



Jeep Grand Cherokee 3.6 V6 Overland Automatik

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

Ist der neu? Auf den ersten Blick immer noch ein Grand Cherokee, findet man unter dem klassischen Jeep-Design ein neu entwickeltes Auto. Mit Ausstattungsdetails wie elektrischen Sitzen samt Sitzlüftung, Doppelverglasung und großem Panorama-Schiebedach erfreut er seinen Besitzer. Ebenso erfüllt die ansprechende Verarbeitung des Innenraums die Erwartungen von heute. Das effektive Allradsystem ist ein guter alter Bekannter. Unverständnis löst aber die Motor-Antriebs-Kombination aus: der als neu beworbene 3,6-l-V6-Benziner ist auf dem technischen Stand von vor 10 Jahren, das Fünfgang-Getriebe war gar vor 20 Jahren mal aktuell; die Konkurrenz bietet bis zu drei Gänge mehr und eine intelligentere Steuerung. Die Quittung: völlig unzeitgemäße Verbräuche. Eigentlich schade, denn das Auto an sich gefällt und erfreut mit seiner wirklich kompletten Serienausstattung, nur noch Metallic-Lack kostet extra. Auch wenn der Preis mit 52.850 Euro anständig kalkuliert ist, sollte man ein Auge auf den kommenden Dieselmotor werfen.

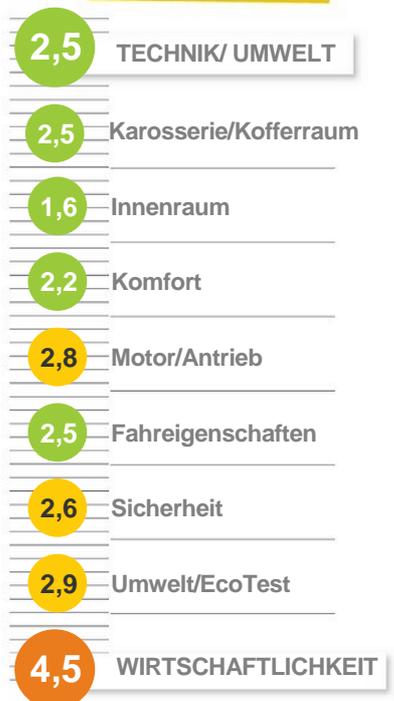
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, Mercedes M-Klasse, Toyota Landcruiser, VW Touareg.

+ gute Verarbeitung, komplette Serienausstattung, modernes Allradsystem, konkurrenzfähiger Preis

- viel zu hoher Verbrauch, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Spaltmaße sind nicht zu groß und verlaufen halbwegs gleichmäßig, sind aber nicht an allen Stellen gleich groß. Die Verarbeitung im Innenraum geht in Ordnung, nichts klappert oder knarzt auch auf schlechten Straßen. Jeep verwendet überwiegend ansehnliches Material, das auch einem gewissen Premiumanspruch gerecht wird. Im Vergleich zu den Vorgängern sind deutliche Qualitätsfortschritte zu sehen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen; es befindet sich jedoch ein gut erreichbarer Knopf unten links am Armaturenbrett. Es gibt leider keinen nachhaltigen Schwellerschutz, beim unvorsichtigen Einsteigen kann man leicht den Lack verkratzen. Immerhin geht die Türabdichtung nach außen in Ordnung, das wirkt sich auch positiv auf das Innengeräusch aus. Der untere Teil der Front- und Heckschürze ist unlackiert, ebenso an den Fahrzeugseiten. Damit sind diese Bereiche nicht so kratz- und stoßempfindlich. Ein vollwertiges Reserverad ist vorhanden - allerdings nicht in Fahrbereifung. Ohne Einschränkungen kann man nach einer Reifenpanne also nicht weiterfahren. Knapp 670 kg Zuladung (inkl. Fahrer) sind mehr als üppig.

⊖ Der Unterboden ist nur im vorderen Bereich verkleidet, sonst kann man eher von einer halbherzigen aerodynamischen Optimierung sprechen; hinter der Hinterachse klafft ein großes Loch. Es sind nur 68 kg Dachlast erlaubt.

