

**LAND ROVER «RANGE 2.5 TD»
E JEEP «CHEROKEE 2.5 TD»**



**DIO SALVI
LA REGINA**

Dopo venticinque anni una nuova «Range» sale sul trono, completamente rifatta, nonostante ricordi nei tratti somatici la precedente. Per l'occasione la gloriosa fuoristrada inglese ha sostituito il turbodiesel a iniezione diretta con il più raffinato e potente 6 cilindri BMW. Analoga operazione è stata fatta dalla Jeep con l'ultima versione della «Cherokee», che adesso monta il 2.5 litri «Turbotronic» della VM, già sperimentato sulla «Voyager», al posto della piccola unità a gasolio della Renault. Meno sangue blu e prezzo più popolare, ma nessuna soggezione nell'impiego off-road.

PROVE SU

STRADA



La raffinata plancia della nuova «Range» è ben realizzata e accuratamente rifinita. In evidenza, a sinistra, il quadro strumenti che integra le segnalazioni standard con altre informazioni (oltre 150 messaggi), visualizzate nel display centrale. Sopra, il quadro con tutte le funzioni dell'impianto automatico di climatizzazione.



È subito evidente la diversa impostazione della plancia della «Cherokee» rispetto alla «Range». Decisamente più massiccia e meno curata, lamenta anche una disposizione dei comandi non molto ergonomica. Qui accanto, il quadro strumenti. Molto semplici le regolazioni del climatizzatore, privo però di importanti funzioni.

Pur appartenendo alla stessa famiglia di veicoli, sono davvero poche le affinità tra la nuova «Range TD» e l'ultima versione della «Cherokee» con l'inedito turbodiesel della VM. Diverse in tutto, o quasi, sono accumulate soltanto da una curiosa caratteristica: entrambe hanno preso «a prestito» il motore, scegliendo due dei propulsori a gasolio più raffinati. La marca inglese si è affidata al sei cilindri BMW, lo stesso che trova posto sulle «serie 3» e «serie 5», mentre la Casa americana ha preferito il 4 cilindri della VM di Cento, già apprezzato sulla «Voyager».

Che appartengano a classi diverse appare subito evidente. Lo tradiscono le dimensioni: la «Cherokee» è assai più piccola della nuova «Range». Lo evidenziano i differenti livelli di equipaggiamento e finitura. Lo sottolinea la meccanica: i due schemi di trazione integrale sono profondamente diversi. E, infine, lo ribadiscono i prezzi: quasi 80 milioni per la «Ran-



ge», meno di 50 per la «Cherokee».

Del resto, la 4x4 inglese si pone al vertice della categoria fuoristrada, anzi, arricchita com'è di contenuti, ne allarga i confini, fin quasi a tradire le sue origini, per diventare qualcosa di

più di una semplice 4x4 di lusso. Questo processo evolutivo è evidenziato anche dalla nuova linea, assai più morbida e gradevole, nonostante l'aumento delle dimensioni. L'ultimo modello è più lungo di 26 cm, più lar-

go di 7 e più alto di 2,5. Una crescita che ha giovato soprattutto all'abitabilità. Davanti c'è più spazio per le spalle e dietro per le gambe, ma anche il bagagliaio si è fatto assai più capiente e versatile. Merito anche della nuova collocazione della ruota di scorta, spostata dal vano bagagli sotto il piano di carico. Comodo, oltre allo schienale posteriore abbattibile (anche soltanto parzialmente), il portellone diviso in due parti incernierate rispettivamente al tetto e al pianale. Dentro si vive come su un'ammiraglia, disponendo di tutti i confort. La climatizzazione, ad esempio, si avvale di un raffinato impianto a regolazione indipendente per conducente e passeggero, che possono selezionare la temperatura desiderata nei due lati dell'abitacolo. Tra le funzioni più importanti, il ricircolo dell'aria e il filtro antipolline. Non mancano gli alzacristalli elettrici con discesa automatica, la chiusura centralizzata delle porte con telecomando e le regolazioni anche in altezza di volante e se-



dile guida. Il tutto con finiture e una scelta di materiali da top car.

Più rispettosa della tradizione e, se vogliamo, anche meno raffinata soprattutto nella versione base del nostro test, la «Cherokee», che conser-

va intatte la linea e l'impostazione originali. Limitate a pochi dettagli le modifiche rispetto al precedente modello. Le più significative sono l'adozione di nuovi sedili anteriori più larghi e confortevoli e dell'airbag.

