



Foto: Lüttgens

Auf die Probe gestellt | Wenn schon mal ein echter Jeep in den Fuhrpark kommt, dann muss er seinen Offroad-Ruf auch in der Praxis nachweisen

Kraftvoll auffallend

Flottencheck | Ein Jeep mit satten 200 PS passt nicht immer in die Car Policy – möchte man meinen. Unsere drei Tester gingen mit dem Amerikaner erst ins Gelände, dann ins Gericht und fanden gute Gegenargumente.

— Mehr als rassig ist der Cherokee mit dem neuen 2,2-Liter-Turbodiesel. 200 PS, Allradtechnik und eine feine Serienausstattung (Niveau Limited) erhielten die drei Testflotten an die Hand. Etwas kürzer als sonst üblich ging die Tour für Helmut Fröschle, stellvertretender Leiter Einkauf bei Raumtechnik Messebau & Event Services aus Ostfildern. Neben Fröschle schrieben auch die weiteren Tester Kim David Lüttgens, Fuhrpark & Haustechnik bei Sonderhoff Chemicals aus Köln, sowie Isabelle Dengler und Jürgen Schäfer, Fuhrparkleitung bei Agaplesion gemeinnützige AG aus Frankfurt, emsig das Test-Tagebuch.

Antrieb | Motor

Kim David Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Die Motorleistung ist vollkommen ausreichend-kraftvoll. Anzug sowie Durchzug sind gut. Der Motor ist für mein Empfinden etwas laut, das geht leiser. Die Vibrationen im Lenkrad dagegen sind kaum spürbar.

Helmut Fröschle (Raumtechnik): Trotz der Fahrzeuggröße und des Gewichts reicht der 2,2-Liter-Multijet-Motor für ein zügiges Fah-

ren vollkommen aus. Er hat ein gutes Durchzugsvermögen.

Isabelle Dengler/Jürgen Schäfer (Agaplesion): Die Motorleistung war dem Gewicht des Fahrzeugs angemessen. Im Stadtverkehr mit Stop&Go konnte das Fahrzeug gut gefahren werden. Der Jeep wurde nicht ausgefahren, aber auf der Autobahn bei höherer Geschwindigkeit war weiteres Potenzial zu spüren.

Getriebe

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Die Automatik schaltet sehr sanft und angenehm

durch. Auch im Stadtverkehr (Kölner Berufsverkehr) ist man immer im richtigen Drehzahlbereich, ohne dass der Motor oder das Getriebe nerven.

H. Fröschle (Raumtechnik): Das Getriebe schaltet ruckfrei und mit wenig Verzögerung.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Flüssiges, ruhiges Beschleunigen. Mit etwas Geschick konnte der Jeep auch verhältnismäßig niedertourig im Stadtverkehr gefahren werden.

Innenraum

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Sehr gut gefallen mir die Applikationen an den Türen. Sie haben eine lebendige Maserung wie Holz und den Schimmer von gebürstetem Aluminium. Alle Bedienelemente sind sehr gut erreichbar angeordnet. Vorn ist ausreichend Platz vorhanden, hinten gibt es aber wenig Beinfreiheit. Die Ein- und Ausstiegshilfe ist sehr bequem. Die Übersicht nach rechts ist, auch bei Alleinfahrt, durch den Beifahrersitz extrem eingeschränkt bis nicht vorhanden. Bei Sonneneinstrahlung stören die sehr starken Reflexionen vom Armaturenbrett in der Scheibe.

Daten und Preise | Jeep Cherokee Limited Active T. I

Grundpreis des Testwagens 38.571 Euro
R4/2.184 cm³ | 147 kW/200 PS | 440 Nm/2.500 U/min
9-Stufen-Aut. | 8,5 s | 204 km/h | 5,7 D | 150 g/km

4.624 x 1.859 x 1.670 mm | 412 – 1.267 Liter
Wartung: jährlich oder alle 20.000 km
Effizienzklasse: A
Schadstoffklasse: Euro 6
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 23 | 22 | 24
Garantie: 2 Jahre

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Der Kofferraum ist leider nicht wirklich groß, auch die Zuladung (522 kg) ist etwas wenig.