Sicht

Im Grand Cherokee hat man durch die erhöhte Sitzposition einen guten Überblick. Die Fahrzeugecken muss man vor allem nach vorne aber auch schätzen - hier ist man um die serienmäßigen Parksensoren rundrum und um die Heckkamera dankbar. Hilfreich sind auch die großen Außenspiegel. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wirkung, das Wischfeld ist groß genug. Der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Funktion abschaltbar), beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um den Blick in den Toten Winkel zu erleichtern. Die Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, eine Kurvenlichtfunktion fehlt leider; einen Fernlichtassistenten bringt er serienmäßig mit. Dank Tagfahrlicht ist der Grand Cherokee auch tagsüber gut zu erkennen, ohne mit voller Fahrzeugbeleuchtung fahren zu müssen.

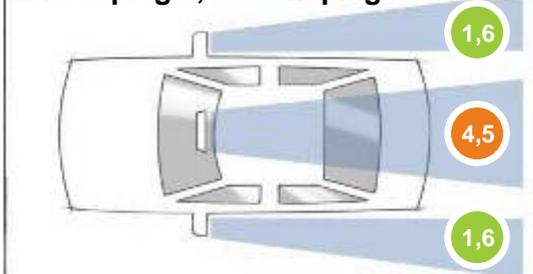


Die Sicht nach schräg hinten schneidet beim neuen Jeep Grand Cherokee zufriedenstellend ab.

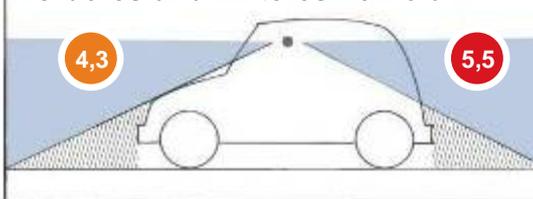
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Geländewagen noch zufriedenstellend ab, die Dachsäulen schränken die Sicht nicht zu sehr ein, nach rechts hinten könnte der Ausblick aber besser sein.

⊖ Gegenstände in Bodennähe sind vorne und besonders hinten nahe am Fahrzeug schlecht zu sehen. Auch der Innenspiegel bietet keine gute Sicht nach hinten.

3,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türbremsen könnten kräftiger ausgelegt sein, drei Rasterungen vorne und hinten gehen in Ordnung. Am Dachhimmel sind für alle außen Sitzenden Haltegriffe vorhanden. Der schlüssellose Zugang ist Serie, Sensoren gibt es aber nur an den Griffen der Vordertüren und am Heckdeckel.

⊖ Nicht ideal zum Einsteigen sind der hohe Schweller und die Sitzhöhe über der Straße. Auch der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante fällt recht groß aus, man verschmutzt sich also schnell die Hosen beim Ein- und Aussteigen. Man kann sich besonders leicht versehentlich aussperren, weil eine Verriegelung auch bei offener Fahrertüre möglich ist. Trotz Keyless-Go-System ist von außen kein Öffnen mehr möglich, wenn der Schlüssel im Auto liegt und die Türen abgeschlossen sind - dieses Verhalten ist bei einem Auto mit schlüssellosem Zugang sehr ungewöhnlich.

1,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst im Normalfall 470 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf üppige 900 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich über einen weiten Bereich bis unter den Dachhimmel beladen, so können auch große Gegenstände transportiert werden.



Der Kofferraum ist mit 470 l Volumen wesentlich größer als beim Vorgängermodell (355 l).

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe schwingt automatisch auf und zu, das funktioniert einwandfrei, begleitet von einem deutlichen Piepsen. Gewöhnungsbedürftig ist der Knopf zum Schließen positioniert, im Kofferraum in der Seitenverkleidung ist ungewöhnlich. Die Klappe könnte höher öffnen, nur knapp 1,84 m sind lediglich durchschnittlich. Die Ladeöffnung fällt sehr groß aus, verjüngt sich nur nach oben ein wenig. Der Kofferraum selbst verfügt über ein praktisches Format, nur an den Seiten ist er etwas zerklüftet. Dank großer Ladeöffnung ist das Ladeabteil gut zugänglich, recht tief fällt es trotzdem aus. Nachts beleuchten zwei Lampen in der Heckklappenverkleidung den Kofferraum, links in der Seitenverkleidung gibt's eine abnehmbare Taschenlampe. Die Heckscheibe kann separat geöffnet werden. Eine innere Bordwand stört nicht, das Ausladen klappt also recht komfortabel.

