

Jeep Wrangler Rubicon, fronterizo



No puedo presumir de hablar el idioma del monte pero después de mucho tiempo algo creo que entiendo.

No se qué me quiere decir el agua cuando se desliza por las piedras cubiertas de musgo a la sombra del roble pero noto la alegría y la juventud de su torrente recién nacido en el manantial colina arriba en las laderas donde el hielo aguarda para despedirse de los últimos rayos de sol con la paciencia de una esfinge inmóvil congelada en el tiempo. Tampoco entiendo las palabras del bosque cuando el viento mece las copas de los árboles y se rozan entre ellos balanceándose con elegancia aunque se que se pliegan pacientemente para desprenderse de sus piñas con la esperanza de que sus semillas lleguen lejos rodando por el suelo o entre los dientes de los roedores que habitan el vestíbulo.

El atardecer me vuelve a sorprender intentando descifrar todo

lo que tiene que decirme este lugar al que vuelvo siempre que tengo la ocasión. Es un rincón al que no es fácil llegar ni aún conociendo los secretos de los senderos ocultos que llevan hasta él. Por eso se ha convertido con el tiempo en mi lugar preferido del mundo y por eso no me importa levantarme antes que lo haga el sol para poder pasar el mayor tiempo posible aprendiendo ese lenguaje que nunca llegaré a comprender. Pero se que el monte me habla a mi, a nadie más. Y el atardecer muere del todo tras la colina borrando el rubor del cielo poco a poco. Así que enciendo el motor.

Los usos que podemos dar a un vehículo de motor son múltiples y variados siempre teniendo en cuenta la finalidad última que no es otra que transportarnos a nosotros y a otros objetos que queramos mover de un lado a otro. Pero dentro de este sencillo objetivo la movilidad se articula de muchas formas y una de ellas es la que se ha venido a denominar como actividad todoterreno u off-road.

Ficha técnica del Jeep Wrangler Rubicon

- Fabricante: Jeep
- Modelo: Wrangler
- Motor y acabado: 5p Rubicon 2.0T 270 CV 8ATX
- Potencia: 272 CV
- Velocidad 160 Km/h
- Aceleración 0-100: 8,9 s
- Largo/ancho/alto: 4882/1894/1901 mm
- Potencia máxima RPM: 272 CV a 5.250
- Par máximo Nm/RPM: 300 /4500
- Caja de cambios: Automática 8 velocidades
- <http://www.jeep.es>
- Precio: 63.900 euros

Es cierto que en los últimos años la industria del automóvil ha hecho un guiño a este tipo de vehículos con el desarrollo

de los SUV, modelos que toman de los todoterreno su estética y configuración pero que no dejan de ser coches pensados principalmente para carretera. Y sin embargo hay algunas marcas que conservan en sus filas propuestas que están orientadas principalmente para moverse fuera del asfalto. En ocasiones MUY fuera del asfalto.

Jeep Wrangler Rubicon: Tradición

Este es el caso del Jeep Wrangler, un modelo que viene a continuar con una larga tradición de vehículos off-road de la marca americana que tiene su origen en vehículos militares de uso múltiple pero que a lo largo de su historia ha proporcionado a los aficionados a abandonar el asfalto en sus excursiones coches capaces de afrontar casi cualquier obstáculo que se le ponga delante.

Y esta declaración de intenciones está muy clara desde que se echa el primer vistazo a este modelo. Su carrocería tiene una imponente planta de todoterreno tradicional de grandes dimensiones, con ruedas off-road de gran tamaño, un parachoques que sobresale de la parte delantera, defensas en la parte inferior, taloneras, rueda de repuesto colocada en el portón trasero...







Todo con el inconfundible aire Jeep gracias al diseño del frontal con dos grandes faros circulares y la clásica rejilla con franjas verticales que lucen desde que el mítico Willys fuera enviado a los campos de batalla de la segunda guerra mundial. Todo en el exterior tiene pinta de robusto: cierres, bisagras de las puertas a la vista, grupos ópticos protegidos y reforzados y una carrocería metálica con aspecto y tacto de resistente.

La altura del Wrangler es imponente, con 252 centímetros de altura libre, lo que da el primer dato de las capacidades de este Jeep para superar obstáculos fuera del asfalto. Esta altura hace que haya que encaramarse al interior con cierta dificultad, pero siempre con ayuda de asideros que se encuentran en el interior.

Jeep Wrangler Rubicon: Un techo sorprendente

Uno de los elementos que más sorprende de esta versión es el techo de tela que se retira con un mecanismo eléctrico casi

por completo convirtiendo al Wrangler en la práctica en un enorme descapotable. El mecanismo funciona perfectamente y el techo queda recogido en la parte posterior. El inconveniente que supone el menor aislamiento acústico por este tipo de techo no es demasiado preocupante en un coche que no tiene en el silencio interior uno de sus objetivos primordiales.