H. Fröschle (Raumtechnik): Der Innenraum bietet ein ansprechendes Ambiente. Die Anordnung der Bedienelemente ist allerdings etwas gewöhnungsbedürftig und entspricht nicht dem Standard deutscher Hersteller. Manche Taster muss man suchen (Tankklappenentriegelung, Heckklappe). Das Multifunktionslenkrad bietet viele Tasten auf Vorder- und Rückseite, da muss man erst einmal testen, welche Funktionen diese haben. Die Schalter bzw. Funktionen vom Schiebedach sind gewöhnungsbedürftig. Das Platzangebot ist großzügig, allerdings ist die Beinfreiheit auf der Rückbank etwas beengt. Die Klimaanlage ist leicht zu bedienen und kann für den Fahrer und Beifahrer getrennt reguliert werden. Der Kofferraum ist ausreichend.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Das Platzangebot im vorderen Bereich ist ausreichend. Sobald größere Personen (1,90 m) im vorderen Bereich sitzen, wird das Platzangebot hinten für Erwachsene etwas knapp. Öffnen und Schließen der Kofferraumklappe geht einwandfrei. Funktionalität, Klimaanlage und Ergonomie sind ebenfalls einwandfrei. Das Kofferraumvolumen könnte etwas größer sein.

Komfort

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Das Leder fühlt sich gut an. Die Sitzbelüftung ist sehr angenehm. Den Sitzen fehlt leider jeglicher Seitenhalt. Im Sportmodus könnte die Lenkung direkter sein und die Dämpfung etwas härter. Trotz nicht verstellbarer Armlehne ist es das erste Fahrzeug, in dem ich sehr bequem meinen rechten Arm ablegen kann, ohne zu verspannen.

H. Fröschle (Raumtechnik): Das Fahrwerk bietet einen angenehmen Fahrkomfort, ist nicht zu hart oder zu weich eingestellt. Man kann verschiedene Fahrmodi samt einem Sportmodus auswählen. Hier merkt man die jahrzehntelange Erfahrung mit Geländewagen.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Der Gesamtkomfort im Fahrzeug ist weich, obwohl der Jeep für das unwegsame Gelände gebaut ist. Der Sitzkomfort ist dabei hoch.

Optik

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): „Boah cool! Der sieht aus wie Darth Vader!“, sagte mein fünfjähriger Sohn. Das Auto fällt auf, wobei Männer und Frauen dies unterschiedlich wahrnehmen. Männer: „Zu viel Chrom, zu viel schwarzes Plastik außen. Es ist leider das Urtümliche verloren gegangen zugunsten des Mainstream.“ Frauen: „Super Farbe, aber es sieht irgendwie verbeult aus.“

Foto: Lüttgens



Köln | Kim David Lüttgens, Fuhrpark & Haustechnik bei Sonderhoff Chemicals, testete in der Domstadt

Foto: Agaplesion



Foto: Agaplesion



Frankfurt | Isabelle Dengler und ihr Kollege Jürgen Schäfer kümmern sich um die Fuhrparkleitung bei der Agaplesion gemeinnützige AG und gingen mit dem Jeep Cherokee auf Test-Tour

Foto: Raumtechnik



Ostfildern | Helmut Fröschle, stellvertretender Leiter Einkauf Raumtechnik Messebau & Event Services

H. Fröschle (Raumtechnik): Durch die letzte Modellpflege ist die Optik deutlich sportlicher und moderner geworden. Letztendlich ist es aber Geschmackssache, ob einem dies gefällt. Mir gefällt die etwas kantigere Form besser.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Äußerlich hat der Cherokee sehr gelungene Proportionen und eine gute innerstädtische Größe. Der Frontbereich fällt am stärksten auf.

