigen Heck schaffen ein edles Langstrecken-Ambiente.

Den Grand Cherokee wird es mit einem Drei-Liter-Diesel aus Italien in zwei Leistungsstufen geben: 140 kW / 190 PS und 184 kW / 250 PS. Aus den USA kommen drei Benziner: der 3,6 V6 Flex Fuel Pentastar-Motor mit 210 kW / 266 PS und zwei Acht-Zylinder: der 5,7 l V8 Hemi mit 259 kW / 352 PS und der 6.4 l V8 Hemi im SRT mit 344 kW / 468 PS. Der SRT beschleunigt in 5,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h, ist mit 257 km/h der schnellste der Grand Cherokee-Familie und mit 78 900 Euro auch der teuerste. Für den stärkeren der beiden Diesel, vermutlich die in Europa meistgekauft Variante, beginnt der Preis bei 52 900 Euro für einen Limited.

Wir fahren jetzt den Summit für den Basispreis von 65 500 Euro. Der ist komplett

ausgestattet; die Aufpreisliste enthält nur einen Punkt: Perleffektlackierung 650 Euro. Damit reiht er sich bei den preisgünstigen Modellen seiner Klasse ein, die alle bei dem Ausstattungsniveau teurer ausfallen. Sein ruhiges Rollen, der trotz des recht hohen Gewichts von 2,4 Tonnen gute Antritt, das Ambiente und der souveräne Auftritt auf der Straße sollten ihm ermöglichen, seine Ziele im Markt bei denen zu erreichen, die Diesel-Power mögen. Wer den Hemi vorzieht, muss schon für den kleinen knapp 6000 mehr berappen. (ampnet/Sm)

Daten Jeep Grand Cherokee 3.0 V6 Summit

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,83 x 1,94 x 1,80

Motor: V-Sechszylinder, 2987 ccm, Common Rail-Direkteinspritzung,

Leistung: 184 kW / 250 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 570 Nm bei 2000 U/min

Leergewicht / Zuladung: 2403 kg – 2522kg / 427 kg – 546 kg

Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,2 s

Räder /Reifen: 8,0 J x 20 / 265/50 R 20

Luftwiderstandsbeiwert: 0,373

Wendekreis: 11,3 m

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 7,5 l

Kohlendioxid pro Kilometer: 198 g (Euro 5)

Gepäckraumvolumen: 782 l, erweiterbar auf 1554 l

Maximal zulässige Anhängelast: 3500 kg

Basispreis: 65 500 Euro

Bilder zum Artikel:



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.

Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.

Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.

Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.
Jeep Grand Cherokee.



Jeep Grand Cherokee.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.

Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.

Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.