



Jeep Grand Cherokee 3.0 V6 MultiJet Summit Automatik

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (184 kW / 250 PS)

Er hat schon eine beeindruckende Statur, der Jeep Grand Cherokee. Von Understatement hält er nicht viel. Zu seiner puren Größe hat er mit dem aktuellen Facelift vor allem an der Front auch einen deutlichen Zuwachs an Chic und Sportlichkeit erhalten. Optisch liegt er auf Augenhöhe mit Premiumprodukten der SUV-Klasse. Geht man aber ins Detail, so stellt man zu diesen noch einen deutlichen Respektsabstand fest. Die Verarbeitung ist verbesserungswürdig. Das Automatikgetriebe hat nun acht Stufen, wirkt aber nervös und tendiert zu hohen Drehzahlen. Der Sechszylinder-Diesel treibt das schwere Auto kräftig vorwärts, läuft kernig aber vibrationsarm. Leider enttäuscht er mit einem unterirdischen EcoTest-Ergebnis. Mit einem sehr hohen Testverbrauch (11,6 l/100 km) und einem hohen Schadstoffausstoß auf der Autobahn reicht es nur zu einem Stern. Erfreulich hingegen ist die sehr reichhaltige Grundausstattung der Summit-Variante, die neben Luxus auch wichtige Assistenzsysteme beinhaltet. In dieser Grundausstattung kostet der getestete Jeep aber auch bereits 66.500 Euro. Im Alltag darf man zudem mit immensen Unterhaltskosten rechnen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi Q7, BMW X5, Mercedes M-Klasse, Toyota Landcruiser, VW Touareg.

- +** gute Fahrleistungen, serienmäßige Assistenzsysteme, gute Sitze, vor allem im Fond großzügige Platzverhältnisse
- sehr hohe Unterhaltskosten, hoher Verbrauch, schlechtes EcoTest-Ergebnis



ADAC-URTEIL

3,0 AUTOTEST

4,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

4,4 Stadtverkehr

3,3 Senioren

2,4 Langstrecke

1,9 Transport

3,1 Fahrspaß

3,9 Preis/Leistung

Stand: April 2014
Text: Stefan Giuliani

Auf den ersten Blick wirkt die Karosserie des Jeep solide. Bei genauer Betrachtung findet man im Detail aber eine Anhäufung von Fehlern: Es fehlt überall an Passgenauigkeit und sauberer Verarbeitung. Die Karosseriefalze sind nicht ausreichend versiegelt. 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. Als Kontrast findet man aber auch einfaches Hartplastik, das nicht immer vollständig solide befestigt ist. 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 zerkratzen. Auch die Abdichtung der Türausschnitte dürfte etwas aufwändiger ausgeführt sein. Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und erlauben so bei kleinen Beschädigungen Teilersatz. Sie sind aber vollständig lackiert und somit kratzempfindlich.

– 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. Auch die Seitenschutzleisten sind aufwändig lackiert und kratzempfindlich. Zudem sind sie mittig zu tief und im Blech versenkt angebracht und bieten somit nur mäßigen Schutz für die Fahrzeugflanken. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff betankt werden, was teure Folge Reparaturen verursachen kann.

Dem Gran Cherokee dürfen 524 Kilogramm zugeladen werden. Auf der Dachreling sind 68 kg erlaubt.

+ Der Kraftstofftank fasst über 90 Liter. So können auch mit dem durstigen Jeep Reichweiten von mehr rund 810 Kilometern realisiert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt 2.949 kg. Ungebremste Anhänger dürfen bis 750 kg mitgeführt werden. Ein vollwertiges Reserverad ist vorhanden - allerdings nicht in Fahrbereifung. Ohne Einschränkungen kann man nach einer Reifenpanne also nicht weiterfahren. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem - der mittlere Platz der Rücksitzbank sollte nur für kurze Strecken verwendet werden.

– Durch die große Karosserie ist der Jeep vor allem im innerstädtischen Bereich sehr unhandlich.

Im Grand Cherokee hat man durch die erhöhte Sitzposition einen guten Überblick. Die Fahrzeugenden muss man vor allem nach vorn aber abschätzen. Glücklicherweise unterstützen serienmäßig Parksensoren und eine Rückfahrkamera. Hilfreich sind auch die großen Außenspiegel, die über einen asphärischen Bereich verfügen, um den Toten Winkel kleiner ausfallen zu lassen. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wirkung, das Wischfeld ist groß genug. Der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Funktion abschaltbar).



