

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Antonella Bergonzi
* Gianmarco Barzan
* Paolo Pauletta
* Alvisè Marco Seno
* Marco Rocca
* André Rossi

redazione@motorage.it
staff@motorage.it
magazine@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
press@motorage.it
* Giuseppe Marino
motorage@motorage.it

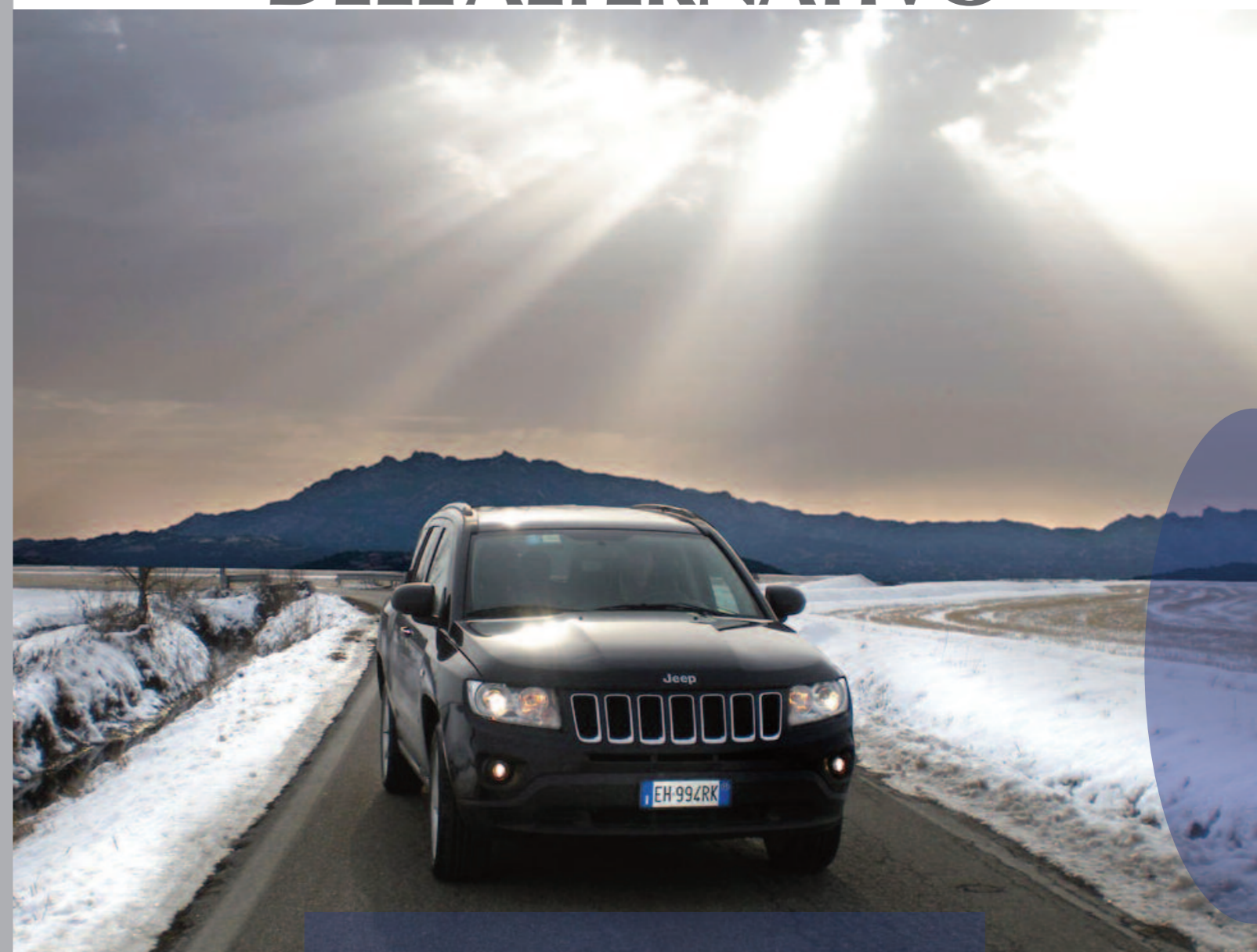
**Agenzia Marketing
S.E.I.**

* Paolo Del Panta
pdp10@libero.it

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

TEST SU STRADA

HOME 01. NEWS 02. FLASH 03. ECO 04. MEDIA 05. EVENTI 06. TEST 07.