Germania-Italia: 6 a 4

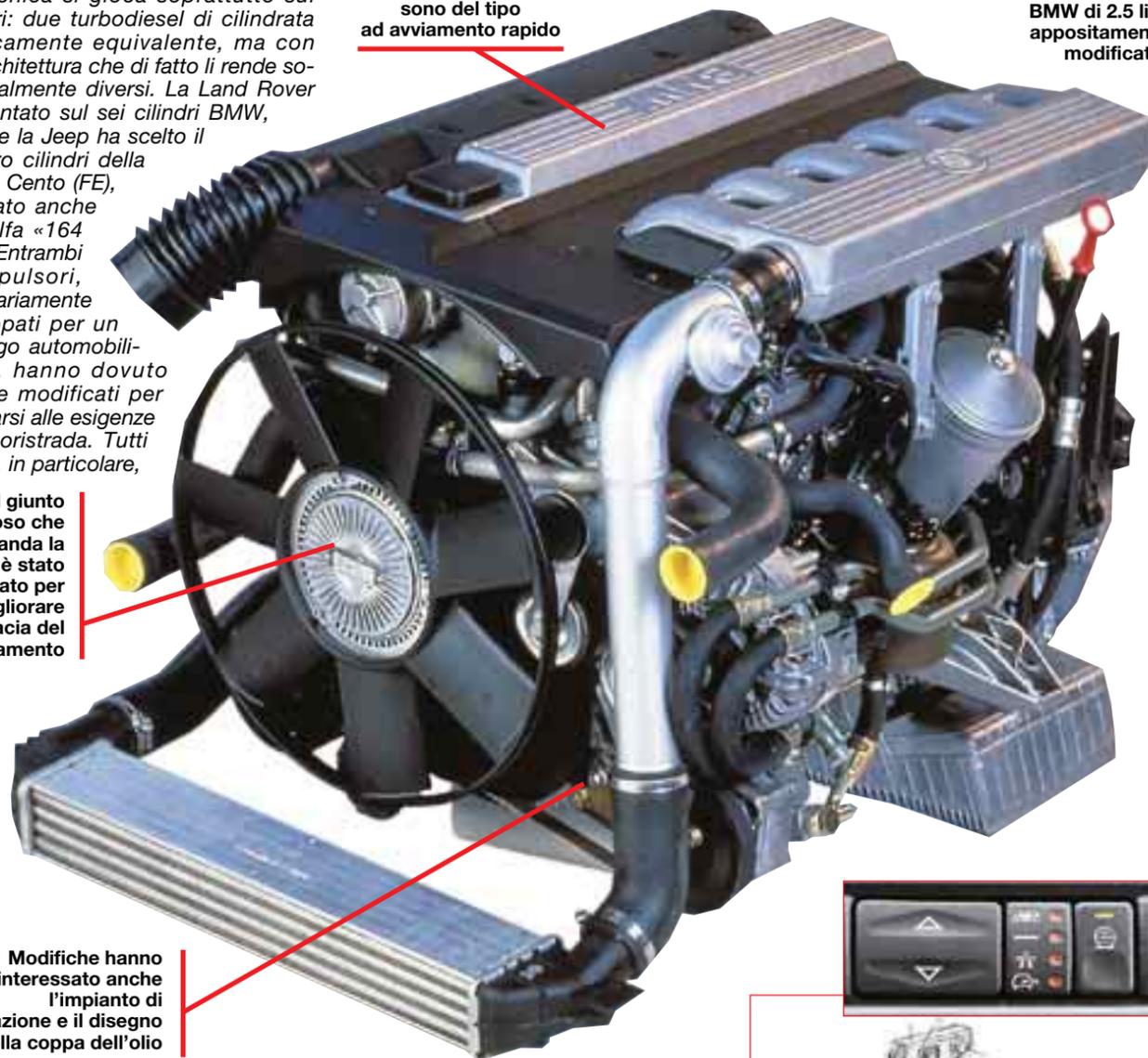
Tra «Range» e «Cherokee» la sfida tecnica si gioca soprattutto sui motori: due turbodiesel di cilindrata praticamente equivalente, ma con un'architettura che di fatto li rende sostanzialmente diversi. La Land Rover ha puntato sul sei cilindri BMW, mentre la Jeep ha scelto il quattro cilindri della VM di Cento (FE), montato anche sull'Alfa «164 TD». Entrambi i propulsori, originariamente sviluppati per un impiego automobilistico, hanno dovuto essere modificati per adattarsi alle esigenze del fuoristrada. Tutti e due, in particolare,

Le candele di preriscaldamento sono del tipo ad avviamento rapido

Il motore della nuova «Range» è il sei cilindri turbodiesel BMW di 2.5 litri appositamente modificato.

Il giunto viscoso che comanda la ventola è stato modificato per migliorare l'efficacia del raffreddamento

Modifiche hanno interessato anche l'impianto di lubrificazione e il disegno della coppa dell'olio



LA TECNICA DELLA "RANGE"

Motore: anteriore longitudinale, ciclo diesel - 6 cilindri in linea - Alesaggio 80,00 mm - Corsa 82,80 mm - Cilindrata 2497 cm³ - Potenza max 100,0 kW (136 CV) a 4400 giri/min - Coppia max 270,0 Nm (27,5 kgm) a 2300 giri/min - Un asse a camme in testa con bilancieri, punterie idrauliche (catena) - Alimentazione a iniezione indiretta a controllo elettronico e turbocompressore con intercooler - Catalizzatore a due vie con ricircolo dei gas di scarico - Due batterie.