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

Die serienmäßigen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus - seit dem Facelift ist auch Kurvenlicht an Bord. Einen Fernlichtassistenten bringt der Jeep serienmäßig mit. Dank Tagfahrlicht ist der Grand Cherokee auch tagsüber gut zu erkennen, ohne mit voller Fahrzeugbeleuchtung fahren zu müssen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung enttäuscht der große Geländewagen. Die massiven C- und D-Säulen bilden in Kombination mit den nicht versenkbaren Heck-Kopfstützen eine absolut undurchsichtige Barrikade. Gegenstände in Bodennähe sind vorn und besonders hinten nahe am Fahrzeug schlecht zu sehen. Auch der Innenspiegel bietet keine gute Sicht nach hinten.

3,1 Ein-/Ausstieg

Vor allem durch die sehr hohe Karosserie fällt der Zustieg etwas beschwerlich aus.

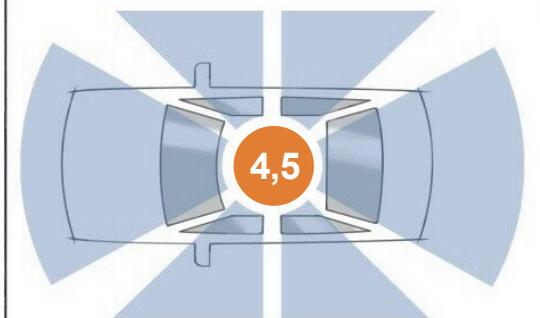
⊕ Die hinteren Türen geben eine großzügige Öffnung frei. Die Türfeststeller könnten kräftiger ausgelegt sein, drei Rasterungen vorn und hinten gehen aber in Ordnung. Am Dachhimmel sind für alle außen Sitzenden Haltegriffe vorhanden. Der schlüssellose Zugang ist Serie, Sensoren gibt es aber nur an den Griffen der Vordertüren und am Heckdeckel. Nachts leuchten beim Ein- und Aussteigen die Scheinwerfer, zudem wird rund um das Fahrzeug das Umfeld ausgeleuchtet.

⊖ Nicht ideal zum Einsteigen sind der hohe Schweller und die Sitzhöhe über der Straße, auch wenn die Karosserie zum Ein- und Aussteigen per Luftfederung etwas abgesenkt werden kann. Auch der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante fällt relativ groß aus, man muss mit einem sehr großen Schritt ins Fahrzeug steigen.

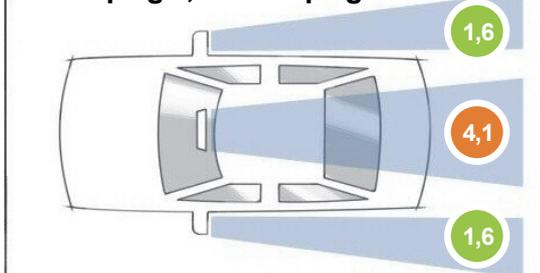
2,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst im Normalfall 360 l. Entfernt man die Hutablage und belädt bis zum Dach, stehen 665 Liter zur Verfügung. Dann lassen sich bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum stapeln. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf üppige 870 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich über einen weiten Bereich bis unter den Dachhimmel beladen, so können auch große Gegenstände transportiert werden. Nutzt man den kompletten Raum bis zum Dach und den Vordersitzen, verfügt der Jeep über ein Transportvolumen von 1.595 Litern. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere zehn Liter für kleine Gegenstände zur Verfügung.

