

Vorstellung Jeep Cherokee und Wrangler 2,0 T-GDI: R4 schlägt V6

Von Ute Kernbach

In der deutschen Offroad-Szene sind der Jeep Cherokee und Wrangler schon lange etabliert. Nachdem der Cherokee im Herbst vergangenen Jahres ein Facelift bekam, spendiert Jeep jetzt den Topversionen von Cherokee und Wrangler einen neuen Zwei-Liter-Turbobenziner, der den 3,2-V6-Benziner ablöst. Die 2,2-Liter-Dieselaggregate bleiben nach wie vor im Portfolio. Die Preise für den Cherokee 2,0 I T-GDI beginnen bei 49 500 Euro, und der zweitürige Wrangler 2,0 T-GDI ist ab 47 000 Euro zu haben, der Aufpreis für den Viertürer beträgt 3000 Euro.

Der neuentwickelte Vier-Zylinder-Benziner mit Turboaufladung und Direkteinspritzung leistet 272 PS (200 kW) und bringt – im Vergleich zum deutlich hubraumstärkeren V6-Motor – ein höheres Drehmoment: Zwischen 3000 und 4500 Umdrehungen in der Minute liegen 400 Newtonmeter an. Die Drehmomentverbesserung des agilen Reihen-Vierzylinders mit Start-Stopp-Technologie im Vergleich zum Sechszylinder kommt unter anderem durch den zweiflutigen Turbolader mit geringer Massenträgheit sowie dem elektronisch gesteuerten Bypass-Ventil zustande. Das sorgt im 4,64 Meter langen Cherokee für einen kräftigen Antritt. Zudem läuft er zwar nicht unhörbar, aber kultiviert.

Der Turbomotor mit variablen Ventil-Steuerzeiten zeigt bereits knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl ordentliche Zugkraft. Den Sprint von Null auf Tempo 100 meistert der Cherokee Trailhawk in 7,6 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h. Die Limited- und Overland-Versionen sind etwas flotter (0-100 km/h: 7,2 Sekunden / Spitze: 206 km/h). Den Benzin-Konsum gibt der Hersteller beim Trailhawk im Schnitt mit 9,4 Litern auf 100 Kilometer an. Kurven meistert der Mittelklasse-Geländewagen sicher. Die Lenkung arbeitet angenehm straff und präzise.

Bodenunebenheiten werden sauber absorbiert und das Fahrwerk ist straff gefedert. Die Kraft wird serienmäßig mittels einer Neun-Gang-Wandlerautomatik, die auch per Schalt paddeln am Lenkrad bedient werden kann, auf die Straße gebracht. Der robuste Wrangler kommt mit einer Acht-Gang-Automatik daher.

Selbstverständlich sind sowohl Cherokee als Wrangler serienmäßig mit einem Allradsystem ausgestattet. Beim Cherokee stehen gleich drei Allradsysteme zur Wahl: Active Drive I, Active Drive II (nur für den Diesel) und für den Trailhawk Active Drive Look mit Geländeuntersetzung. Über einen Drehknopf auf der Mittelkonsole können die verschiedenen Fahrmodis Auto, Snow, Sport, Sand/Mud und beim Trailhawk zusätzlich noch Rock mit sperrbarem Hinterachsdifferenzial gewählt werden. (ampnet/uk)

Daten Jeep Cherokee 2,0 T-GDI Trailhawk

Länge x Breite x Höhe (m): 4,64 x 1,90 x 1,72
Radstand (m): 2,72
Motor: R4-Benziner, 1.994 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 200 kW / 272 PS bei 5.250 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 3000-4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,4 Liter
Effizienzklasse: B

CO2-Emissionen: 215 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht: min. 2003 kg
Kofferraumvolumen: 448-1267 Liter
Max. Anhängelast: 1710 kg
Bodenfreiheit: 221 mm
Böschungswinkel: 29,9 Grad (v.) / 32,2 Grad (h.)
Rampenwinkel: 22,9 Grad
Wattiefe: 508 mm
Bereifung: 245/65 R 17
Wartungsintervalle: 20 000 km oder alle 12 Monate
Basispreis: 49 500 Euro

Bilder zum Artikel



Jeep Cherokee Trailhawk 2,0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ute Kernbach



Jeep Cherokee Trailhawk 2,0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ute Kernbach



Jeep Cherokee Limited 2,0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ute Kernbach



Jeep Cherokee Limited 2,0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ute Kernbach



Jeep Cherokee Limited 2,0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ute Kernbach



Jeep Wrangler Unlimited 2,0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ute Kernbach



Jeep Wrangler Unlimited 2,0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ute Kernbach
