

# Die 3 von der Tankstelle

Gierig ziehen sie sich ihre 17 bis 22 Liter hochoktanigen Stoff rein - jenseits der Zwei-Tonnen-Pforte



**Delta 4x4 Grand  
Cherokee SRT8**

**Heidl Different 4.8  
Supercharged**

■ Früher, ja, da war die Welt noch in Ordnung. Da gab es noch keine Umwelt, und Kohlendioxid war nichts weiter als ein natürlicher Bestandteil unserer Luft. Heute dagegen scheint man als Fahrer eines großen SUV den Klimawandel allein verantworten zu müssen.

Die Wahrheit liegt wohl irgendwo dazwischen, und doch sind 2,5 Tonnen schwere SUV – die faktisch nie im Gelände bewegt werden – kaum mehr zeitgemäß. Eher früher als später wird die Auto-Evolution sie aussortieren. Lassen Sie uns also diese sich dem Ende zuneigende

Ära noch einmal in vollen Zügen genießen.

Da wäre zum einen der exakt 499 PS leistende Jeep Grand Cherokee SRT8 aus den Händen von Josef Loder, dessen Firma Delta 4x4 sich seit mehr als 25 Jahren der Optimierung von Offroad-Fahrzeugen verschrieben hat.

Edo Karabegovic, Inhaber der Sportwagen-Tuningschmiede Edo Competition, wählte als Basis für seine 450 PS starke Interpretation eines schnellen SUV den bereits ab Werk voll auf Straßen-Performance getrimmten Porsche Cayenne GTS.

Und dann tritt zu unserem Vergleich noch ein martialisches Schwergewicht an: Roland Heidl

schickt den Different Range Rover Sport 4.8 Supercharged ins Rennen. Satte 540 PS treffen hier auf sagenhafte 2650 Kilogramm Leergewicht, kompromisslose Kotflügelverbreiterungen und mattschwarzer Lack verleihen ihm den dramatischen Auftritt eines Stealth-Bombers.

Die brutale Faszination setzt sich beim Starten fort: Nach Betätigen des Anlassers erwacht der kompressorgeladene, von 4,2 auf 4,8 Liter erweiterte V8 mit einem bissigen Bellen, um sich danach auf eine Leerlaufdrehzahl von gefühlten ▶

**Ölkrise? Apokalypse? Mad Max IV? Auf den Fahrer eines Power-SUV wirken verlassene Tankstellen jedenfalls beunruhigend ...**

fliegen eben keine Umweltengel mehr. Höllisch viel Spaß machen diese drei Power-SUV dennoch



**Edo Competition  
Cayenne GTS**

Fotos: Lena Barthelmes



**Delta 4x4  
Grand Cherokee SRT8**

Loder vollendet das bullige Jeep-Design: breitere Backen, 22-Zoll-Räder und Auspuffendrohre im Düsenjäger-Abgasschacht-Design



Hör mal, wer da hämmert: Dank offenem Luftfilter dringt unter Volllast ein tief beeindruckendes Wummern ans Fahrerohr. Rechts: Die Sportbremsanlage liefert ordentliche Verzögerungswerte und zeigt kaum Fading



500 Touren herabzulassen – inklusive blubberndem Barkassen-Sound.

Also Wählhebel auf „D“ und los. Das Klangerlebnis steigert sich beim Fahren weiter: Die Auspuffanlage mit den extravaganten rechteckigen Endrohren spuckt ein derart furchterregendes Grollen in die Umgebung, dass Passanten die Köpfe herumreißen – und sofort wieder angsterfüllt wegschauen.

Bei höheren Drehzahlen gesellt sich zum Bassteppich noch ein helles Kompressorheulen, quasi

**Range Rover und Jeep mit tiefem, bösem V8-Sound**

als Sahnehäubchen obenauf. Und schaltet man bei warmem Motor manuell herunter, entweicht den



Voll Keil: extreme Tieferlegung an der Vorderachse. Dank Gewindefederbeinen kann man sich vorn aber auch mal etwas mehr Federweg gönnen



Achtung, beißt! Strenger Blick, rote Nüstern und ordentlich was dahinter



Alles original: serienmäßiges Cockpit mit unbefriedigender Sitzposition

Endrohren ein fettes Sprotzeln – wundervoll.