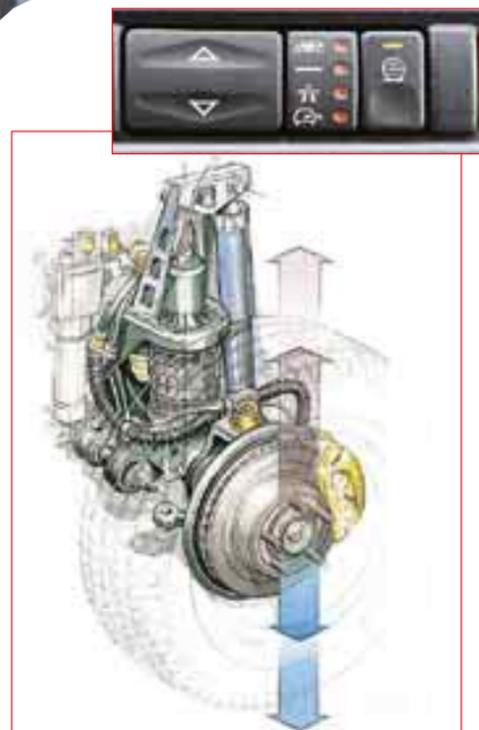
Trasmissione: trazione integrale permanente - Frizione monodisco a secco a comando meccanico - Cambio a 5 rapporti: I) 3,692:1; II) 2,132:1; III) 1,397:1; IV) 1,000:1; V) 0,730:1; RM) 3,535:1 - Riduttore/ripartitore in blocco agente su tutte le marce, rapporto 1,216:1 e 3,271:1 - Differenziale centrale autobloccante ad attrito viscoso.

Pneumatici: - Anteriori M+S 235/70 R 16 105 H, cerchi in lega leggera 7J x 16.

Corpo vettura: 5 porte, 5 posti - Telaio a longheroni e traverse - Avantreno ad assale rigido, braccio longitudinale e biella trasversale (barra Panhard), elementi elastici pneumatici autolivellanti, interconnessi su 4 ruote, e regolaz. manuale altezza, barra stabilizzatrice - Retrotreno ad assale rigido, braccio longitudinale - Ammortizzatori idraulici - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, ABS - Scatola guida a circolazione di sfere con ammortizzatore, servocomando - Capacità serbatoio carburante 90 litri.

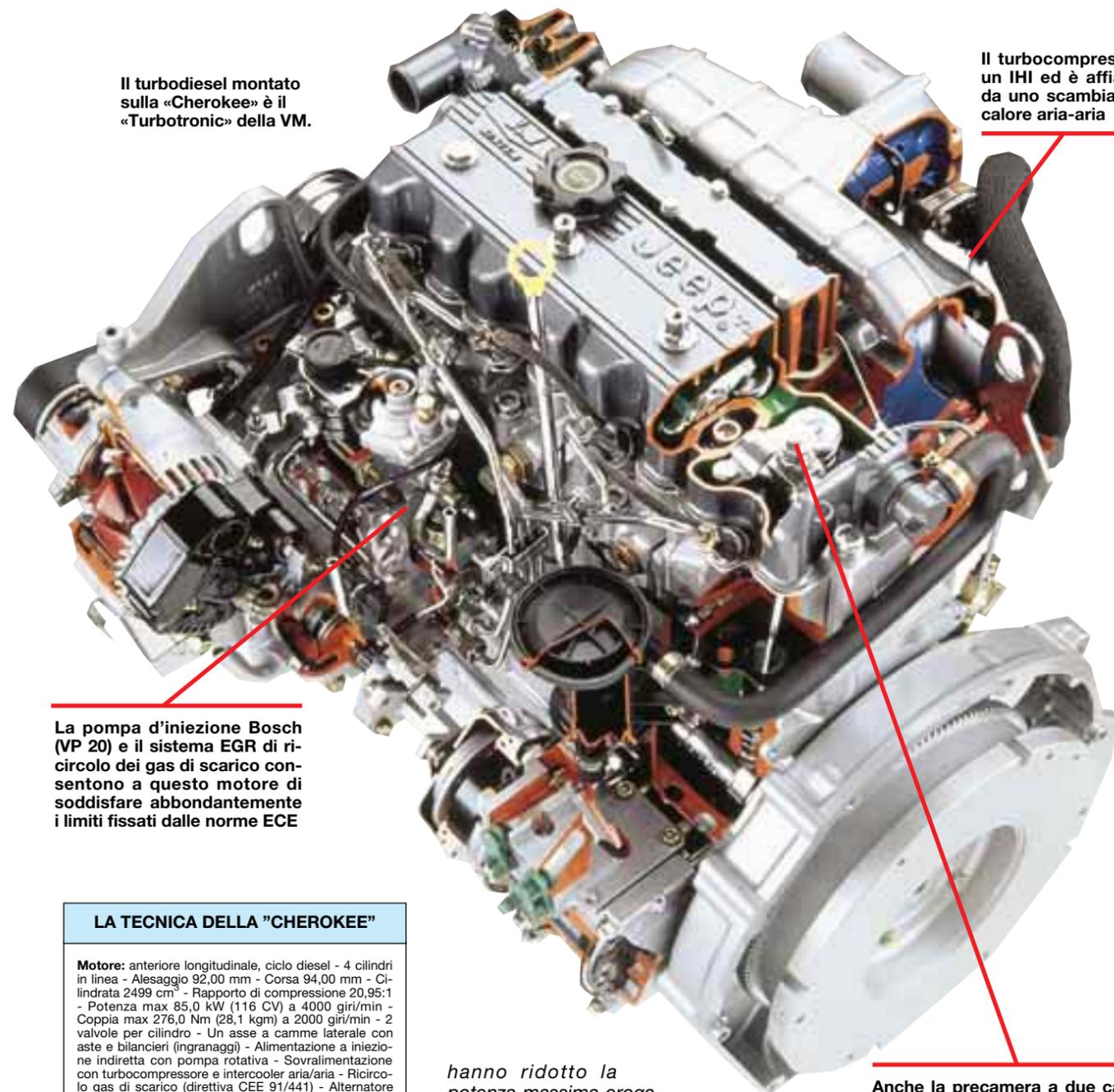
Dimensioni e massa: passo 2,745 m - Carreggiata anteriore 1,540 m - Carreggiata posteriore 1,530 m - Lunghezza 4,713 m - Larghezza 1,889 m - Altezza 1,817 m - Massa 2115 kg - Capacità bagagliaio da 520 dm³ a 1640 dm³.

