



Jeep OFFROAD-TRAINING 2007: Der Countdown läuft

# Reichlich Drive

Jeep hat fünf Allradssysteme im Programm. Damit können die Amerikaner den unterschiedlichen Ansprüchen on- und offroad gerecht werden.

**Es sind nur noch** wenige Tage, bis das Jeep OFFROAD-TRAINING 2007 startet. Am 11. Mai geht's in Ingolstadt auf dem Pioniergelände der Bundeswehr los. Vorab er-

läutern wir, welche Autos dann zur Verfügung stehen und vor allem, was sie können.

Der Neueste im Bunde ist der Jeep **COMPASS**. Mit ihm betreten die

Amerikaner nun auch zum ersten Mal den Markt der kompakten SUV. Angetrieben wird er wahlweise von einem 2,4-Liter-Benziner mit 170 PS oder einem 2,0-Li-

ter-Diesel mit 140 PS. Während der Benziner mit fünf Gängen geschaltet wird, egal ob manuell oder automatisch, gibt es den Diesel nur mit einem manuellen

Links: Der Neue im Bunde – der Jeep Compass. Als Einziger ohne Reduktion, aber dennoch eine Erfahrung wert.

Rechts oben: Der Jeep Cherokee. Mit aufwändiger Antriebstechnik kommt er durch jedes Geläuf.

Rechts unten: Der Grand Cherokee mit Quadra-Trac II oder Quadra-Drive II ein echter Kletterer.



## Allradssysteme im Überblick

### FREEDOM DRIVE

**Automatisch zuschaltender Allradantrieb**, kraftübertragende Lamellenkupplung, Kraftverteilung variabel 100/0 bis 50/50; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** –/Lamelle, manuell sperrbar/–; **Stabilisatoren:** vorn und hinten

### COMMAND-TRAC

**Manuell zuschaltbarer Allradantrieb**, mechanisch betätigte Klauenkupplung, Kraftverteilung starr 0/100 oder 50/50, zweistufiges Verteilergetriebe, Reduktion 2,72:1; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** –/manuell sperrbar/–; **Stabilisatoren:** vorn und hinten

### SELEC-TRAC

**Permanenter Allradantrieb**, zweistufiges Planetenrad-Verteilergetriebe, Kraftverteilung 50/50, Reduktion 2,72:1; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** –/manuell sperrbar, in Reduktion zwangsgesperrt/Differenzialbremse; **Stabilisatoren:** vorn und hinten

### QUADRA-TRAC II

**Permanenter Allradantrieb**, zweistufiges Planetenrad-Verteilergetriebe, Kraftverteilung 48/52 bis 50/50, Reduktion 2,72:1; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** –/Lamelle bis 100 %, in Reduktion zwangsgesperrt/–; **Stabilisatoren:** vorn und hinten

### QUADRA-DRIVE II

**Permanenter Allradantrieb**, zweistufiges Planetenrad-Verteilergetriebe, Kraftverteilung 48/52 bis 50/50, Reduktion 2,72:1; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** Lamelle bis 100 %/Lamelle bis 100 %, in Reduktion zwangsgesperrt/Lamelle bis 100 %; **Stabilisatoren:** vorn und hinten

Für die Automatikversionen des Diesel und Benziners gibt es das aufwändige „Selec-Trac“-System. Per Planetenrad-Verteilergetriebe werden permanent alle vier Räder angetrieben. Das Mitteldifferenzial kann manuell zu 100 Prozent gesperrt werden, das Hinterachs-differenzial verfügt über eine Differenzial-Bremse. Der manuell geschaltete Diesel erhält den „Command-Trac“-Allrad, eine klassisch zuschaltbare Lösung ohne Mitteldifferenzial, die eingelegt die Kraft starr zu jeweils 50 Prozent an die Achsen weitergibt. Trotz der soliden Geländetechnik ist der Cherokee aber nicht für extremes Gelände geeignet. Auch seine theoretische Bodenfreiheit von 234 Millimetern (Werksangabe) und seine Reduktion von 2,72:1 ändern daran nichts. Mit Ausnahme des Compass verfügen übrigens alle Jeep Modelle über eine Reduktion. So auch der Jeep **WRANGLER**. Ein 3,8-Liter-V6 mit 199 PS und ein 177 PS starker 2,8-Liter-Diesel liefern die Kraft für den Zwei- und den neuen Viertürer, den **WRANGLER UNLIMITED**. Auch in der neuesten Generation besticht das Urgestein mit hervorragenden Geländeeigenschaften durch die große Bodenfreiheit von 238 Millimetern (Werksangabe) und die enorme Verschränkung der beiden Starrachsen. Beim Wrangler kommt der robuste „Command-

Trac“ ebenfalls zum Einsatz. Auf der Straße als reiner Hecktriebler unterwegs, kann der Allradantrieb noch während der Fahrt zugeschaltet werden. Ein Vorteil des Systems: Es ist wesentlich leichter und einfacher als permanente Lösungen und dadurch sehr robust.

Wesentlich aufwändiger ist der Antrieb im **GRAND CHEROKEE** und im **COMMANDER**: Wer bei beiden den 3-Liter-Diesel ordert, bekommt den „Quadra-Drive II“. Ein Planetenradsatz verteilt die Kraft zu 52 Prozent an die Hinterachse. Drei elektronisch geregelte Lamellensperren in den Differenzialen führen die Antriebskraft dorthin, wo sie am nötigsten gebraucht wird.

Beim 4,7-Liter-V8-Benziner in der Laredo-Ausstattung kommt der „Quadra-Trac II“ zum Einsatz. Das System funktioniert genau wie der Quadra-Drive II, allerdings ohne die Lamellensperren in den Achsdifferenzialen. ■

T | Marc Ziegler

Sechsgang-Getriebe. „Freedom Drive“ nennen die Entwickler das Allradsystem des Compass. Die Antriebskraft treibt im Normalbetrieb die Vorderräder an, eine Lamellenkupplung verteilt bei Bedarf bis zu 50 Prozent der Kraft auf beide Achsen. Auf Wunsch kann der Fahrer die Lamellen

auch manuell sperren. Eine Reduktion gibt es nicht. Der nächstgrößere Jeep ist der **CHEROKEE**. Wahlweise treibt ihn ein 3,7-Liter-V6 mit 204 PS oder ein 2,8-Liter-Vierzylinder-Diesel mit 163 PS an. Mit der Getriebeart wählt man gleichzeitig auch das Allradsystem des Cherokee:

### Schnell anmelden

**Noch sind Plätze frei. Doch es werden täglich weniger! Für all diejenigen, die Interesse haben, gilt: Schnell sein, damit auch Sie noch auf dem Gelände Ihrer Wahl mittrainieren können. Nähere Informationen unter [www.off-road.de](http://www.off-road.de).**



### Stimmen & Stimmung

**In OFF ROAD 7/07:** Die ersten Trainings sind vorbei! Wir ziehen Bilanz und lassen einige Teilnehmer zu Wort kommen.

Links oben: Der Commander ist der größte Jeep. Wie der Grand Cherokee mit Quadra-Trac II oder Quadra-Drive II ausgestattet.

Links unten: die Legende! Der Jeep Wrangler. Für viele der Geländewagen schlechthin.

Links: Endlich mit vier Türen und Dieselmotor. Der Jeep Wrangler Unlimited.