

Kasimir Kardans Fahren jenseits vom Alltag:

Das andere Gesicht des Indianers

30 000 Kilometer mit Maas trail master Fahrwerk und Goodrich Baja T/A Reifen machen aus dem zivilen Indianer Schneller Hirsch den strengen Krieger Harte Wildsau. Mit diesen veränderten Charakter müssen Fahrer und Mitreisende nun leben. Wie werden sie damit fertig?

Der Mann sagt, sowas habe er noch nie gesehen. Schon möglich, antworten Sie. Spricht der Mann, die Dinger seien ja ganz krumm. Schon richtig, bestätigen Sie. Mit den Dingern meint er die seitlichen Schutzrohre. Fragt der Mann, Sie fahren richtig im Gelände herum? Da sagen Sie, guter Mann, ich versuche, richtig zu fahren. Manchmal fahre ich auch falsch. Davon werden die Rohre krumm. Wären nicht die verbogen, wär's die Karosserie. Und die Werkstatt würde viel Geld kassieren. Ach so, versteht der Mann. Dann spricht er den Satz: Ich dachte, nur Jeeps können im Gelände fahren. Dies ist einer! Ein Jeep! Da, da vorn steht es drauf. Hm, ich meinte einen aus dem letzten Krieg, entschuldigt er sich. Sicher meint er gar keinen aus dem letzten Krieg, sondern einen



Die Fahrwerks- und Reifen-Aufrüstung beschert dem Jeep Cherokee einen anderen Auftritt. Sein Erscheinungsbild ist wesentlich massiver und maskuliner

aus dem letzten Jahr. Den Wrangler. Gelobt sei die Familienähnlichkeit all derer, die vom Urtyp abstammen. Damit kann der Cherokee nicht dienen. Er gilt als schnell auf der Straße. Und wegen seiner Luxus-Ausstattung fürs Gelände zu schade. Das ändern wir mal. Nach 70 000 Kilometern wird der Dauertestwagen von höchster Geschwindigkeit (ohne Abregelung über 190 km/h) auf höchste Geländefähigkeit umgerüstet. Aus dem kompakten Allrounder wird ein großgewachsener Offroader. Rund 13 Zentimeter höher als das Original. Mit einer um 23 Prozent vergrößerten Bodenfreiheit. Er hat Schutzrohre für die Seitenschweller und einen Unterfahrschutz. Kein Bullbar, keine Seilwinde, keine Zusatzscheinwerfer, keine Lampen-Schutzgitter, keine breiten Kotflügel. Wer den Alltags-Cherokee mit nur ein paar Handgriffen verändert, sitzt plötzlich in einem anderen Auto. 13 Zentimeter auf dem Papier sind in Wirklichkeit eine neue Welt. Die hohe Zeit hat begonnen. Ungewohnt hoch für die Bewohner niedrigfliegender Serien-Cherokees. Die Aufrüstung beschert dem Cherokee einen anderen Auftritt. Sein Erscheinungsbild ist massiver, maskuliner. Drum sagt Liane, Innendesignerin von Beruf, ihr eigener Cherokee 4,0 gefalle ihr besser, weil er eleganter aussehe und besser zu ihr passe. So ist's richtig für die Straßenfahrt. Wer ernsthaft in die unbefestigten Regionen dieser Erde vordringen will, der muß den Wagenkörper anheben. Dann steckt er mitten drin im Dilemma. Welcher Reifen ist schnell genug für den schnellen Cherokee und stark genug für schweres Gelände. Ach,

kommen Sie nicht mit jener Regel, die jeder kennt: Ein Satz Felgen mit Straßenreifen und in der Garage den zweiten Satz mit Geländereifen. Das ist doch nur etwas für einen dann-und-wann-Geländefahrer! Nichts für ein Gerät, das jederzeit beides können muß – schnell auf der Straße und unermüdlich abseits davon. Unverzüglich und ohne Schrauberei.

Da haben wir es! Und wir wissen es seit 20 Jahren! Es gibt keinen Reifen, der beides kann!

