



## Jeep Cherokee

### En todo terreno

Prueba | "Jeep" es casi sinónimo para "todoterreno". Cuando personas ajenas al asunto hablan sobre un "jeep", en realidad quieren decir un coche con doble tracción. El departamento de marketing de Jeep hace uso de este estatus legendario. Entonces cuando sale un nuevo Jeep, ellos enfatizan la historia de la marca, la libertad y su imagen. Pero cómo conduce el nuevo Cherokee en realidad?

Lógicamente no es posible probar un coche "a ciegas". La primera impresión siempre es de la apariencia. Pues sí: Jeep ha logrado una nueva interpretación de las líneas tan conocidas de la marca. La relación entre las diferentes dimensiones ha cambiado drásticamente, pero las formas básicas son las del conocido Cherokee.

Todavía es posible reconocer el Cherokee por las láminas verticales de la parrilla. Los característicos faros redondos han sido cambiados por "ojos rasgados" que le dan una apariencia casi futurística.



## Interior

El mayor progreso no ha sido logrado en el exterior, sino en el interior. En las anteriores generaciones del Cherokee, los compradores europeos criticaron bastante a la calidad de la terminación y los materiales usados. Gracias a la cooperación con la marca italiana Fiat, la calidad del interior ahora está mucho mejor. Pero, considerando el precio, Jeep quiere competir con marcas premium como Audi, BMW en Mercedes-Benz. A pesar de los mejoramientos, el nuevo Cherokee no llega a la calidad de estas marcas.

El equipamiento está en orden, pero nuevamente falta la abundancia de una marca premium. Todo lo que se puede esperar en un coche de esta categoría está presente, pero Jeep nunca va más allá con innovaciones técnicas o soluciones originales. Considerando el tamaño exterior, el espacio en el interior está bueno. El conductor está en posición elevada con la sensación poderosa de un coche así. El espacio atrás para las piernas está por arriba del promedio.



## Variación

Por el hecho que Jeep es parte del grupo Fiat, el nuevo Cherokee está disponible en múltiples versiones bastante diferentes. Ese es justo el punto fuerte del nuevo Cherokee. Hay un modelo de entrada con económico motor diésel de fabricación italiana, pero también un modelo cumbre con motor a gasolina de

seis cilindros como solamente lo saben construir los norteamericanos.

La prueba comienza con el absoluto modelo de entrada. Éste es impulsado por un motor diésel de 2.0 litros con tracción delantera. Una ventaja de este motor relativamente pequeño es la baja emisión de CO2 que influye positivamente al precio en algunos países europeos.



Según las especificaciones, el par máximo de 350 Nm ya está disponible en 1.500 revoluciones por minuto, pero en la práctica el motor recién comienza a jalar con 2.500 rpm. La caja sexta manual es satisfactoria, pero el Cherokee en este sentido tampoco sabe salir de la mediocridad.

Donde sabe convencer el Cherokee es en el campo de la tranquilidad: el motor diésel funciona inaudiblemente y por sus modestas prestaciones el Cherokee casi obliga a conducirlo con calma.



A pesar de sus modestas prestaciones, no es posible realizar el consumo prometido por Jeep de 1 litro en 18.9 kilómetros. Con un estilo calmado sobre un

trayecto sencillo, el mejor resultado fue de 1 en 13.2. Este modelo de entrada pesa 1.828 kilos. Entonces es un verdadero peso pesado, y el eficiente motor es demasiado compacto para compensarlo.



## Comportamiento en camino

Técnicamente el nuevo Cherokee está basado en la plataforma del Alfa Romeo Giulietta. Por supuesto, éste ha sido adaptado para la carrocería más grande y pesada del Cherokee. Han optado por un carácter típicamente norteamericano. La dirección es liviana y no transmite nada. Además, hay que girar el volante muchas veces para tomar una curva, por lo cual se siente el Cherokee más grande y poderoso de lo que realmente es.

