



Martijn Verhoef
24 november 2025

Koers houden

Na het succes van de Avenger komt Jeep nu met een opvolger van de Compass. Het vorige model was leverbaar met benzinemotoren en als plug-in hybride. Dat verandert niet met de komst van de nieuwste telg, maar voor het eerst worden er ook elektrische versies geïntroduceerd. Natuurlijk profiteert Jeep van de ontwikkeling door Stellantis en zal het je niet verbazen dat de technische details grotendeels overeenkomen met familieleden als de Peugeot 3008 en Citroën C5 Aircross. Toch zijn er verschillen en die gaan verder dan alleen het uiterlijk. Gelukkig kunnen we uitgebreid kennismaken met de Compass, waarbij een gedeelte van de testrit over onverhard terrein leidt. Wat heeft deze SUV in het populaire maar overvolle C-segment te bieden?



Meer dan looks

Zoals gezegd zijn er ook onderhuids verschillen te melden tussen de verschillende SUV's en cross-overs op het STLA medium platform. De C5 Aircross gooit het op een comfortabele toer, terwijl de Jeep juist betere terreinvaardigheden moet hebben. Of je er wat aan hebt in Nederland is een tweede, maar bij het ontwerpen van de Compass is hier rekening mee gehouden. Zo staat de auto hoger op de poten en kan de voorbumper met zijn aflopende vorm benaderingshoeken van 20 graden aan. Er zijn spec sheets van concurrenten waar het niet op staat, maar Jeep vermeldt trots de maximale doorwaaddiepte van bijna een halve meter. Een beetje water op de route vormt dus geen belemmering, wel even meten van tevoren.

Dit is overduidelijk meer SUV dan zijn neven en dat zie je ook terug in het design. De kenmerkende grille met zijn zeven sleuven mag natuurlijk niet ontbreken, ze zijn bij de duurdere uitvoeringen zelfs verlicht in het donker. De stevig afgezette wielkasten en hoekige vormen doen het model in geen enkel opzicht lijken op zijn directe familieleden. Wat ons betreft is de Compass ook de minst smaakgevoelige van het stel,

Jeep Jeep Compass full electric First Edition

want de SUV springt eigenlijk nergens uit de band als het om zijn ontwerp gaat. Van de kleur Hawaii die je op de testauto ziet, kan dat niet gezegd worden. Bovendien is het een ramp om het fluorescerende groen een beetje authentiek op de foto te krijgen, maar dat is een zorg waar we je als lezer niet mee lastig willen vallen.

Er zijn - gelukkig- ook andere lakkleuren te krijgen, zullen we maar zeggen. Maar opvallen lukt met deze gratis kleur in ieder geval wel. Als First Edition beschikt de Jeep over grote 20 inch sloffen en zijn mistlampen en privacyglas inbegrepen. Geheel in de trend van het moment zijn de achterlichten door een lichtgevende lijn met elkaar verbonden en is de merknaam - tevens verlicht - ertussenin te vinden. Als zelfs Tesla hieraan begint, is dat niet verwonderlijk. Al kan Jeep aanvoeren dat hun merklogo altijd al uit de volledig geschreven naam bestond...



Uiteraard met easter eggs

Net als het exterieur kun je de Compass ook vanbinnen niet betrappen op hele gewaagde details, de verstopte easter eggs daargelaten. Eigenlijk ziet het interieur er best traditioneel uit, wat we best een verademing kunnen noemen. Er is wel duidelijk

Jeep Jeep Compass full electric First Edition

een scheidingslijn tussen enerzijds Peugeot en DS en anderzijds de rest van de auto's op dit platform als het om gebruikte materialen staat, maar wat ons betreft past het hardere kunststof van de Jeep ook wel bij de onverwoestbare indruk die het merk wil achterlaten. En het moet gezegd, boven en midden op het dashboard en deurpanelen voelt alles erg goed aan door een dikke laag kunstleer en antislip rubber. Het multimediascherm is breed en goed afleesbaar, net als de digitale cockpit. De bediening van het systeem beoordelen we met een dikke voldoende, maar er zijn verbeterpunten als het gaat om reactiesnelheid van de commando's en het laden van menu's. Er zijn nog een boel fysieke knoppen en daar worden we vrolijk van. De snelbediening van verwarmingsfuncties, het inregelen van het volume en het direct uitschakelen van bemoeizuchtige veiligheidssystemen gaat daarmee met een fluitje van een cent. Met een draaiknop zet je de auto in zijn versnelling en de knop die eruitziet alsof je er een schietstoel mee activeert herbergt de verschillende rijmodi.