La nuova «Range» può contare su sospensioni pneumatiche a controllo elettronico. Col loro intervento viene variata, anche in automatico, l'altezza del veicolo da terra.



Il turbodiesel montato sulla «Cherokee» è il «Turbotronic» della VM.

Il turbocompressore è un IHI ed è affiancato da uno scambiatore di calore aria-aria



La pompa d'iniezione Bosch (VP 20) e il sistema EGR di ricircolo dei gas di scarico consentono a questo motore di soddisfare abbondantemente i limiti fissati dalle norme ECE

LA TECNICA DELLA "CHEROKEE"

Motore: anteriore longitudinale, ciclo diesel - 4 cilindri in linea - Alesaggio 92,00 mm - Corsa 94,00 mm - Cilindrata 2499 cm³ - Rapporto di compressione 20,95:1 - Potenza max 85,0 kW (116 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 276,0 Nm (28,1 kgm) a 2000 giri/min - 2 valvole per cilindro - Un asse a camme laterale con aste e bilancieri (ingranaggi) - Alimentazione a iniezione indiretta con pompa rotativa - Sovralimentazione con turbocompressore e intercooler aria/aria - Ricircolo gas di scarico (direttiva CEE 91/441) - Alternatore 56 A - Batteria 65 Ah.

Trasmissione: trazione posteriore, anteriore inseribile - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 rapporti: I) 4,310:1; II) 2,330:1; III) 1,440:1; IV) 1,000:1; V) 0,790:1; RM) 4,220:1 - Collegamento tra il cambio e il ripartitore tramite catena - Riduttore agente su tutte le marce - Ruote libere ai semiasse anteriori (azionamento pneumatico) - Riduzione finale a coppia conica con rapporto 3,730:1 - Differenziale posteriore autobloccante.

Pneumatici: tubeless M+S 215/75 S 15 100 R, cerchi 7JJ x 15 - In alternativa: tubeless M+S 225/70 T 15 100 R, cerchi 7J x 15.

Corpo vettura: station wagon, 5 porte, 5 posti - Scocca portante con strutture di rinforzo (longheroni e traverse) - Avantreno ad assale rigido, bracci longitudinali e biella trasversale (barra Panhard), molla elicoidale - Retrotreno ad assale rigido, balestra longitudinale - Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore - Ammortizzatori oleopneumatici - Freni a disco su tutte le ruote, servofreno - Scatola guida a circolazione di sfere con ammortizzatore, servocomando - Capacità serbatoio carburante 76 litri.

Dimensioni e massa: passo 2,576 m - Carreggiata anteriore 1,473 m - Carreggiata posteriore 1,473 m - Lunghezza 4,288 m - Larghezza 1,790 m - Altezza 1,625 m - Massa 1545 kg - Capacità bagagliaio da 1011 dm³ a 2033 dm³.

hanno ridotto la potenza massima erogata per favorire lo sviluppo di una curva di coppia più omogenea. Sotto questo punto di vista, emerge l'unità italiana, che, pur con una potenza più bassa (116 CV contro 136), produce una coppia massima leggermente superiore e a un regime inferiore. Quanto a raffinatezza di soluzioni tecniche non delude nemmeno il propulsore tedesco, che per l'alimentazione si avvale di un sistema Bosch a totale gestione elettronica. È lo stesso montato sulle BMW «serie 3» e «serie 5», adattato al vano motore della «Range» con interventi in primo luogo all'impianto di lubrificazione, per assicurare il pescaggio dell'olio dalla coppa anche nelle situazioni di guida

