



Jeep Grand Cherokee Trackhawk

# Das böseste aller bösen SUVs

## Spezifikationen

**Karosserie:** SUV, 5 Türen, 5 Sitze, Leergewicht ab 2.531 kg.

**Motor:** V8-Benziner; 6.166 ccm, Leistung: 522 kW (710 PS) bei 6.000/min,

max. Drehmoment: 868 Nm bei 5.800/min. Zwei Ventile pro Zylinder, zentrale Nockenwelle (OHV), Saugrohreinjection, VVT, mechanischer Kompressor, Ladeluftkühlung.

**Kraftübertragung:** 8-Gang-Automatik, Allradantrieb, Differenzialbremse hinten, ESP.

**Fahrgestell:** selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und doppelte Dreieckquerlenker, Schraubenfedern; hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; elektronisches Dämpfersystem, Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank: 94 l, Reifen: 295/45 R 20.

**Dimensionen:** Länge: 485 cm, Breite: 195 cm, Höhe: 175 cm, Radstand: 292 cm. Kofferraum: 495–1.689 l.

**Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h, von 0 auf 100 km/h in ca. 3,7 Sekunden. Verbrauch Ø: 17,1 l/100 km, im Test: 16,6 l.

**Fahrzeuglieferant:** FCA Switzerland S.A. 8952 Schlieren, [www.jeep.ch](http://www.jeep.ch).

**Verkaufspreis:** Jeep Grand Cherokee Trackhawk ab CHF 140.000,-.

**Garantie:** 3 Jahre, km unlimitiert.

Der Urmeter potenter Sport Utility Vehicles ist seit über 25 Jahren der Jeep Grand Cherokee V8. Als Trackhawk muss sich der Bär selbst auffressen.

Text und Bilder: Jürg Wick

**T**rack bedeutet „Rennstrecke“ und Hawk übersetzt Langenscheidts mit „räubern“ oder „Jagd machen“. Dieser Grand Cherokee ist ergo dazu bestimmt, auf der Rennstrecke Jagd auf Konkurrenten zu machen. Mit einem über 2,5 Tonnen schweren SUV! Mit 710 PS ist Jeep gewillt, dieses Vergnügen zu realisieren. Der kürzlich lancierte erste Lamborghini-SUV namens Urus bringt es lediglich auf 650 PS.

Tatsächlich muss ein 911-Fahrer ans Verkaufen denken, wenn ein Trackhawk-Pilot vor ihm in einer Autobahneinfahrt dem Gefährt die Sporen gibt: von 0 auf 100 km/h in 3,7 Sekunden. Wahnsinn! Multipliziert mit dem Faktor Hochsitz, statt wie im Porsche beinahe auf der Strasse liegend. Und dann das V8-Grollen und dieses Zischen des Kompressors. Eindrücklich; wer kann und es haben will, muss jetzt zugreifen. CO<sub>2</sub>-Werte von 300 Gramm pro Kilometer und mehr sind kaum mehr gesellschaftsfähig, und für die Impor-

teure wird es zunehmend problematisch, solche Autos wegen dem Flottenverbrauch von 95 Gramm/Kilometer ab 2020 noch im Programm zu führen.

## Man könnte, wenn man wollte

Der potenteste Grand Cherokee beschleunigt bis auf 290 km/h weiter, die Einspritzanlage ist längst im Modus Wasserfall, und sehr potente Sportwagen würden jetzt dank besserer Aerodynamik am Jeep vorbeiziehen. Aber das Statement aus Michigan sitzt: Die SUV-Kernkompetenz wohnt immer noch in Amerika, zumal ein Lamborghini Urus ohne unverzichtbare Optionen runde 100.000 Franken mehr kostet als der Trackhawk. Dessen Besitzer könnte, wenn er wollte, braucht es aber nach zwei oder drei Orgien nicht mehr und weiss, dass sein Auto als Statement genügt.

Gegenüber unwissenden Klimaschützern kann er sich hinter der Fassade normaler Grand Cherokees verschanzen: „Ich habe eine

Familie und ein Ferienhaus in den Bergen.“ Oder so ähnlich. Auf eine Rennstrecke wird er sich kaum verirren wollen. Trotz Brembo-Bremsen mit vorn sechs Kolben und Scheiben mit 400 Millimeter Durchmesser. Dazu elektronisches Dämpfersystem mit einstellbaren Parametern für die Lenkung und ein subtiles Ansprechverhalten des Motors mit der Schaltgeschwindigkeit der 8-Stufen-Automatik – in der heissesten Position Track knallen die Gänge wie bei einer Schnellfeuerwaffe rein – man fühlt sich auf der Rennstrecke nicht richtig wohl. Spätestens dort wird der Eindruck auch wegen der wenig supportiven Sitze vage. Die dicken Bremsen signalisieren nach einigen harten Bremsungen auch, dass mit 2,5 Tonnen Gewicht extrem viel Energie vernichtet werden muss.

### Alles an Bord

Schön deshalb, dass er friedlich cruisend bewegt werden kann; er drückt nicht, benimmt sich lammfromm und federt sogar ordentlich. Alles ist an Bord, inklusive der neuzeitlichen Assistenz- und Konnektivitätssysteme. Das Raumangebot in der zweiten Reihe ist

nicht überwältigend, aber ausreichend, und dahinter lässt sich alles für einen Aufenthalt im Ferienhaus in den Bergen verstauen, sofern die Ski aufs Dach gehen.

Was selbst diesem überpotenten und deshalb teuren Auto anzukreiden ist, sind die enormen Spielmöglichkeiten hinter dem Lenkrad. Die Versuchung, sich den zur Verfügung stehenden Wahl- und Informationsmöglichkeiten statt der Strasse zu widmen, ist verwirrend, das Ablenkungspotenzial zu vielseitig.

Im Grunde genommen ist der Jeep Grand Cherokee Trackhawk ein gutmütiger Bär, vor dem sich nur jene in Acht nehmen müssen, die seine Kräfte herausfordern, ohne eine Rennfahrerlizenz in der Tasche zu haben, oder seine Vitalität unterschätzen. Als Flottenverbrauch für einen Konzern sind dieses Jahr 130 Gramm/Kilometer gefordert, der 6,2-Liter-Trackhawk belastet das Konto mit 385 Gramm. Wegen des kaskadenmässig gestrafften CO<sub>2</sub>-Gesetzes wird er sich selbst auffressen müssen.



Viel Raum auch ganz hinten, Ladekante 82 cm hoch.



Genügend Knieraum, 1/3 : 2/3 teilbare Rücksitzbank.



Komfortmässig fehlt es an nichts.



Wählbare Modi.



Lächerlich skaliertes Tacho bis 320 km/h, digitale Anzeige im Drehzahlmesser auch klein.



Hemi-V8 mit Kompressor, sehr viel Leistung, enormer Verbrauch.



Von hinten verraten die mächtigen Auspuffrohre die Potenz.