



Bjorn Blokzijl
8 november 2017

Nu wel de juiste richting?

Toen we begin dit jaar lazen dat Jeep met een nieuwe Compass op de markt zou komen, dachten we terug aan de auto die hij feitelijk opvolgt. Deze auto maakte op ons niet echt een goede indruk, waarbij de facelift gelukkig wel voor een kleine verbetering zorgde. Vooral het wat bijzondere ontwerp, de inferieure materialen in het interieur en de matige rijeigenschappen zorgden voor een negatief slot van de test. Gelukkig zijn de Amerikanen niet bij de pakken neer gaan zitten en introduceert men nu wederom een Compass. Of deze wel aan onze smaak voldoet, moet blijken uit een eerste rij-impressie.



Stoer en luxe

Kijk je door je wimpers, dan is de vorm van de vorige Compass nog een beetje zichtbaar, zeker van voren gezien. Toch kromp de auto enkele centimeters in de lengte en hoogte en bleef de breedte gelijk. Hierdoor is hij iets gedrongener van vorm. Het ontwerp is daarbij veel beter in balans en echt aangepast op dat van de Europese smaak. Het ontwerp ziet er niet alleen stoer uit door de hoekige wielkasten en zwarte accenten; door de optionele two-tone lak en fraai chroomstrip over de flanken en de achterkant heeft hij ook een luxe uitstraling. De mooie wielen en bijzonder gestyleerde lichtunits maken het plaatje af. Ten opzichte van de direct concurrenten zoals de Qashqai en CX-5 oogt de Jeep meer als een SUV dan als een cross-over. In een markt waarin de hoeveelheid concurrenten bijna elk jaar groeit, is een positief onderscheidend uiterlijk een must. Een eerste slag heeft de Compass dus al gewonnen.



Prima voor elkaar

Waar het exterieur stoer en luxe aandoet, is het interieur vooral netjes. Het ontwerp is gericht op gebruiksvriendelijkheid, overzichtelijkheid en maximaal gebruik maken van de beschikbare ruimte. Heel spannend is het niet, maar de ergonomie is prima in orde. Het centrale scherm zit op een fijne hoogte en de bediening van de knoppen op zowel het dashboard als het stuur gaat bijna op de tast. Het multimediasysteem voldoet daarbij - mede dankzij zijn forse formaat - zonder een nieuwe maatstaf te zetten. Ook zit je ruim en zijn de gebruikte materialen prima in orde. Prettig is ook het dikke, met leer bekleedde stuurwiel. Cijfers voor de inhoud van de bagageruimte ontbreken nog, maar zo op het oog is het ook daar goed voor elkaar.



Geluisterd naar de markt

Steeds meer consumenten kiezen voor een compacte cross-over of SUV, getuige het succes van auto's als de Qashqai en de kleinere Captur. Deze auto's combineren een wat hogere zit en dito uitzicht met rijeigenschappen die niet of nauwelijks onder doen voor de 'normale' hatchbacks. Met deze feiten in het achterhoofd is de Compass ontwikkeld. Zoals al eerder gezegd is de auto meer een echte SUV dan de rest van de concurrenten en dat merk je tijdens het rijden. Het comfortniveau is hoog en door de prettig hoge zit heb je perfect zicht op de weg. De besturing is voor de gemiddelde Nederlandse consument direct genoeg, al zou het gevoel wel wat beter kunnen.



Beperkte keuze

Bekijk je de opbouw van het gamma van de Compass, dan valt op dat er slechts 17 verschillende combinaties zijn in motor, versnellingsbak, aandrijving en uitrustingsniveau. Ter vergelijking: bij de Qashqai heb je de keuze uit liefst 37 verschillende samenstellingen. Bij Jeep heb je de keuze uit één benzinemotor - met 140 of 170 pk - en twee dieselmotoren. Een lichtere benzinegestookte variant zou voor de vanafprijs veel goeds doen. Tussen de absolute basisuitvoeringen van de Compass en Qashqai zit namelijk een verschil van ruim 4 mille, in het nadeel van de Jeep. Oke, de Jeep heeft 15 pk meer en is wat beter uitgerust, maar het verschil blijft fors.

Het gamma van de Compass begint bij de 140 pk sterke 1.4 MultiAir Sport en gaat via de Longitude naar topversie Limited. Deze motor is er tevens met 170pk - al dan niet in combinatie met een automaat en vierwielaandrijving. Tijdelijk is er een Opening Edition beschikbaar die veel luxe biedt voor een beperkte extra investering. De Sport is enkel leverbaar op de 140 pk sterke benzinemotor en lichtste dieselmotor - de 1.6 MultiJet met 120 pk. Wij redenen met de 'instapmotor'. Deze motor is ruim voldoende voor de

Jeep Jeep Compass 1.4 MultiAir Limited

Nederlandse markt en meer heb je eigenlijk niet nodig. Overigens maakten we de foto's van de 170 pk sterke variant van de MultiAir met vierwielaandrijving en een automaat.



Slagen gewonnen, de oorlog nog niet

De voorganger van de nieuwe Compass was verre van perfect en kon geen potten breken op de Nederlandse markt. Met slechts zo'n 1.200 verkopen in bijna 10 jaar tijd, komt hij niet in de buurt van zijn opponenten. Zijn opvolger is gelukkig andere koek. Op veel punten scoort hij gelijk of zelfs beter dan zijn concurrenten. Verschillende slagen heeft de auto dus al gewonnen, maar of hij de oorlog gaat winnen van de sterke concurrentie is uiteraard de vraag. Toch heeft hij het nu meer dan ooit in zich om Jeep het gevraagde verkoopsucces te geven.

Plus

- + Stoer en toch luxe uitstraling
- + Fijne motor en versnellingsbak
- + Aansprekende rijeigenschappen

Min

- Echte instapper ontbreekt
- Beperkte motorkeuze
- Flinke vanafprijs