⊖ Die Ladekante liegt 83 cm über der Straße, das Gepäck muss also weit angehoben werden.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden.

⊕ Das funktioniert über einen praktischen Mechanismus, der automatisch die Kopfstützen nach vorne klappt, so dass sie nicht abgezogen werden müssen, und zusätzlich die Rückbank etwas absenkt, so dass sich eine mit dem Kofferraumboden weitgehend ebene Ladefläche ergibt. Für kleines Ladegut gibt es ein kleines Fach links im Gepäckraum, größere Fächer unter dem Kofferraumboden sowie ein Netz zum Einspannen in den Verzurrösen.

1,6 INNENRAUM

1,5 Bedienung

⊕ Ein wenig Eingewöhnung benötigt man für die Funktionen des Grand Cherokee schon, dann kommt man aber im Alltag gut zurecht. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, serienmäßig elektrisch, der Einstellbereich könnte aber größer sein. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel der Automatik ist gut zu erreichen. Gestartet wird über einen Startknopf, der aber teilweise vom Lenkrad verdeckt wird und zudem unbeleuchtet ist. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, ihm fehlt bei Dunkelheit aber die Beleuchtung. Die Nebenschlussleuchte wird über Drücken des Lichtschalters aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Scheibenwischer vorne werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert (vier Empfindlichkeitsstufen), die Bedienung ist sehr gewöhnungsbedürftig. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend einwandfrei abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind weit genug oben verbaut. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell. Auch weitere Schalter für die anderen Funktionen des Grand Cherokee hat Jeep günstig positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen, erfordert aber viel Eingewöhnung. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Die vorderen elektrischen Fensterheber besitzen Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und serienmäßig elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man elektrisch justieren, die Knöpfe seitlich am Sitz könnten aber besser zugänglich sein. Die Innenbeleuchtung ist hell, es stehen für die außen Sitzenden Leseleuchten zur Verfügung. Die Instrumente sind gut ablesbar und verfügen über alle nötigen Kontrollleuchten. Im Bordcomputer kann man sich sogar Motoröl- und Getriebeöl-Temperatur anzeigen lassen. Auch offene Türen und Klappen werden dem Fahrer angezeigt (Motorhaube offen fehlt). Recht gut funktioniert der automatische Fernlichtassistent. Der Blinker besitzt eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Vorne wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Den hinteren Fensterheber fehlt der Einklemmschutz und damit auch die Aufwärts-Automatik - in dieser Preisklasse sollte dies Serie sein.



Die Funktionalität und auch die Verarbeitungsqualität haben mittlerweile Oberklasseniveau erreicht.

1,3 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot im Cherokee fällt großzügig aus, selbst zwei Meter große Personen finden problemlos Platz. Die Innenbreite ist üppig ausgestaltet. Insgesamt ergibt sich so ein angenehmes Raumempfinden.

2,2 Raumangebot hinten*

Die Rückbank bietet zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der eher für Kinder oder für kürzere Strecken geeignet ist.

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt, können auch hinten noch problemlos Menschen mit einer Größe von über 1,90 m sitzen; dabei bietet sich eine besonders üppige Beinfreiheit, die auch für knapp 2,10 m große Leute noch ausreichen würde. Lediglich der Kopfbereich limitiert, da das Schiebedach etwas Platz in Anspruch nimmt. Die Innenbreite ist sehr üppig, und so wundert es auch nicht, dass man ein großzügiges Raumempfinden hinten hat - das große Panoramaschiebedach trägt ebenfalls dazu bei.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis über 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,2 KOMFORT

2,6 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Jeep recht ordentlich gelungen. Langgezogene Bodenwellen werden zufriedenstellend pariert, bei ausgeprägten Höhenunterschieden ergibt sich eine kurzzeitige spürbare Karosseriebewegung. Kurze Bodenwellen, wie sie sich beispielsweise durch zusammengeschobenen Teer vor Ampeln ergeben, dringen durchaus gedämpft, aber spürbar bis zu den Insassen durch; hier zeigen sich die Nachteile durch die hohen ungefederten Massen am Fahrwerk. Die merkt man auch bei Einzelhindernissen wie abgesenkten Kanaldeckeln. Stuckern tritt für die Insassen nicht störend auf. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind ordentlich gedämpft, ebenso die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven - hier fährt sich der Grand Cherokee für einen Geländewagen erstaunlich agil. Beladen ändert sich die Federungscharakteristik im üblichen Rahmen: etwas feineres Ansprechen und etwas mehr Karosseriebewegungen bei hektischen Fahrmanövern.