El interior tiene un aspecto igualmente robusto con una combinación de soluciones espartanas y toscas con otros detalles propios de un coche de acabados de lujo. Por ejemplo algunos cables quedan ostentosamente a la vista o el mecanismo que limita la apertura de las puertas es una robusta pero simple cinta de tela o los portaobjetos de las puertas son en forma de red.

En la parte de acabados premium encontramos zonas terminadas en tela en el salpicadero con pespuntes que también encontramos en los vistosos pero también robustos asientos de cuero así como en la palanca de cambios o en el recubrimiento de imitación de cuero del volante. Encontramos numerosos asideros y refuerzos de plástico como el que rodea la pantalla del sistema multimedia y algunos de los botones o tapas de plástico para los conectores USB y de audio auxiliar que nos avisan que la vida a bordo es más bien dura.

Guiños

Como es habitual en jeep encontramos muchos guiños a la marca como el Willis grabado en el parabrisas que se encarama a un lateral, las alfombrillas en las que se puede ver un mapa con curvas de nivel o la imagen del mencionado Willis en la parte del plástico que protege el túnel de transmisión que separa las dos plazas traseras.

Tanto los asientos delanteros como los traseros son cómodos y bien acabados y la habitabilidad no es ningún problema: hay espacio de sobra tanto en altura como en anchura o para las piernas en cualquiera de sus plazas. La comodidad de los

asientos y su acolchado aguantan el tipo incluso puestos a prueba en terrenos muy accidentados y aunque tengamos que sujetarnos utilizando las numerosas barras disponibles para ello saldremos bastante indemnes de la experiencia.

El look del interior sintoniza perfectamente con el del exterior con esa mezcla de dureza y elegancia que es marca de la casa pero tampoco pierde de vista la practicidad. Casi la totalidad de las piezas que cubren el suelo y no solamente las alfombrillas o la zona del maletero son desmontables y lavables por lo que con un poco de trabajo y una manguera a mano el interior del coche quedará listo para su uso urbano tras una travesía en el barro sin necesidad de acudir a profesionales.

Maletero vertical

El maletero se abre en dos partes con una portezuela de abertura horizontal que pivota sobre una bisagra en la parte derecha donde se ha fijado la rueda de repuesto y por otro lado una luneta que se abre verticalmente hacia arriba que no se puede utilizar si no se ha abierto la primera. El espacio que queda en el maletero es grande y deja a la vista el enorme subwoofer del potente sistema de sonido Alpine que equipaba la unidad de prueba.

El tipo de apertura del maletero del Wrangler no es la más cómoda en espacios estrechos como aparcamientos de ciudad, sobre todo porque no podemos abrir la luneta cuando la pared del mismo se encuentra cerca de la parte trasera. Hay que tenerlo en cuenta a la hora de operaciones de carga en este tipo de situaciones.

También en lo que respecta a los sistemas de ayuda a la conducción el Wrangler conjuga esa combinación de coche premium y todoterreno sin compromisos. Podemos encontrar desde un buen sistema de cámaras y sensores de aparcamiento (indispensable por el volumen del coche), estado de la batería

o indicadores de presión de neumáticos hasta todo tipo de información para su uso todoterreno como ángulos de inclinación, estado del sistema de tracción o temperatura del motor pero también del cambio (muy importante cuando hacemos uso de la reductora).

Navegante

El sistema de navegación y multimedia del Jeep Wrangler Rubicon es el mismo que el que equipan el resto de los modelos del grupo, algo espartano y con una gráfica algo simple pero con un funcionamiento impecable y con una pantalla que sacrifica algo de legibilidad en aras de la robustez. El equipo de sonido es excelente pero es difícil de disfrutar al máximo sin el coche detenido ya que el ruido que se filtra en el habitáculo es bastante alto.

Al volante del Wrangler enseguida nos damos cuenta de que es un coche con la mente fuera del asfalto. Las grandes ruedas, la distancia al suelo y la transmisión que equipa el Wrangler no son lo ideal para un vehículo rutero y al manejarlo por el asfalto presenta carencias en el apartado de maniobrabilidad y respuesta de la dirección así como la rigidez de las suspensiones a la hora de afrontar curvas a cierta velocidad.

No se trata de reacciones peligrosas pero sí algo lentas. Por eso y a pesar de su imponente motor de 272 caballos de gasolina y a que la aceleración es respetable para un coche de ese volumen y peso (menos de nueve segundos para alcanzar los cien kilómetros por hora desde parado) no se trata de un modelo que se disfrute en carretera o en autopista.

