

Born in the USA

OFF ROAD-Serie

Der große Familienvergleich: CHEROKEE VS. NITRO



Die Optik zeigt, dass Cherokee und Nitro unterschiedliche Käufer ansprechen sollen. Doch die gemeinsamen Gene sind nicht zu verleugnen.

Nehmen Sie Platz auf Omas Leder-Diwan, drücken Sie sich in die weiche Lehne und entspannen Sie sich einfach. Oma hat heute Mozarts Klarinettenkonzert auf den Plattenteller gelegt, und Sie genießen den ausgesprochen differenzierten Klang der Infinity-Soundanlage.

Ein „Ding-ding-ding!“ stört plötzlich die entspannte Atmosphäre. Ach so, der Zündschlüssel steckt, danke für die Information!

Wir befinden uns im Führerhaus des Dodge, und von überall her glotzen uns die typischen Widder-Embleme an: Digital in der Multifunktionsanzeige, chromglänzend als Relief in der Lenkrad-Mitte, überdimensional an den Türverkleidungen und als Radnaben-deckel in den Felgen.

Deutliche Design-Unterschiede zum Cherokee sind erkennbar, dennoch können die beiden ihre Familienähnlichkeiten nicht verbergen. In der Seitenlinienführung wird die Verwandtschaft deutlich sichtbar; vor allem unter dem Blechkleid sind die Unterschiede eher marginal, dennoch aber vorhanden.

Die Motor-Getriebe-Kombination des 2,8-Liter-Turbodiesel mit der Fünfstufen-Automatik arbeitet in beiden, die 460 Newtonmeter Drehmoment liegen bereits bei 2000 min⁻¹ an. Vom Gefühl her tritt

der Dodge aber ruppiger auf, läuft rauer und geräuschvoller als der Jeep. Wir vermuten daher eine etwas geringer gegen Geräusche gedämmte Karosserie.

KAROSSERIE/INNENRAUM

Die Dodge-Sitze bieten weniger Seitenhalt und im Gegensatz zum Jeep keine Lordosenstütze, weshalb sie etwas gewöhnungsbedürftig sind. Der Jeep erleichtert den Ein- und Ausstieg, indem er den Fahrersitz beim Abziehen des Zündschlüssels einige Zentimeter zurückfährt. Bei beiden muss der Fahrer aber eine eher gezwungene Haltung einnehmen, denn der extrem breite Automatikgetriebetunnel schränkt den Fußraum stark ein, und bei der Sitzeinstellung für eine gute Erreichbarkeit des Gaspedals steht das rechte Knie an der Lenksäulenunterverkleidung an. Mit dem linken Fuß weiß man dank Automatik und fehlender Fußstütze auch nicht so genau, wohin. Für die hinteren Passagiere bieten beide Kandidaten drei Kopfstützen und ausreichend Platz. Im Kofferraum finden sich die größten Unterschiede. Unter der schwarzen Laderaumabdeckung bietet der Nitro vier zierliche Metall-Verzurrösen und das „Load'n'Go“ – ein um 40 Zentimeter nach hinten ausziehbares Ladebord, das in beliebiger Stel-

Jeep Cherokee 2.8 CRD



Total daneben: Veloursteppiche!



Permanenter Allrad, Untersetzung.



Einladend: Öffnen per Knopfdruck.



Dezent, gediegen, funktional.

Dodge Nitro 2.8 CRD



So muss es sein: Gummimatten.



Gesperrt: Zuschaltbarer Allrad.



Ausladend: „Load'n'Go“.



Dick aufgetragen: Widder-Style.



FACTS CHEROKEE

Motor / Getriebe

- 16,1 % der Kunden kauften 2008 den „Sport“ mit Schaltung.
- 83,9 % aller Cherokee wurden mit Fünfstufen-Automatik geordert.

Die Farben

- 49,7 % aller Jeep Cherokee glänzten in Brilliant Black Metallic.
- 16,1 % wurden in Bright Silver Metallic gewählt.
- 8,7 % trugen im vergangenen Jahr Jeep Green Metallic.



FACTS NITRO

Motor / Getriebe

- 31,4 % der Kunden kauften die Schaltversion des Nitro.
- 68,6 % bestellten die Ausstattung mit Fünfstufen-Automatik.

Die Farben

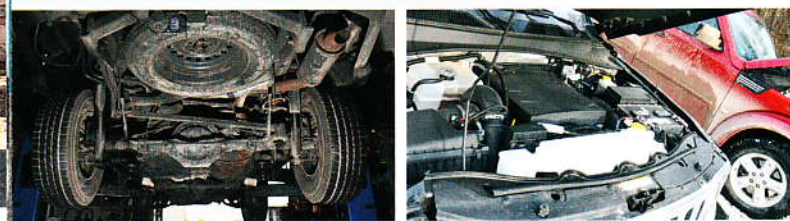
- 29,8 % der Kunden entschieden sich für Brilliant Black Metallic.
- 25,0 % wählten Inferno Red Metallic.
- 20,1 % orderten ihren Nitro in Bright Silver Metallic.



Die martialische Optik kommt gut an, allerdings mehr auf der linken Autobahn-Spur als im Gelände.



Im Gelände fühlt sich der Cherokee sichtlich wohler, und auch sein Fahrer hat alles unter Kontrolle.



Einer für zwei: Sowohl Motor als auch Fahrwerk und Allradsystem gleichen sich optisch völlig.

»» ONROAD-EIGENSCHAFTEN

	JEEP	DODGE
Hubraum / Leistung	2.777 cm ³ / 177 PS	2.777 cm ³ / 177 PS
Höchstgeschwindigkeit	179 km/h	182 km/h
0-100 / 80-120 km/h	10,5 / 9,8 s	10,5 / 8,1 s
Ranking	★★	★★★
Bemerkung	Eher unspannend: Beide mit gleichem Motor, kombiniert mit dem 5-Gang-Automatikgetriebe.	

»» KAROSSERIE / INNENRAUM

	JEEP	DODGE
Länge/Breite/Höhe	4.850/1.875/1.855 mm	4.584/1.856/1.755 mm
Leergewicht/Zuladung	2.060/460 kg	2.015/505 kg
Kofferrauminhalt	419-1.404 Liter	389-1.994 Liter
Ranking	★	★★★
Bemerkung	Hätten Sie's gedacht? Der längere Jeep verliert in puncto Kofferraumgröße und Zuladung Punkte.	

lung einrastet und für 181 Kilo Belastung ausgelegt ist. Darunter bietet eine kleine Plastikwanne etwas Stauraum. Beim Jeep finden wir unter hellgrauer Abdeckung auch ein kleines Ablagefach im Kofferraumboden. Der Clou zum schnellen Einladen ist jedoch das auf Schlüsselknopfdruck öffnende Heckfenster.

In der Rundumsicht liegt der Jeep klar vorn, die Karosserie des Nitro ist vor allem nach hinten und zur Seite hin etwas unübersichtlich.

ONROAD

Sofortige Wirkung auf der linken Autobahnspur garantiert das „Get-out-of-the-Way-Design“ des Nitro. Der Dreh am Zündschlüssel enttäuscht sofort: Kein V8, sondern nur der altbekannte Reihen-vierzylinder erwacht zum Leben. Dieser verrichtet auch im Jeep brav seinen Dienst. Wegen anderer Fahrwerksabstimmung fährt sich der Nitro behäbiger als der Cherokee, den man recht flott um enge Landstraßenkurven zirkeln kann. Wegen des zuschaltbaren Allrads und der damit verbundenen Zwangssperrung ist der Nitro onroad ohnehin als Hecktriebler unterwegs. Will man etwas Sprit sparen und die leichten Vibrationen im Antriebsstrang ausschalten, kann der Cherokee ebenfalls auf 2WD-Modus umgeschaltet werden. Das Kontrollsystem für den Reifendruck warnt bei beiden vor zu wenig Luft in den Pneus. Beim Bremsen bietet der Jeep durch seine Spurstabilität mehr Sicherheit als der leichter ins Wanken geratende Dodge. Das Navigationssystem überzeugt durch leichte, logische Bedien-

barkeit, behauptete aber einmal im Gegensatz zur Fahrerwahrnehmung, der Jeep stünde im Wald – und nicht auf der A8. Sehr gut sind bei beiden die Spritzdüsen und Wischer, die die Windschutzscheibe mit kleinster Reinigermenge perfekt säubern.

OFFROAD

Am meisten unterscheiden sich die Kandidaten im Gelände. Der Nitro eckt rasch an Bodenunebenheiten an, der Cherokee hat nicht so weit heruntergezogene Stoßfänger und somit etwas günstigere Karosseriewinkel. Zudem schluckt das Jeep-Fahrwerk trotz agileren Handlings mehr Bodenunebenheiten als das des Nitro. In den baugleichen Außentürgriffen sammeln sich bei beiden Schlamm und Dreck, das Öffnen und Schließen wird dann zu einer schmutzigen Angelegenheit.

Im Heckantriebs-Modus macht das Driften zwar vor allem im Jeep Laune, ohne Achssperre ist aber sofort Schluss mit Vortrieb, wenn es rutschig wird. Der „4WD LOCK“-Schalter für den Allradantrieb des Nitro betätigt einen Elektromotor im Verteilergetriebe, Vorder- und Hinterachse drehen dann mit gleicher Geschwindigkeit. Die Funktion von Differenzialbremsen übernimmt die Traktionskontrolle mittels Bremseneingriff, um im Bedarfsfall Vortrieb aufbauen zu können, was aber eine echte Achssperre nicht ersetzen kann. Auf trockener Fahrbahn darf man ohnehin nicht im 4WD-LOCK-Modus fahren und Tempi über 80 km/h mit zugeschaltetem Allrad sind vom Hersteller sowie so untersagt.

»» OFFROAD-EIGENSCHAFTEN

	JEEP	DODGE
Allradsystem	automatisch zuschaltend	zuschaltbar
Bodenfreiheit	189 mm	170 mm
Achsverschränkung	180 mm	220 mm
Ranking	★★★★	★★★
Bemerkung	Offroad: Der Jeep ist dank zuschaltendem Allradantrieb und Untersetzung deutlich im Vorteil.	



Die markante Nase vorn: Der Cherokee ...

... weil er trotz gemeinsamer Gene den Nitro bei Allradsystem und Fahrwerk überholt.

Klarer Vorteil des Jeep ist der automatisch zuschaltende Allrad mit Untersetzung von 2,72:1. Bei der Kriechgeschwindigkeit hat er somit ebenfalls die Nase vorn, er ist mit 5,1 km/h fast 1 km/h langsamer als der Nitro. In der Reduktionsstufe ist zudem das ESP ausgeschaltet und die aktive Lamellenkupplung geschlossen. Beim Jeep wird der jeweilige Schaltzustand des Verteilergetriebes im Kombiinstrument angezeigt. Wie der Dodge reduziert er Schlupf an den Rädern über das ASR-System. Sein „Selec-Trac II“-Allrad regelt im Modus 4WD-Auto die Antriebsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse.

KOSTEN

In der Zubehörliste gibt es bei den Preisen deutliche Unterschiede: Metallic-Lack kostet bei Jeep 190 Euro mehr als bei Dodge, für das Festplatten-Navi im Limited-Paket wollen satte 620 Euro mehr hingebblättert werden.

Beim Kraftstoffverbrauch genehmigen sich die beiden im Mittel gleich viel, jedoch unter 10 Liter

Diesel sind sie kaum zu fahren. Für Ausstattungsfeatures zahlt der Jeep-Kunde den Namen, der Nitro kann für weniger Geld ebenso gut ausgestattet werden. Dass der Dodge eher ein Nischenmodell ist, zeigt die Versicherungseinstufung, die günstiger ist. Wer auf martialisches Styling Wert legt und nur ab und zu off-road unterwegs ist, der ist mit dem Nitro gut bedient. Geländewagenfreunde hingegen kommen am Cherokee nicht vorbei. ■

T Elisabeth Strassert F Andy Pomplun

TESTS IN OFF ROAD

- **Fahrbericht 12/06**
Dodge Nitro 2.8 CRD
- **Einzeltest 9/07**
Dodge Nitro 2.8 CRD
- **Vergleich 10/07**
Dodge Nitro
Nissan Pathfinder
Ssang Yong Rexton
- **Einzeltest 10/08**
Jeep Cherokee 2.8 CRD
- **Dauertest-Start 2/09**
Jeep Cherokee

>>> KOSTEN

	JEEP	DODGE
OFF-ROAD-Testverbrauch	10,5 Liter	10,5 Liter
Versicherung (H/V/T)	760/947/236 €	672/947/187 €
Preis	41.870 €	37.460 €
Ranking	★	★★★
Bemerkung	Ob laufende Kosten oder Anschaffungspreis: Der Dodge läuft dem Jeep den Rang ab.	