

**PREPARACIÓN** Jeep Wrangler Rubicon ARC Racing



Tanto la tracción como el recorrido de suspensión son dos de sus puntos fuertes.

masiado extremo, sino que prefería que primasen siempre las formas y se cuidase la estética, prerrogativas para nada incompatibles con un uso off-road intensivo, como veremos en el siguiente reportaje, realizado en los bellos y nevados parajes de Arnedo, en La Rioja.

un diámetro exterior de 134 mm. Los traseros son de 15 mm de diámetro, cuentan con 7 espiras y tienen una longitud sin carga de 430 mm. Esta leve metamorfosis eleva la altura de la carrocería unos 4 cm, que no vendrán nada mal a la hora de trialear.

**UNA SUSPENSIÓN DE PRIMERA**

Una vez metidos en faena, lo primordial fue aumentar la distancia libre de la carrocería al suelo. Para ello se instalaron cuatro muelles de la marca Old Man Emu, exactamente en la misma posición en la que trabajan los muelles originales, para no modificar los anclajes. Los resortes delanteros están fabricados con hilo de acero templado de 14 mm y constan de 10,5 espiras, con lo que se alcanza una longitud sin carga de 490 mm, con

La absorción de las irregularidades queda a cargo de cuatro amortiguadores hidráulicos Öhlins de doble efecto, con depósito separado de gas y aceite y un diámetro total de 55 mm. Su principal objetivo es disponer de una gran capacidad de retención de las oscilaciones de la carrocería y aumentar a la vez la resistencia al calentamiento a pleno rendimiento. En este apartado, el conjunto de la suspensión ha ganado muchos enteros, gracias también a la superior dureza de los muelles helicoidales, que

# Esquí de fondo

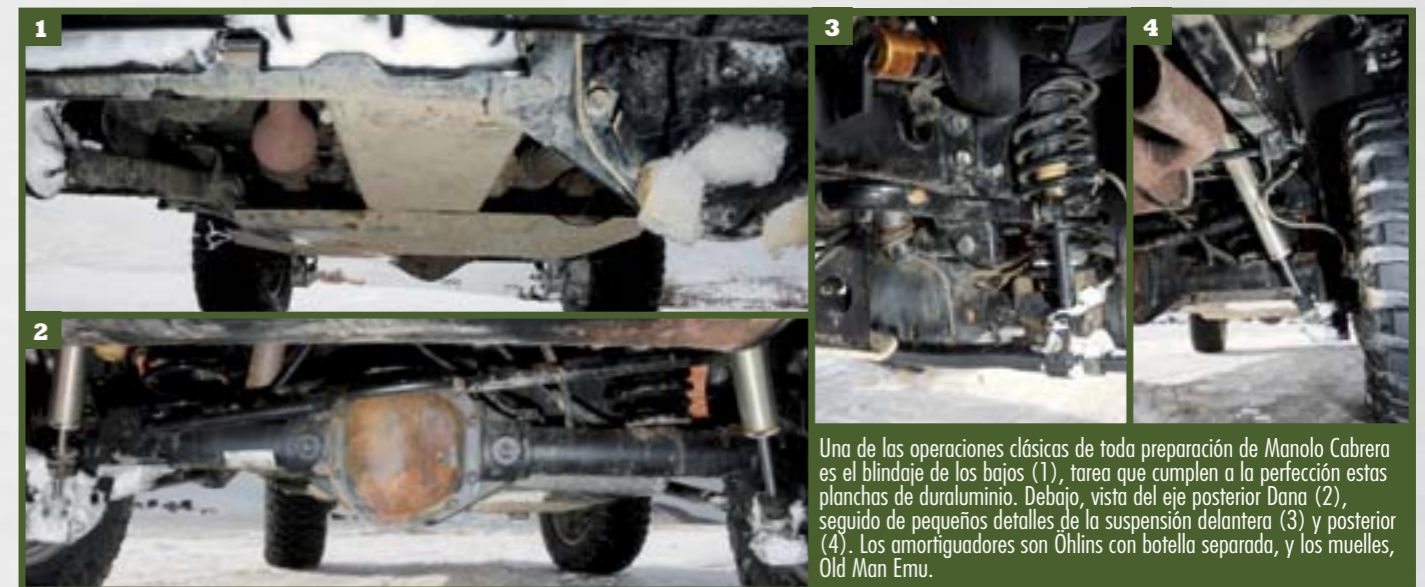
El propietario de este Rubicon acudió al especialista madrileño ARC para mejorar las aptitudes TT del coche. Sin alardes estéticos ni accesorios que adulteraran la línea original del vehículo, lo que se buscaba era, simplemente, más efectividad. Para comprobar de primera mano el resultado, nada mejor que irnos a la nieve.

Texto y fotos: Javier Hernando

José Luis es uno de los muchos enamorados a primera vista de la fisiónomía y las buenas aptitudes camperas del nuevo Jeep Wrangler Rubicon en su especificación de serie. Sin em-

bargo, no del todo satisfecho, decidió finalmente adecuar las aptitudes reales del vehículo a sus propias necesidades y se dispuso a planificar una completa preparación para poder afrontar con garantías duras travesías y rutas de todo tipo.

