

JEEP

Schafft auch den Rubicon Trail

Das Flaggschiff Grand Cherokee von Jeep bekommt pünktlich zum 25. Geburtstag nicht nur ein Facelift, sondern bietet als „Trailhawk“-Edition auch beste Geländetauglichkeit.



Der Jeep Grand Cherokee feiert seinen 25. Geburtstag.



Die Trailhawk-Edition steht für beste Geländegängigkeit.

Fotos: Fiat Chrysler Automobiles

Das Herzstück von Jeep, der Grand Cherokee, feiert silbernes Jubiläum. Nach 25 Jahren auf dem Markt erhielt das Flaggschiff neben den optischen Retuschen und einem noch edleren Interieur gleich das Offroad-Label „Trailhawk“ verliehen. Und dieses Signet ist nicht einfach nur eine Plakette, die man spazieren fährt. Es ist vielmehr ein Versprechen, dass der Ausflug dann immer mitten durchs Gelände gehen kann, und zwar durch das richtig schwere. Nach dem Cherokee und dem Renegade bezwang diese Version den Rubicon Trail in Kalifornien, um seine Nehmerqualitäten zu beweisen.

Luftfederung und Geländeautomatik

Die in fünf Stufen einstellbare Luftfederung auf den maximalen Federweg justiert, kann der Ritt durchs Gelände starten – die Kevlar-verstärkten Reifen sichern den Kontakt zum Untergrund, während die Gelände-Tempoautomatik im Kriechgang die Steilhänge ab- und wieder auffährt. Und zwar ohne dass man bremsen beziehungsweise Gas geben muss. Das Kriechtempo wählt man einfach mit Hilfe der



Der Grand Cherokee passt sich per Fahrwahlschalter an den Untergrund an.

FIT FÜRS GELÄNDE

Voraussetzungen für das „Trailhawk“-Label:

Traktion: Schlammige, sandige, verschneite und vereiste Passagen müssen souverän überwunden werden.

Wattfähigkeit: Dank Abdichtungen sowie hoch positionierter Lufteinlässe sind hohe Wattiefen möglich.

Wendigkeit: Präzise Lenkung sowie ein auf Geländeagilität optimiertes Chassis gewährleisten maximale Beweglichkeit.

Verschränkung: Eine hohe Verschrenkungsfähigkeit hält alle Räder auf unebenem Terrain möglichst lange am Boden.

Bodenfreiheit: Großzügige Bodenfreiheit und Böschung- sowie Rampenwinkel sind wichtig, um Hindernisse zu überwinden.

Schaltwippen. Der Rest ist Mut oder Abenteuerlust. Wie viel der Kraxler wirklich draufhat, wird der Fahrer wohl selten testen können, aber selbst das Wissen um diese Kräfte – und der geleistete Selbstversuch – geben einem ein Gefühl von Freiheit, das so typisch für die Marke ist. Für den Vortrieb sorgt ein Sechszylinder – als 3,6-Liter-Benziner (286 PS) oder als 3,0-Liter-Diesel (250 PS) stets an die achttufige Automatik mit Geländereduktion gekoppelt. Mittels der elektronisch geregelten Differenzialsperre wird die Kraft immer an das Rad geleitet, das Unterstützung braucht, um den vollen Grad der Geländefreiheit auszuleben.

Der Trailhawk fährt als Selbstzünder für 64.400 Euro brutto vor. Dafür erhält man aber auch eine sehr umfangreiche Ausstattung samt einer Topverarbeitung. Den Einstieg in die Grand-Cherokee-Welt bietet die Variante Laredo, wobei der Diesel hier mit 190 PS haushaltet (ab 50.900 Euro). Der reisekomfortbetonte Summit ist mit dem 250-PS-Diesel ab 72.900 Euro zu haben. V8-Fans können beim SRT 468 PS auf die Straße bringen (ab 87.900 Euro).

Rocco Swantusch/Alexander Junk



Der neue Volvo V90 Cross Country ist höher und breiter.



Ein großzügiger 9,2-Zoll-Touchscreen-Monitor bietet Zugang zu den meisten Funktionen.

Fotos: Alexander Junk

VOLVO

Kombi mit Offroad-Modus

Volvo hat den V90 höhergelegt: Der V90 Cross Country bietet sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit als der reguläre Kombi und ist serienmäßig mit Allradantrieb ausgestattet.

