



JEEP COMPASS E AVENGER

Family feeling

I due modelli confermano lo spirito avventuroso del marchio americano. La più grande è tutta nuova, a partire dalla piattaforma. Per l'altra, un restyling generale che ne accresce la versatilità. E con le 4xe si fa sul serio in off-road

di Danilo Senna

Dici Jeep e pensi immediatamente al fango o, almeno, a un veicolo impegnato nel fuoristrada serio. Però il marchio americano, entrato prima in orbita Fca (Fiat-Chrysler) e poi in Stellantis, ha saputo farsi valere anche sull'asfalto delle strade di tutti i giorni. Prendiamo la Compass, per esempio. Quella nuova nasce sulla piattaforma Stla Medium, con un design volto a sottolineare il carattere duale, *in e off-road*, di ogni Jeep.

È uno *sport utility* di segmento C che, essendo stato allungato di 16 centimetri, ora arriva a 4,55 metri e strizza l'occhio al D (senza entrarci davvero, perché lì ci sarà, nel 2027, un modello sviluppato in partnership con Dongfeng). Gli angoli d'ingresso e uscita accentuati, oltre allo spostamento in alto del radar anteriore, dimostrano che sono pochi gli ostacoli insormontabili per gli amanti dell'avventura. Ma se ne può fare anche a meno.



Il *line-up* della Compass comincia dalla e-Hybrid con il tre cilindri 1.2 a benzina da 100 kW (136 Cv), abbinato a un *booster* elettrico a 48 volt per un totale di 145 Cv di sistema. Tutta diversa la meccanica della *plug-in* che, oltre all'impianto a 400 volt, può contare su un 4 cilindri da 1,6 litri e 150 Cv, più un'unità elettrica, per un totale di 225 cavalli. Questa l'abbiamo provata e, anche a fronte dei quasi 1.900 chili di peso a vuoto, l'impressione è che la potenza sia molta di più, specie in accelerazione quando la coppia dell'elettrico entra prepotentemente in gioco. Rispetto alla Compass precedente, raddoppia quasi il *range* operativo grazie a un serbatoio più grande e ai consumi ridotti, ci sono poi batterie da 17,9 kWh per un'autonomia a emissioni zero di oltre 90 chilometri. Poi, si passa ai modelli puramente elettrici: la standard, da 213 Cv e 500 km di autonomia, e la *range extended*, da 231 CV e 674 km (dati Wltp); chiude la trazione integrale 4xe che è solo elettrica, con un motore per ciascun asse e una potenza complessiva di ben 375 Cv e oltre 600 km di autonomia dichiarata.

MATURA O SBARAZZINA Nella pagina a fianco, la Compass, più grande e raffinata, mostra il display dell'infotainment da 16" e quello da 10,25 della strumentazione, oltre agli spazi ampi e ben rifiniti; adeguato il bagagliaio. La piccola Avenger ha qualche rigidità in più nelle plastiche dei rivestimenti, ma si respira l'aria di modernità delle serie precedenti. Azzeccat, poi, nel caso di questo allestimento 85° Anniversary (che celebra la nascita del marchio Jeep), l'abbinamento col tartan dei sedili.

Compassata di nome e di fatto, questa Jeep punta a un pubblico diverso rispetto alla piccola Avenger. Lo dimostrano anche i prezzi, che attaccano sopra i 40mila euro, giustificati dalle dimensioni e dagli interni più raffinati e meglio rifiniti.

Scendendo di un gradino

Se vi basta mezzo metro in meno di carrozzeria e badate più alla versatilità, ecco allora l'Avenger. Che adesso si rifà il trucco per continuare a stare sulla cresta dell'onda, dopo 80mila esemplari già in circolazione. Fuori sfoggia la nuova calandra retroilluminata e i paraurti ridisegnati con protezione per radar e sensori. Gli interni rifatti mantengono la freschezza del design precedente, con la



plancia reinterpretata in maniera ancor più moderna, confermando però la sua praticità. Fra le dotazioni spuntano (tranne per la versione base) fari a matrice di led, l'assistenza vocale chat Gpt e, per le elettriche, la possibilità di trasferire energia dall'auto ad altre utenze fino a 3,6 kW. Sulla console centrale il tasto rosso dei sei differenti *driving mode*: normale, eco, sport, sabbia, fango e neve. Ecco, proprio attraverso quel comando (peraltro presente anche sulla Compass), la Jeep mostra il suo dna. Considerati i 4,08 metri di lunghezza esterna, l'abitabilità dell'Avenger è notevole, agevolata dalle forme squadrate della carrozzeria.

INARRESTABILI 4xe La sagoma, e non solo, della prima Jeep ha ispirato i designer di Avenger e Compass. Specialmente nelle versioni 4xe che, anche su percorsi off-road impegnativi, hanno saputo cavarsela senza esitazione e in maniera molto facile: è bastato inserire la modalità idonea con il rosso Select Terrain sulla console centrale e, poi, han fatto quasi tutto loro. La più grande Compass, solo elettrica e con 375 Cv, va maneggiata con cura. Più agile, ma ugualmente efficace, l'Avenger ibrida.

La gamma attacca con il modello puramente a benzina, con il solito tre cilindri di 1,2 litri e 101 cavalli abbinato al cambio manuale a sei marce, ormai catena cinematografica d'accesso a quasi tutte le auto Stellantis. Si passa, quindi, alla ibrida a 48 volt da 110 cavalli con cambio robotizzato a sei marce (quella provata) che, per brevi tratti, può anche funzionare a motore termico spento. E se di quest'ultimo si vuol fare a meno, c'è l'Avenger elettrica da 146 cavalli con 56 kWh di batterie e 400 chilometri di autonomia. Fin qui le trazioni anteriori, poi si passa all'integrale 4xe che sprigiona tutto lo spirito Jeep: soluzione che prevede un motore elettrico sull'asse posteriore (che diventa un *multilink*) abbinata agli stessi gruppi della e-Hybrid per 156 cavalli complessivi. Cinque gli allestimenti, a partire dal Longitude, poi Altitude, l'85th Anniversary che ricorda le origini del marchio Jeep, per chiudere con Summit e Overland (la 4xe esiste solo negli ultimi tre). Prezzi da 26.700 euro.