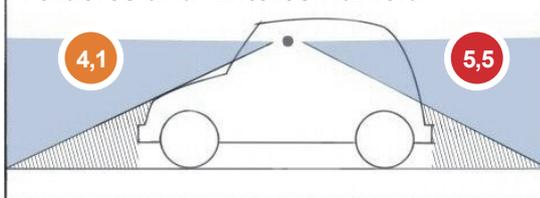
Rundumsicht



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



Lediglich 360 l Volumen bietet der Kofferraum bei aufgestellter Rückenlehne. Legt man diese um, stehen 870 l zur Verfügung.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe wird serienmäßig elektrisch geöffnet und geschlossen. Gewöhnungsbedürftig ist der Knopf zum Schließen positioniert, im Kofferraum an der Seitenverkleidung ist ungewöhnlich. Die Klappe öffnet ausreichend weit. Personen bis 1,85 Meter stehen darunter aufrecht. Die Ladeöffnung fällt sehr groß aus, verjüngt nach oben nur ein wenig. Der Kofferraum selbst verfügt über ein praktisches Format. Auch weit nach vorn gerutschte Gegenstände können noch gut erreicht werden. Nachts beleuchten zwei Lampen in der Heckklappenverkleidung den Kofferraum, links in der Seitenverkleidung gibt's eine abnehmbare Akku-Taschenlampe. Beim Ausladen muss keine Ladekante überwunden werden.
- 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 zusätzlich die Rückbank etwas absenkt, sodass 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.

2,1 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Nicht zuletzt wegen des Radio-Navigations-Systems fordert der Jeep gewisse Eingewöhnungszeit. Die Ergonomie geht aber in Ordnung. Die Pedale sind gut angeordnet, beim Wechsel auf die Bremse kann man aber mit der Schuhsohle unter dem Bremspedal hängen bleiben. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist tief eingebaut. Sie wird teilweise per Tasten und teilweise per Touchscreen bedient. Die Menüführung ist nicht durchgehend sinnfällig. Die Instrumente sind nicht sehr übersichtlich skaliert. Treten im zentralen Display Meldungen auf, so wird die digitale Tachoanzeige auf die Seite geschoben, was ein schnelles Ablesen verhindert.

- + Das Lenkrad lässt sich elektrisch in Höhe und Reichweite einstellen. Der Wählhebel der Automatik ist gut zu erreichen. Gestartet wird über einen beleuchteten Startknopf, der aber teilweise vom Lenkrad verdeckt wird. 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 vorn werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell. Alle wichtigen Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen, erfordert aber viel Eingewöhnung. Es kann auch vom Lenkrad aus bedient werden. Das kräftige Soundsystem ist etwas basslastig ausgelegt. 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 Funktionalität und auch die Verarbeitungsqualität können Premiumansprüchen nicht genügen.

Die Innenbeleuchtung ist hell, es stehen für die außen Sitzenden Leseleuchten zur Verfügung. 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. Vorn wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für das Handschuhfach. In den vorderen Türtaschen finden aber auch Getränkeflaschen sicheren Halt. Serienmäßig ist der Tempomat mit der Abstandsregelfunktion ACC ausgestattet.

⊖ 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. Der breite Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Anschnallen.

2,1 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot im Cherokee fällt großzügig aus, selbst Personen mit 1,92 m Körpergröße finden problemlos Platz. Die Innenbreite und die Kopffreiheit sind üppig ausgestaltet. Insgesamt ergibt sich so ein angenehmes Raumempfinden.

1,9 Raumangebot hinten*

+ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können auch hinten noch problemlos Passagiere mit einer Größe von 1,89 m sitzen; dabei bietet sich eine besonders üppige Beinfreiheit, die auch für gut 2 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 Panoramashiebedach trägt ebenfalls dazu bei.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,89 m Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Bis auf die einstellbare Lehnenneigung der Rücksitze halten sich die Gestaltungsmöglichkeiten des Innenraums in engen Grenzen. Die Beifahrersitzlehne lässt sich nicht umklappen, ebenso kann die Rückbank nicht der Länge nach verschoben oder ausgebaut werden.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Trotz Luftfederfahrwerk kann die Federung des Cherokee nur durchschnittlich gut beurteilt werden. Auf langen Bodenwellen schwingt die Karosserie teils deutlich durch. 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.

Auf feinen Unebenheiten wirkt der Jeep aber nervös. Beladen ändert sich die Federungscharakteristik im üblichen Rahmen, das Fahrwerk spricht etwas feiner an. Auf Kopfsteinpflaster rollt das SUV komfortabel ab.

– Sowohl beim Beschleunigen, als auch beim Bremsen oder Kurvenfahren fallen die Karosseriebewegungen deutlich aus.