Mit dem neuen V90 Cross Country hat Volvo eine geländetaugliche Version des V90 präsentiert. Wir konnten den Newcomer auf einer Teststrecke im österreichischen Faistenau auf Herz und Nieren testen.

Allrad bei Bedarf

Der V90 Cross Country hat im Gegensatz zum regulären V90 einen Unterfahrschutz vorne und hinten, eine Bepunktung an den Flanken und Radläufen sowie eine spezielle Dachreling – das soll vor allem Outdoor-affine Kunden ansprechen.

Für beste Geländetauglichkeit verfügt der Schwede über eine um sechs Zentimeter auf insgesamt 21 Zentimeter erhöhte Bodenfreiheit. Darüber hinaus wurde das Radhaus vorne um 2,4 Zentimeter und hinten um 1,4 Zentimeter verbreitert. Der Volvo wird darüber hinaus immer mit Allradantrieb in Kombination mit einer Lamellenkupplung von BorgWarner angeboten. Letztere sorgt dafür, dass der Schwede alle vier Räder nur dann zum Vortrieb nutzt, wenn sie auch benötigt werden. Auf normalen Straßen ist beim V90 Cross Country hingegen nur die Vorderachse aktiv.

Speziell für Fahrten in sehr raues Gelände verfügt das Fahrzeug zudem über einen Offroad-Modus, bei dem ein permanenter

TECHNISCHE DATEN

V90 Cross Country T5 AWD

Bauart: Vierzylinder-Benziner
Hubraum: 1.969 cm³
Leistung/Drehmoment: 254 PS/350 Nm

V90 Cross Country T6 AWD

Bauart: Vierzylinder-Benziner
Hubraum: 1.969 cm³
Leistung/Drehmoment: 320 PS/400 Nm

V90 Cross Country D4 AWD

Bauart: Vierzylinder-Turbodiesel
Hubraum: 1.969 cm³
Leistung/Drehmoment: 190 PS/400 Nm

V90 Cross Country D5 AWD

Bauart: Vierzylinder-Turbodiesel
Hubraum: 1.969 cm³
Leistung/Drehmoment: 235 PS/480 Nm

Allradantrieb aktiv ist. In der getesteten Ausstattungsvariante hatte der Volvo auch ein adaptives Luftfahrwerk an der Hinterachse, was aber vorwiegend dem Komfort dient und eine gleichbleibende Bodenfreiheit auch bei hoher Beladung sicherstellen soll. Wäre das Luftfahrwerk auch vorne eingebaut, ließe sich der Kombi wie das SUV XC90 nach Bedarf höherlegen, was im Gelände ein Vorteil wäre.

Nichtsdestotrotz sind die Geländeeigenschaften des Schweden sehr gut: In unserem Test kraxelte der knapp zwei

Tonnen schwere Kombi munter einen schneebedeckten Weg hinauf und ließ sich auch sonst bei glatter Fahrbahn kaum aus der Ruhe bringen. Auf der Autobahn macht der V90 Cross Country ebenfalls eine gute Figur und fährt sich sehr komfortabel.

Der Innenraum präsentiert sich edel: Der übersichtliche Touchscreen-Monitor in der Mitte des Armaturenbretts ist die zentrale Steuerzentrale und macht Tasten und Schalter überflüssig. Zahlreiche Fahrassistenzsysteme, mit denen sich der Cross Country optional ausstatten lässt, nehmen dem Fahrer Arbeit ab. Besonders die teilautonome Fahrfunktion „Drive Pilot“ gefällt: In Kombination mit dem Tempomat hält das Auto nicht nur die Geschwindigkeit und den Abstand zum Vordermann, sondern kann auch der Spur bis zu einer Geschwindigkeit von 130 Kilometer pro Stunde folgen. Dafür muss der Nutzer aber mindestens einen Finger am Lenkrad lassen, da sich das System sonst deaktiviert. Im Gegensatz zu der E-Klasse von Mercedes-Benz kann der Volvo damit aber keine selbstständigen Spurwechsel vollziehen, sondern nur die Spur halten. Pfiffig ist auch der Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrer-Erkennung bei Tag und bei Nacht, der auch Wildtiere erkennen kann.

Alexander Junk