



Seine Optik hat die Jeep-Ikone zum Großteil behalten, dafür hat sich innen und unter der Haube viel getan

## Zur Not auch ohne Straße

Ein Klassiker wappnet sich langsam für die automobilen Neuzeit. Der Jeep Grand Cherokee rollt nur noch als Plug-in-Hybrid vor. Er verliert dabei an Pferdestärken, aber nicht an Präsenz.

**Auch das gibt** es noch: Neuauflage als Plug-in-Hybrid. Die fünfte Auflage des Jeep-Flaggschiffs (seit 1993 in Deutschland) Grand Cherokee 4xe ist ein Doppelherz. Selbst im Stellantis-Reich ist so etwas ungewöhnlich, denn in der Regel strömt es ohne Ende, aber der Weg der Offroad-Langstrecken-Ikone ist auch ein weiter.

Bis 2030 soll jeder Neuwagen der Stellantis-Marken CO<sub>2</sub>-frei unterwegs sein, der letzte Grand Cherokee stieß als V8 noch 382 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer aus – und das ist nur der Normwert. Dass der nun deutlich saubere „Chief“ auch ohne Bafa-Prämie seine Abnehmer finden wird, ist sicher, denn er ist Kult. Auch wenn sich gerade unter der Haube viel getan hat.

Beim ersten Fahrkontakt mit dem Häuptling rollt dieser zunächst auf ganz leisen Reifen vor, denn das Anfahren zählt zum Arbeitsbereich des E-Motors.

### PS-Zahl fast halbiert

Aber schauen wir uns das SUV erst mal von außen an. Als fester Bestandteil des gehobenen Fahrzeugsegments wirkt er immer noch nobel. Aber da die Konkurrenz (Mercedes-Benz, Land Rover etc.) mittlerweile das Auto als Luxusgut vermarktet, wirkt

der Italo-Amerikaner irgendwie sympathisch bodenständig. Das setzt sich unter der Motorhaube fort, denn statt sechs oder acht arbeiten hier vier Zylinder. Zu V8-Hemi-Zeiten gab es Kraftreserven von bis zu 710 PS und 868 Newtonmetern, allerdings lag der Normverbrauch auch bei gut 17 Litern. Andere Zeiten, die allerdings nicht so weit zurückliegen. Einerseits schade, andererseits irgendwie vernünftig – so der erste Gedanke, den wir später noch mal aufgreifen müssen.

Unser Doppelherz agiert nur in einigen Antriebsfällen als Team. Der Start gehört wie erwähnt nicht dazu. Die Allrad-Welt von Jeep kennt zwei 4x4-Systeme, namentlich Quadra-Trac II (Limited und Overland) sowie Quadra Drive II mit hinterem elektronischen Sperrdifferential.

Beim Letztgenannten kommt etwa die Geländeuntersetzung ins Spiel. Im Kraxler-Niveau „Trailhawk“ sorgt dies zusammen mit nahezu 28 Zentimetern Bodenfreiheit und mehr als 60 Zentimetern Wattiefe für ein Vorankommen auf jedem Untergrund. Zumal hier erstmals serienmäßig der elektrisch entkoppelbare Querstabilisator für die Vorderachse hinzu kommt, was seine Kletterfähigkeiten weiter steigert. Die Bergziege Trailhawk ist statt auf 20- oder

21-Zöll-Rädern auf schmalere und robustere 18-Zöllern unterwegs.

### Luftgefedert, aber wankend

Die Höhenregulierung des Fahrwerks erfolgt ab dem zweiten Niveau „Overland“ luftunterstützt – und das in fünf unterschiedlichen Höhenstufen, die über einen Schalter auf der Mittelkonsole arretiert werden können. Was beim Fahren auffällt: Nicht nur in der höchsten Stufe wird aus dem Komfortgewinn eher ein Extra-Wanken, was manche Insassen stören wird.

Wiederum zur Freude aller – außer vielleicht der Parkhausbesucher – ist mit dem neuen Modell auch der Grundriss gewachsen. Da sowohl die Spurbreite (plus 36 Millimeter) als auch der Radstand (plus 50 Millimeter) zulegen, wachsen die Fahrstabilität wie auch das Platzangebot an Bord.