1,9 Sitze

+ Die elektrische Einstellung für die Vordersitze ist serienmäßig, sie bietet auch eine Einstellmöglichkeit für Sitzhöhe und Sitzflächenneigung. 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 sind sehr hoch, auch bei großen Personen. Dank serienmäßiger Sitzlüftung muss man auf den Lederbezügen auch bei langen Fahrten nicht übermäßig schwitzen. Fahrer und Beifahrer verfügen über eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Dank vielfältiger Einstellmöglichkeiten finden auch ganz unterschiedliche Fahrer eine angenehme Sitzposition und können ihr linkes Bein ordentlich abstützen - es fehlt aber eine solide Kunststoffablagefläche. Die Rückbank gefällt mit ihrer ordentlichen Konturierung, die Lehnen zwingen die Insassen aber zu einer gewissen Hohlkreuzhaltung. Sie sind hoch und die Polster angenehm straff. Die Sitzposition geht selbst für Erwachsene in Ordnung, sodass lange Fahrten entspannt zurückgelegt werden können.

2,3 Innengeräusch

+ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 68,2 dB(A). Übliche Fahrgeräusche fallen kaum auf. Der Motor läuft ruhig im Hintergrund, nur bei Leistungsabforderungen ist er deutlich zu hören, mit heiserer sportlicher Note. Laut ist er nicht, aber durch den häufig hohen Drehzahleinsatz nervt er schon gelegentlich. Vom Schiebedach her vernimmt man etwas erhöhte Windgeräusche.

2,5 Klimatisierung

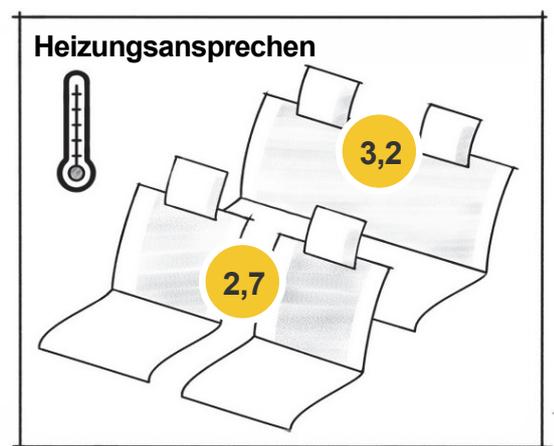
Die Heizleistung fällt vorn wie hinten nur durchschnittlich aus.

+ 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 eingestellt werden. Dagegen können sich Fahrer und Beifahrer getrennt ihre Temperatur vorwählen.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

+ An den Fahrleistungen des Grand Cherokee 3.0 V6 gibt es nicht viel auszusetzen. Der V6-Diesel leistet 184 kW/250 PS und stemmt bereits bei 2.000 1/min ein Drehmoment von 570 Nm auf die Kurbelwelle. Trotz einem Leergewicht von über 2,4 Tonnen wird der Jeep souverän beschleunigt. Subjektiv dominiert aber das große Auto, es wirkt schwerfällig.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,0 Laufkultur

⊕ Der V6-Motor bietet eine gute Laufkultur, bis in den Innenraum dringen über den ganzen Drehzahlbereich kaum Vibrationen. Brummfrequenzen treten nicht auf, das Aggregat läuft kernig, aber nicht störend.

2,9 Schaltung

Das Achtgang-Automatikgetriebe quittiert jede Bedienung des Gaspedals mit Zurückschalten um ein oder zwei Gänge. Das bringt Nervosität ins Fahrzeug. Zudem geschehen die Hochschaltungen umso unwilliger. Oft wird der Motor lange in einem sehr hohen Drehzahlbereich betrieben.

⊕ Die Gangwechsel können auch manuell, mit Schaltpaddel am Lenkrad vollzogen werden. Das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt weitgehend sorgenfrei. So können die Fahrtrichtungswechsel sanft vollzogen werden. Beim Anfahren am Berg wird das Fahrzeug automatisch festgehalten, Bergab bremsst die Bergabfahrhilfe das Fahrzeug auf konstante Geschwindigkeit.

⊖ Ein Start-Stopp-System gibt es beim Cherokee nicht.

1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Achtgang-Automatik stellt für jeden Betriebszustand eine passende Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung ist stimmig. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.150 1/min. Im Gelände stellt das sogenannte Quadra-Drive II Allradsystem eine Unterersetzung zur Verfügung.