Verarbeitung

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Das Erste, was mir auffiel, war der Schlüssel. Leider passen Ober- und Unterhälfte nicht bündig zusammen, sodass eine rundumlaufende scharfe Kante spürbar ist. Da ist es von Vorteil, dass man den Schlüssel nur in der Tasche haben muss. Der Innenraum ist weitestgehend sauber verarbeitet. Die Teile passen bündig ineinander. Es steht nichts unangenehm hervor. Am Beifahrersitz ist eine große Lücke zwischen Sitzpolster und Sitzschale, wo so einiges verschwinden kann. Die Finger möchte man da nicht reinstecken müssen. Die Verkleidung des mittleren Klappmechanismus der Rückbank ist klapprig sowie wackelig und scheint nicht lange halten zu wollen.

H. Fröschle (Raumtechnik): Die Verarbeitung ist gut und es gibt so gut wie kein Hartplastik. Das Finish und die Haptik können mit einigen Wettbewerbern mithalten, kommen aber nicht ganz an die Qualität von Mercedes-Benz oder Audi heran. Allerdings sind diese Wettbewerber auch teurer. Ich war jedoch von der guten Qualität überrascht.



Foto: Lüttgens

Abgerundet | Der klassische Cherokee (r.) ist nicht nur ein Raubein, er sieht auch so aus

Flottencheck | Fahrleistung & Verbrauch

Tester	Kilometer (Fahrprofil)	Verbrauch (Norm: 5,7 l/100 km)
Raumtechnik	250 km (10/50/40 Autobahn/Landstraße/Stadt)	8,0 l/100 km
Sonderhoff Chemicals	420 km (50/25/25 Autobahn/Landstraße/Stadt)	7,9 l/100 km
Agaplesion	ca. 300 km (je ein Drittel Autobahn/Landstraße/Stadt)	k. A.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Optisch könnten die Übergänge zwischen verschiedenen Materialien im Cockpit noch besser gestaltet werden, um einen stabilen und massiven Eindruck zu erzeugen. Das Lederimitat würde ich indes nicht weiterempfehlen.

Sonderausstattung

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Mit allen Sicherheitssystemen, wie ACC und Lane-Assist, scharfgeschaltet, habe ich mich quasi nach Hause fahren lassen. Der Toter-Winkel-Warner ist unbedingt notwendig. Die Über-

sicht nach rechts ist auch bei Alleinfahrt durch den Beifahrersitz extrem eingeschränkt bis nicht vorhanden. Darüber hinaus wären ein Limiter und eine wärmedämmte Windschutzscheibe ebenso hilfreich wie die Möglichkeiten, die hintere Sitzlehnen vom Kofferraum aus umzuklappen und die Fenster per Fernbedienung öffnen/schließen zu können.

H. Fröschle (Raumtechnik): Als hilfreich empfand ich die elektrische Heckklappe sowie den Brems-Assistenten. Gewünscht hätte ich mir noch eine Anhängerkupplung. Absolut notwendig sind meiner Meinung nach der

Interview | Kare Neergaard, Direktor Großkunden Miet- und Gebrauchtwagen FCA Germany, zu Kritikpunkten und Verkaufszahlen

– Das Duo Cherokee/Grand Cherokee verkauft sich prächtig im Flottenmarkt. Zwischen Januar und August wurden fast 30 Prozent mehr Fahrzeuge abgesetzt als im Vorjahr. Wie sehen die Verkaufserwartungen für die kommenden Monate aus?

Kaare Neergaard: Mit dem neuen 2.2 Multijet-Motor beim Jeep Cherokee und dem fortgesetzten Erfolg mit unserem Flaggschiff Grand Cherokee rechnen wir auch für 2015 mit einem Wachstum in dieser Größenordnung. Unterstützung bekommt das Duo außerdem zunehmend vom Jeep Renegade, dem ersten Jeep im Segment der kleinen bis kompakten SUV.