En las curvas la carrocería tiende a inclinar enfáticamente. El Cherokee con esta característica se hace sentir como un gigantesco todoterreno y no como un gran coche familiar. No obstante, cuando el conductor provoca el coche intencionalmente, las ruedas nunca pierden contacto con el piso. Jeep ha preferido confort sobre deportividad.



## En el terreno

Cuando uno elige el motor V6 a gasolina de 3.2 litros, desaparecen todas las huellas del carácter europeo, y el Cherokee se convierte en un verdadero coche americano. Aquí solamente está disponible una caja automática de nueve (!) velocidades. El V6 ronronea contento en el fondo. Un cuidadoso toquecito sobre el acelerador provoca una muestra de la preponderancia del Cherokee que es típica en un coche como éste.

El Cherokee no solamente está disponible con diferentes motores, sino también con diferentes tracciones. Se puede elegir entre tracción delantera, doble tracción automática o doble tracción para uso en el terreno. El modelo de entrada con tracción delantera fue intencionado como un amplio coche para toda una familia con un carisma masculino. La doble tracción automática fue intencionada como extra medida de seguridad en carreteras malas o condiciones climatológicas extremas.



El Cherokee va más allá que los SUV de lujo, y la mejor prueba es la versión "Trail Hawk". Ésta se puede reconocer por la trompa más aguda, para que sea posible trepar colinas más inclinadas sin quedar atascado con el parachoques delantero. La tracción doble ha sido ampliada con "diff locks", un asistente para bajadas y una caja reductora. Lo único que falta son programas especiales para diferentes superficies. En el caso del Jeep, depende completamente del conductor elegir en el momento justo entre los diferentes sistemas.

Durante las diferentes pruebas en el terreno, el Trail Hawk supo convencernos que es un verdadero todoterreno. La dirección ligera es aquí nuevamente una desventaja. Cuando se empuja el coche por las irregularidades en el terreno en cierta dirección, el conductor no siente resistencia en el volante. Ésto resulta en que es difícil de corregir.



Gracias a la caja reductora, se puede dosificar el acelerador de forma perfecta. Ninguna inclinación es demasiado difícil para el seiscilíndrico de 272 cv /315

Nm. Un motor a gasolina frena menos que uno a diésel, y entonces el asistente para bajadas hizo un buen trabajo.

## Conclusión

Qué nos ofrece el nuevo Cherokee cuando dejamos la imagen de Jeep a un lado? Técnicamente no es más ni menos que modelos comparables de otras marcas. El equipamiento y el espacio son mediocres. Innovaciones o hazañas técnicas están completamente ausentes.

Lo que hace especial al Cherokee, es la variedad de opciones. La oferta comienza con un modesto diésel de 2.0 litros y tracción delantera, y termina con un poderoso motor a gasolina de 3.2 litros con completas características "fuera del pavimento". El comportamiento en camino es siempre confortable como se espera de un americano.

Al fin y al cabo la elección de un Cherokee es cuestión de gusto. Son justamente coches como ese, que no son comprados para ofrecer la solución a un problema, sino porque apelan al comprador. Entonces la magia de Jeep sigue siendo irresistible. ■



# Especificaciones

## Jeep Cherokee 3.2 V6 Trailhawk 4WD

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	462 x 190 x 172 cms
Batalla	270 cms
Peso	2.036 kg
Remolque	450 kg
Remolque frenado	2.090 kg
Contenido del tanque de combustible	60 l
Maletero	591/1267 l
Dimensiones de los neumáticos	245/65R17

### Motor y prestaciones



Cilindradas	3239 cc
Cilindros / valvulas	6/4
Potencia	272 cv @ 6500 rpm
Par motor	315 Nm @ 4300 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	8,4 seg.
Velocidad máxima	180 kms/h
Consumo promedio	10 l / 100 kms
Consumo urbano	13,9 l / 100 kms
Consumo extraurbano	7,7 l / 100 kms
Emision CO2	232 grs/km

### Precio

Precio	€ 53.990
Modelo mas barato	€ 36.250