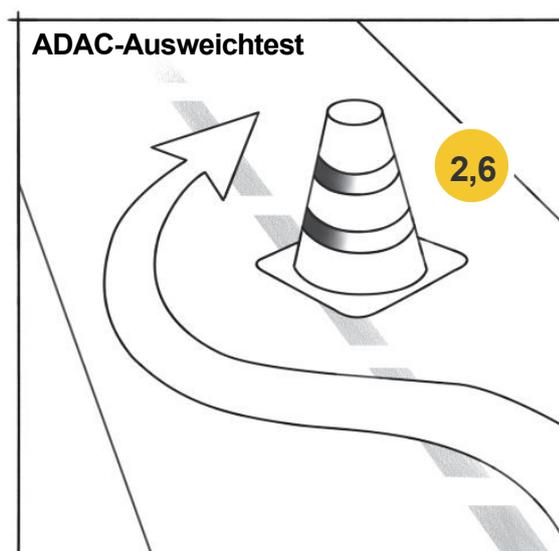
3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Mit seiner breiten Spur und der üppigen Bereifung läuft der Geländewagen gerne Spurrillen nach.

⊕ Für einwandfreie Traktion auch auf rutschigem Untergrund sorgt der permanente Allradantrieb in Kombination mit dem sperrbaren Mitteldifferenzial und einer elektronisch geregelten Differenzialsperre an der Hinterachse. 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 Kiptendenz treten nicht auf. Lässt man sich von den starken Karosseriebewegungen nicht verwirren, vermittelt der Jeep ein sicheres Fahrgefühl.

⊖ Bei plötzlichen Lenkbewegungen pendelt das Heck deutlich um die Mittellage. In schnell gefahrenen Kurven hingegen zeigt der Jeep eine deutliche Neigung zum Untersteuern. Im Grenzbereich verliert er auf allen vier Rädern die Haftung und driftet auch schon bei mittleren Geschwindigkeiten deutlich ab.



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.

3,8

Lenkung*

Um die Mittellage reagiert die Lenkung kaum. Sie ist auch haptisch kaum zentriert. Wählt man größere Lenkwinkel, baut zuerst die Vorderachse und mit klarer Verzögerung die Hinterachse Seitenführung auf. Dieses giftige Verhalten ist sehr gewöhnungsbedürftig. Immerhin ist der Wendekreis mit 12 Metern für ein Auto dieser Größe in Ordnung, sodass Rangieren auch auf kleineren Parkplätzen nicht zur Geduldsprobe wird. Dazu passt auch die leichtgängige Lenkung.

⊖ Durch die 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.

3,0

Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Grand Cherokee durchschnittlich 38,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Crosscontact der Größe 265/50 R20 111V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und übersteht die Beanspruchungen ohne spürbares Nachlassen. Die Bremse spricht ordentlich an und lässt sich zufriedenstellend dosieren.

2,5

SICHERHEIT

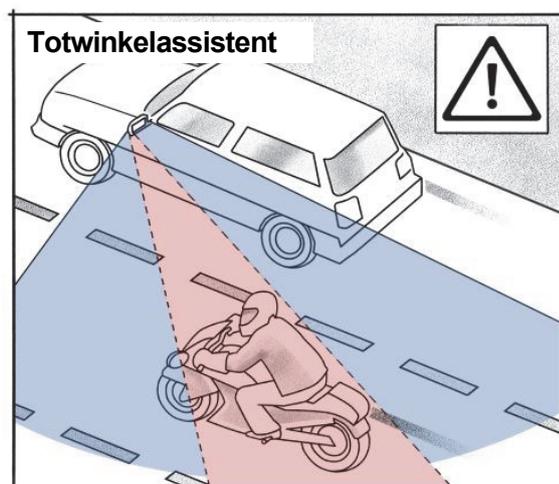
1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Grand Cherokee verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten, der bei drohender Kollision den Bremsbefehl des Fahrers verstärkt. Zudem wird der Fahrer optisch und akustisch vor der Kollisionsgefahr gewarnt. Ebenso fährt stets ein direkt messendes Reifendruckmesssystem und dynamisches Kurvenlicht mit. Der Totwinkelassistent warnt vor Gefahren beim Spurwechsel. Der Motor kann nur in P-Stellung der Automatik gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anfahren verhindert wird. Die Assistenzsysteme sind bei der Summit-Ausstattung alle serienmäßig an Bord.