Anche la precamera a due candele è stata studiata per migliorare i risultati della combustione

estreme. Significative differenze riguardano anche il resto della meccanica. Da un lato la «Cherokee» prevede un sistema abbastanza convenzionale di trazione integrale di tipo inseribile, cioè senza differenziale centrale, dall'altro la «Range» può contare su uno schema a quattro ruote motrici permanenti con differenziale centrale autobloccante di tipo viscoso. La fuoristrada inglese, infine, è arricchita da un sistema di sospensioni pneumatiche a totale controllo elettronico, per selezionare l'altezza del veicolo in funzione delle condizioni di guida.



Ma la Jeep non rimane indietro

Finite le presentazioni, eccoci finalmente al test vero e proprio. Teatro della sfida, i primi rilievi che si incontrano quando si sale, da Nord, verso il passo della Cisa. Il percorso, rigorosamente in fuoristrada, non è molto impegnativo, ma presenta alcuni passaggi resi insidiosi dal fondo cedevole. Le caratteristiche del tracciato, abbastanza stretto e sinuoso, sembrano favorire

la «Cherokee», assai più compatta e leggera. La 4x4 americana, infatti, si trova subito a proprio agio. Raramente richiede l'inserimento della trazione integrale e solo in un paio di situazioni «chiama» l'uso delle ridotte. In tutti gli altri casi se la cava molto bene, sfruttando soprattutto le ottime doti del suo motore e il buon rapporto peso potenza. L'abbondante coppia disponibile a basso

numero di giri non richiede frequenti cambi marcia e consente di viaggiare in «souplesse» anche con i rapporti alti. Nonostante le misure caratteristiche non siano particolarmente favorevoli, ci riferiamo soprattutto al passo e agli sbalzi della carrozzeria, la «Cherokee» supera i passaggi più impegnativi con notevole agilità. Merito dell'ampia escursione delle sospensioni e del diame-

tro di sterzata relativamente contenuto: bastano meno di 12 metri per fare un'inversione ad «U» con una sola manovra. La 4x4 americana non teme l'acqua, affronta guadi profondi anche una cinquantina di centimetri e non viene messa in difficoltà quando il fondo si fa particolarmente viscido. L'ottima presa del pneumatico sul terreno (il nostro esemplare montava dei GoodYear «Wrangler» M+S 225/75 R15) le consente di muoversi senza problemi anche con le ruote quasi completamente coperte dal fango. In un paio di situa-

zioni abbiamo messo alla prova anche la robustezza del telaio, toccando «duro» prima la cima di un dosso poi un insidioso masso nascosto sotto il pelo dell'acqua con conseguenze alla meccanica del tutto trascurabili. Va sottolineato che la struttura dell'americana è del tipo monoscocca portante. Qualche problema, invece, lo accusa il conducente, che non riesce ad ancorarsi saldamente al posto guida per l'assenza di solidi appoggi per le gambe, che «litiga» spesso con il pedale, che fatica a trovare con la necessa-

ria rapidità i comandi distribuiti confusamente sulla plancia.

Più critico il comportamento in fuoristrada della «Range», che risente di una certa pigrizia del motore ai bassi regimi, accentuata dalla notevole massa del corpo vettura. Sotto i 1500 giri il sei cilindri turbodiesel BMW è «vuoto» e comincia a erogare coppia sufficiente soltanto a partire da 2000-2500 giri, rivelando un campo di utilizzo ottimale abbastanza ristretto. Con queste caratteristiche di funzionamento il propulsore tedesco è un po' in difficoltà quando

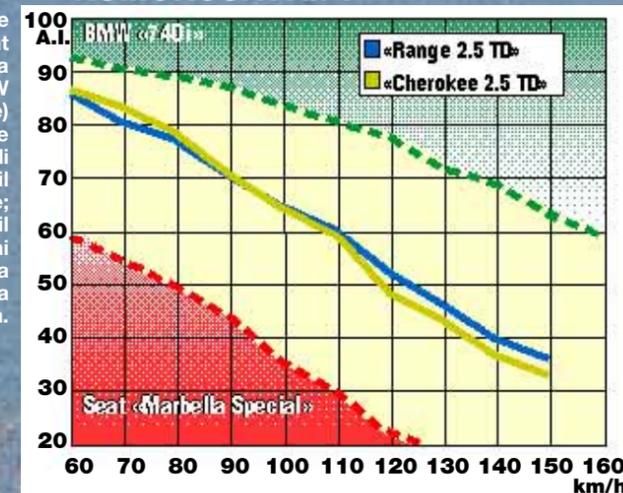
deve ripartire in salita o superare un ostacolo partendo da fermo. Per avanzare bisogna tenere su giri il motore e far lavorare la frizione. Qualche problema anche in manovra, date le abbondanti dimensioni e il considerevole diametro di sterzata.