In heißem Zustand entwickelt die Abgasanlage aber auch unangenehme Dröhnfrequenzen im Bereich zwischen 1500 und 2000 Touren, die auf Dauer an den Nerven zerren.

Ebenfalls respekt einflößend, aber doch ganz anders, klingt der Delta-Jeep. Seine monströsen, trapezförmigen Endrohre sehen krass

aus – die Musik kommt aber von vorn. Dank offenem K&N-Luftfilter dringt bei Vollgas ein Hämmern aus dem Motorraum, dass man befürchtet, der 6,1 Liter große V8 mit den halbkugelförmigen Brennräumen („Hemi“) könnte vor lauter Kraft einfach platzen. Solange man das Gaspedal nicht voll durchtritt, bleiben die Geräuschemissionen jedoch im politisch korrekten Bereich.



Hochbauender Kombi oder tief(f)liegendes SUV? Genetisch ist der Edo Porsche Cayenne GTS in jedem Fall eher Pkw als Geländewagen

Oben: Für 1950 Euro bestückt Edo die Vorderachse des Cayenne GTS mit bissfesten 380-Millimeter-Bremsscheiben (Serie: 350 mm). Rechts: Das eindrucksvolle Leitwerk bringt der Cayenne GTS von Haus aus mit



Softwareeingriff und Sportkatalysatoren steigern die Leistung um 45 PS



Etwas groß geratenes Serienlenkrad, perfekte Sitzposition



## Edo Competition Cayenne GTS

Unter den SUV spielt der Cayenne GTS beim Handling in einer eigenen Liga. Per Gewindefahrwerk wird er nochmals agiler

Fotos: Lena Barthelmeß

Vergleichsweise schüchtern fährt der Edo-Porsche vor. Abgesehen von leistungssteigernden Sportkatalysatoren blieb seine Auspuffanlage im Serientrimm. Und so klingt der Edo Cayenne im Alltag unaufdringlich, um bei vollem Leistungsabruf dann aber doch wie eine Großkatze zu fauchen.

Katzenhaft ist auch sein übriges Auftreten: Das KW-Gewindefahrwerk lässt ihn im Vergleich zur Se-

rie um vier Zentimeter geduckter über den Asphalt schnüren und raubt ihm kaum etwas von seiner

## Nur der Porsche wird nach Pkw-Bauart gefertigt

serienmäßigen Geschmeidigkeit. Lediglich auf derben Bodenwellen fehlt es an Federweg, ansonsten

verleiht das angenehm straffe und sehr gut dämpfende Setup dem 2,4-Tonner eine beeindruckende Behändigkeit.

Kein Wunder, denn als Einziger in diesem Vergleich wird der Cayenne in Pkw-Bauweise gefertigt, verfügt also über eine selbsttragende Karosserie und Einzelradaufhängung rundum. Die aufwendige hintere Mehrlenkerachse sorgt dabei jederzeit für beste Spurtreue.

Eine selbsttragende Karosserie hat auch der Jeep, im Heck poltert jedoch eine schwere Starrachse. Im Gelände – beispielsweise bei der Verschränkung – ist solch eine Konstruktion nach wie vor von Vorteil. Für akzeptable Manieren auf der Straße hängen die Jeep-Ingenieure sie immerhin an Schraubenfedern und Längslenkern auf.

Der Range Rover Sport hingegen federt und dämpft rundum über ▶

doppelte Dreiecksquerlenker. So weit, so gut. Und seine massive „Body-on-Frame“-Gemischbauweise mit selbsttragender Karosserie auf einem Chassis macht ihn beinahe unzerstörbar – aber auch unglaublich schwer.

Das rächt sich bei Fahrleistungen und Verbrauch: Trotz nominell bester Drehmoment- und Leistungswerte fährt der matschwarze

Bulle bei Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit hinterher.

## Der Heidl Different ist deutlich schneller als das Serienmodell

Dem 390 PS starken Serienpendant nimmt der Heidl bis 100 km/h allerdings sieben Zehntelsekunden

ab, bis 200 km/h sind es 3,3 Sekunden. Und in der Spitze packt er noch mal 22 km/h drauf. Aber auch im Schnittverbrauch liegt er mit unanständigen 22,4 Litern nochmals über dem bereits sehr durstigen Werks-Kompressormodell (Testverbrauch: 21,0 l/100 km).

