

De Cherokee heeft sinds 1974 vele gedaantes gehad, maar nooit zorgde de voorgevel van Jeeps middenformaat-SUV voor zo veel controversie als bij het model dat in 2014 het levenslicht zag. Nu het uiterlijk is 'genormaliseerd' en er onderhuids wat updates werden doorgevoerd, zijn we benieuwd hoe de kansen voor de Cherokee in de tweede ronde liggen.

ZIJN WILDE HAREN KWIJT

De vraag of de Jeep Cherokee een goede auto is (dat is het namelijk), doet er niet eens zo veel toe. Interessanter is de vraag waarom de Nederlandse koper het model bijna volledig links laat liggen en snel doorrijdt naar de Kia-, BMW- of Opel-dealer voor een kloekke SUV. Is deze auto misschien wat lastig te plaatsen? Qua formaat zit de Cherokee namelijk tussen concurrenten als de Kia Sportage en Sorento in. Daar hoort hij op het gebied van materiaalgebruik en afwerking ook thuis: tussen volumemerken als Opel, Nissan en Kia. Aan de andere kant heeft Jeep een dusdanig indrukwekkende historie en stoere uitstraling, dat het evenmin een gek figuur slaat in de premiumhoek. Een Cherokee is

dus net zo goed een concurrent van de Nissan X-Trail en Opel Grandland X als van de BMW X3 en Audi Q5. Een andere oorzaak voor de matige belangstelling (in 2015, het eerste volledige verkoopjaar, zijn er slechts 60 exemplaren verkocht) zou het uiterlijk kunnen zijn. Zeker, het is een subjectieve factor, maar in dit geval een relevante: het ontwerp van de grille en (met name) de koplampen leidden tot grote verdeeldheid; je vond het gedurfd en onderscheidend, of juist verschrikkelijk. De Jeep mag, al dan niet vanwege eerdergenoemde redenen, in Nederland dan geen succesnummer zijn geweest, in de VS - waar hij ook wordt gebouwd - is het model niet aan te slepen. Jaarlijks worden er daar zo'n

200.000 op kenteken gezet. Je mag de Cherokee dus absoluut geen flop noemen. Toch maakten de kenmerkende spleetogdagrijlampen en de daaronder geplaatste koplampen plaats voor nieuwe units. De koplampen zijn, evenals de achterlichten, nu standaard voorzien van ledlampen. Het front oogt daardoor wat algemener; je stoot er niemand meer mee voor het hoofd.

HET GROTE WACHTEN

Voor Nederland is bij de introductie begin 2019 slechts één motor beschikbaar: een 2,2-liter MultiJet II turbodiesel. Die is er in twee varianten: 150 pk/350 Nm en 195 pk/450 Nm. Wij reden die laatste en daar is weinig mis mee, mits je geen grote haast



◀ Een overzichtelijk dashboard met in het midden het vernieuwde infotainmentsysteem UConnect.

▼ Aan de achterkant herken je de vernieuwde Cherokee aan de hoger geplaatste kentekenplaat.

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	4-cil. in lijn, turbodiesel
Cilinderinhoud	2.174 cc
Max. vermogen	143 kW/195 pk bij 3.500 tpm
Max. koppel	450 Nm bij 2.000 tpm
Gewicht	1.793 kg
Topsnelheid	205 km/h
0-100 km/h	9,1 s
Verbruik	6,1 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	161 g/km
Prijs	n.n.b.

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



▲ De Cherokee is een voorwielaandrijver, maar Jeep biedt keuze uit drie verschillende 4WD-opties, inclusief één met lage gearing en difflock op de achteras.





▲ De keurig afgewerkte bagageruimte groeide naar 570 liter. ▼ Met deze knop stel je de verschillende standen van het 4WD-systeem in.



EERSTE INDRUK

- + Prima allrounder
- + Diverse 4x4-opties
- Beperkt motorenaanbod
- Minder onderscheidend

hebt en je kunt leven met een stevige dieselatratel tijdens het accelereren. Bij constant tempo is de motor gewoon keurig stil. Het vermogen en koppel zijn fors, maar er dienen ook aardig wat kilo's Jeep te worden verplaatst: met een massa van zo'n 1.800 kg is de Cherokee zeker niet de lichtste in zijn klasse. Trap het gaspedaal naar de bodem, gun de soepele negentraps automaat een moment om het juiste verzet te kiezen en je komt heus vlot vooruit. Maar zeker niet meer dan dat; de 150 pk-versie lijkt ons daarom wat aan de magere kant voor de Cherokee.

Het grote wachten is op de nieuwe 2,0-liter turbomotor van 270 pk en 400 Nm. Dat zal voor Nederland de meest interessante versie zijn, sowieso prijstechnisch. Deze benzinemotor is, evenals de sterkste diesel, standaard gekoppeld aan een automaat; een handgeschakelde zesbak is alleen leverbaar op de 150 pk-diesel. De rijeigenschappen van de Cherokee zijn gewoon goed; een solide onderstel met comfortabele vering en stevige dempers die het overhellen binnen de perken houden. En hoewel alle Cherokees standaard voorwielaangedreven zijn, zou Jeep zichzelf niet zijn wanneer het geen capabele 4WD-systemen zou leveren. De meest uitgebreide van de drie varianten heeft een lage gearing en een differentieel slot op de achteras. Hoewel het in de prak-

tijk weinig tot nooit zal voorkomen dat Cherokee-rijders serieus gaan offroaden: het kán dus wel, terwijl de concurrentie vaak niet meer aanbiedt dan een basic 4x4-systeem.

MEER BAGAGERUIMTE

Binnenin zijn de vernieuwingen minimaal: iets betere materialen, wat nieuwe afwerkingsopties zoals pianolak en meer opbergen- en afleguimte in de middenconsole. De Jeep heeft gewoon een keurige werkplek, met een goede ergonomie. Het nieuwe UConnect multimediastelsysteem met schermen van 5,7 of 8,4 inch (afhankelijk van de uitvoering) werkt prettig en snel. Dankzij kleine aanpassingen in de bagageruimte groeide de capaciteit met 70 liter naar 570 liter. Standaard wordt de Cherokee geleverd met een hele rits passieve en actieve veiligheidssystemen, waaronder rijbaanassistentie en een voetgangernoodremsysteem. De in Nederland gevoerde uitrustingsniveaus Limited en Overland zitten sowieso al goed in de spullen. In hoeverre dat ook gepaard gaat met een interessant prijskaartje, moeten we afwachten. De prijzen worden pas in de aanloop naar de marktintroductie in het eerste kwartaal van 2019 bekendgemaakt. Reken op ongeveer 60 mille voor de 150 pk dieselsversie, de benzinemotor zal daar vermoedelijk wel onder duiken. **AN**