Ga voor premium

Er zijn meer dan voldoende opbergmogelijkheden, zeker in de elektrische versie die

geen gevulde middentunnel heeft. Losse spullen zijn ook in veel vakken af te dekken, zoals in de armsteun en achter de bekerhouder. Je telefoon laadt je draadloos op een antislipmatje, prettig als je besluit om dit te combineren met een ruige terreinrit. De vijf inzittenden waarvoor de Compass plaats heeft zitten best behoorlijk, zeker als je de middelste passagier op de achterbank niet meerekent. Er is meer dan genoeg hoofd- en beenruimte en de voorstoelen zijn uitgebreid te verstellen. Voor 1.700 euro biedt Jeep het Premium Pack en mocht het (lease)budget het toelaten: zeker aankruisen. De voorstoelen zijn dan elektrisch te verstellen en bieden een massagefunctie, verwarming en ventilatie. Bovendien krijg je dan het prettig klinkende Focal audiosysteem met subwoofer, dus na kort rekenen kunnen we dit pakket met recht een koopje noemen. De wangen van de voorstoelen zijn dan zelfs elektrisch te verstellen, om je nog strakker vast te houden in bochten en tijdens terreinrijden. Enige minpuntje van de stoelen is wat ons betreft de ontbrekende zitverlengers, die voor meer ondersteuning van de bovenbenen zorgen op een lange rit. Naast de losse opberg- en aflegvakken biedt de Compass een ruime 550 liter bagageruimte, in een hoekige vorm en een in meerdere delen neerklapbare achterbank. Helaas is er niet gedacht aan een frunk, terwijl daar gezien de hoge neus best ruimte voor zou zijn.



Allemandsvriend

We rijden de Jeep Compass full electric met de kleinste batterij, al is dat relatief. Met 74 kWh en een theoretisch rijbereik van 500 kilometer heb je geen reden tot klagen en bovendien is de auto met 190 kW te snelladen en dus binnen een halfuurtje weer zo goed als vol. We hebben eerder met de Peugeot 3008 - voorzien van hetzelfde batterijpakket - een week gereden en toen vonden we het praktijkverbruik erg netjes. De Compass is iets hoekiger en komt daarmee op papier bijna 25 kilometer minder ver dan zijn Franse neef, maar ook met die actieradius kun je dus prima uit de voeten. De 213 pk sterke elektromotor moet er wel hard voor werken, maar daar hoor je niets van. Hoe anders is dat bij de e-Hybrid, die we ook even reden tijdens de persintroductie. Dat is een mild hybride, die ook even elektrisch kan rijden en dan hoor je het elektromotortje zoemen. In de full electric doet de techniek in alle stilte zijn werk en profiteer je natuurlijk van een naadloze versnelling en koppel dat direct beschikbaar is. Het voelt overigens nergens ontzettend snel aan, hoewel een sprint van 0-100 in 8,5 seconden alleszins redelijk is. Het gaat gewoon heel gemoedelijk en ook een tikkeltje afstandelijk, zoals we bij het sturen merken.

Meeslepend is het nergens, maar wel comfortabel genoeg en bovendien blijft het stil in de cabine. Waar de auto in zijn ontwerp al niet shockerend is, zal het rijgedrag ook niet voor ophef zorgen. Dit is een allemansvriend die in rust en comfort zijn werk doet.

Tenzij je een stevige caravan wilt trekken, want het trekvermogen van 1.000 kg houdt niet over. In het terrein moet de auto ook zijn mannetje staan, met onder andere een zand en modder rijmodus. We testen het uit op een off-roadparcours, wat de voorwielaangedreven versie prima doorstaat. Grote oneffenheden worden merkbaar goed gedempt en de grip blijft aanwezig. Totdat je een pad neemt waar uitsluitend vierwielaangedreven voertuigen voor zijn aanbevolen. Dan blijkt de auto toch beter op het asfalt thuis te horen en dat is maar goed ook. Tenslotte zal de auto daar voor bijna zijn gehele leven op te vinden zijn.

Wil je meer kracht of een groter rijbereik? Ook dan voorziet de Compass in een behoefte, want er volgt nog een grote batterij die we onlangs in de Citroën C5 Aircross testten. Ook zal er een 4xe met twee elektromotoren en een gecombineerd vermogen van 375 pk volgen.



Winnen op terrein

Er volgen dus nog andere versies van de elektrische Compass en ook de Jeep op benzine wordt niet vergeten. Zo zal er binnenkort een PHEV met 195 pk geïntroduceerd worden, naast de e-Hybrid met 145 pk en mild hybridetechniek. De prijs van de mild hybride en de volledig elektrische versie met 500 km rijbereik liggen op hetzelfde niveau. Vanaf 42.995 euro rijd je de Jeep showroom uit met een Altitude, terwijl de First Edition twee mille meer kost. De moeite waard om die tijdelijke aanbieding te pakken, want zaken als een achteruitrijcamera, handsfree elektrische achterklep en stoelverwarming kun je inmiddels bijna een eerste levensbehoefte noemen. Een warmtepomp is nooit standaard inbegrepen en vergt een meerprijs van 950 euro.

Met de Compass kan Jeep heel goed meekomen in het overvolle C-segment. Nee, het is geen auto met een heel spraakmakend design of meeslepend rijgedrag. Maar het is wel een auto die een boel ruimte biedt in een best stoer jasje. Vind je al die Tesla's en Chinezen te hightech en kil vanbinnen, dan kun je het meer behoudende ontwerp van

Jeep Jeep Compass full electric First Edition

de Compass vast waarden. Die concurrenten zijn misschien wel eerder uit de startblokken of sneller opgeladen, ze kunnen geen doorwaaddiepte van 47 centimeter aan...

Plus

- + Toch weer anders dan familieleden
- + Prima waardes voor de instap EV
- + Complete uitrusting en relatief goedkope opties

Min

- Maar geen standaard warmtepomp
- Beperkt trekvermogen