Mit einem Durchschnittskonsum von 19,5 Litern bleibt der Loder-Jeep knapp unter der 20-Liter-De-

kadenz-Schwelle. Mit Sicherheit auch ein Verdienst des um 470 (!) Kilogramm geringeren Leergewichts. Die Performance profitiert: Beim Ampelsprint muss der Jeep so gut wie keinen Gegner fürchten. Er beschleunigt nicht etwa, so wie andere Autos das tun – er springt los. Die Kombination aus superschnell ansprechendem V8-Sauger, verlustarmem Drehmoment-



### Heidl Different 4.8 Supercharged

Batman hätte an diesem matschwarzen Unge-  
tüm seine helle Freude. Im Film kämen ver-  
mutlich meterlange Flammen aus dem Auspuff ...

Fotos: Lena Barthelmeß



Der Schriftzug auf der Motorhaube verspricht nicht zu viel: Dieses Auto ist wahrhaft „different“. Rechts: Hochwertig verarbeitetes und großzügig beleuchtetes Cockpit. Klobiges Lenkrad, zu hohe Sitzposition



Groß, stark, schwarz. Und er klingt genauso böse, wie er aussieht. Man beachte den kunstvoll in die Verbreiterung integrierten hinteren Türöffner



Moderne(s) Plastik: 4,8-Liter-Kompressor-Kraftwerk unter Abdeckung



Die dicken Backen lassen den Range auf 2,04 Meter Breite anschwellen

wandler und Allradantrieb schießt den Jeep derart vehement nach vorn, dass es den Insassen die Häupter an die Kopfstützen schleudert – immer und immer wieder ...

Und trifft man auf der Autobahn mal eine wirklich schnelle Limousine, hämmert man an dieser, wenn es denn unbedingt sein muss, auch noch vorbei – spätestens, wenn diese in den 250-km/h-Limiter läuft.

Der vergleichsweise windschläpfige Edo-Porsche ist hier voll in seinem Element: Liegt er in der Beschleunigung noch bis 200 km/h weit hinter dem Jeep, so setzt er sich auf der Autobahn – reichlich Anlauf vorausgesetzt – an die Spitze. Und selbst bei dem Topspeed von 268 km/h liegt der Renn-Cayenne satt und vertrauenerweckend auf der Bahn.

## Autobahnquerfugen machen Jeep und Fahrer nervös

Beim Amerikaner bedarf es diesbezüglich schon einer gewissen Portion Mut, denn Querfugen in schnellen Autobahnkurven bringen erst die Starrachse und dann den Fahrer aus der Ruhe.

Dennoch haben die Mannen um Josef Loder im Rahmen der konzeptionellen Eckdaten das wohl bestmögliche Straßen-Setup gefunden – nicht umsonst wurden die Abstimmungsfahrten auf der Nürburgring-Nordschleife vorgenommen. Die Tieferlegung mittels Komponenten der Firma Intrax einschließlich höheninstellbarer Federbeine an der Vorderachse lässt den Grand Cherokee im Vergleich zur Serie wesentlich verbindlicher und mit deutlich reduzierten Wankbewegungen durch Kurven eilen.

In Verbindung mit den breiten 285er-Dunlop-Reifen sind nun auch ordentliche Querbeschleunigungen möglich. An der ab Werk indirekten Lenkung und dem riesigen Wendekreis ändert das freilich ebenso wenig wie am unharmlosen regelnden ESP.

Nur über einen kleinen elektronischen Eingriff am serienmäßigen Luftfahrwerk legt Heidl den ▶



Bitte Platz machen: Bei Heidl, Loder und Edo Competition ist Überholprestige im Preis inbegriffen

