

Test Drive | Jeep Cherokee 3.2 V6 272cv Pentastar II 4wd Act. Drive Trailhawk

SHADOW28 · 21 OTT 2017 · TEST DRIVE AUTO



Quando ti fanno sapere che dovrai provare una Jeep, in seno la speranza è che te la diano in pieno stile americano. **Quando abbiamo visto che era Rossa, strips Nere, altissima da terra l'off road più duro e puro non era ancora abbastanza. Il cerchio si è completato quando girata la chiave, si è messo in moto il V6 Pentastar II della Jeep Cherokee 3.2 V6 4x4 Trailhawk che abbiamo avuto in prova. Uno stile che definirei mascolino è un eufemismo.** A guardarla la Jeep nella sua massima configurazione trasuda off road da ogni lamiera. Su questa Cherokee si sale letteralmente. Il posto guida anche se alto, rimane ben calibrato

per consentire ad ogni occupante di poter assumere la posizione di guida preferibile. Apprezzabile la regolazione elettrica del sedile con memoria che ci ha consentito di avere due posizioni predefinite con la prima per avere una guida bassa a gambe semidistese di tipo sportivo, ed una seconda più alta per dominare dall'alto i passaggi più impervi in cui si vuole condurre la SUV americana.



La plancia è contraddistinta da un design in linea con il carattere della vettura, semplice e funzionale, con elementi di qualità nella parte superiore, materiali morbidi e cuciture a vista in colore rosso. Per trovare materiali più duri al tatto si deve andare a cercare nelle zone nascoste, comunque i tecnici americani hanno saputo mascherare bene la rigidità del materiale di base con una ottima finitura superficiale, ed un curato accostamento in fase di montaggio dei componenti. Al centro della plancia il sistema infotainment U-Connect. Abbiamo avuto già modo di conoscere il sistema FCA su altri modelli del gruppo senza che ci abbia lasciato

una grandissima impressione, ma in questa Cherokee l'impianto di ultima generazione gode di due vantaggi che lo rendono nettamente più competitivo. Lo schermo è più grande e meglio posizionato nelle vicinanze della corona del volante a portata di dita, ed inoltre ha una videata che riproduce in toto una pulsantiera touch per il controllo di tutte le funzioni del veicolo, un miglioramento funzionale che viene molto apprezzato, anche se per accedere alle funzioni più complesse è sempre consigliabile da fermi per evitare distrazioni. In ogni caso c'è il navigatore Tom Tom, ben calibrato anche quando provi a perderti in zone senza strade, e una serie di funzioni per il controllo del proprio smartphone sfruttando le fonti attraverso le prese Aux e Usb.



Le dimensioni non certo contenute della Cherokee, consentono di sfruttare al meglio gli spazi interni. Davanti si sta molto comodi con spazio in abbondanza, dietro non è difficile poter viaggiare in tre senza esagerare con le corporature. Lo spazio per il bagagliaio appare ampio con i suoi 590 litri che possono diventare 1267 litri abbattendo in modo frazionato il sedile posteriore. Su strada l'assetto morbido, unito ad una gommatura dalla spalla molto alta e morbida consente di poter viaggiare senza quasi accusare nessuno scossone. **In autostrada il V6 americano parla sottovoce senza disturbare gli occupanti, ma quando lo si esorta a salire di giri, penetra nell'abitacolo con una stupenda sonorità, se un V6 Busso è paragonabile ad una imperiosa orchestra impegnata in un pezzo di Hans Zimmer, il Pentastar II è più un concerto di musica classica piacevolmente soave.** In off road le sospensioni assorbono ogni tipo di ostacolo, senza affanni per i passeggeri.



Prima di parlare di prestazioni, bisogna fare una premessa. Estrapolando il motore dal contesto del veicolo. **Il V6 3239cc Pentastar di seconda generazione, ha buone doti di potenza con i suoi 272cv ed un valore di coppia pari a 315Nm a 4300Rpm. Non ha la spinta consistente di un piccolo turbo, non ha la capacità di andare su di giri come un aspirato giapponese o la possente coppia appena viene messo in modo al minimo di un V8 classico americano, ma ha una ottima erogazione di potenza, corposa, piena e non mostra mai esitazioni, piacevolmente fluido.** Spostando il controllo in posizione "sport" si può

apprezzare un deciso miglioramento del carattere, il propulsore riesce finalmente a mostrare il meglio tirandosi dietro le quasi 2 tonnellate per avere uno scatto nello 0-100 in 8 secondi netti. Se in accelerazione il valore è nella norma, in ripresa le cose vanno decisamente meglio, grazie soprattutto all'azione dell'Automatico.



Il cambio di Jeep è un vero gioiellino, in modalità di guida "Auto" la trasmissione fa lavorare il motore sfruttando il massimo la disponibilità di coppia cambiando le sue nove marce a 2000Rpm. Nella modalità sportiva, tende ad assecondare le richieste del driver in base alla posizione dell'acceleratore. Mancano le palette al volante, ed una funzione sport che separi la gestione del cambio da quella di motore, ma è dotato di ridotte, ben nove marce che aggiunte alle nove di default diventano 18! Con una vettura del genere, non si poteva resistere ad una bella scampagnata dura e pura per saggiare le doti in off road del sistema di trazione integrale Jeep. Ma per raggiungere le zone più impervie dell'appennino si deve per forza di cose affrontare percorsi pieni di curve, e nonostante la Jeep non sia la vettura che si adatti al meglio alle veloci percorrenze di montagna, non ha mai mostrato incertezze, con un comportamento sempre sicuro ed affidabile. Certo, i guidatori più smalzati dovranno fare un po di abitudine ad una certa pigrizia dell'avantreno che fa il possibile per compensare l'assetto morbido ed il tipo di

gommatura specialistica. **Per arrivare alla nostra destinazione necessitano ancora svariati chilometri tortuosi, unica alternativa per divertirsi sul serio è passare tagliando la valle, ma non ci sono vere e proprie strade, solo viottoli sterrati, mulattiere e passaggi impervi. Il terreno ideale per la Trailhawk. Ed allora non ci resta che dare appuntamento alla compagnia che ci segue con un bel SUV tedesco su in altura per poi buttarci nella campagna.**



Il manettino sul tunnel centrale ha varie funzionalità. In "Auto" gestisce la trazione in autonomia, ma si possono scegliere altre modalità, come la "Snow" e la "Mud/Sand" decisamente la più utile per il terreno che stiamo affrontando, fatto di terreno polveroso e morbido, inoltre è possibile selezionare manualmente l'intervento costante della trazione 4wd Low, ed infine la modalità "Rock" che inserisce le ridotte, consentendo di superare senza il minimo problema anche ostacoli molto impegnativi con l'ausilio del comando manuale che blocca il differenziale posteriore. **In questa condizione anche con una sola ruota in presa la Cherokee non delude, tira il conducente anche meno esperto in off road fuori da ogni guaio. Il passaggio attraverso la valle prevedeva purtroppo l'attraversamento di lande private. Durante la nostra gita all'avventura siamo stati scortati gentilmente da Fattori dotati di trattore curiosi e pronti a soccorrci senza che c'è ne sia stata mai la necessità.** Il manettino dispone di altre due funzioni, l'hill control ed il controllo dell'attraversamento dei guadi. Un

aiuto indispensabile per gli amanti della natura inesperti. A proposito dei freni, sono stati il punto dolente. Il peso del Cherokee è tanto e l'impianto frenante fa quello che può per non affaticarsi, ma avremmo voluto avere una maggiore modulabilità del pedale soprattutto nella gestione delle discese difficili senza l'ausilio dei sistemi di controllo.



La domanda ora che ci si pone è quanto è costato il divertimento? Ebbene finché la Cherokee viene guidata in modalità "Auto" si possono anche ottenere medie intorno al 12Km/litro, ma quando si usa la modalità sportiva, e ci si diverte in off road senza ritegno, allora le cose peggiorano di netto anche scendendo sugli 8Km/litro, ma il limite vero è il serbatoio piccolo, soprattutto se non ci sono stazioni di rifornimento nelle vicinanze. **Il top di gamma della Cherokee nella motorizzazione più potente costa 54.250, a cui vanno aggiunti presenti nell'esemplare in prova ma non indispensabili, gli interni in materiale pregiato al costo di**

1650 euro, fari allo xeno da 1100 euro, che porta la cifra necessaria per averne una a 55.000 euro.



In ogni caso non c'è da temere perchè nel listino Jeep c'è in alternativa la versione 2.2 Mjet II da 200cv nell'allestimento meno estremo Overland, il costo è lo stesso, il divertimento e la versatilità in off road anche, ma cambia nettamente l'economia d'uso con consumi che si attestano sui 13-15Km/litro a seconda delle modalità di utilizzo. In definitiva nonostante la nostra fortissima vocazione pistaiola, e il ritardo con cui siamo giunti a destinazione rispetto ai nostri accompagnatori con la SUV, stradale, con i suoi cerchi dal grande diametro, non c'è nulla che possa rivaleggiare con la libertà, ed il sorriso che ti dà una bella

vettura rossa, appariscente, quasi inarrestabile, e che diventa più bella sporca di polvere e terra, rispetto alla precisione e pulizia delle SUV troppo affezionate all'asfalto!

Daniele Amore