

Mr. Offroad

Po příchodu nové, již čtvrté generace nesmrtelného Jeepu Wrangler si všichni jeho skalní příznivci hlasitě oddechli. A my popravdě taktéž. Po tom, co se dnes děje v automobilové branži napříč všemi segmenty, bylo opravdu skvělou zprávou, že starý dobrý Wrangler zůstává stále strojem pro opravdové tvrdáky.



Pocit levnosti, který jste mohli zažít v interiéru předchozí generace JK je pryč. Nové JL se chlubí kvalitními materiály a intuitivní přístrojovkou



Unás v redakci o amerických nejenom píšeme, ale co je podstatné, taky v nich jezdíme. A to zpravidla denně. No, a protože čtyřdveřový Rubicon předchozí generace JK parkuje v redakční stáji, pochopitelně jsme zatoužili

vyzkoušet jeho nástupce. Navíc se mezi kolegy novináři začalo šuškat, že nový Wrangler je o dost lepší a FCA už dlouho do žádného auta nevěkládal tak velké naděje. Začali jsme se pít u prodejců a k našemu překvapení našli tu nejdrsnější

a zároveň nejvybavenější verzi Rubicon, a to dokonce hned ve dvou exemplářích. Auto patří ostravské Impextě, která nám je ochotně zapůjčila. Nasedáme do žlutého a červeného Rubiconu a vyrážíme na jednoden-

ní, ale pěkně výživný test. Auto jsou zcela identická, a kromě odstínu je odlišuje jen US verze zadních lamp u červeného a EU verze u žlutého. Hned po prvním prohození vozů se společně shodujeme, že neschválně americká verze s celočervenými

blikači je o několik tříd lépe viditelná a bezpečná než žlutě blikající evropská. Jak příznačné... Ale legislativa mluví jasně – blikat se musí oranžově, i kdyby čert na koze jezdil! Chceme si Wranglery opravdu užít, protáhnout je po městě, povodit





Najít odpovídající terén v centru Ostravy byl trochu problém, ale nakonec se nám to podařilo a na Landeku jsme oba Wranglery pěkně potrápili

po úzkých a klikatých okresech, naložit jim na dálnici, a hlavně a ze všeho nejvíc je potrápít v terénu. Už při prvním kontaktu s auty je cítit jiná úroveň zpracování a použitých kvalitnějších materiálů, než jsme byli u tohoto přísného offroadu zvyklí. Palubní deska, přístroje i ovládací prvky jsou ve větší symbióze a k radosti všech zmizel podivný středový hrb, známý z předchozího JK. Naše Wranglery mají nejvyšší

možnou výbavu a největší příplatek – dotykový displej 8,4 palce pro Infotainment Uconnect na středovém panelu. Menší displej mezi otáčkoměrem a rychloměrem zobrazuje vedle standardních veličin i data telemetrie a údaje o terénu. Připadá nám, že náš offroad umí, kromě vaření kávy a drbání chodidel, úplně všechno. Vyrážíme do města. Úzké uličky a tramvajové pásy, cesty rozbité jako za Napoleona, to

je dnešní Ostrava, kterou si právě vychutnáváme. Pro Rubicony téměř zdomácnělé prostředí, takže lepší testovací polygon jsme si ani nemohli přát. Nový podvozek s Dana nápravami a systémem Rock-Track je ale stavěný na mnohem větší zátěži. Jízda to není vysloveně nepohodlná, ale o komfortu první třídy se také mluvit nedá. Bereme to trochu oklikou, brázdíme okolí Ostravy a najíždíme na dálnici. Údaj výrobce