TECHNISCHE DATEN	DELTA GR. CHEROKEE	EDO CAYENNE GTS	HEIDL DIFFERENT
Motor	V8	V8	V8, Kompressor
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zylinder/1	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	6063 cm <sup>3</sup>	4806 cm <sup>3</sup>	4781 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	103,0 x 90,9 mm	96,0 x 83,0 mm	90,0 x 94,0 mm
Verdichtung	10,5 : 1	12,5 : 1	9,2 : 1
kW (PS) bei 1/min	367 (499)/5850	331 (450)/6850	397 (540)/6000
Literleistung	82 PS/Liter	94 PS/Liter	113 PS/Liter
Nm bei 1/min	618/5065	530/3800	670/3200
Antriebsart	Allrad	Allrad	Allrad
Getriebe	5-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	396 mm/innenbelüftet/gelocht	380 mm/innenbelüftet	360 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	350 mm/innenbelüftet	330 mm/innenbelüftet	350 mm/innenbelüftet
Radgröße vorn / hinten	9,5 x 22	10 x 22 / 11 x 22	10 x 22
Reifen vorn / hinten	285/30 R 22	295/30 R 22	295/30 R 22
Reifentyp	Dunlop SP Sport 9000	Continental Cross Contact UHP	Toyo Proxes S/T
Länge/Breite/Höhe	4785/1980/1690 mm	4795/1957/1635 mm	4788/2028/1759 mm
Radstand	2780 mm	2855 mm	2745 mm
Leistungsgewicht	4,4 kg/PS	5,4 kg/PS	4,9 kg/PS
Zuladung	570 kg	660 kg	475 kg
Tankvolumen	80 l	100 l	88 l

MESSWERTE <small>TOPGIBOOK</small>	DELTA GR. CHEROKEE	EDO CAYENNE GTS	HEIDL DIFFERENT
Beschleunigung			
0- 50 km/h	1,7 s	2,2 s	2,4 s
0- 80 km/h	3,6 s	4,5 s	4,8 s
0-100 km/h	5,0 s	6,5 s	6,9 s
0-130 km/h	8,3 s	10,0 s	11,0 s
0-160 km/h	12,4 s	15,1 s	16,5 s
0-180 km/h	16,6 s	19,3 s	21,4 s
0-200 km/h	21,1 s	25,3 s	29,0 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	13,60 s	14,61 s	14,90 s
Zwischenspur			
60-100 km/h	3,0 s	3,7 s	3,7 s
80-120 km/h	3,7 s	4,4 s	4,8 s
Bremsweg (Verzögerung)			
100-0 km/h kalt	37,3 m (-10,3 m/s <sup>2</sup> )	36,2 m (-10,7 m/s <sup>2</sup> )	36,7 m (-10,5 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm	38,8 m (-10,0 m/s <sup>2</sup> )	37,0 m (-10,4 m/s <sup>2</sup> )	37,5 m (-10,3 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	19,5 l Super Plus	16,9 l Super Plus	22,4 l Super Plus
Reichweite	410 km	590 km	390 km
Leergewicht	2180 kg	2420 kg	2650 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	DELTA GR. CHEROKEE	EDO CAYENNE GTS	HEIDL DIFFERENT
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	256 km/h	268 km/h	247 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	DELTA GR. CHEROKEE	EDO CAYENNE GTS	HEIDL DIFFERENT
Serienfahrzeug ohne Extras	67 890 Euro	80 676 Euro (mit Automatik)	84 000 Euro
Tuning (Auszug)			
Leistungssteigerung	6386	2680	37 000
Fahrwerk	3644	2500	1500
Bremsen	6598	1950	Serie
Radsatz	5369	6000	6200
Auspuffanlage	7601	2320	3300
Karosseriemodifikationen	2102	3800	22 400
Preis Testwagen	99 590 Euro	99 926 Euro	155 140 Euro

Mehr Infos zu Jeep, Porsche und Range Rover:

**de HEFTARCHIV**

- ▶ 200805082sc
- ▶ 200824052ab
- ▶ 200820034ab

Geben Sie die Nummer beim [autobild.de/heftarchiv](http://autobild.de/heftarchiv) ein



Fotos: Lena Barthelmeß

Range Rover Sport tiefer. So bleibt ein harmonisch straffes und passend gedämpftes Setup erhalten, das mit der extrem breiten Spur unter den dicken Backen erstaunlich gut funktioniert. Wie auch seine Konkurrenten rollt der Heidl-Range auf flachen Reifen im 30er-Querschnitt allerdings etwas hölzern ab.

Mit einem 2,7-Tonner gewinnt man garantiert keine Slalom-Wettbewerbe (schon gar nicht mit einem derart klobigen Serienlenkrad), dennoch lässt sich der Heidl Different dank der ausreichend präzisen Lenkung recht sauber und exakt fahren. Freude bereitet auch die ziemlich perfekt arbeitende

Sechsstufenautomatik, die spontan genug, aber niemals hektisch agiert. Und auch die wirksame und gut dosierbare Serienbremse weiß zu gefallen.