Por otro lado se trata de un coche ruidoso y es algo prácticamente inevitable por la presencia del techo de tela y por otros factores como el tipo de neumáticos y suspensiones. Tampoco es demasiado cómodo en terrenos bacheados ya que la dureza de la suspensión hace que notemos las irregularidades del terreno.

Ciudadano algo torpe

En ciudad su imponente tamaño y radio de giro también dificulta las maniobras, a pesar de que el Wrangler dispone de un buen conjunto de cámaras y sensores para facilitar las mismas. Desde luego si la carretera no es su territorio natural las estrechas calles de un barrio antiguo de una gran ciudad muchísimo menos.

Una vez llevamos al Wrangler a su ecosistema natural la cosa cambia radicalmente. Este modelo de Jeep es perfecto en todos los sentidos para afrontar casi cualquier obstáculo que se nos pueda presentar en una ruta todoterreno, desde el motor de gasolina con la mencionada potencia de 272 caballos y 400 Nm de par hasta la caja de cambios automática con reductora (de nada menos que 4 a 1), las enormes ruedas con tacos, tracción total que puede bloquearse, la posibilidad de bloquear el diferencial, el control de la barra estabilizadora, taloneras de acero, altura al suelo y todos los sistemas e información electrónica que ya mencionamos.

Además de ser ideal para superar obstáculos como rocas, vadeos, terrenos con poca adherencia como barro o tierra el Wrangler se desenvuelve con soltura en caminos de tierra que podemos afrontar a una velocidad alta para lo que suele poder hacerse con este tipo de vehículos. Con potencia de sobra y esa gran capacidad todoterreno es todo un desafío buscar los límites a este Jeep.

Conclusiones

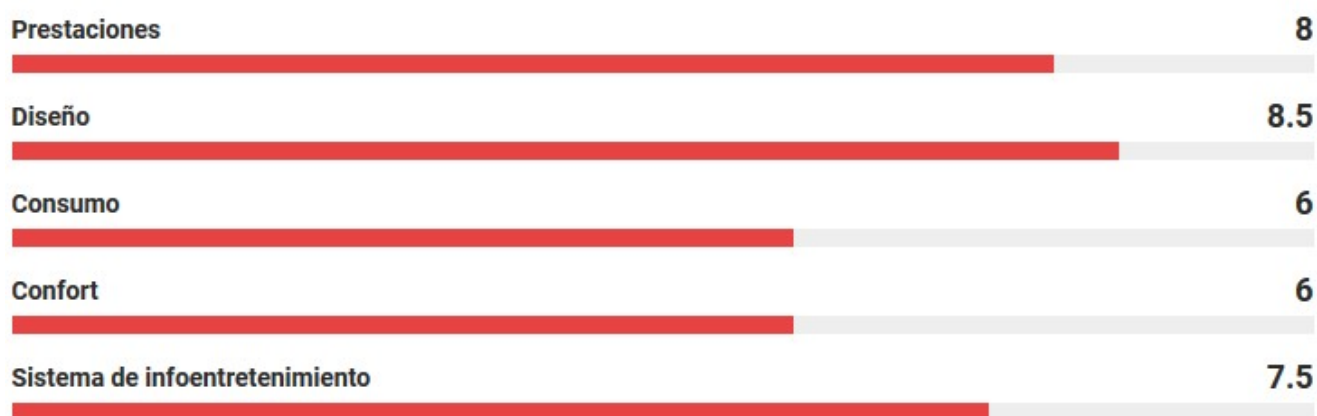
El Wrangler es un todoterreno de raza, en primer lugar porque ha sido fabricado por una de las empresas con más experiencia en este tipo de vehículos y en segundo lugar porque en su diseño y realización cada parte del coche está orientada a que la experiencia fuera del asfalto sea la mejor posible. Esto por supuesto supone sacrificios a la hora de llevar el coche

en ciudad o carretera, pero eso no quiere decir que sea un coche que no pueda utilizarse en estos entornos sino que sus prestaciones sobre el asfalto son peores que un vehículo con una filosofía distinta.

Los detalles son los que acaban por completar el cuadro de un coche perfecto y este Wrangler los tiene, desde un abanico de sistemas de información de parámetros para la conducción off-road, un interior práctico pensado para un mantenimiento y limpieza sencillos hasta el detalle de la posibilidad de desprenderse casi totalmente del techo para otorgar una experiencia completa en la naturaleza.

RESUMEN

El Wrangler Rubicon es un vehículo totalmente orientado a la conducción fuera del asfalto. Eso hace que algunas de las aptitudes para carretera como el confort o el aislamiento acústico se vea algo sacrificado.



Fuente: muycomputer.