

ML 500, Touareg & Grand Cherokee: Reichlich Kohle

Beitrag von „agroetsch“ vom 31. Mai 2006 um 20:58

Mal wieder ein Test in der Fachpresse, auch wenn das Kopieren der ams-Artikel der Lieblingssport von jemand anderem ist, will ich den Bericht nicht vorenthalten!

ML 500, Touareg & Grand Cherokee: Reichlich Kohle

Sie zählen zur geländegängigen Oberschicht: Jeep Grand Cherokee 5.7 Hemi, Mercedes ML 500 und VW Touareg V8. Ihre Spitzenleistung auf der Straße und im Gelände muss beim Händler und an der Tankstelle entsprechend bezahlt werden.

Die drei Achtzylinder lassen es an Temperament nicht mangeln. Die Fünfliter-Maschine des Mercedes mit 306 PS bei 5.600/min. setzt, unterstützt von der Siebengangautomatik - beim Sprint auf 100 km/h mit sieben Sekunden die Bestmarke. Der Grand Cherokee gewinnt aus 5,7 Litern 326 PS bei 5.000/min. und folgt respektvoll mit 8,2 Sekunden. Der Touareg mit 310 PS bei 6.200/min. lässt sich für die gleiche Übung 8,5 Sekunden Zeit.

Die beste akustische Darstellung des Achtzylinders gelingt dem Jeep und dessen simpler Zweiventilmaschine; er spricht akzentfrei grummelnd amerikanischen V8-Dialekt. Leichte Anklänge daran findet auch der Audi V8 im Volkswagen mit Vierventiltechnik, wenn er ausnahmsweise einmal drehen darf. Der Dreiventiler im Mercedes folgt allein dem strengen Gebot der Laufkultur.

In der Praxis spielt die Zahl der Gänge der Automatikgetriebe keine entscheidende Rolle. Dank seinem großen Hubraum und relativ geringer Drehzahlspanne kommt die Maschine des Grand Cherokee mit fünf Stufen gut zurecht. Der verhältnismäßig kleine und hoch drehende 4,2-Liter-Motor des schweren Touareg wird von der Sechsgangautomatik gemessen auf Trab gehalten. Dem Mercedes helfen die sieben Gänge, die Führung im Sprint zu übernehmen, relativ niedrige Werte beim Verbrauch zu erreichen und mit fast unmerklichen Gangwechseln den besten Komfort zu bieten.

Grand Cherokee: Serienmäßig fit für schweres Gelände

Der Jeep Grand Cherokee macht mit kompletter Traktionsausstattung seiner Familie alle Ehre. Er hat grundsätzlich eine Reduktion und drei elektronisch geregelte Differenzialsperren. Er ist serienmäßig fit für schweres Gelände. Im Gegensatz zu früher spricht die Lenkung dieses Jeep sehr gefühlvoll an und gibt mit großer Präzision die Richtung vor. Die Leichtigkeit, mit der das alles von der Hand geht, macht den schlankeren Jeep handlicher als den Mercedes, der in dieser Disziplin ganz knapp vor dem VW liegt.

Allen drei Automobilen kommen im Notfall ABS und ESP zu Hilfe. Die Verzögerungswerte sind bei Mercedes und VW ausgezeichnet und beim Jeep durchaus befriedigend, auch nach zehn Vollbremsungen aus 100 km/h war bei allen drei Autos die Bremse voll bei Kräften.

Mit 2,2 bis 2,4 Tonnen Leergewicht und einem Luftwiderstand, der um 75 Prozent höher liegt als bei einer Limousine der Oberklasse, haben solch starke Geländewagen in einer Zeit der hohen Benzinpreise jedoch einen schweren Stand. Denn wenn die Praxis des Alltags nicht auf langen und ruhigen Strecken stattfindet, sondern zwischen Stadtverkehr und eiligen Geschäftsreisen auf der Autobahn, muss mit Verbrauchswerten zwischen 15 und 20 Litern auf 100 Kilometer gerechnet werden.

[Quelle](#)