

## Jeep Compass 1.4 MultiAir 4x4 Auto: Σύμβολο ελευθερίας

Δημοσίευση: 10 Οκτ 2017, 19:52 | Τελευταία ενημέρωση: 10 Οκτ 2017, 19:52



Η παρουσία του αυτόματου κιβωτίου των εννέα σχέσεων και του ηλεκτρονικά ελεγχόμενου συστήματος τετρακίνησης δικαιολογούν εν μέρει τα 36.900 ευρώ που απαιτούνται για την τετρακίνητη έκδοση βενζίνης των 1,4 λίτρων

Γνωρίζοντας τη δυναμική της κατηγορίας των οχημάτων ελευθέρου χρόνου, η παρουσία ενός μικρομεσαίου SUV στην γκάμα ενός κατασκευαστή, όπως η Jeep, θεωρείται δίχως καμία αμφιβολία επιβεβλημένη.

Μπορεί, λοιπόν, το απρόσμενα προσιτό Renegade να απέδειξε πως οι Αμερικανοί μπορούν -έστω και με τη συμβολή του Ιταλικού ομίλου FCA- να δημιουργήσουν προτάσεις ικανές να πρωταγωνιστήσουν στην κατά γενική ομολογία απαιτητικότερη ευρωπαϊκή αγορά, ωστόσο, ήταν προφανές πως το «μικρό» Jeep δεν θα ήταν από μόνο του ικανό εξαργυρώσει τη δυναμική της αμερικανικής φίρμας στη γηραιά ήπειρο.

Κάπως έτσι η σκυτάλη πέρασε στο νέο Compass. Μια πρόταση που χωρίς να διαθέτει την ιστορία ή τα αρχαιολογικά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του Renegade, δεν σου επιτρέπει να αμφισβητήσεις την καταγωγή της.

Προτέρημα ή μη, οι εμφανώς αυξημένες διαστάσεις -το μήκος φλερτάρει με τα 4,4 μέτρα- και τα εκλεπτυσμένα στοιχεία του σχεδιασμού του,

παραπέμπουν περισσότερο στο Cherokee και λιγότερο στο Renegade.

Σε κάθε περίπτωση, πριν προλάβεις να εντοπίσεις τα διακριτικά του αυτοκινήτου ή τις εξίσου χαρακτηριστικές κάθετες γρίλιες εισαγωγής αέρα στο ρύγχος του αμαξώματος, η απόσταση από το έδαφος, η οποία στις εκδόσεις Trailhawk υπερβαίνει τα 21 εκατοστά και τα σκουρόχρωμα προστατευτικά υποδηλώνουν τον διττό προσανατολισμό του.

Στο ίδιο μήκος κύματος άλλωστε κινείται και ο θάλαμος επιβατών, υιοθετώντας μια ξεκάθαρα διαφορετική σχεδιαστική και κατασκευαστική λογική σε σχέση με τις προτάσεις του ανταγωνισμού.

Ο πολυφορεμένος τίτλος του premium δεν συμβαδίζει με τον χαρακτήρα του Compass, παρά το γεγονός ότι δεν απουσιάζουν εκείνα τα στοιχεία που θα μπορούσαν να τον υποστηρίξουν.

Εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, λοιπόν, η ποιότητα των υλικών κινείται σε υψηλά επίπεδα, την ίδια στιγμή που η συναρμογή των επιμέρους τμημάτων εγγυάται την αντοχή τους στον χρόνο.

Με τη σειρά τους, οι συντηρητικές σχεδιαστικές επιλογές φροντίζουν για τη διαχρονικότητά του συνόλου, αν και σε ορισμένες περιπτώσεις θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως και αναχρονιστικές, αδικώντας το σύγχρονο τεχνολογικό «οπλοστάσιο» του αυτοκινήτου.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της τετράγωνης θρόνης αφής υψηλής ευκρίνειας μεγέθους 8,4 ιντσών, η οποία ανεξαρτήτως έκδοσης προσφέρεται προαιρετικά «εξωτερικεύοντας» με έναν μάλλον άχαρο τρόπο τις κατά τ' άλλα προηγμένες εφαρμογές ενημέρωσης και ψυχαγωγίας.

Φτάνοντας στην πίσω σειρά καθισμάτων, τα οφέλη στα οποία οδήγησε η επιμήκυνση της πλατφόρμας που για πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκε στο Renegade γίνονται άμεσα αντιληπτά.

Από τα σχεδόν 16 εκατοστά που προστέθηκαν στο συνολικό μήκος του Compass, τα 6,6 προέρχονται από την αύξηση του μεταξονίου, με ό,τι μπορεί να σημαίνει αυτό για την άνεση εκείνων που θα φιλοξενηθούν στην πίσω σειρά καθισμάτων.

Επαρκές για το μέγεθος και κυρίως για τον χαρακτήρα του αυτοκινήτου θεωρείται και το διαμέρισμα αποσκευών, προσφέροντας έναν πλήρως αξιοποιήσιμο χώρο 438 λίτρων.

Καλώς ή κακώς, οι αναφορές στο μικρότερο διαστάσεων Renegade δεν σταματούν εδώ. Πέρα από την πλατφόρμα, το Compass έχει υιοθετήσει και τα περισσότερα από τα μηχανικά μέρη του δημοφιλέστου στη χώρα μας Jeep, γεγονός που σε μεγάλο βαθμό δικαιολογεί τον κοινό κώδικα συμπεριφοράς των δύο αυτοκινήτων στην άσφαλτο και το χώμα.

Μιλώντας για την έκδοση βενζίνης χωρητικότητας 1,4 λίτρων και απόδοσης 170 ίππων, το ηλεκτρονικά ελεγχόμενο σύστημα τετρακίνησης όπως και το αυτόματο κιβώτιο των εννέα σχέσεων έρχονται να συμπληρώσουν τις τεχνικές προδιαγραφές της, διαμορφώνοντας μια πρόταση ικανή να υποστηρίξει απαιτητικούς και συχνά αντιφατικούς ρόλους.

Σε εκείνες τις συνθήκες, λοιπόν, που η αυξημένη απόσταση από το έδαφος και η κατανομή των 250 Nm της μέγιστης ροπής και στους τέσσερις τροχούς φαντάζουν πολυτέλεια, οφείλεις να αναγνωρίσεις την ικανότητα του αμερικανικού SUV να διαχειρίζεται αριστοτεχνικά τις κακοτεχνίες της ασφάλτου, μεγιστοποιώντας την άνεση των επιβατών του.

Η διστακτικότητα του αυτόματου κιβωτίου των εννέα σχέσεων, απόρροια και τις εξαιρετικά πυκνής κλιμάκωσής του, κάμπτεται με την αποφασιστικότερη πίεση του δεξιού πεντάλ και ο απαιτούμενος ρυθμός επιτυγχάνεται με το ανάλογο αντίτιμο.

Ως γνωστόν, ο τετρακύλινδρος MultiAir κινητήρας των 1,4 λίτρων δεν είναι ο πλέον αποδοτικός, πόσο μάλλον όταν καλείται να διαχειριστεί το βάρος και τις προδιαγραφές ενός αυθεντικού και δη τετρακίνητου SUV.

Περισσότερο στο βάρος, το οποίο ξεπερνά τα 1.500 κιλά και λιγότερο στην αυξημένη απόσταση από το έδαφος θα μπορούσες άλλωστε να «χρεώσεις» και τους όποιους συμβιβασμούς καλείσαι να κάνεις στην άσφαλτο, από τη στιγμή που θα υιοθετήσεις έναν δυναμικότερο τέμπο.

Αντιθέτως, σε απαιτητικότερα τερέν, όπου οι προτεραιότητες και οι ρυθμοί αλλάζουν, ο συνδυασμός όλων των παραπάνω χαρακτηριστικών προσφέρει τη σιγουριά ενός αυθεντικού off-roader, το οποίο χάρη στην τεχνολογία (βλέπε ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου πρόσφυσης Selec-Terrain) μπορεί να υπερηφανεύεται για το σύγχρονο προφίλ του.

auto.in.gr



Φωτορεπορτάζ