Así pues, el Rubicon fue preparado siguiendo unos parámetros ya establecidos de antemano en una larga reunión entre el preparador madrileño Manuel Cabrera y José Luis, el propietario del coche, en las instalaciones de ARC. El cliente no buscaba un resultado final de-



Una de las operaciones clásicas de toda preparación de Manolo Cabrera es el blindaje de los bajos (1), tarea que cumplen a la perfección estas planchas de duraluminio. Debajo, vista del eje posterior Dana (2), seguido de pequeños detalles de la suspensión delantera (3) y posterior (4). Los amortiguadores son Öhlins con botella separada, y los muelles, Old Man Emu.





**Las gomas Mickey Thompson** aseguran un extra de agarre en terrenos difíciles, como el barro o la nieve. Al lado, imponente vista frontal del vehículo.

**Las modificaciones**  
en la suspensión elevan el  
vehículo 4 centímetros

retienen la natural inclinación de la carrocería en curva, mejorando la estabilidad del vehículo y confiriéndole en toda circunstancia un buen aplomo y un correcto guiado.  
Para evitar sobreesfuerzos de tracción en los anclajes de los amortiguadores cuando la suspensión se encuentra en

su punto máximo de extensión, se han instalado unos limitadores de recorrido. Éstos están fabricados en cinta de nylon reforzada, lo que les aporta un mayor grado de flexibilidad y provoca que el tirón sea más progresivo.  
Con el fin de adaptar la capacidad de tracción del vehículo a las nuevas necesi-

dades se optó por un juego de neumáticos Mickey Thompson modelo Baja MTZ para un uso intenso en campo en medida 33 x 12.5 - R17 11Q - M+S. Las llantas cromadas, muy al estilo americano, son también Mickey Thompson, en medida 9 x 17, y una vez montadas, aumentan la anchura de vías del vehículo de

1.572 a 1.690 mm en ambos ejes, distancia que compensa el incremento del centro de gravedad.

Siempre atendiendo a las necesidades e inquietudes de José Luis, se verificó el reglaje de los faros tras el aumento de la altura de la carrocería. También se reparó el repartidor de frenada trasero tras alargar los latiguillos de freno metálicos, con la intención de mantenerlo según las especificaciones de origen del fabricante para evitar así el bloqueo de las ruedas posteriores.

Si echamos una ojeada a la parte inferior del Jeep, observaremos que no hay motivo para preocuparse por su mecánica, pues va bien protegida con una plancha de duraluminio de 8 mm en la zona del cárter. El resto de los bajos también se han forrado con planchas del mismo material de 6 mm de grosor, unidas mediante bastidores puente.

para poder circular por la urbe con total tranquilidad. El parachoques delantero lo firma Warn, está fabricado en chapa de acero de 2 y 3 mm y se ancla sólidamente al chasis mediante seis fijaciones. Para la zaga se ha adquirido un modelo similar de la australiana ARB. En ambos casos se cumple la premisa de mejorar los ángulos de ataque y de salida.

Otro detalle importante es que tanto el cabrestante Warn 9500 TI con cable de plasma como su soporte quedan montados por encima del paragolpes delantero para facilitar su libre manipulación, pero sin que interfieran de ninguna manera en los dispositivos de alumbrado ni en la perfecta visibilidad de la placa de matrícula.

Sin duda estamos ante una preparación que ha demostrado una gran efectividad sobre el terreno y que, en opinión de su dueño, crecerá en una posible segunda fase, en la cual se montará un arco de seguridad, buckets y cajoneras a medida en el maletero. ✘

**CON BUENA PLANTA**

Su buena imagen y corpulento aspecto resulta demoledor, al igual que su potente motor V6 de gasolina de 3.800 c.c. y 204 CV, que permite que podamos movernos con fuerza y agilidad sobre cualquier tipo de superficie, ayudados por una caja de cambios automática y una reductora corta de las de verdad.

Para evitar la acumulación de barro y salpicaduras en los laterales del vehículo, se han ubicado unos aletines más anchos de la firma Bushrange, que cubren completamente los neumáticos al tiempo que ensanchan los pasos de ruedas de cara a la temida ITV. En este sentido conviene decir que todo este proyecto cuenta con una homologación íntegra



El paragolpes delantero (5), obra de Warn, incluye un cabrestante con cable de plasma y dos focos de largo alcance; el trasero, de la firma ARB (8). Los enormes pasos de rueda Bushrange (6) cubren las gomas Mickey Thompson. La zaga también integra rejillas de protección de los faros (7). El interior (9) conserva formas y mandos de serie, en espera de ulteriores modificaciones. Algo parecido ocurre con el motor (10), que mantiene sus especificaciones de fábrica.



José Luis, el propietario, ya piensa en nuevas modificaciones para su Rubicon. El próximo capítulo, los interiores.