hovoří o maximálce 199 km/h. Tak vysokou rychlost ale rozhodně nedoporučujeme. Bezpečný strop končí někde kolem 170 km/h a ideální cestovka je předpisová stotřicítka. Jeep s krabicovou karosérií a na 33 palcových terénních pneumatikách není žádný dragster. Přestože docela obstojně zvládá boční vítr, v kombinaci s vyjetými kolejiemi a diletantským sklonem vozovky je lepší vyšší opatrnost. Oba naše Wranglery pohání známé benzínové šestiválce Pentastar. Vedle dalších dvou nabízených alternativ (dvoulitrový turbo-benzín a třílitrový turbo-diesel) se jeví atmosférický 3,6litr jako nejspolehlivější varianta. Motor má při naladění na výkon 285 koní slušný záťah, a i s těžkým offroadem dokáže pěkně pohnout

z místa. Rychlé dupnutí na plynový pedál ale komfortu nesvědčí, Jeep se na kardanech, poloosách a vyso-

kých pneumatikách rozhoupe, což nebudí důvěru. Stačí o fous pomalejší sešlápnutí, namísto zbrklého

Před terénní vložkou jsme nové Jeepy protáhli křížem krážem hornickým městem



Nový, permanentní dvoustupňový Selec Trac rozděluje v případě potřeby točivý moment motoru na přední i zadní kola. Aktivace uzávěrek i odpojení předního stabilizátoru probíhá tlačítky, umístěnými hned vedle páky rozdělovy



LCD displej mezi analogovým otáčkoměrem a rychloměrem zobrazuje rychlost, data telemetrie, informace o terénu, média aj. Grafika některých zobrazovaných údajů koresponduje s analogovými přístroji kolem



Cestou lesem jsme narazili na zajímavou stavbu. Manor House, patří kdysi Rotschildům, posloužil při natáčení milostných scén ve válečném dramatu Tmavomodrý svět





Wranglery se cítí v terénu jako ryby ve vodě. Jízdu lesem i šplhání po svazích si užívaly s námi

zadupnutí plynu, a těžký offroad vystřelí bez nejistého pohupování. To samé doporučujeme při brzdění, samozřejmě jen pokud se nenacházíte v krizové situaci. Osmistupňový automat Torqueflite, kterým byly

Ze tří nabízených motorizací má právě V6 Pentastar největší potenciál spolehlivosti a dlouhé životnosti

taktéž shodně vybaveny oba naše Wranglery, řadí velmi plynule a příjemně. Krátké odstupňování je ale užitečnější v pomalém městském provozu než na dálnici. Rychlejší jízda odhalila zatím jediný a lehce pochopitelný nedostatek Wrangleru. Hranatá karosérie s odnímatelnými střešními panely a výklopným čelním sklem je zdrojem aerodynamického hluku, který samozřejmě vzrůstá spolu s rychlostí.

A teď už nás čeká terénní vložka, na kterou se moc těšíme. Po hodinovém hledání správného terénu zajíždíme do hornického muzea v Lanškrouně. Wranglery si ale vyjíždění

prudkých svahů a lámání na ostrých vrcholcích doslova užívají a možná se i předvádějí jeden před druhým. Auta mají často jedno nebo i dvě kola ve vzduchu. Zkoušíme uzávěrky diferenciálů, elektrické vyřazení předního stabilizátoru i ručně řazenou dvoustupňovou převodovku Selec Trac, která posílá kroužák zadním nebo všem čtyřem kolům při převodovém poměru 4,10. Rubicony nás opět přesvědčily, že v terénu moc konkurentů nemají. Jediné, co jsme raději nevyzkoušeli, je asistent proti převrácení.

Jedeme si užít poslední část testu. Míříme do lesa a na nebezpečně



cesty. Okolí Šilheřovic je pro náš záměr jako stvořené a tahle část nás fakt baví. Při lesních radovánkách se ale objevuje druhý nedostatek Wrangleru, dá-li se to nedostatkem terénního auta nazvat. Krajinu nárazníku z šedého plastu se velmi lehce poškodí o větve či kmeny. Na-