1,9 Sitze

⊕ Die elektrische Einstellung für die Vordersitze ist serienmäßig, sie bietet auch eine Einstellmöglichkeit für Sitzhöhe und Sitzneigung. Die Lehnen der Vordersitze sind günstig geformt und bieten dem Rücken einen guten Halt. Auch die Flächen sind vernünftig geformt, fallen aber für große Menschen etwas kurz aus. Bei schnellen Kurvenfahrten ist der Seitenhalt zufriedenstellend. Die Federung der Polster ist tendenziell straff, die Lehnen hoch genug auch für große Personen. Dank serienmäßiger Sitzlüftung muss man auf den Lederbezügen auch bei langen Fahrten nicht schwitzen. Fahrer und Beifahrer verfügen über eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Dank mannigfaltiger Einstellmöglichkeiten finden auch ganz unterschiedliche Fahrer eine angenehme Sitzposition und können ihr linkes Bein ordentlich abstützen - es fehlt aber eine Kunststoffablagefläche, so dass der Teppich schnell verschleißt. Die Rückbank gefällt mit ihrer ordentlichen Konturierung, die Lehnen sind hoch und die Polster angenehm straff. Die Sitzposition geht selbst für Erwachsene in Ordnung, so dass lange Fahrten entspannt zurückgelegt werden können.

1,7 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei Geschwindigkeiten bis 130 km/h liegt im niedrigen bis sehr niedrigen Bereich. Übliche Fahrgeräusche fallen kaum auf, auch Windgeräusche bleiben dezent selbst bei noch höheren Geschwindigkeiten. Der Motor läuft ruhig im Hintergrund, nur bei Leistungsabforderungen ist er deutlich zu hören, mit heiserer sportlicher Note.

2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne recht schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung, damit sind schnell angenehme Temperaturen für die Insassen erreicht. Hinten fallen Ansprechen und Wirkung der Heizung etwas schlechter aus, aber immer noch im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig, sie arbeitet effektiv und macht selten manuelle Eingriffe erforderlich. Leider fehlt eine Umluftautomatik. Auch kann die Luftmengenverteilung nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam sowie nur in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden. Dagegen können sich Fahrer und Beifahrer getrennt ihre Temperatur vorwählen.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

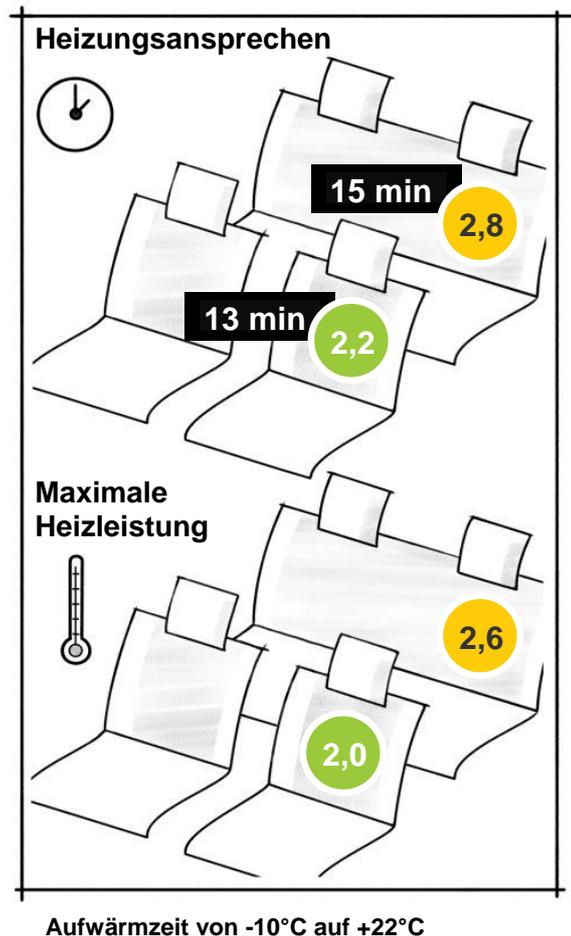
⊕ Zweifelsohne sind die Fahrleistungen des Grand Cherokee mit dem 3,6-l-V6-Motor gut, jedoch würde man sich von 286 PS eigentlich mehr erwarten. Allgegenwärtig ist das sehr hohe Gewicht des Allradlers, über 2,3 Tonnen müssen beschleunigt werden. Hinzu kommt das antiquierte Fünfgang-Getriebe, das den Motor bei seiner Arbeit nicht optimal unterstützen kann.