In tutte le altre situazioni la regina delle fuoristrada non ha mancato di far valere le sue qualità e ribadire così il suo primato. Ci è riuscita avvalendosi anche di alcune soluzioni tecniche d'avanguardia, tra le quali spicca il nuovo sistema di sospensioni pneumatiche a controllo elettronico EAS. Per mezzo del quale il pilota può decidere l'altezza del veicolo. In fuoristrada, ad esempio, può essere utile, per superare un guado o un terreno particolarmente accidentato, selezionare l'assetto alto, cioè 40 mm sopra l'altezza normale. Per portarsi in questa posizione basta premere un pulsante sulla plancia. Una spia luminosa lampeggia finché l'operazione di sollevamento non si è



RUMOROSITA in V

Nel grafico con le due vetture rispettivamente più rumorosa (Seat «Marbella», linea tratteggiata rossa) e più silenziosa (BMW «740», linea tratteggiata verde) sono a confronto le curve dell'indice di articolazione di «Range» e «Cherokee» (il parametro della qualità del rumore; più il valore è alto minore è il fastidio acustico accusato dai passeggeri). La Land Rover risulta leggermente più silenziosa della rivale ad alta velocità.



LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA

«Range»: 160,231 kmh in V a 3980 giri/min (dichiarata 170 kmh)
 «Cherokee»: 159,000 kmh in V a 3640 giri/min (dichiarata 165 kmh)

CONSUMO in V

Velocità in km/h	km/litro	
	«Range»	«Cherokee»
60	13,6	16,7
90	10,9	12,8
100	10,0	11,5
120	8,2	9,0
130	7,5	7,9
140	6,7	7,0
150	5,8	6,1

VALORI DICHIARATI
 «90kmh»
 «Range»: 13,3 km/l
 «Cherokee»: 11,1 km/l
 «120kmh»
 «Range»: 8,9 km/l
 «Cherokee»: 9,5 km/l

Condizioni della prova

Massa della vettura in prova: «Range»: 2210 kg - «Cherokee»: 1720 kg
 Temperatura: «Range»: 4,2°C - «Cherokee»: 5°C
 Pressione atmosferica: «Range»: 1012 millibar - «Cherokee»: 1012 millibar
 Umidità relativa: «Range»: 77% - «Cherokee»: 78%
 Vento: «Range»: 0-1,5 m/s - «Cherokee»: 0-1,1 m/s
 Peso specifico carburante: «Range»: 840 g/l - «Cherokee»: 840 g/l

Resistenza all'avanzamento

Potenza assorbita a 100 km/h: «Range»: 27,2 kW (37,0 CV) - «Cherokee»: 25,3 kW (34,3 CV)
 Rendimento energetico a 100 km/h: «Range»: 27,5% - «Cherokee»: 23,3%

Scarto medio tachimetro: «Range»: 2,1% in più - «Cherokee»: 4,5% in più

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
	«Range»	«Cherokee»
0 - 60	5,7	4,8
0 - 100	15,1	12,6
0 - 120	23,8	19,8
0 - 130	29,3	24,0
0 - 140	36,2	31,1

1 km con partenza da fermo
 «Range»: 36,4 s
 velocità d'uscita: 139,2 kmh
 «Cherokee»: 34,5 s
 velocità d'uscita: 142,9 kmh

400 m con partenza da fermo
 «Range»: 19,4 s
 velocità d'uscita: 110 kmh
 «Cherokee»: 18,2 s
 velocità d'uscita: 116,5 kmh

RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
	«Range»	«Cherokee»
70 - 100	13,4	13,2
70 - 120	24,1	22,1
70 - 130	31,2	27,5
70 - 140	40,4	35,8

1 km da 40 kmh in V
 «Range»: 6,4 s
 velocità d'uscita: 121,6 kmh
 «Cherokee»: 6,1 s
 velocità d'uscita: 126,7 kmh

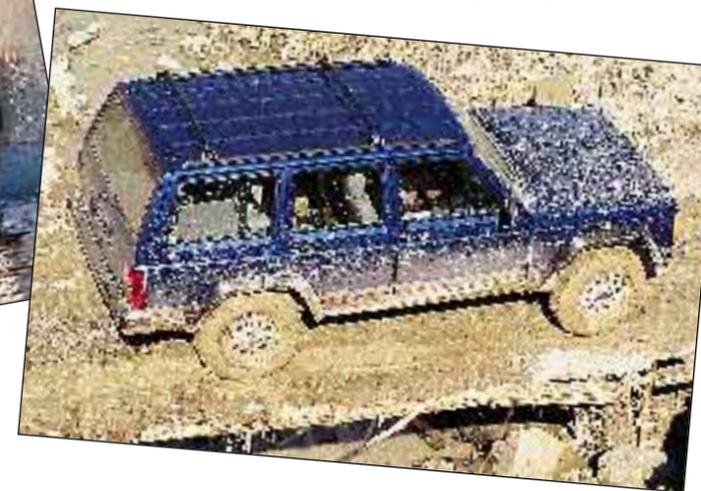
FRENOTATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	«Range»*	«Cherokee»
60	16,2	15,8
100	44,9	44,0
120	64,7	63,2
130	75,9	74,5
140	88,0	86,2