Jeep Wrangler Rubicon Unlimited 2018

Koncepce: motor vpředu podél, pohon všech kol * **Karosérie:** ocelová rámová s hliníkovými díly (kapota, boční dveře a rám okna) a hořčičkovými dveřmi zavazadelníku, čtyřdveřový pětimístný otevřený kabriolet s odnímatelnými střešními panely * **Rozměry:** rozvor 3.008 mm, délka 4.785 mm, šířka 1.875 mm, výška 1.844 mm * **Hmotnost (GVWR):** 2.565 kg * **Motor:** benzínový V6-DOHC VVT „Pentastar“, 220 cu.i., 3.604 cm³, 285 koní při 6.400 ot/min, 353 Nm při 4.800 ot/min, elektronické vícebodové sekvenční vstřikování paliva, proměnlivé časování ventilů, vrtání x zdvih: 96,0 x 83,0 mm, hliníkový blok i hlavy, nerezový výfuk * **Převodovka:** osmistupňová automatická převodovka Torqueflite 850RE s možností ručního řazení * **Rozvodovka:** ruční dvoustupňová rozdělovací převodovka Selec Trac, uzávěrky diferenciálů Tru-Lock * **Přední náprava:** tuhá náprava Dana, systém Rock-Trac, pětibodové uchycení, vinuté pružiny, plynové tlumiče, příčný zkruťný stabilizátor s možností el. odpojení, ABS, ESP * **Zadní náprava:** tuhá náprava Dana, pětibodové uchycení, vinuté pružiny, plynové tlumiče, ABS, ESP * **Brzdy:** kotoučové brzdy na všech kolech (vpředu s vnitřním chlazením) * **Kola:** speciální ráfky z lehkých slitin 17" * **Pneumatiky:** BF Goodrich All-Terrain T/A 285/70 R17 * **Výbava:** asistent mrtvého úhlu a rozpoznávání příčného pohybu vzadu, couvací kamera s dynamickou naváděcí mřížkou, asistent proti převrácení, 4 airbagy, LED přední i zadní světlomety, dvouzónová klimatizace, satelitní navigace (v CZ), vyhřívaná sedadla, zrcátka i volant, Infotainment Uconnect čtvrté generace, dotykový displej 8,4 palce, podpodlahový úložný box za zadními sedadly * **Palivová nádrž:** 22,5 gal * **Terénní parametry:** přední nájezdový úhel 44°, přejezd oblouku 27,8°, zadní nájezdový úhel 37°, světlá výška 277 milimetrů, brodivost 762 mm * **Max. hmotnost přívěsu:** 1.575 kg * **Cena testovaného vozu:** 1.525.000 Kč včetně DPH (najeto 300 mil)

šťěstí se dají vyměnit a naštěstí není Wrangler žádná modelka z cukru. Vracíme se na základnu. Úzká cesta mezi rybníky, tisíce kvákajících žab, nějaké to kýčovitě focení u splavu, a teď už fakt musíme auta vrátit...

Po cestě domů jsem si vzpomněl, jak mě kdysi kamarád svezl ve svém zánovním YJ s řadovým šestiválcem a manuálním pětikvaltem. Na tehdejší dobu to byl nejen pro mě velký zážitek, ale dnes si uvědomuji, jak velký kus cesty Wrangler za tu dobu urazil. To auto je charismaticky pořád stejné, ale technicky a funkčně úplně jiné. I přes svou totální zmodernizovanost a nabitost

současnými technologiemi, nový Wrangler stále zůstal tím Wranglerem, kterého máme už 30 let rádi. Jako jediný ve své třídě má sklopné čelní sklo, pořád používá starý osvědčený koncept pevných náprav a pořád se rochní v tom nejtěžším terénu, umí se brodit 76 cm hloubkou a stále má klasické vypouštěcí zátky v podlaze...

Každý, kdo měl tohle auto rád, musí se do nové generace znovu zamilovat!

Za zapůjčení testovaných vozů děkujeme www.impexta.cz

Text: Petr Bellinger

Foto: Chorche De Prigo

Přechodový úhel u čtyřdveřové verze je pochopitelně horší než u verze s kratším rozvorem, ale ani ze sednutí na břicho si Wrangler nic nedělá a jede dál