1,7 Laufkultur

⊕ Der V6-Motor bietet eine gute Laufkultur, bis in den Innenraum dringen über den ganzen Drehzahlbereich kaum Vibrationen. Brummfrequenzen treten nicht auf, lediglich leicht dröhnig wird das Aggregat beim Ausdrehen.

2,8 Schaltung

Die Automatik reagiert etwas träge auf Gasbefehle, die Gangwechsel an sich gelingen ohne direktes Rucken. Da aber große Drehzahlsprünge überbrückt werden müssen, bleiben den Insassen die Zugkraftwechsel nicht verborgen. Die Automatik wechselt angemessen zügig die Gänge, jedoch werden die Wechsel durch die großen Drehzahlsprünge verlangsamt.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊕ Die Schaltwege des Automatikhebels sind angenehm kurz und nicht verschachtelt. Entsprechend gelingt auch das Wählen des Rückwärtsgangs problemlos; die gewünschte Fahrstufe wird stets schnell eingelegt, Rangieren ist damit ohne Verzögerungen möglich.

5,0 Getriebeabstufung

⊖ Ein Fünfgang-Automatikgetriebe in dieses Fahrzeug zu bauen, ist nicht mehr zeitgemäß. Zumal die Konkurrenz mindestens sechs oder sieben, manche sogar schon acht Gänge anbietet. Hinzu kommt beim Grand Cherokee, dass die Gänge eins bis drei als Fahrgänge ausgelegt sind und die Gänge vier und fünf zur Drehzahlabenkung genutzt werden. Der Drehzahlsprung zwischen vierten und fünften Gang ist verhältnismäßig klein. Die Sprünge zwischen allen anderen Gängen sind viel zu groß. Das führt auch dazu, dass selbst bei ruhiger Fahrweise die Automatik die Motordrehzahl nicht optimal absenken kann. Zwar wird sobald wie möglich auf der Autobahn dann der fünfte Gang eingelegt; der ist aber derart lange übersetzt, dass an jeder kleinen Steigung oder schon bei der geringsten Leistungsanforderung ein oder zwei Gänge zurückgeschaltet wird - inklusive der entsprechenden kurzen Verzögerungen. Das alles ergibt eine unharmonische Getriebearbeit und führt zur schlechten Getriebebewertung.