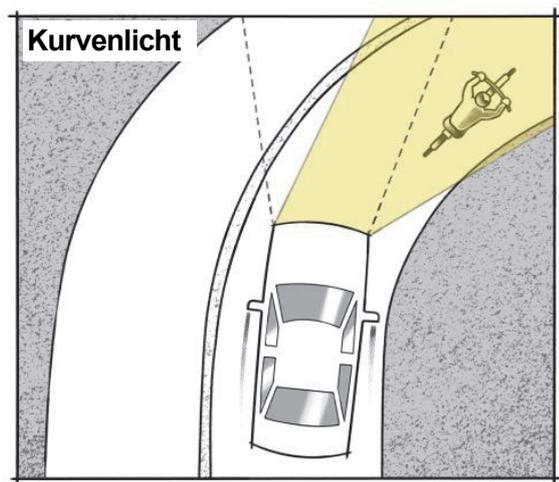
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall nicht von den Mitfahrern bedient werden.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

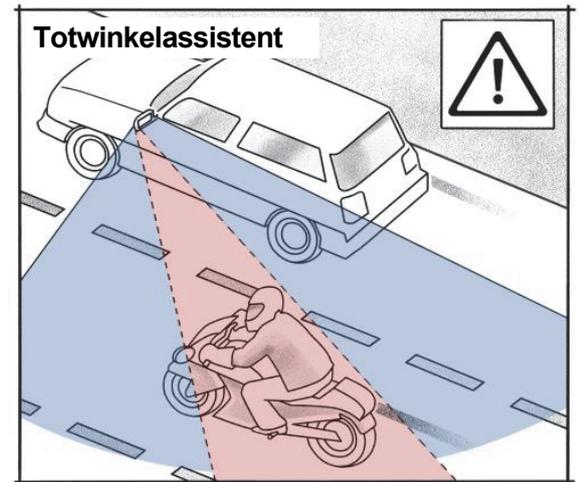
Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Grand Cherokee im Bereich Insassenschutz 81% der möglichen Punkte (Test 2011). Neben Front- und Seitenairbags findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Eine 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 vorn zufriedenstellend gering. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen und griffgerechten Bügel-Türgriffen kann nach einem Unfall hohe Zugkraft angebracht werden.
- ⊖ Die Kopfstützen reichen hinten nur für Personen bis 1,65 m, zudem haben sie einen relativ großen Abstand zum Kopf. Für Warndreieck und Verbandskasten gibt es keine fest definierten Halter.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,7 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erreicht der Jeep 69% der möglichen Punkte (Test 2011). 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.

- ⊕ 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. Zudem sind sie mit einer Blockiereinrichtung ausgestattet. Die Sitzkonturen sind günstig. Auch auffallend hohe Kinderrückhaltesysteme finden im Jeep Platz. Auf der Rücksitzbank sind Kindersitze aller Klassen erlaubt.
- ⊖ Für die hinteren Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz, was ein großes Verletzungspotenzial für spielende Kinder darstellt. Der Beifahrer-Airbag lässt sich nicht deaktivieren, damit dürfen keine Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher. Für das Isofix-System sind Einsteckhilfen nötig.

3,3 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Cherokee im Bereich Fußgängerschutz nur 45% der möglichen Punkte. Vor allem die Motorhaube stellt noch ein erhebliches Verletzungsrisiko dar.

4,8

UMWELT/ECOTEST

5,5

Verbrauch/CO₂*

Die Verbrauchsmessungen gehören zu den Schattenseiten des großen Geländewagens.

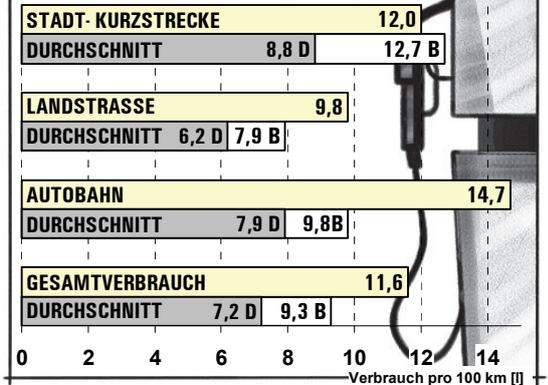
– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jeep liegt bei 11,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 372 g pro Kilometer. Im EcoTest gibt es dafür nicht einen Punkt. Innerorts liegt der Spritkonsum bei 12,0 Liter, außerorts bei 9,8 Liter und auf der Autobahn 14,7 Liter auf 100 Kilometer.