*con ABS

Diametro di sterzata

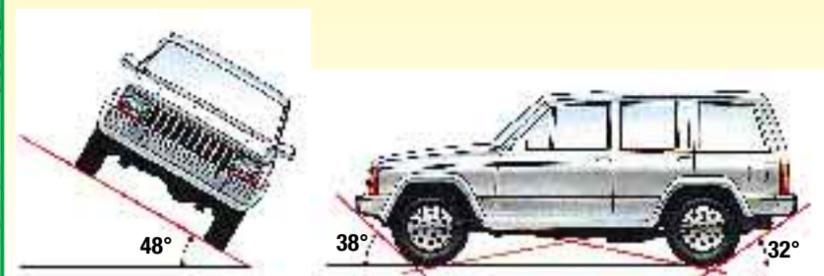
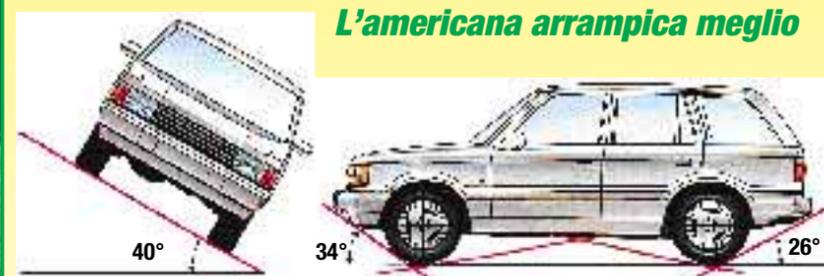
«Range»: 120 m ad alta velocità - 132 m a 80 km/h - «Cherokee»: 118 m ad alta velocità - 117 m a 80 km/h



Nelle diverse situazioni di guida in fuori strada «Range» e «Cherokee» non hanno mancato di mettere in evidenza le rispettive doti, ma anche i limiti. L'americana si è rivelata senz'altro più agile e aggressiva.

conclusa. Il sistema interviene a variare l'altezza del veicolo anche automaticamente. Ad esempio, se si superano gli 80 km/h per più di 30 secondi, la vettura si abbassa di circa 25 mm per migliorare la manovrabilità e l'efficienza aerodinamica e ritorna in posizione normale quando si scende sotto i 50 km/h. Infine, nel fuoristrada estremo, quando l'elettronica avverte che il telaio sta venendo a contatto con il suolo, il computer che gestisce l'EAS ordina alle molle a gas delle sospensioni di sollevare la vettura 70 mm sopra il valore di marcia normale. E mantiene questa posizione per circa 10 minuti. Quanto basta, ad esempio, per ridurre gli effetti di una spanciata su un dosso o un mucchio di neve. Le sospensioni hanno messo in evidenza anche una notevole capacità di assorbire i terreni più accidentati. Bene pure i freni, assistiti da un impianto ABS che fa sentire appena la sua presenza sullo sterrato ed è risulta-

L'americana arrampica meglio



Come si desume dai numeri in tabella, tutti i dati, esclusa l'altezza da terra, favoriscono nell'off-road la «Cherokee» rispetto alla «Range».

LE CARATTERISTICHE CHE CONTANO IN FUORI STRADA	"RANGE"	"CHEROKEE"
Angolo attacco/uscita (°)	34/26	38/32
Angolo ribalt. laterale (°)	40	48
Altezza minima da terra (cm)	22,4	21,3
Bloccaggi differenziali	centr.	post.
Coppia in Nm (a giri)	270 (2300)	276 (2000)
Pendenza max superabile (%)	58	70
Profondità max guado (cm)	50	-
Riduttore	si	si
Ruote libere	-	si
Trazione integr. permanente	si	no



«Cherokee»

- PREGI**
- PRESTAZIONI BRILLANTI
 - MOTORE VIVACE
 - CONSUMO CONTENUTO

- DIFETTI**
- STERZO LENTO
 - COMANDI SCOMODI



«Range»