Immer noch schwierig ist das Thema Übersichtlichkeit – die breite B-Säule spricht hier Bände. Allerdings helfen die tagsüber getesteten Kamerasysteme sehr gut weiter. Die Bilder auf dem Zentraldisplay sind scharf, auch sonst wirkt das Interieur hochwertig und nach bekanntem Nutzerverhalten definiert: viele Funktionen, viele Knöpfe. Überfrachtet ist es den-



■ 1 Wer die Weiten entdecken will, fühlt sich unter einem Panoramadach immer zu Hause ■ 2 Die Materialien wirken hochwertig, der Aufbau des Cockpits ist gut strukturiert, da man sich sehr schnell zurecht findet ■ 3 Auch die hinteren Insassen dürfen sich am Luxus an Bord erfreuen. Neben dem Klimatelement gibt es ausreichend USB-Ladeports für Entertainment im Fond ■ 4 Der fein gestaltete Drehregler steuert die Gangwahl, die Wippe rechts hebt das Fahrwerk stufenweise ■ 5 Planer Ladeboden und Platz für 533 bis gut 2.000 Liter

### Grand Cherokee Limited 4xe Plug-in-Hybrid

**Preis:** ab 66.807 Euro (netto)  
 1.995 ccm<sup>3</sup> + E-Motor | System:  
 280 kW/380 PS | 400 Nm  
 6,3 s | 210 km/h | 8-Gang-AT  
 2,6–2,9 S | 60–68 g | 17,3 kWh  
**E-Reichweite:** 44 bis 51 km  
**Anhängelast:** 2.215–2.332 kg  
 4.914 x 2.149 x 1.795 mm | 533–2.004 l  
**KH:** 22 | **TK:** 26 | **VK:** 29  
**Service:** 15.000 km/1 Jahr  
**Garantie:** 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

noch nicht, sondern auch optisch gut ineinandergehend platziert. Wer seinen Beifahrer schätzt, gönnt sich und ihm den Luxus des dritten Screens (ebenfalls 26 cm), der für Autonomie rechts vorn sorgt.

### Sprinter ohne Top-Speed

Die 17,3-kWh-Batterie sorgt für 44 bis 51 rein elektrische Fahrkilometer laut der WLTP-Lesart. Das reine E-Vorankommen ist im Grunde aber sekundär, die Power des E-Aggregats (107 kW/145 PS) sorgt eher für ein gutes Antriebsvermögen. 6,3 Sekunden für den Standardsprint sind für einen 2,4-Tonner nicht schlecht.

Wirken allein die beiden E-Generatoren, dann sind maximal 130 km/h drin. Setzt der 2,0-Liter-Turbobenziner (272 PS) ein, geht es natürlich flotter voran, wenn auch nicht für alle Modelle. Beim Limited, Overland und Summit Reserve sind es langreisetaugliche 210 km/h. Beim Trailhawk wird bei 190 km/h abgeregelt.

Ganz harmonisch agieren beide Antriebsvarianten nur phasenweise. Denn meist ist die E-Power allein zu schwach und erfährt Hilfe vom Vierzylinder, der sich nicht nur mit Kraft meldet, sondern dabei auch hörbar sein Zutun dokumentiert. Es wird nicht nur lauter an Bord, sondern auch sprunghafter, was die Reaktion des US-Italiens beim Tritt aufs Gaspedal betrifft. Dass der Grand Cherokee noch aus

der Vor-Elektro-Zeit stammt, sieht man an der Anhängelast: Immerhin 2.332 Kilogramm können an den Haken. Vorher waren es allerdings gut 3 bis 3,5 Tonnen.

### Stolzer Preis, kurze Intervalle

Preislich legt der Jeep-Phev ab 66.807 Euro (alle Preise netto) los, und zwar als „Limited“. Wahre Offroader wählen den „Trailhawk“ (76.050 Euro), das All-Inclusive-Angebot des „Summit Reserve“ (unter anderem mit Lederausstattung, Echtholz-Interieur und 950-Watt-McIntosh-Audiosystem mit 19 Lautsprechern) verlangt gut 83.950 Euro. Ein Malus eint alle, der vier wählbaren Niveaus: das kurze Wartungsintervall von mickrigen 15.000 Kilometern.

Das Erbe des Ur-Jeeps soll bald der Recon ins E-Zeitalter überführen und auch optisch den bulligen Offroad-Amerikaner mimen. Die Weiten des Kontinents können die Jeep-Fans wiederum bald bequem und vielköpfig in Angriff nehmen, wenn ein weiterer Stromer lossurrt. Der Wagoneer S soll 600 Kilometer Reichweite und das Sprintvermögen eines echten Sportwagens (3,5 Sekunden) vereinen.

15