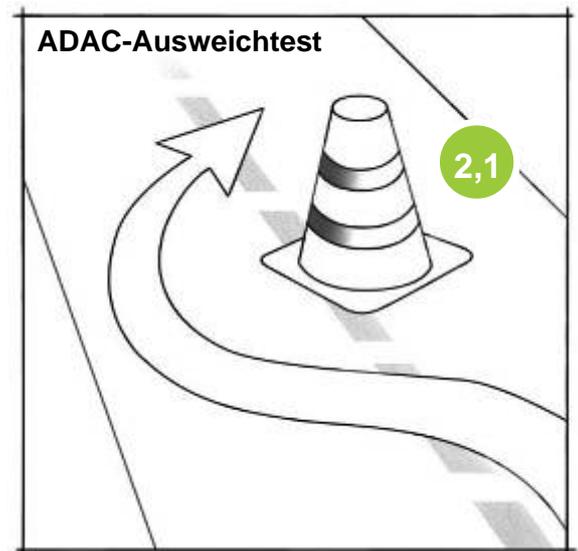
2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Um die Mittellage der Lenkung herum reagiert der Grand Cherokee träge auf Lenkbefehle; aber schon bei etwas mehr Lenkeinschlag erfolgt eine verhältnismäßig giftige Reaktion. Dieses ungleichmäßige Ansprechverhalten ist gewöhnungsbedürftig. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Geländewagen nicht wirklich von der Spur ab, der Fahrer merkt aber ein leichtes Wandern des Fahrzeugs. Für einwandfreie Traktion auch auf rutschigem Untergrund sorgt der permanente Allradantrieb. Beim ADAC-Ausweichtest schlägt sich der Grand Cherokee wacker und erstaunlich agil für einen so großen und so schweren Geländewagen. Er folgt willig den Lenkbefehlen, neigt im Grenzbereich zu kontrolliertem Untersteuern, das Tempo abbaut und so die Beherrschbarkeit verbessert. Übersteuern oder gar eine Kipptendenz treten nicht auf.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ Im Grenzbereich reagiert der schwere Geländewagen tendenziell untersteuernd, die Haftungsgrenze kündigt sich früh genug an, so dass der Fahrer nicht zu sehr überrascht wird. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve neigt das Heck zu leichtem Übersteuern, der Lastwechsel fällt aber gering aus. Fährt man voll beladen zügig durch die Kurven, nimmt das Untersteuern zu, Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,1 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern insgesamt zufriedenstellend an; um die Mittellage herum ist sie eher träge, dann reagiert sie giftig, insgesamt etwas unausgewogen und gewöhnungsbedürftig. Durch ihre indirekte Auslegung um die Mittellage ist es mit der Zielgenauigkeit nicht weit her, auch das Lenkgefühl lässt etwas zu wünschen übrig. Knapp vier Umdrehungen benötigt man am Lenkrad von Anschlag zu Anschlag - das ist eine Menge Weg. Immerhin ist der Wendekreis mit knapp 12,2 für ein Auto dieser Größe recht günstig, so dass Rangieren auch auf kleineren Parkplätzen nicht zur Geduldsprobe wird. Dazu passt auch die leichtgängige Lenkung beim Kurbeln.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Grand Cherokee durchschnittlich 38,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 265/50 R20). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und übersteht die Beanspruchungen ohne spürbares Nachlassen. Die Bremse spricht ordentlich an und lässt sich gut dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, bei einer Notbremsung das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,6 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Grand Cherokee verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso fährt stets ein direkt messendes Reifendruckmesssystem mit.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

- + Ein ADAC-Crashergebnis liegt noch nicht vor. Es kann aber von einer ordentlichen Insassensicherheit ausgegangen werden. Neben Front- und Seitenairbags findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Einen Knieairbag für den Fahrer ist Serie. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,85 m großen Personen optimalen Schutz, der Abstand zwischen den Stützen und dem Kopf ist vorne zufriedenstellend gering. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen und griffgerechten Bügel-Türgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Kopfstützen reichen hinten nur für Personen bis 1,65 m, zudem haben sie einen recht großen Abstand zum Kopf.

2,5 Kindersicherheit

Es können zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank installiert werden, für drei ist die Innenbreite zu knapp. Zudem eignet sich der Mittelsitz nur bedingt zur lagestabilen Befestigung eines Kindersitzes, auch weil die Gurtgeometrie nicht optimal ist.

⊕ Auf den äußeren hinteren Plätzen kann man Kindersitze per Isofix und Ankerhaken fixieren. Alternativ klappt auch das Anschnallen gut, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Die Gurte sind lang genug und die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Die Sitzkonturen sind günstig.

⊖ Für die hinteren Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz. Der Beifahrer-Airbag lässt sich nicht deaktivieren, damit dürfen keine Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