- PREGI**
- VERSATILITÀ D'IMPIEGO
 - BUON LIVELLO DI CONFORT
 - FINITURA CURATA

- DIFETTI**
- STERZO LENTO E IMPRECISO
 - MOTORE UN PO' FIACCO

to validissimo sull'asfalto. Lasciate le strade bianche e messe le ruote sull'asfalto, il rapporto di forze in campo non cambia. La «Cherokee» può far valere anche sul misto veloce il più favorevole rapporto peso-potenza. Lo confermano gli eccellenti risultati dei nostri test. L'americana si è rivelata particolarmente brillante in accelerazione. Da primato il suo 0-100 km/h in appena 12 secondi. Decisamente più lenta l'off-road inglese, che comunque si attesta su valori di tutto rispetto. Netto per entrambe il miglioramento dell'efficacia dei freni: gli spazi d'arresto, meno di 45 metri da 100 km/h, sono discreti. Sempre un po' critico, invece, il comportamento dello sterzo, decisamente lento nell'impostazione delle traiettorie. Il comando della «Range» lamenta anche una certa imprecisione: praticamente impossibili le correzioni millimetriche. Quanto ai consumi, la «Cherokee» si è rivelata una bevitrice meno accanita. Peccato che l'autonomia sia penalizzata dalle dimensioni del serbatoio: tiene 76 litri contro i 90 della rivale, che quindi può permettersi di consumare un po' di più. Una concessione che non si può rifiutare alla decana delle fuoristrada «di rappresentanza».

LA PAGELLA		«Range»	«Cherokee»	Le stelle assegnate sono valutate tenendo come termine di paragone il punteggio migliore che, nella stessa voce, hanno meritato vetture appartenenti alla medesima fascia di mercato.
FUNZIONALITÀ	Posto guida	★★★★★	★★★★	Scomoda la pedaliera della Jeep, priva anche dell'appoggio per il piede sinistro. Meglio impostata la «Range».
	Plancia e comandi	★★★★★	★★★	Più bella e meglio «ordinata» la plancia dell'inglese con inserti simil legno. I comandi dell'americana sono sparsi qua e là.
	Strumentazione	★★★★★	★★★★★	Sulla «Range» il pilota è informato dal computer che invia una serie di messaggi. Più tradizionali gli indicatori della Jeep.
	Climatizzazione	★★★★★	★★★★	Entrambi gli impianti (con condizionatore) sono efficaci, ma quello americano può contare su meno funzioni.
	Finitura	★★★★★	★★★★	Sulla «Range» sono più curate sia la scelta dei materiali sia la precisione nel montaggio. La Jeep punta più sulla robustezza.
	Accessori	★★★★★	★★★★★	La «Range» è meglio equipaggiata, ma anche decisamente più costosa. A richiesta solo tetto apribile e doppio airbag.
	Cambio	★★★★	★★★★	Migliorata la manovrabilità del cambio della «Range». Agevole anche sulla Jeep l'inserimento delle marce e delle ridotte.
	Sterzo	★★★	★★★	Entrambi i comandi, ovviamente servoassistiti, hanno una chiara impostazione fuoristradistica: sono lenti e imprecisi.
	Confort	★★★★★	★★★★	Più rigida la «Cherokee», caratterizzata anche da una certa rumorosità del motore. Ottimo lavoro delle sospensioni inglesi.
	Media stelle	3,7	3,0	
VOLUMETRIA	Abitabilità	★★★★★	★★★★★	Sono entrambe abbastanza spaziose per ospitare anche cinque persone.
	Bagagliaio	★★★★★	★★★★	I due vani hanno la capacità di carico di una grande station wagon, ulteriormente ampliabile abbattendo lo schienale.
	Media stelle	4,0	3,5	

LA PAGELLA		«Range»	«Cherokee»	
PRESTAZIONI	Motore	★★★	★★★★★	Decisamente più pronto, elastico e sfruttabile il quattro cilindri italiano. Vuoto sotto i 1500 giri il 6 in linea BMW.
	Accelerazione	★★★★★	★★★★★	Tempi da primato per la «Cherokee», favorita dal peso contenuto. Buono anche lo spunto della «Range».
	Ripresa	★★★★	★★★★★	Netto per la «Cherokee» il miglioramento rispetto alla versione con il «2100» Renault. Buoni anche i risultati dell'inglese.
	Media stelle	3,0	4,3	
SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA	Visibilità	★★★★★	★★★★★	Buona grazie all'ampia superficie vetrata. Piccoli e mal regolabili dall'interno i retrovisori della «Cherokee».
	Dotazione	★★★★★	★★★★	Oltre all'ABS, la «Range» offre un sistema inerziale per lo sblocco delle porte e l'arresto del flusso di carburante.
	Freni	★★★★	★★★★	Spazi d'arresto contenuti. Modulabilità dell'azione frenante migliore sulla «Cherokee». La «Range» era assistita da ABS.
	Tenuta di strada	★★★★★	★★★★★	L'aderenza in curva è soddisfacente con entrambe. La «Cherokee» evidenzia un leggero sovrasterzo in uscita.
	In fuori strada	★★★★	★★★★★	La «Range» è penalizzata dalla scarsa grinta del motore ai bassi regimi. Entrambe sono a disagio negli spazi stretti.
ECONOMIA	Stabilità	★★★★★	★★★★★	Entrambe manifestano reazioni composte nelle manovre d'emergenza. Accentuato rollio sulla «Range».
	Media stelle	3,7	3,7	
Consumo	★★★★	★★★★★	La «Cherokee» si è rivelata leggermente più parsimoniosa della «Range» sia a velocità costante sia nell'uso normale.	