Stichwort Bremsen: In diesem Vergleich erreichten alle Kandidaten gute Kalt- und Warmverzögerungswerte bei nur geringem Fa-

ding. Das ist in dieser Klasse bei Weitem nicht selbstverständlich. Die Gründe für das gute Abschneiden: Erstens profitieren alle drei Rivalen von der breiten High-Performance-Straßenbereifung; zweitens haben Loder und Edo standfestere Bremsanlagen verbaut; und drittens zeigt sich die Serienbrem-



**Die kantige Lösung:** Heidl setzt auf vier rechteckige Endrohre



**Die runde Lösung:** serienmäßiges Auspuff-Layout des Cayenne GTS



**Die große Lösung:** riesige trapezförmige Endrohre am Delta Cherokee

## Alle drei SUV verfügen über angemessene Bremsanlagen

se des Range Rover Sport dem hohen Gewicht überraschenderweise gewachsen.

Den Maßstab im Bremsen-Kapitel setzt wiederum der Edo-Porsche. Verzögerung, Ansprechver-



**Big Deal: Verkaufen wir unsere Seele an den Teufel, wenn wir ein 500-PS-SUV fahren?**

halten und Dosierbarkeit vermitteln das Gefühl, in einem Sportwagen, und nicht in einem SUV, zu sitzen.

Dieses Empfinden zieht sich wie ein roter Faden durch den Vergleich: Der Edo Cayenne fährt wie ein etwas hoch bauender Sportwagen, Delta Jeep und Heidl Rover eben wie tiefergelegte Geländewagen.

Bereits die Sitzposition zeigt, wo die Reise hingehet: Der weite Einstellbereich der bequemen und viel Seitenhalt bietenden Porsche-Sitze ermöglicht eine sportlich tiefe Position, in der der Fahrer die Bewegungen um Längs- und Hochachse gut fühlen kann.

In Jeep und Range Rover sitzt man subjektiv eher „auf dem Auto“ – quasi wie auf einem Kutschbock

in luftiger Höhe. Das mag der Übersicht dienen, koppelt jedoch das „Popometer“ ein ganzes Stück weit vom Fahrzeug ab.

Heidl und Loder trainieren ihren Tuningobjekten durchaus sportliche Züge an, die konzeptbedingten Geländewagen-Charakteristika konnten sie ihnen indes nicht aus-

treiben. Edo Competition schärft die sportliche Straßen-Performance des Cayenne GTS weiter und lässt einen beim Fahren vergessen, dass man in einem Zweieinhalbtonner sitzt.

Noch eine Bemerkung am Rande: Durch Tieferlegung und Straßenerhöhung haben alle drei Kandida-

ten ihre Rest-Geländetauglichkeit vollständig eingebüßt. Ob das sinnvoll ist, möge jeder selbst entscheiden. [fn]

**Kontakt:** Delta 4x4, Tel. 0 81 34-93 02 0, [www.delta4x4.de](http://www.delta4x4.de); Edo Competition, Tel. 0 23 82-94 05 20, [www.edo-competition.de](http://www.edo-competition.de); Roland Heidl Automobiltechnik, Tel. 0211-99 4 3 91 1, [www.poweredbyheidl.com](http://www.poweredbyheidl.com)

## FAZIT

### 1 EDO CAYENNE GTS

■ Isotonisch. Für Sportler, geht direkt ins Blut. Gute Fahrleistungen bei noch akzeptablem Verbrauch. Der Maßstab in Sachen Handling, Bremsen und Sitzen. Wirkungsvolles Tuning zu vergleichsweise moderaten Kosten.

### 2 DELTA GRAND CHEROKEE SRT8

■ Doppelrahmstufe. Sahne-Motor, cremige Beschleunigung, fetter Klang. Und: eine bockende Hinterachse, ruppiges ESP, indirekte Lenkung, Kutschbock-Sitzposition. Preisgünstigstes Auto im Vergleich.

### 3 HEIDL DIFFERENT 4.8 SC

■ Überdosis. Unglaubliches Sound-Gewitter, deutlich schneller als das Serienmodell, harmonisches Fahrwerk. Aber: auf die Dauer zu laut, zu breit, zu schwer, zu durstig. Und viel zu teuer.