Na, na, inzwischen gibt es ein paar kräftige Profile, die bis Tempo 180 freigegeben sind. Doch so lebensmüde kann keiner sein, ohne Sicherheitsreserve zu fahren. Kaum zu glauben, es gibt nur einen Grobprofil-Reifen mit T-Klassifikation (bis 190 km/h).

Der Baja T/A im Originalton von BF Goodrich: „Überall dort, wo vom Reifen höchste Zuverlässigkeit verlangt wird, ist der Baja T/A die richtige Wahl.“ Klingt gut.

BF Goodrich weiter: „Mit leistungsfähigen Materialien in Verbindung mit dem außergewöhnlichen Aufbau steht der Baja T/A für ausgezeichnete Robustheit.“ So viel Spezielles sollt' schon sein.

Der Bumerang kommt unverhofft und droht die Zuneigung zu zerstören: „Auf der Straße eignet sich der Baja T/A nur für Verbindungsetappen.“

30 000 Kilometer später wissen Sie, daß eine Verbindungsstrecke



Grobstollig aber Speed-Index T: Baja T/A



Der modifizierte Cherokee (hinten) ist 13 cm höher als das Serienauto

auch schon mal von der ostelbischen Sumpflandschaft bis in die Felsenregion der andalusischen Sierra reichen darf.

Wenn zwei Erwachsene, zwei Kater und eine Hündin diese 3000 Straßenkilometer überstehen, mit Reifen, die gar nicht für die Straße gebaut sind, dann ist's ein hoffnungsvolles Zeichen.

Wie stets im Dasein bestimmt die Lebenserfahrung unser Urteil. Wer jahrelangen Umgang mit einem CJ-7 für normal hält, der ist im Luxus-Indianer mit den Baja-Sohlen kreuzfidel.

Ganz anders entscheidet die 87 Jahre alte Schwiegermutter, die bereits beim Einsteigen so sehr stöhnt als ginge es auf den Kleinen Feldberg. Sie meint, nun wäre es höchste Zeit, ein anderes Auto zu kaufen.

Die Reifen sind lauter als es einer gedämpften Kommunikation zwischen den Insassen dienlich ist. Dabei liegen die Ergebnisse der Schalldruckmessungen bei den drei Reifentypen nicht so weit auseinander (siehe Vergleichstabelle). Nur rollt der Baja härter ab, was nicht durch den Schalldruck gemessen wird, sondern mit dem Körperteil, auf dem wir sitzen. Der Unterschied zum Alltagsreifen ist etwa so groß, wie der zwischen einer komfortablen Federkernmatratze und einem japanisch-harten Futon. Wie einer sich bettet, ist er selber

Jeep Cherokee 4,0 Limited

Mit Maas/trail master Fahrwerk und Goodrich Baja T/A Reifen
Das wird gemacht Vorderachse (Höherlegung 60 mm)
 2 neue Schraubenfedern 2 neue Stoßdämpfer
 Korrektur der Achseinstellung (Spur & Nachlaufwinkel)
 Lenkungs­dämpfer

Hinterachse (Höherlegung 80 mm) Verstärkung der Blattfedern 2 neue Stoßdämpfer Keile und Briden
 2 Distanzscheiben (je 30 mm)

Was kostet das Fahrwerk

Komplettes Fahrwerk SO8216	DM 1333,00
Lenkungs­dämpfer	DM 210,98
Alle Teile im Versand mit TÜV-Mustergutachten	
Bei Montage & TÜV-Eintragung In Kamp-Lintfort	
Montage	DM 460,00
Einstellung der Vorderachse	DM 100,00
TÜV-Eintragung	DM 172,50

Das kosten die Reifen

Goodrich Baja T/A, 31x10,50 R 15	
Speed Index T (190 km/h)	DM 691,44
Goodrich Mud Terrain T/A 31x10,50 R 15	
Speed Index Q (160 km/h)	DM 407,00
Alle Preise in DM inkl. MwSt	

Es gibt keine vom Importeur festgesetzten End-verbraucher-Preise. Die Preise variieren von Händler zu Händler. Die hier genannten Reifen passen auf die Serienfelgen. Hersteller der Fahrwerkskomponenten:

Maas / trail master, Robert-Bosch-Straße 5-9, 47475 Kamp-Lintfort, Tel. 0 28 42-82 71, Fax -6 07 05

schuld. Schlechte Straßen werden durch diese Art von Reifen miserabel. Schlaglöcher werden nicht ausgebügelt. Die dürfen kräftig zuschlagen.

In sauschlechtem Terrain, dort, wo der serienbereifte Serien-Cherokee keine 20 Meter weit käme, fühlt sich der Indianer sauwohl. Was sich auf der Straße bei Kriechgeschwindigkeit wie Zahnräder anhört, wird im Outback zur beruhigenden Versicherung. Wenn allerdings das rechte Vorderrad so tief in einem Schlammloch verschwindet, daß nichts mehr davon zu sehen ist, dann geht es mit eigener Kraft weder vor noch zurück. Keine Schande. Zur Befreiung mußten zwei Traktoren ran. den Eindruck, er sei aus Vollgummi, zumal er über Monate keinen Druckverlust erkennen läßt. Erst wenn im Gelände der Luftdruck radikal reduziert wird, erweist sich die Vollgummi-These als Irrtum.

Kein anderer Reifen mit vergleichbarem

Der Baja hat wenig Eigendämpfung. Oft vermittelt er Geländegrip erträgt auf der Beton-Autobahn das Maximaltempo eines Cherokee 4,0. Nach 30 000 Kilometern Laufstrecke wird eine Profiltiefe von 10 Millimetern gemessen, nur zwei Millimeter weniger als beim Start. Eine schöne Zugabe, die zeigt, was der Hersteller unter „leistungsfähigem Material“ versteht.

Manchmal wird ein ganz anderer Goodrich empfohlen, der Mud-Terrain. Nicht hinhören! Der ist zwar bei prächtigen Offroad-Eigenschaften viel komfortabler, hat aber Speed Index Q und ist somit nur bis 160 km/h zugelassen.

Lassen Sie sich nicht verwirren, durch Leute, die alles wissen. Die werden Ihnen sagen, die sieben Zoll breiten Serienfelgen seien für die 31x10,5 großen Baja T/A ungeeignet. Goodrich gibt als zulässige Felgenbreite sieben bis neun Zoll an. Seit Jahrhunderten hält sich das Gerücht, das Rad sei erfunden worden, um Lasten leichter bewegen zu können. Nach dem Grundsatz, Lasten zu rollen sei einfacher als sie zu tragen. Dieser Satz ist nur mit Einschränkungen richtig. Denn nicht nur Lastwagen, sondern auch Fahrzeuge zur Beförderung von Personen profitieren von der Erfindung des Rades. Gerade am Pkw wird deutlich, daß der Mensch das

Rad schuf, um den Charakter des Automobils zu bestimmen. Größere Räder signalisieren Kraft. Höhere Räder, sind gemeint, nicht breitere. Die Goodrich Baja haben einen nahezu zwölf Prozent größeren Abrollumfang als die Serienreifen. Und damit ändert sich viel. Es ist, als säßen Sie in einem Cherokee, dessen Achsen um zwölf Prozent längere Übersetzungen hätten.

Damit wird die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr im IV. Gang des Automatikgetriebes erreicht, sondern im direkten III. Gang. Sie ist mit 180 km/h unerwartet hoch (nämlich dort, wo der Hersteller den Motor des Serien-Cherokee abregelt). Dabei liegt die Drehzahl bei 4470 Touren, ideale fünf Prozent unter der sogenannten Nenndrehzahl, bei der der Motor seine maximale PS-Leistung bringt. Beim Beschleunigen flitzt der Indianer mit den großen Schuhen so flink, als hätte er Mokassins an. Wer die Höchstgeschwindigkeit im IV. Gang

erreichen will, ist bei 156 km/h (Drehzahl 2900 Touren) mit dem Vortrieb am Ende.

Wo der Verbrauch liegt, bestimmen Sie. Mit dem rechten Fuß. Sie können 400 Kilometer deutscher Autobahn mit einem Reisetempo von 131 oder 121 km/h abspulen. Dann verbrauchen Sie 17,1 Liter oder 14,6 Liter pro 100 Kilometer. Im zweiten Fall sind Sie 18 Minuten später am Ziel.

Maas hat die Komponenten des trail master Fahrwerks deutschen Schnellfahrern und europäischen Straßen angepaßt.

Die höhere Karosserie wird durch die 60 mm breitere hintere Spur auch in zu flink angefahrenen Autobahn-Abfahrten gehalten. Enge Kurven mit ruppiger Fahrbahn federt das Fahrwerk ab, elastisch, ohne Bocksprünge.

Nach 13 Jahren gibt es jetzt einen neuen Jeep Cherokee. Der sieht zum Glück fast so aus wie der alte. Wenn Sie wirklich einen anderen Cherokee fahren wollen, bauen Sie ihn um. Dann erleben Sie was Neues. Einen Cherokee, dessen Räder immer und überall dranbleiben können. Weil Sie damit eher als andere überall hinkommen



Maas-Arbeit:
neue
Stoßdämpfer und
Schraubenfedern liften
an der
Vorderachse um
60 mm

Kofferraum voll:
Das Ersatzrad der
Dimension 31x10,50R15
benötigt den
ganzen Platz



Jeep Cherokee Ltd 4.0 Maas / trail master im Vergleich	Jeep Cherokee Ltd 4.0 modifiziert Fahrwerk: trail master	Jeep Cherokee Ltd 4.0 Serie Fahrwerk: Serie	Jeep Cherokee Ltd 4.0 Serie Fahrwerk: Serie
Hubraum (cm)	Reifen: 31x10,50 R 15	Reifen: 255/60 R 15 3964	Reifen: 225/70 R 15
Leistung (kW/PS)		135/184 bei 4750 min	
max. Drehmoment (Nm)		290 bei 3950 min	
Höchstgeschwindigkeit (km/h) bei Drehmoment (min)	180,1* 4470 im III. Gang	191,2* 4150 im IV. Gang	182,0** 3800 im IV. Gang
Beschleunigung (s)			
0 - 100 km/h	10	9,5	10,1
0 - 140 km/h	20,8	19,4	20,5
0 - 160 km/h	34,2	25,7	32,8
80 - 120 km/h (mit Kickdown aus dem IV. Gang)	8,8	7,7	8,2
1 km mit stehendem Start	31,7	30,3	31,7
Innengeräusch dB(A)			
bei 100 km/h	72	69	71
bei 140 km/h	77	76	76
bei 160 km/h	80	78	78
bei Höchstgeschwindigkeit	83	80	80
Testverbrauch min - max			
(l/100 km)	10,4-24,5	10,1-23,1	10,1-22,8
Abmessungen (mm)			
Länge/Breite/Höhe	4240/1790/1758	4240/1790/1622	4240/1790/1630
Radstand	2850	2850	2850
Spurweite v/h	1485/1533	1473/1473	1473/1473
Minimale Bodenfreiheit	253	197	205
Böschungswinkel v/h	40,0°/35,0°	36,0°/31,0°	36,0°/31,0°
Rampenwinkel	29,0°	25,0°	25,0°
Wendekreis (m)	12,4	11,7	11,7
Gewicht, fahrfertig vollgetankt	1740 kg	1635 kg	1575 kg
Leistungsgewicht (kg/PS)	9,5	8,9	8,6
Reifen: Hersteller/Typ	Goodrich Baja T/A 31x10,50 R 15	Bridgestone S311 255/60 R 15	Goodyear Eagle GT+4 225/70 R 15
Abrollumfang (mm)	2360	2050	2123
Abrollumfang-Differenz zur Seite	11,60%	-3,40%	0
Statischer Halbmesser (mm)	358	302	310
Kilometerstand	100 000	60 000 *Ohne Abregelung	12 000 **Mit Abregelung