Jeep Compass 2.2 CRD Limited**IL GUSTO
DELL'ALTERNATIVO**

Plasmato secondo moda e tendenza come capita a un bell'abito firmato che solca le passerelle prima di raggiungere gli atelier di grido, il Compass sprizza aria glamour da tutti i pori, e insieme al plus 4x4 conta su un'arma che fa la sua scena: il marchio Jeep.



Partiamo però dal concetto che la parte da duri e irriducibili è lasciata ad altri modelli.

Nell'ambito della gamma, che i vertici del brand USA hanno voluto affinare, il nuovo Compass ha un ruolo impostato fin nelle più piccole idee sull'impronta della new generation, quelli che dalle avventure con la PlayStation passano alle realtà delle quattro ruote, possibilmente anche trasformabili in tutte motrici.

Tre piccioni con una fava.

RIVISITAZIONE TRENDY

Diciamo che la Jeep ha ricreato il suo crossover compatto, con un corpo aumentato di poco, a 445 cm di lunghezza con nuovo look per richiamare agli stili del marchio, compresa la mascherina con le tipiche sette feritoie ben in risalto.

Poi le conformazioni del cofano che diventano ammiccanti palpebre dei fari, il contrasto con i tagli ai passaruota trapezoidali.

In coda, di fatto, il rinnovamento latita, c'è poco di nuovo a parte le finiture, inclusa la scenografia del minispoiler sul lunotto, per imprimere idee da veicolo multiruolo funzional-sportiveggiante. Il timbro fuoristradistico è accennato, e il pianale fa sì che l'accesso a bordo sia naturale, mentre il vano bagagli è altino.

L'arredo scuro (che sulla versione Limited con sedili in pelle fanno bel contrasto con le finiture tipo alluminio) lasciano risaltare l'impostazione grafica del cruscotto e i comandi grandi in consolle, diventati più stilosi ma forse un po' meno Jeep.

RAVE PARTY

In onore alla modernità, in plancia si trovano i comandi bluetooth, il navigatore touch-screen affiancato dalla presa USB per i lettori musicali, e la coppia di casse che si abbassano dal portellone, come per un rave-party con il portellone aperto, il che potenzia l'audio ai 458 Watt

PREZZI Jeep Compass 2.2 CRD Limited

Compass CRD Sport 2WD 136 CV	27.300 Euro
Compass CRD Limited 2WD 136 CV	29.300 Euro
Compass CRD Sport 4WD 163 CV	29.300 Euro
Compass CRD Limited 4WD 163 CV	31.300 Euro

dell'impianto a 9 diffusori Boston Acoustic, con lettore per 6CD e MP3.

Lo spazio fa la sua discreta impressione, ma posteriormente il prolungamento del tunnel con i due portabicchieri sacrificano particolarmente le gambe dell'eventuale passeggero al centro. C'è di buono che gli schienali posteriori sono reclinabili fino a 12 gradi. Le plastiche sembrano scelte un po' in economia, soprattutto per la parte superiore della plancia, e dettagli come le maniglie porte posteriori esterne. Il sedile guida si aggiusta in altezza e anche nel supporto lombare, almeno sulla Limited.

PRESTAZIONI

Il Compass conta ora sul turbodiesel 2.2 CRD. Considerato l'uso di una turbina con geometria variabile e 163 CV a disposizione ci saremmo però aspettati un po' più di decisione ai regimi più bassi, una capacità prestazionale che si avverte solo in parte ai bassi regimi, poi il motore dà il suo meglio ai giri medio-alti, tirando fuori il vigore.

Migliorabile anche la fluidità del cambio a sei rapporti; teoricamente ha una buona sintonia con il propulsore, innesti corti, seconda ringhiosa, terza e quarta per un piacevole allungo. L'inserimento della retromarcia, con pomellino da alzare, diventa invece una specie di combattimento meccanico.

Sterzo duttile ma non molloso, e le sospensioni indipendenti sono abbastanza rigide, il che, se rende mediocre l'ammortizzazione sulle piccole irregolarità, fa però fare alla Compass una pregevole figura per la maneggevolezza, sia stradale che sui terreni accidentati.

Per andare sul sicuro, quelli della Jeep gli hanno fatto calzare gommature sostanziose, che dai 17" della Sport, arrivano a 18" sulla Limited. Stabile e bilanciato anche quando

**VALUTAZIONI E GUIDA ALL'ACQUISTO**

In quanto a sicurezza la Compass si posiziona a livelli alti, ma ci sono particolari che denotano scarsa attenzione per la qualità dei materiali; vale in particolare per la plancia come per le maniglie esterne, tipo tavolini McDonald, dure e facilmente rovinabili. Due gli allestimenti previsti: il livello Sport e quello Limited, entrambi proposti come 2WD e 4WD.

Il plus della Limited sta nella qualità e quantità di equipaggiamenti. Sulla versione Limited del nostro test si trovano: Selleria in Pelle, window-bag ant./post., mancorrenti al tetto color alluminio satinato, cerchi 18", maniglie e griglia in tinta carrozzeria, ABS+BAS (assistenza frenate d'emergenza), antifurto volumetrico, ingresso illuminato e sistema blocco porte posteriori, ESP 3 Mode (controllo stabilità a tre modalità)+TCS (controllo trazione), e ERM (Electronic Rollover Mitigation), fendinebbia, sistema ancoraggio Isofix per bambini, Hill Start Assist, climatizzatore automatico, torcia a LED rimovibile e ricaricabile, luci coming home, cristalli laterali post. e lunotto oscurati, sedile passeggero ripiegabile e sedile guida a regolazione elettrica, sedili ant. riscaldabili, volante con comandi integrati. Bluetooth. La versione Limited 4wd del nostro test è equipaggiata anche del Premium Pack 0(1500 Euro) comprensivo Navigatore Satellitare UCONNECT con schermo touchscreen da 6,5", lettore DVD, hard disk da 30 GB, presa USB, ingresso Aux (che va a sostituire la radio 6CD di serie). Altro opzionale che può risultare interessante, anche se abbinabile solo al Premium Pack, è il tetto apribile (900 Euro).

**I PREGI**

- Livello equipaggiamenti
- Maneggevolezza su strada e scarsa aderenza in 4WD
- Allestimenti con qualche idea fresca adatta ai tempi
 - Trazione
 - Look più vicino al family-feeling Jeep attuale

I NEI

- Complice il tunnel, il posto centrale del sedile posteriore è scomodo
- Livello qualitativo di plastiche come per plancia e maniglie post.
- Insonorizzazione motore diesel mediocre
- Erogazione ai bassi giri e vibrazioni migliorabili

PER SAPERNE DI PIÙ

FIAT Group Automobiles -
 n° verde 800 633223
 internet: www.jeep-official.it

i freni sono messi alle corde, si lascia condurre nei cambi di traiettorie con agilità e tenuta laterale rassicurante.

Sfruttando il motore dalla soglia dei 1800 la ripresa rimane sveglia, ma a volte, come nelle curve a gomito, l'impressione è che un po' più di prontezza ai bassi regimi e la dimostrazione dei cavalli in dote sulla carta farebbero gola.

La tendenza iniziale al sovrasterzo è compensata progressivamente dalla trazione integrale.

Il Compass adotta lo schema base semplificato del sistema di trazione Freedom Drive sviluppato dalla Jeep, ovvero il Freedom Drive I, con giunto di accoppiamento a frizione che attiva la ripartizione all'asse posteriore dietro la guida dell'elettronica, che si rifà anche agli input dei controlli di trazione e della stabilità ESP.

All'ESP sono state date tre modalità, per poter essere messo parzialmente a "riposo" su fondi difficili, e contempla anche sensore di imbardata del sistema IRM per contrastare accenni di ribaltamento.

Il Compass certo non è il veicolo con cui andarsi a cercare guai tra fossi e ostacoli disastrosi: meccanica a parte, già gli sbalzi dei paraurti, portano a miti consigli.

Ma su sterrati e tracciati innevati, protafonisti nel nostro test, se la cava a meraviglia.

A rendere lo schema 4wd più adatto ai terreni un po' malandati c'è la modalità "Lock", che suddivide in modo rigido la motricità sui due assali, il che dà un cospicuo contributo all'avanzamento, anche nelle discese dove permette di disporre di un maggior controllo.

L'immagine che la Jeep ha dato e il tipo di clientela a cui Compass è rivolta figura tra i 25 e i 45 anni (professionisti attenti alle mode, 50% laureati, sottolineano dagli uffici della Casa americana) adatta anche a frequentare lounge-bar e locali trasgressivi. Magari con le casse sganciate dietro il portellone che risuonano Jazz-Blues tra una Smart e un fratello Cherokee.

GARANZIA E MANUTENZIONE

Garanzia vettura: 2 anni/km illimitati, corrosione: 7 anni lamierati esterni tagliando e cambio olio: ogni 20.000 km per diesel, 12.000 per benzina



La tecnica di Jeep Compass 2.2 CRD Limited



MOTORE

4 cilindri – Turbodiesel Common-Rail, 16v, bialbero, geometria variabile 2143
 Cilindrata (cc)
 Potenza massima kW/CV/a giri min. 163 CV a 3.600/4.200 giri
 Coppia massima (Nm a giri/min.) 320 Nm a 1.400-3.600
 Depurazione gas di scarico Euro 5

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max (km/h) 170
 Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 10,2
 Ripresa 80/120 Km/h in penultimo rapp. - V - (sec) 11,50-100 metri (sec) 34,0 (dichiarati 7,9/5,9/6,6)
 Consumi
 Ciclo urbano (l/100 km) 8,3
 Ciclo extraurbano (l/100 km) 6,7
 Ciclo combinato (l/100 km) 7,2

Emissioni CO2 (g/km) media 172

TRASMISSIONE AL SUOLO

Trazione Anteriore con trazione 4wd permanente innestabile - controllo elettronico stabilità ESP e controllo trazione TCS
 Cambio manuale meccanico a 6 rapporti
 Freni anteriori/posteriori Dischi autoventilanti ø 294x26 mm / dischi 302x10 mm
 Pneumatici 215/55R 18
 Sterzo cremagliera con servoassistenza idraulica

PESI E MISURE

Carreggiata anteriore 1.520 mm
 Carreggiata posteriore 1.520 mm
 Lunghezza totale 4.44,8 mm
 Larghezza totale 1.812 mm
 Altezza totale 1.718 mm
 Altezza da terra ant 205 mm – post. 209 mm
 Angolo d'attacco / di uscita / dosso (gradi) 20° / 32° / 20°
 Peso in ordine di marcia (kg) 4WD Limited 1.730
 Capacità serbatoio (litri) 51,1
 Carico rimorchiabile max (kg) 2.000

DIMENSIONI INTERNE

Posti a sedere, ant./post. 2/3
 Spazio per la testa senza tetto apribile 1.034 mm
 Spazio per le gambe 1.000 mm
 Spazio per le spalle 1.372 mm
 Spazio per la testa post. 1.014 mm
 Spazio per le gambe 1.000 mm
 Spazio per le ginocchia 44,9 mm
 Spazio per le spalle 1.371,9 mm
 Spazio per le anche 1.294,5 mm
 Eacursione sedili ant. 260 mm
 Vano Bagagli
 Volume 328 litri livello schienale
 Volume con sedili post. abbassati 1.269 litri al tetto