– Mit dem erwähnten 2,2-Liter-Turbodiesel und der Neuwagengarantie über vier Jahre kommen weitere Kaufargumente dazu. Wie hoch erwarten Sie die Take-Rate für den 200-PS-Diesel unter den Flottenkunden?



K. Neergaard: Analog zum Vorgänger-Dieselmotor rechnen wir auch beim neuen 2.2 Multijet mit einer Take-Rate von über 90 Prozent. Der Anteil des 200-PS-Diesels wird nach unserer Einschätzung dabei wiederum knapp 80 Prozent ausmachen.

– Die Schaltung gefiel allen Testern. Ist die Neungang-Automatik kombiniert mit dem 2,2-Liter-Diesel bereits bei jedem Händler verfügbar?

K. Neergaard: Selbstverständlich. Alle Cherokee mit dem neuen 2.2 Multijet-Turbodiesel sind grundsätzlich mit Neungang-Automatikgetriebe und Vierrad-Antrieb ausgestattet.

– Ein Kritikpunkt bei allen drei Test-Flotten war die Verarbeitung im Cockpit. Die Materialien überzeugen, das Finish eher weniger. Ist dies ein Kompromiss, der dem Pricing des Jeep geschuldet ist?

K. Neergaard: Bei allen modernen Jeep-Modellen haben wir ein hohes Maß an Verarbeitungsqualität auch im Innenraum erreicht. Dennoch gilt grundsätzlich für jedes Volumen-Produkt unterhalb der Top-Luxusklasse, dass es letztlich immer einen vernünftigen Kompromiss zwischen Leistung und Preis bieten muss, um im Markt wettbewerbsfähig zu sein. Der Jeep Cherokee ist mit seinem bemerkenswert guten Preis-Leistungs-Verhältnis hier ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, wie sich auf höchstem Sicherheitstechnologie-Niveau und mit hochmoderner Antriebstechnologie auch noch ein Maß an Qualität erreichen lässt, wie es die Kunden erwarten können.

| rs

Foto: FCA

Tempomat, Bluetooth-Verbindung, Brems-Assistent und Navigation.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Besonders die Rückfahrkamera war für uns hilfreich. Sonst haben wir keine Ausstattungsdetails vermisst. Generell legen wir besonderen Wert auf den Toten-Winkel-Assistenten.

Fahrverhalten

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Bei langsamer Fahrt werden Huckel sehr deutlich und hörbar an den Fahrer weitergemeldet. Bei zügiger Fahrt werden diese sehr angenehm weggedämpft. Die Lenkung könnte im Sportmodus etwas direkter sein. In (zu) schnell gefahrenen Kurven regeln die Systeme sanft runter. Der Lane-Assist funktioniert sehr gut.

H. Fröschle (Raumtechnik): Das Handling ist problemlos und kann sich mit anderen Topmarken messen.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Der Jeep ist ein sehr plausibles und zügiges Fahrzeug, das wie eine Limousine gleiten kann. Der Wendekreis ist verhältnismäßig klein.

