

Sterke naam

Sinds de opsplitsing van het DaimlerChrysler-concern heeft Chrysler veel moeite gehad om de boel op de rit te houden. Ook in Nederland hebben Chrysler, Dodge en Jeep een flinke knauw opgelopen. Voor Dodge is helemaal geen plek meer in Nederland en voor de auto's van het merk Chrysler gaan in Nederland Lancia-badges gebruikt worden. Alleen Jeep mag op persoonlijke titel door. Nu de samenwerking met Fiat steeds meer gestalte krijgt, kan de weg naar boven weer worden gezocht. Kan deze sterke naam daaraan bijdragen?



Verstoerd

Voorlopig liggen de voordelen van de samenwerking voor Jeep nog op de designafdeling. De producten die nu verkrijgbaar zijn, zijn nog zonder Fiat ontwikkeld. Naast de Wrangler als oer-terreinwagen en de Grand Cherokee als luxueuze alleskunner, is alleen de Compass in Nederland nog verkrijgbaar. De laatste is onlangs weer strakgetrokken om de tijd tot de nieuwe lichting producten nog even vol te maken. Na de facelift oogt de Compass een stukje stoerder en is overduidelijk dat hij familie is van de Grand Cherokee. De ronde kraaloojjes zijn vervangen door een setje hoekige exemplaren en de enorme grille met plompe bumperpartij heeft plaatsgemaakt voor een eigentijdser geheel. Er zit simpelweg meer balans in het ontwerp van het front. Daarmee hebben we direct tachtig procent van de optische wijzigingen gehad. Met iets andere achterlichten en wat extra kunststof langs de onderrand verandert de auto niet heel drastisch meer ten opzichte van zijn voorganger, maar toch maakt het front een totaal andere auto van de nieuwe Compass. Vooral de stoerheidsfactor is zienderogen toegenomen.



Royaal

Ondanks het feit dat bij de facelift ook de binnenzijde onder handen is genomen, wordt hier sterk duidelijk dat de samenwerking met Fiat nog geen effect heeft gehad op deze Compass. De afwerking is van een prima niveau, alleen worden er nog steeds inferieure materialen gebruikt. Het vreemde is dat op sommige plekken de akelig harde kunststoffen wel plaats hebben gemaakt voor kwalitatief beter aanvoelende materialen. Zo voelt het met leer omklede stuur prettig en is de bovenkant van de middenarmsteun voorzien van een



zacht aanvoelende plastic. Qua ontwerp past het dashboard prima bij het imago van Jeep. Grove vormen en grote aflegvakken passen bij een echt mannenmerk. De zitplaatsen zijn redelijk goed voor elkaar. Ze zijn wellicht wat vlak, maar ook dat past wel weer bij een auto als deze. Omdat we een 70th Anniversary-uitvoering rijden, zien we mooie stiksels en weefsels om het geheel wat feestelijker te laten ogen. Daarbij zit je in een behaaglijk rechte positie en kan deze volledig elektrisch afgesteld worden. Voor de koude dagen heb je nog de beschikking over stoelverwarming op de twee zitplekken voorin. De passagiers achterin hebben ook geen reden tot klagen. Er is voldoende ruimte vanwege de functionele, hoekige vorm van de carrosserie. Achter de kofferklep – wederom voorzien van heuse uitklapbare speaker set – is er een prettige hoeveelheid ruimte te vinden. Met de beschikbare ruimte zou je bijna vergeten dat we hier met de meest compacte Jeep van doen hebben.

2WD

Denk je aan Jeep, dan denk je aan terreinwagens, dan denk je aan vierwielaandrijving. Toch worden bij onze testauto – als enige Jeep – slechts de voorwielen aangedreven. Natuurlijk is dit ten behoeve van gunstige verbruikscijfers gedaan, maar helaas blijft het effect nog beperkt door het niet bepaald zuinige, atmosferische tweeliter blok. Op constante snelheid gaat het allemaal nog, maar wanneer er snelheidswisselingen gewenst zijn, dan moet de motor steeds behoorlijk op toeren gejaagd worden om het gewenste effect te bereiken. Een extra verzet bovenop de vijf was al prettig geweest om wat minder lange versnellingen te



hebben, maar andere 'trucjes' om het zuinige rijden te ondersteunen ontbreken eveneens. Zo zouden een schakelindicator of een startstop-systeem relatief eenvoudige middelen zijn om oudere techniek wat beter met zijn tijd mee te laten gaan. Met een rustige rijstijl kwamen we op een gemiddelde van 8,2 liter benzine per honderd kilometer, maar schrik niet als deze waarde je zo richting de negen of zelfs tien liter schiet met een wat minder alerte rijstijl. Gelukkig is de auto er op gemaakt om relaxt te rijden, dus dat kan de economische rijstijl nog wat ondersteunen. Het onderstel heeft duidelijk een comfortabele inborst en de besturing vraagt de bestuurder vooral niet te heftige inmenging. Een omwenteling gaat erg licht, maar zorgt er daarmee ook voor dat je bij een lange bocht continu licht onderstuur aan het corrigeren bent. In technisch opzicht worden we dus niet echt warm van deze auto, temeer omdat het unique selling point van Jeep, de vierwielaandrijving, ook nog eens ontbreekt.

Wachten met smart

Met de hernieuwde kennismaking met de Jeep Compass zijn wij ons gaan afvragen wat nu de aankoopoverweging voor zo'n Compass kan zijn. Als je een SUV in dit formaat wil shoppen, moet de Compass concurreren met bijvoorbeeld een goedkopere Nissan Qashqai of Kia Sportage. Zelfs een vergelijkbare Volkswagen Tiguan blijft prijstechnisch nog erg dicht in de buurt. En het vervelende voor de Jeep is dat deze auto's de Compass op zo'n beetje elk punt aftroeven. Op rijeigenschappen, kwaliteitsbeleving en verbruik.



Enkel op het punt van het uiterlijk is een subjectieve voorkeur voor de Jeep mogelijk, de naam en beeltenis van het Amerikaanse merk staan immers als een huis. Dat zal niet genoeg zijn. De vraag is echter hoe lang we nog moeten wachten op de nieuwe producten van Jeep, want die zal het merk hard nodig hebben om hier bestaansrecht te houden.

Plus

- + Stoer voorkomen
- + Ruim
- + Comfort

Min

- Materiaalgebruik
- Hoog verbruik
- Matige rijeigenschappen