



Sceptisch

Het komt regelmatig voor dat we auto's meekrijgen waar we hoge verwachtingen van hebben. Maar gaandeweg blijkt dan toch dat ze minder luxe, sportief of spannend te zijn dan de fabrikanten ons in hun advertenties doen geloven. Andersom komt minder vaak voor. Toch hebben we hier te maken met een dergelijk geval. We hebben het over de Jeep Compass. Een compacte SUV die ook offroad aardig mee kan komen.

Van beroerd bochtengedrag tot aan de uit goedkoop materiaal opgetrokken interieurs en hoge brandstofkosten. Het cliché beeld van Amerikaanse auto's is -soms niet geheel onterecht- bij ons allemaal bekend. Reden waarom we redelijk sceptisch waren bij het in ontvangst nemen van de sleutels. Jeep is immers Amerikaans.



Midi SUV

Jeep positioneert de Compass in de klasse der midi SUV's waar auto's als de Kia Sportage en Hyundai Tucson het erg goed doen. En richt zich voornamelijk op jonge tweeverdieners -al dan niet met kinderen- die er een actief leven op nahouden. De Compass ziet er in ieder geval avontuurlijk uit.

De auto is breed geschouderd en heeft een robuust voorkomen. De hoge voorzijde is typisch Jeep, hoog geplaatste ronde koplampen met daartussen de karakteristieke zevensleuven grill sieren de neus. Aan de zijkant zien we dat de portieren in gesloten toestand de dorpels omsluiten. Handig wanneer je net een modderige rit achter de rug hebt want zo loopt er geen vuil naar binnen. Leuk detail, mocht je de grepen van de achterportieren niet kunnen vinden, die zitten in de C-stijl. De achterkant heeft in tegenstelling tot de voorkant een wat anoniem uiterlijk, gelukkig staat de naam

Compass gegraveerd in de bumper zodat je je niet hoeft te vergissen.



Uitklapbare speakers

Op het eerste gezicht ziet het er allemaal keurig uit van binnen. Het dashboard is functioneel van opzet. Alles zit binnen handbereik en hier en daar zijn wat speelse details terug te vinden zoals de snelheidsmeter en toerenteller die wat weg hebben van een kompas.

We zijn minder te spreken over de materialen waaruit het interieur opgetrokken is. Hier komt toch zâ€™n Amerikaanse aard naar boven. Hard plastic voert de boventoon. Hier en daar ook wat afwerkingmissers zoals de ietwat scherpe rand van het dashboardvakje en de loszittende kunststofbalg rondom de pook. Toch neem je de gebruikte materialen snel voor lief. Want het hoort eigenlijk wel thuis in een auto als

deze. Bovendien is het makkelijk schoon te houden.

De voorstoelen zijn goed verstelbaar en ondanks de wat korte zitting is het voorin prima vertoeven. Je zit lekker hoog en hebt ruim overzicht op het verkeer. Het leren stuurwiel is eveneens verstelbaar met aan de achterzijde de knoppen voor de audio bediening. Ook achterin zit je ruim. De rugleuning is verstelbaar en ondergetekende kon met 1.86m redelijk goed achter zichzelf zitten. Het middelste zitje is eigenlijk een noodplek, daarom kun je de gordel bij geen gebruik wegstoppen in de rechter D-stijl.

De Compass kan een flinke 621 liter bagage wegstouwen, met de achterbank plat zelfs 1487 liter. Mocht dat niet genoeg zijn dan is er nog de optie om de bijrijderstoel weg te klappen. Zet je een vinkje op de optielijst achter het Boston Acoustics Sound System dan krijg je naast een subwoofer in de bagageruimte ook twee uitklapbare speakers in de achterklep. Zo kun je je omgeving mee laten genieten van je muziek, geniaal.



© Rijtesten.nl

Onafhankelijke wielophanging

Wij reden met de dieseluaruitvoering, de 2.0 CRD. Bij koud starten is de motor bijzonder rumoerig. Als het geluid je doet denken aan een diesellende Golf dan kan dat kloppen. Want, anders dan de type aanduiding doet vermoeden, betreft het hier geen commonrail diesel, maar de tweeliter pompverstuiver uit de Volkswagen Groep. Eenmaal op temperatuur en op snelheid is de rust wedergekeerd. De krachtbron perst er 140pk en 310NM uit, daarmee komt de dik 1500 kilo wegende Compass vlot uit de startblokken.

De Compass heeft voor en achter onafhankelijke wielophanging. En dat is merkbaar. In plaats van overhellen kun je deze Jeep strak de bocht door sturen. Ook nemen van drempels en andere hobbelige obstakels gebeurt zonder dat je, als een baby rammelaar, door elkaar geschud wordt. Tijdens enthousiast stuurwerk krijg je

Jeep Jeep Compass 2.0 CRD Sport

voldoende feedback, al is op lage snelheden de besturing iets te licht.

Met de Freedom-Drive 1 vierwielaandrijving maakt de Compass een lange neus naar de directe concurrenten. Het is een volledig elektronisch gestuurd vierwiel systeem en zorgt voor aardige offroad prestaties. Zo zit er een hendel tussen de voorstoelen waarmee je het vermogen tussen alle wielen vastzet, waarmee rijden op een gladde ondergrond wordt vergemakkelijkt. Het ABS houdt hier automatisch rekening mee. Mochten de voorwielen onder normale omstandigheden hun grip verliezen dan wordt er maximaal 60% van het vermogen naar de achterwielen gestuurd. Behalve ABS behoort ook ESP tot de standaard opties, evenals windowbags met een verlengde expansietijd voor een eventuele koprol. Side airbags zijn overigens optioneel.



Cliché beeld ten spijt

Jeep Jeep Compass 2.0 CRD Sport

Het Amerikaanse cliché beeld ten spijt is deze Jeep Compass gewoon goed bevallen. De rijeigenschappen zijn prima en het verbruik van 1 op 14 is netjes te noemen. Je kunt vallen over de gebruikte materialen, maar een auto bedoeld voor het actieve buitenleven behoeft geen duur krasgevoelig interieur. Alleen zou de afwerking op een aantal punten wat beter kunnen.

De Jeep Compass 2.0 CRD is er vanaf â,-33.785. Zaken als airco, mistlampen en 17 inch velgen zijn standaard. Ons testmodel was voorzien van het Comfort pakket (â,-1018,-) die de standaarduitrusting van de auto aanvult met cruise control, het Boston Premium Sound systeem en een lederen stuurwiel met audiobediening. De goedkoopste Compass begint bij â,-30.130,- en heeft daarmee een iets hoger instapprijs dan zijn concurrenten, maar is weer goedkoper als je de concurrent naar het zelfde optieniveau tilt als de Compass. Denk daar bij aan bijvoorbeeld vierwielaandrijving.

Plus

- + Rijeigenschappen
- + Offroad eigenschappen
- + Krachtige motor

Min

- Afwerking
- Luidruchtig bij koude start
- Anonieme achterkant