Konkurrenz/Eigene Flotte

K. Lüttgens (Sonderhoff Chemicals): Als Pluspunkte sehe ich die sanfte und gute Getriebeabstufung, die bei Nutzung von ACC gut zu spüren ist. Beschleunigungen sind angenehm und nicht ruppig – auch bei sich dauernd ändernden Verkehrssituationen. Selbst wenn ein Fahrzeug vor einem einsichert, macht der Cherokee nicht unbedingt eine Vollbremsung. Auch das Soundsystem hat überzeugt. Wohingegen das Navi mehrere Fehler hatte: falsche Straßennamen, ungenaue bis falsche Abbiegeansagen in der Innenstadt. Die Nebelscheinwerfer bleiben immer an, auch nach einem Neustart des Fahrzeugs – man muss sie von Hand ausschalten. Der Fahrersitz bot keinen Seitenhalt und es fehlen Oberschenkelauflagen. Auch die Windgeräusche waren störend. Da der Motor und die Fahrzeugklassifizierung leider nicht unserer Car Policy entsprechen, ist der Jeep für unsere Flotte nicht geeignet. Gegenüber seinen Mitbewerbern wie BMW X3, VW Tiguan, Hyundai Santa Fé und Audi Q5 weiß der Italiener aber in einigen Punkten zu gefallen: Das Automatikgetriebe funktioniert sehr gut. Das Abstandsregelsystem scheint nicht total statisch zu reagieren, sondern vermittelt das Gefühl, als könne das Fahrzeug vorrausschauend fahren. Schert ein Fahrzeug vor dem Auto ein, habe ich schon Fahrzeuge deutscher Hersteller gefahren, die ein Verkehrschaos angerichtet haben, weil sie eine Vollbremsung bis in den Stillstand eingeleitet haben – das ist mir bei dem Jeep nicht passiert. Er nimmt das Gas weg und rollt

und scheint zu prüfen, ob der Abstand kleiner wird, gleich bleibt oder sich vergrößert.

H. Fröschle (Raumtechnik): Der Jeep wäre für unsere Flotte interessant, zumal er über einen günstigen Anschaffungspreis und ein gutes Preis-Leistungs-Niveau verfügt sowie sparsam im Verbrauch ist. Als Schwächen sehe ich beim Herausforderer von Modellen wie dem Mercedes-Benz GLE, dem Audi Q5 und dem Volvo XC60 den großen Wendekreis und die teilweise komplizierte Bedienung. Der Testwagen war sehr gut ausgestattet, und das zu einem vernünftigen Preis.

Bei den Wettbewerbsmodellen gefallen mir die Bedienung sowie die Optik und die Haptik der Fahrzeuge teilweise besser.

I. Dengler/J. Schäfer (Agaplesion): Für unseren Fuhrpark wäre der Jeep Cherokee interessant, da er eine gute Optik und zahlreiche Fahrerassistenzsysteme vorweisen kann. Die Verarbeitung im Cockpit ist indes nicht so gut. Vergleicht man den Cherokee beispielsweise mit einem Volvo XC60, dann gefällt der Italiener mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Zudem passt das Image eines kleineren Cherokee zu unserem Unternehmen. | rs



Foto: Lüttgens

Kompakte Vielfalt | Die Maße des Cherokee gefielen ebenso wie die reichhaltige Ausstattung



Foto: FCA

Große Welt | Die zahlreichen Funktionen des Jeep mussten die Tester erst lernen und ausprobieren



Foto: Lüttgens

Verarbeitung | Ein paar Mängel, wie hier am Sitz, schlagen sich auch in der Benotung nieder

Jeep Cherokee Bewertung der Teilnehmer mit Tops und Flops (Schulnoten)			
Außendesign	2,66	Ablagemöglichkeiten	2,33
Innenraumdesign	2,00	Stauraum	2,66
Qualitätsanmutung insgesamt	2,00	Ladevolumen/Variabilität	3,00
Materialqualität/Verarbeitung	2,33	Heizung/Klimaanlage/Lüftung	1,66
Ausstattungsniveau	1,33	Beschleunigungsverhalten	1,66
Bedienerfreundlichkeit	2,50*	Bremsverhalten	1,33
Sicherheitsgefühl	1,00	Schaltung	1,33
Sitzkomfort	1,66	Fahrverhalten	1,66
Einstiegskomfort	1,50*	Federung	1,66
Kraftstoffverbrauch	2,33	Fahrgeräusche	2,00
Übersichtlichkeit innen	1,66	Preis-Leistungs-Verhältnis	1,66
Übersichtlichkeit außen	2,33	Gesamteindruck	1,66

* nur zwei abgegebene Wertungen