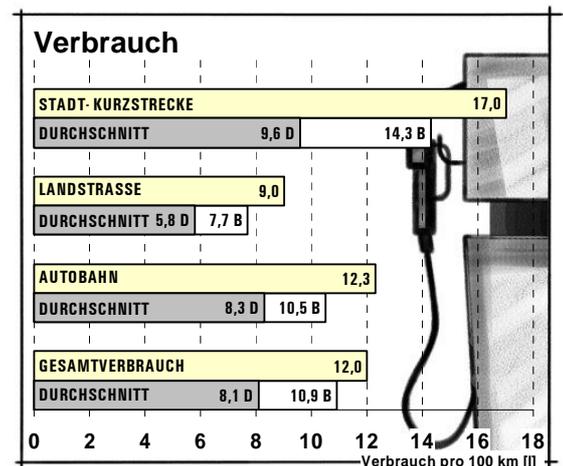
3,5 Fußgängerschutz

Crashergebnisse nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht. Der Vorgänger hat sehr schlecht abgeschnitten, die Bauform ist nicht besonders günstig und es gibt kein besonderes System für verbesserten Fußgängerschutz. So ist nur von einem mittelmäßigen Ergebnis auszugehen, denn ganz schlechte Autos bekommen keine Typzulassungen mehr.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO2*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jeep liegt bei 12,0 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 276 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für magere 11 Punkte. Innerorts liegt der Spritkonsum bei 17,0 l, außerorts bei 9,0 l und auf der Autobahn 12,3 l. Aggressive Fahrweise lässt den Verbrauch immens steigen, auch Werte über 25 l/100 km sind dann möglich.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffwerte im Abgas sind sehr niedrig, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen sie nicht aus dem Rahmen. Damit kann der Jeep im EcoTest 49 von 50 möglichen Punkten erzielen. Somit reicht es in der Summe dann doch für 60-EcoTest-Punkte und drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Grand Cherokee mit dem 3,6-l-Benziner sehr hoch ausfällt, bekommt er hier eine sehr schlechte Bewertung.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

⊕ Jeep gewährt eine zweijährige Herstellergarantie und eine vierjährige Anschlussgarantie bis max. 100.000 km ("Sorglosgarantie") für alle mechanischen und elektrischen Bauteile.

3,6

Wertstabilität*

Dem Grand Cherokee wird eine zufriedenstellende bis ausreichende Wertstabilität prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell ganz neu auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist. Aber Achtung: entwickelt sich der Spritpreis sehr negativ, wirkt sich das deutlich wertmindernd auf diese spritfressende Variante aus.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis liegt bei 52.850 Euro - das sieht zunächst hoch aus, betrachtet man aber die Ausstattungsliste, dann relativiert sich der Preis schnell. Die Konkurrenz kostet ausstattungsbereinigt teilweise über 10.000 bis 20.000 Euro mehr. Denn der Jeep bringt sogar Annehmlichkeiten wie Sitzlüftung vorne, Navigationsgerät und Doppelverglasung serienmäßig mit.

5,3

Fixkosten*

⊖ Die jährlichen festen Kosten liegen sehr hoch. Beispielsweise verlangt der Staat 364 Euro Steuer im Jahr, das ist für einen Benziner viel. Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung liegen sehr ungünstig, bei der Teilkasko sieht es nur wenig besser aus.

4,2

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann reiht sich der Grand Cherokee 3.6 V6 im hinteren Mittelfeld seiner Klasse ein. Kostentreiber sind die Aufwendungen für den Kraftstoff, aber auch die Versicherung ist sehr teuer und der absolute Wertverlust in Euro und Cent fällt sehr hoch aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.6 V6	5.7 V8
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3604	8/5654
Leistung [kW(PS)]	210(286)	259(352)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	347/4300	520/4200
0-100 km/h[s]	9,1	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	12,0 SP	14,8 SP
CO2 [g/km]	265	327
Versicherungsklassen KH/VK/TK	24/27/24	24/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	364	528
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1193	1471
Preis [Euro]	52.850	62.450

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	3604 ccm
Leistung	210 kW (286 PS)
bei	6350 U/min
Maximales Drehmoment	347 Nm
bei	4300 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	265/50R20V
Reifengröße (Testwagen)	265/50R20V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	12,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	17,0/ 9,0/ 12,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	265g/km / 276g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4822/1943/1781 mm
Leergewicht/Zuladung	2280 kg/669 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2268 kg
Dachlast	68 kg
Tankinhalt	94 l
Reichweite	780 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	251 Euro
Monatliche Werkstattkosten	105 Euro
Monatliche Fixkosten	140 Euro
Monatlicher Wertverlust	697 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.193 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/27/24
Grundpreis	52.850 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Heckkamera	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Heckscheibe separat zu öffnen	Serie
Lackierung Metallic	800 Euro
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	3,1
Kofferraum-Volumen*	1,5	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot vorne*	1,3	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,2	Umwelt/EcoTest	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,8
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,1
Federung	2,6		
Sitze	1,9	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,5
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	2,8	Wertstabilität*	3,6
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	5,3
Schaltung	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	4,2
Getriebeabstufung	5,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen