

FAHRBERICHT JEEP CHEROKEE LIMITED 4,0 TRAIL MASTER



Echte Geländereifen wie die Goodrich Baja brauchen keinen Schau-Effekt. Sie passen als 31x10,50 auf die Serienfelgen und kommen ohne Kotflügel-Verbreiterungen aus

Hoch hinaus und tief hinein



70.000 Kilometer fuhr der Dauertestwagen so schnell wie möglich. In der Spitze lief er über 190 km/h. Jetzt kommt die drastische Kehrtwende.

Er muß in's Gelände und ist dort auf das Fahrwerk von Maas/trail master und die Baja T/A von Goodrich angewiesen. Kasimir Kardan berichtet über die Charakter-Umwandlung.

FAHRBERICHT JEEP CHEROKEE LIMITED 4,0 TRAIL MASTER



Mit trailmaster-Fahrwerk und Goodrich Baja-Reifen fräst sich der Jeep Cherokee durch passagen, die ihm in der Serien-Ausführung zwangsläufig verschlossen bleiben



So, in der Serien-Version, wurde der Jeep Cherokee seit '88 zum Dauerläufer

Es gibt solche Tage im Leben. Da ist alles im Lot und zugleich ganz neu.

Morgens um vier in der Fall-Linie auf den Futji gestiegen. Den Rubicon Trail gefahren und keine Beule am Kotflügel. Die Bäckergelesenprüfung geschafft. Im Amur geschwommen, dort wo's verboten ist.

Oder wie heute: In den selben Fourwheeler eingestiegen und in einem völlig neuen davongefahren. Ja, gibt's das auch?

Ein paar Zentimeter höher und zwei Paar härtere Reifen können doch nicht die Welt verändern. Sie tun es. Ein paar Zentimeter nur sind's für die Technik. Aber sie werden zu Meilen für's Gemüt, für's Bewußtsein.

Der Cherokee macht einen ganz anderen Eindruck, erwachsen und ernsthaft. Dabei ist er abseits der Straße erst jetzt so richtig lustig.

Ja, also ja, sagt Nachbar Prüller. Dem traue ich schon zu, daß er in's Gelände fährt. Daß er dort mit dem Schlamassel fertig wird.

Bei den üblichen Cherokee, da steht zwar Jeep vorn drauf, aber ist das eigentlich ein richtiger Jeep? Wobei es ihnen gar nicht so leicht fällt zu sagen, wie ein richtiger Jeep auszusehen hat. Und wenn sie es mit Händen und Füßen zu beschreiben versuchen, dann kommt stets der 45er Army Jeep oder ein CJ oder ein Wrangler heraus.

Und nun bricht ein Luxusgeschöpf aus dem Wald und fährt dem Serien-Wrangler um die Ohren.

Wo der Neue anders ist

Es beginnt damit, daß Sie 10 Zentimeter höher sitzen. Sagen Sie nicht, was sind schon 10 Zentimeter! Bei manchen Menschen sitzt der Kopf schon um so viel höher.

Nein, es ist nicht der höhere Kopf. Der Po sitzt höher, und das überträgt sich auf den ganzen Menschen. Der ganze Mensch fährt in einem neuen Umfeld, obwohl es doch der gleiche Innenraum ist wie schon seit Jahren.

Der Neue hört sich anders an. Dieses saubere Abrollen auf dem groben Profil. Block für Block, wie auf 'nem Zahnrad. Beim langsamen Fahren hören Sie das Zahnrad-Geräusch mehr, beim schnellen Fahren weniger. Das klingt so schön sicher, eben wie verzahnt.

Doch verzahnt ist der Baja vor allem im Gelände. Auf der Straße, besonders auf der nassen, hat ein Grobrollen-Reifen weniger Berührungsfläche mit der Fahrbahn. Die vielen breiten Rillen, die im Gelände den Lehm oder die Pampe aufnehmen, nützen auf der Straße nichts, sind nur ein leerer Zwischenraum, dem das Profil fehlt.

Die Goodrich Baja haben einen um 16 Prozent größeren Abrollumfang als die zuvor aufgezogenen

HighSpeed Bridgestone S 311 (siehe Tabelle). Ohne Angleichung von Tacho und Kilometerzähler würde nun nichts mehr stimmen. Steht die Tachonadel auf 160, dann wäre die wirkliche Geschwindigkeit über 172 km/h.

Erstaunlich, daß sich der Cherokee trotz der großen Reifen in solche Geschwindigkeitsbereiche katapultieren kann. Er kann's ohne jede Anstrengung. Die Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h liegt exakt da, wo die Serien-Cherokee abgeregelt werden.

Wegen der großen Räder wird die Höchstgeschwindigkeit nicht im IV, sondern im direkten III. Gang gefahren. Doch liegt die Drehzahl im sicheren Bereich - fünf Prozent unter der Drehzahl, bei der der Motor seine maximale Leistung abgibt.

Schnelles Tempo im langen IV. Gang sind 156 km/h bei Drehzahl 2900.

Die Umstellung auf Geländespezialist macht den Cherokee durchaus nicht zu einem lahmen Vogel. Die Beschleunigungszeiten entsprechen trotz der schweren Reifen denen der leicht-beschuhten Wettbewerber Chevy Blazer 4.3 und Ford Explorer 4.0.

Der Sparstrumpf sitzt am rechten Bein

Jetzt säuft er aber wie'n Loch, meint Nachbar Prüller und wiegt bedenklich sein Haupt beim Blick auf die mächtigen Goodrich Baja.

Prüller irrt. Der Verbrauch wird nicht von mächtigen Reifen bestimmt, sondern vom allmächtigen rechten Bein. Und was Sie mit dem anrichten, liegt ganz in Ihrer Hand - na, richtiger in Ihrem Fuß, Ihrem Gasfuß.

Tatsache ist, daß der Cherokee 4.0 nach seinem Charakterwechsel zum Geländegerät die niedrigsten Autobahn-Verbräuche der letzten drei Jahre brachte. 12,1 Liter pro 100 Kilometer. Das wirft jeden, der sich an die üblichen 171/100 km gewöhnt hat, glattweg aus dem Sattel.

Die Erklärung ist einfach: Sie sind noch nie zuvor mit dem Fourwheeler-Sportwagen Cherokee mit 'nem 110er Schnitt die Autobahn entlanggeschnürt. Aber jetzt, jetzt sind Sie mit Freunden unterwegs zu einem der französischen Offroad-Paradiese. Und die Freunde fahren vor Ihnen in einem Land Rover Defender 90 Tdi. Da ist dann ein 110er Schnitt schon eine gute Leistung.

Häufiger muß er dabei bis zu seiner Höchstgeschwindigkeit greifen. Die liegt mit den großen 235/85 R 16 Goodrich Mud Terrain bei knapp 130 km/h.

Die Überraschung kommt beim gemeinsamen Tankstop. Nach 353 Kilometern hat der Cherokee 42,86 Liter Normal bleifrei verbraucht, der Defender 43,42 Liter Diesel.

	Jeep Cherokee Ltd 4.0 Fahrwerk: trail master	Jeep Cherokee Ltd 4.0 Fahrwerk: Serie
Hubraum (cm)	3964	
Leistung (kW/PS)	135/184	
bei Drehzahl (min)	4750	
max. Drehmoment (Nm)	290	
bei Drehzahl (min)	3950	
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	180, 1*	191, 2*
bei Drehzahl (min)	4470 im III. Gang	4150 im IV. Gang
Beschleunigung (s)		
0 - 100 km/h	10	9,5
0 - 140 km/h	20,8	19,4
0 - 160 km/h	34,2	25,7
1 km mit stehendem Start	31,7	30,3
Reaktivität mit Kickdown aus IV. Gang (s)		
80 - 120 km/h	8,8	7,7
Innengeräusch dB(A)		
bei 100 km/h	72	69
bei 140 km/h	77	76
bei 160 km/h	79	78
bei Höchstgeschwindigkeit	83	80
Testverbrauch min - max (l/100 km)	10,4 - 24,5	10,1 - 23,1
Abmessungen (mm)		
Länge/Breite/Höhe	4240/1790/1750	4240/1790/1630
Radstand	2850	2850
Spurweite v/h	1485/1633	1473/1473
Minimale Bodenfreiheit	248	208
Böschungswinkel v/h	39,0°/35,0°	36,0°/31,0°
Rampenwinkel	29,0°	25,0°
Wendekreis (m)	11,9	11,7
Gewicht, fahrfertig vollgetankt (kg)	1740	1635
Leistungsgewicht (kg/PS)	9,5	8,9
Reifengröße	31x10,50 R 15"	255/60 R 15"
Abrollumfang (mm)	2385	2050
Tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit		
Tacho-Anzeige 160 km/h""	172,8 km/h	146,7 km/h
Kilometerstand	72 000	60 000
*Ohne Motorabregelung		
**Goodrich Baja T/A, Speed Index T=190 km/h		
***Bridgestone S 311, Speed Index=H210 km/h		
****Vor Tachometer-Anpassung		

Das beweist nicht, daß ein 184 PS-Jeep sparsamer ist als ein 113 PS-Land Rover, zumal der Diesel-Freund einen um 20 Prozent niedrigeren Literpreis zu zahlen hat. Bewiesen wird lediglich, daß Pferde weniger saufen, wenn sie langsamer laufen.

Zuerst ein Leben nach dem Motto: Schnell ist schön, schneller ist noch schöner.

Und jetzt dieses! Plötzlich gehen Ihnen solche Rechenarbeiten durch den Kopf. Mit 'nem 130er Schnitt sind 390 Kilometer in drei Stunden abgespult. Beim gemütlichen 110er Schnitt ist's eine halbe Stunde mehr.

Größere Räder braucht das Auge

Der Cherokee 4.0 trail master zeigt wieder einmal, wie größere Räder ein Automobil verändern. Größere Räder, größere ja, nicht breitere. Das Rad muß im Verhältnis zur Karosserie größer werden, höher. Dann stimmt der Gesamteindruck.

Warum wirkt ein Bugatti Royale so imposant? Nicht, weil er breite Reifen hatte (die hatte er nicht). Er beeindruckte durch seine riesenhohen Räder.

Das Bemühen, einem Vitara oder Wrangler durch Breitreifen einen starken Auftritt zu verschaffen, geht stets nach hinten los. Die Knubbel-Puschen, die nur in der Breite, aber nicht in der Höhe zulegen, schieben den Fourwheeler ab in's Lächerliche. Breit ist nicht beautiful. Nein, breit ist dümmlich. Mit 275/60er Schlappen wird ein Wrangler zum Manta unter den Fourwheelern (breite Räder, die möchte' jäder!).

Offroad, wo ist Dein Stachel?

Jetzt kommt die Faszination. Sie sitzen hinter demselben Lenkrad auf dem selben Fahrersitz,

auf dem seit siebzigtausend Kilometern gegessen haben. Doch plötzlich stürzen Sie sich in Passagen, die Sie bislang gemieden haben wie der Vampir die Knoblauchwurst. Sie folgen dem Mud Terrain-Defender in jede Falle und fallen dennoch nicht hinein. Schon die erste Wasserdurchfahrt auf einem harmlosen Waldweg würde für einen Serien-Cherokee das Aus bedeuten.

Der Stachel im Gelände ist die geringe Verschränkbarkeit der Achsen, bedingt durch die strengen Stabilisatoren vorn und hinten. Sie sorgen auf der Straße für sicheren Geradeauslauf, selbst bei höher gesetztem Wagen und Grobprofil. Sie schnüren jedoch den Cherokee in unbefestigtem Terrain wie in ein Korsett ein.

Wann immer ein abhebendes Rad den Vortrieb hemmen könnte, muß ein Kraftstoß beschaffen, was Steifheit an Nachteil bringt.

Bei Drehzahl 1000 kriecht er trotz Automatikgetriebe im Fußgängertempo von fünfeinhalb Kilometern pro Stunde. Hilfreich bei diesem Kriechehen ist zudem die zweieinhalbfache Verstärkung des Drehmoments durch den Wandler.

Und das Ganze macht er dann bei Hochsommer-Hitze mit Klimaanlage. Wenn er in haarsträubenden Situationen am Lenkrad gar zu sehr den Schweiß her austreibt.

Baja Reifen Marke Schuffest

Er muß die harten Baja fahren, weil er 180 läuft. Die angenehmeren Mud Terrain sind nur bis 160 km/h zugelassen (Speed Index S). Sie kosten weniger und reichen für die Umrüstung eines Jeep Cherokee Turbodiesel - egal ob es ein alter 2.1 oder der neue 2.5 ist.

Mit dem Baja merken Sie auf der Autobahn den Unterschied zwischen einer ausgefahrenen rechten Spur und der weniger ramponierten

Überholspur. Da laufen sie wie Zivilisten. Rechts rüttelt's und rattert's und schüttelt es spürbar. Das ist auf die Dauer schon sehr lästig.

Trail master Fahrwerk aus einem Guß

Schnelle Autobahn-Abfahrten, schnelle große Landstraßenkurven, selbst mit holperiger Fahrbahn, so mit Ruppel-die-Puppel, federt das trail master-Fahrwerk ab, vollkommen elastisch, ohne bockig hin-und-her zu springen. Hier helfen die Distanzscheiben, die dem Cherokee hinten eine breitere Spur geben (+60 mm).

Öfter mal was Neues. Warum eigentlich? Da war doch bisher alles bestens. 70 000 Kilometer ohne Ärger.

Genau das ist's! Nach einer so langen Strecke des Zusammenlebens, wär' was Neues schon ganz schön. Das ist wie mit der Lebensgefährtin. Wenn die Gewöhnung sich einzuschleichen droht, tut eine neue Kittelschürze oder etwas ähnlich Aufregendes echte Wunder.

Kostengünstiger als ein neuer Fourwheeler ist die Umrüstung eines normalen zu einem waschechten Geländewagen allemal. Und es gibt dennoch viel Neues. Ein völlig neues Fahrzeug. Einen neuen gelassenen Fahrstil. Und eine grundsätzlich neue Einstellung zu Motorfahrzeugen mit vier angetriebenen Rädern.



Die Verwandlung des Luxusliners zum hard-core-Fourwheeler verändert den Fahrer



10 cm größerer Raddurchmesser:
völlig neue Relation zur
Karosseriehöhe

FAHRWERK TRAIL MASTER FÜR JEEP CHEROKEE 4.0

Was gemacht wird

Vorderachse (Höherlegung 60 mm):

2 neue Schraubenfedern

2 neue Stoßdämpfer

Korrektur der Achseinstellung

(Spur + Nachlaufwinkel)

Lenkungsämpfer (falls gewünscht)

Hinterachse (Höherlegung 80 mm):

Verstärkung der Blattfedern

2 neue Stoßdämpfer

Keile und Briden

2 Distanzscheiben (je 50 mm)

WAS DAS FAHRWERK KOSTET

Komplettes Fahrwerk S08216 DM 1.938,47

Lenkungsämpfer DM 218,18

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

Was der Reifen kostet

Goodrich Baja T/A 31 x 10,50 R 15

Speed Index T (190 km/h) DM 720,00

Goodrich Mud Terrain T/A 31 x 10,50 R 15

Speed Index Q (160 km/h) DM 407,00

Alle Preise in DM inkl. MwSt

Es gibt keine vom Impeteur festgesetzten Endverbraucher-Preise. Die Preise variieren von Händler zu Händler.

Die hier aufgeführten Preise wurden vom Frankfurter Jeep Vertragshändler Geyer genannt.

HERSTELLER DER FAHRWERKSKOMPONENTEN:

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

Mail@trailmaster.de