4,1

Schadstoffe

– Vor allem beim anspruchsvollen Autobahnzyklus emittiert der Jeep sehr viel Stickoxid. Zudem tritt ein erhöhter Partikelaustritt auf. Beim ADAC EcoTest gibt es dafür nur 19 Punkte. Nachdem das SUV bei der CO₂-Wertung leer ausging, erreicht es insgesamt 19 Punkte und somit nur einen Stern.

Verbrauch



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

4,8

AUTOKOSTEN

3,9

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Durch den hohen Verbrauch kann auch der günstige Dieselmotor nicht verhindern, dass die Betriebskosten nicht zu knapp ausfallen.

5,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

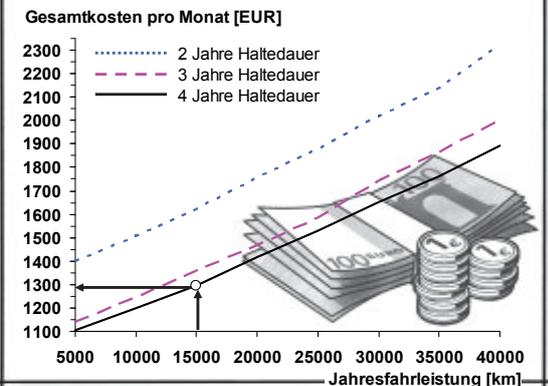
Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

4,1

Wertstabilität*

– Schwere Spritfresser passen nicht in Zeiten hoher Spritpreise. Deswegen wird dem Jeep Grand Cherokee ein mäßiger Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum prognostiziert.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1294 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,2 Kosten für Anschaffung*

– Der Jeep Grand Cherokee 3.0 V6 MultiJet Summit hat einen Grundpreis von stolzen 66.500 Euro. Lobend muss aber die reichhaltige Serienausstattung erwähnt werden. Denn der Jeep bringt neben mehreren Assistenzsystemen sogar Annehmlichkeiten wie Sitzlüftung vorne, Navigationsgerät und Doppelverglasung serienmäßig mit.

5,5 Fixkosten*

– Die jährlichen festen Kosten liegen sehr hoch. Beispielsweise verlangt der Staat 491 Euro Steuer im Jahr. Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung liegen sehr ungünstig, bei der Teilkasko sieht es nur wenig besser aus. (KH: 24/VK: 26/ TK: 24)

4,8 Monatliche Gesamtkosten*

– Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann reiht sich der Grand Cherokee 3.0 V6 MultiJet Summit im hinteren Feld seiner Klasse ein. Sowohl die Fixkosten als auch der Betrieb sind übermäßig teuer. Aber auch der Wertverlust schlägt kräftig zu Buche.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.6 V6 Flexfuel Laredo Aut.	5.7 V8 Aut.	6.4 V8 SRT Aut.	3.0 V6 MultiJet Laredo Aut.	3.0 V6 MultiJet Limited Aut.
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3604	8/5654	8/6417	6/2987	6/2987
Leistung [kW (PS)]	210 (286)	259 (352)	344 (468)	140 (190)	184 (250)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	347/4300	520/4200	624/4100	440/1600	570/2000
0-100 km/h[s]	8,3	7,3	5,0	10,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	225	257	190	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	13,8 ET	13,0 SP	14,0 SP	7,5 D	7,5 D
CO2 [g/km]	225	304	327	198	198
Versicherungsklassen KH/VK/TK	24/26/24	24/26/24	24/26/24	24/26/24	24/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	334	532	594	491	491
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1201	1639	1862	1053	1136
Preis [Euro]	46.900	68.500	77.900	45.900	53.400

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2987 ccm
Leistung	184 kW (250 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	570 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	265/50R20V
Reifengröße (Testwagen)	265/50R20V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	11,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,0/9,8/14,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	198 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	372 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4875/1943/1792 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2165 mm
Leergewicht/Zuladung	2425 kg/524 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2949 kg
Dachlast	68 kg
Tankinhalt	93,5 l
Reichweite	810 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	164 Euro
Monatliche Werkstattkosten	108 Euro
Monatliche Fixkosten	194 Euro
Monatlicher Wertverlust	828 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.294 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/26/24
Grundpreis	66.500 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	Serie
Luftfederung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	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
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Lackierung Metallic	850 Euro
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen