



Wilbert Huls
20 maart 2007

© Rijtesten.nl

Intro

“Tegenwoordig rijden veel mensen een Jeep. Al lijken ze al een beetje op hun retour, toch is er een trend gezet en heeft iedereen wel een buurman met een Jeep. Haast ieder merk heeft tegenwoordig een Jeep in zijn modellenreeks”

Voor veel autoliefhebbers is het vreemd om te zien dat sommige mensen een terreinwagen of zelfs SUV standaard een Jeep noemen. Eigenlijk is dit een verdienste van het echte merk Jeep. Blijkbaar zijn zij zo toonaangevend geweest op het gebied van terreinwagens, dat hun merknaam door veel mensen geassocieerd wordt met een carrosserievorm.

Jeep doet op dit moment pogingen om een groter marktaandeel te bemachtigen door nieuwe modellen naast de bekende Wrangler, Cherokee en Grand Cherokee te positioneren. Zo zijn onlangs twee modellen aan het gamma toegevoegd. De kleinste

Jeep Commander 3.0 CRD Limited

verkrijgbare Jeep is de Compass, de grootste is de Commander. Wij gingen met de laatste op pad.



Het exterieur

De Commander is een opvallende verschijning. En al zou je aandacht niet door zijn looks niet getrokken worden, dan kun je domweg vanwege het formaat al niet om hem heen. Met zijn lengte van 4,97 meter, breedte van 1,90 meter en hoogte van maar liefst 1,83 meter is deze Jeep op alle fronten groter dan de ook al niet misselijke Grand Cherokee. Toch zijn ook de looks opvallend te noemen. Waar veel merken met mooie design-elementen onderscheidend proberen te zijn, is deze Commander onderscheidend door gewoon â€˜recht toe, recht aanâ€™ te zijn. Grote vlakken vormen de carrosserie carrosserie en daarbij zie je ook in bijvoorbeeld ramen en spiegels de rechthoekige vlakken weer terug. â€˜Het lijkt wel een Hummerâ€™ is dan ook een vaker

gehoorde opmerking tijdens de testdagen. Deze no-nonsense designstrategie lijkt aan te geven dat dit ook een dito auto is. Hij moet zijn mannetje staan op de weg en daarbuiten, het is immers niet voor niks een Jeep, maar hij moet ook vooral praktisch zijn. En je hoeft de meetlat er niet bij te pakken om in te kunnen schatten dat je wel heel wat kunt verstouwen in deze Commander.

Als er dan toch een opvallend detail genoemd moet worden aan deze Jeep, dan is het wellicht het "gebruik" van imbusjes. De wielkasten lijken er mee vastgezet te zijn en ook zal in het interieur blijken dat er veelvuldig gebruik van wordt gemaakt om het stoere image te onderstrepen. Maar het opvallendste is toch wel dat zelfs in het kunststof binnen in de koplampen deze nep-imbusjes zijn terug te vinden. Dat is nu net weer even over the top. Het dikke karakter komt ook met name tot uitdrukking door de dikke bumpers en de eerder genoemde aangezette wielkasten. De kenmerkende grote grille met zijn zeven openingen geeft aan dat het hier om een echte Jeep gaat. Verder zijn er standaard nog een paar 17 inch velgen met dikke "GoodYear Wranglers" op de Commander gemonteerd om ook buiten de gebaande paden extra goed zijn mannetje te kunnen staan.



Het interieur

Als je plaats hebt genomen achter het stuur van de Commander, krijg je haast direct het gevoel wat de auto aan de buitenkant uitstraalt: "Wie doet mij wat?"™. Je zit als een vorst op de lederen stoelen in de kleur "Light Graystone"™ met ingezette stukken in de kleur "Dark Khaki"™. De stoelen zijn prima te verstellen met behulp van de elektrische bediening die zich aan de zijkant van beide voorstoelen bevindt. Ook de lendensteunen zijn instelbaar. Om de positie voor het rijden helemaal optimaal te maken, is het uiteraard ook mogelijk om het stuur in hoogte te verstellen, maar zelfs om de pedalen naar voren en achter te verstellen. Het moet dus welhaast voor iedereen mogelijk zijn om een prettige positie te vinden. Ook op de bank achter de voorstoelen kun je prima zitten, al zou je kunnen zeggen dat je relatief weinig ruimte hebt vergeleken met de grootte van de auto, al is dat een beetje spijkers op laag water zoeken. Reden hiervoor is natuurlijk om ook de op te trekken derde zitrij nog van de

nodige ruimte te voorzien. De instap naar de derde zitrij is, zoals vaak bij andere auto's ook voor die rang geldt, wat moeilijk te bereiken. Je zult door het neerklappen van een deel van de achterbank naar de achterste rij moeten "kruipen". Bij maximaal 5 inzittenden kun je deze zitrij plat laten liggen, om zo een zeer respectabele opbergcapaciteit van 1028 liter te hebben. Met alle stoelen in functie is dit slechts 212 liter. Keerzijde is dat je met zowel de 2e als 3e zitrij plat je zelfs 1940 liter opbergruimte achterin hebt.

Het nadeel van de opstaande zitrijen is helaas het zicht naar achteren. De hoofdsteun van de middelste positie op de 2e zitrij zit precies in het zicht van de binnenspiegel. Deze hoofdsteun moet ongetwijfeld omgeklapt kunnen worden, dat konden zijn beide burens namelijk ook, maar het was nog niet zomaar gedaan. Gelukkig compenseren de grote buitenspiegels het beperktere zicht, want daarmee is het goed navigeren bij bijvoorbeeld achteruit rijden. En daarbij wordt je nog geholpen door een parkeerhulp die zich tevens aan de voorzijde van de auto bevindt. Geen overbodige luxe bij een dergelijk grote auto.

Het dashboard bevat dezelfde rechtlijnige karakteristieken als de buitenkant en wederom afgewerkt met imbusjes. De gebruikte materialen zoals het 2-kleurige kunststof en het notenhout op de middenconsole zijn op zich prima, al zou je ze relatief gezien in verhouding met de prijs bijna 70.000 euro toch wel licht ondermaats mogen noemen. Natuurlijk is dit een auto waarbij het knuffelgehalte van het dashboard er al helemaal niet toe doet, maar aan de andere kant schept een dergelijke prijs toch bepaalde verwachtingen.

De klokken zijn duidelijk af te lezen en ook de bediening van de gangbare luxe zoals bijvoorbeeld elektrische ramen en airco gaat allemaal precies zoals je het zou verwachten. Opmerkelijk is overigens wel de 3e aircozone achterin de Commander, zodat je zonder problemen nog eens een ingevroren Neanderthaler achterin kan leggen en koel houden. Ingewikkelder daarentegen is weer de bediening van het navigatie- en audiosysteem. Deze gaat grotendeels via een draaiknopje dat tevens te bedienen is als een soort joystick. Dus probeer niet al rijdend de letters van je bestemming te selecteren, want als je draaiend bezig bent en door een kuil rijdt, zit je selectievierkantje

Jeep Commander 3.0 CRD Limited

weer op een heel andere plek dan de bedoeling was. Daarnaast is dit knopje in te drukken en zou je verwachten dat dit je keuze bevestigt, maar hiervoor moet je weer het aparte enter-knopje onder de draaiknop hebben. Het knopje wat je overigens altijd om te beginnen al moet intoetsen om de bemoeizuchtige waarschuwingen van het Amerikaanse systeem te accorderen.



Het rijden

Bij het starten hoor je direct een vertrouwde roffel van de diesel-V6 en deze motor brengt de Commander soepeltjes van zijn plek. De bediening gaat direct erg licht en gemakkelijk en eigenlijk heb je bij het simpele rijwerk eigenlijk al haast niet meer door dat je met zo'n enorm slagschip onderweg bent. De besturing gaat eenvoudig, maar wel doelgericht en met zijn comfortabele afvering zweef je makkelijk over het wegdek. Soms moet je er ondanks de souplesse van het sturen wel rekening mee houden dat je

met een hoog en zwaar koetswerk te maken hebt, want de neiging tot overhellen is begrijpelijk groot, maar hierin zou je je nog wel eens kunnen vergissen, omdat een en ander zo makkelijk gaat. De Jeep voelt dan ook direct al vertrouwd aan. Het is met name de hoge zitpositie die je ervan bewust houdt dat je met iets groots op pad bent.

Na niet al te lange tijd is de snelweg al in zicht en hier merk je dat de motor naast zijn comfortabele voorstuwing ook best even vol wil gaan. In notime zit je op de invoegstrook op een voldoende hoge snelheid om makkelijk in het andere verkeer in te voegen. De opgegeven cijfers geven dan ook aan dat deze auto ondanks zijn ruim 2200 kg toch in 9 seconden op de 100 km/h kan zitten. Op snelheid laat de Commander zich graag weer op een cruisende manier rijden, want daar voel je je als bestuurder zelf ook het prettigst bij. De aanwezige cruisecontrol is helaas wel wat omslachtig te bedienen, je moet namelijk voor je gevoel bepaalde handelingen dubbel doen, maar dat went gelukkig wel. Bij het cruisen blijkt ook wel uit dat de Commander best een prettige reisauto is. Met een dergelijke positie en een comfortabel bediening van de auto, kun je er prima voor langere tijd in vertoeven. Dat bleek ook met name wel bij de onvermijdelijke files waar je in Nederland op vrijdagmiddag induikt. De automaat zorgt voor een prettige manier van wisselen tussen langzaam rijden en stilstaan, zonder dat je met kramp in kuiten je zit te ergeren aan de file. Zonder dat ik hiermee wil zeggen dat filerijden prettig is, scheelt het toch dat je toch comfortabel zit als je nu eenmaal opgescheept zit met de file. De 5-traps automaat doet prima zijn werk, al zou een trapje meer het comfort meer ten goede komen. Je merkt nu erg sterk de overgangen van de ene in de andere versnelling en dat is eigenlijk jammer. Zeker als je vandaag de dag merkt dat bij veel merken de automaten hier steeds beter op geprepareerd zijn. Je zou zeggen dat DaimlerChrysler de knowhow ook zeker wel in huis heeft om dit nog wat beter te regelen, zodat hiermee een grote bijdrage aan het comfort geleverd kan worden.

De bak kan, zoals het een echte Jeep betaamt, ook in lage gearing gezet worden om in het echt ruige terrein goed vooruit te komen. Het Quadra-Drive II systeem zorgt er verder elektronisch voor de standaard aanwezige vierwielaandrijving goed over de wielen wordt verdeeld. Standaard wordt de kracht voor en achter verdeeld in een

verhouding 48/52 procent, maar dit wordt waar nodig elektronisch aangepast. Zodoende houd je altijd een optimale krachtsverdeling over de wielen. De wielen met het meeste grip, ontvangen de grootste aandrijvingskracht. En waar nodig kan zelfs 100% van het beschikbare koppel (maximaal een respectabele 510 Nm) zich naar één wiel begeven. Tijdens de test hebben we in ons vlakke landje geen uitdagende heuvels kunnen bedwingen, maar je merkte door mul zand en dikke blubberlagen dat de Commander daar helemaal geen moeite mee had. De zware jongen ploegde zich er zonder problemen door, ondanks het feit dat de wielen soms even flink wegzakten. Natuurlijk zullen de meeste berijders van de Commander zelden in Nederland in moeilijke situaties belanden, maar het is toch prettig om te weten dat hij wel echt goed is buiten de langgerekte stukken asfalt en klinkers.

Nadeeltje bij de test was wel de brandstof. Nu was de tank niet opvallend snel leeg, maar dat komt ook met name door de ontzagwekkende capaciteit van bijna 80 liter. De fabrieksopgave geeft een gemiddeld verbruik van 10.8 liter op 100 km, maar bij de test zaten we op een nog iets hoger verbruik. En dat is voor een diesel wel erg fors. Natuurlijk is het allemaal te verklaren door bijvoorbeeld het gewicht van de auto, maar in tijden waar milieu een hot issue is, is dat toch wel een minder aspect van deze Commander.



Slot

Met de Commander heeft Jeep weer een echte Jeep neergezet. Met zijn hoogstaande techniek op het gebied van offroad rijden, is het een echte terreinbeul. Ik maak me sterk dat in Nederland een gebied gevonden kan worden dat deze Jeep niet zou kunnen bedwingen. Gelukkig kan de Jeep ook prima op het asfalt uit de voeten, want daar zul je hem in Nederland natuurlijk meer gebruiken. Met name voor grote afstanden zou je de Jeep een prettige reisauto kunnen noemen. Zaken als comfort aan boord en comfortabel weggedrag leveren daar hun bijdrage aan. Het formaat is in praktische zin handig, maar zal uiteraard in nauwere plaatsen wat problemen op kunnen leveren, ondanks dat je door zaken als pdc geholpen wordt.

Met een vanafprijs van 61.750 euro voor de 4.7 V8 is deze Jeep relatief een prijspakker te noemen. Opvallend is dat zelfs de kleinere Grand Cherokee duurder is. Deze diesel in

Jeep Commander 3.0 CRD Limited

Limited uitvoering komt op 68.650 euro.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Imposante verschijning
- + Comfortabele reisauto
- + Terreincapaciteiten

Min

- Onnatuurlijke bediening navigatie
- Overgangen automaat
- Verbruik