

Dvakrát „klasika 4x4“ na práci

V minulém čísle jsme v kratším textu představili vozidla, která se zúčastnila známého testu „7 statečných“. My jsme ale měli možnost některé modely vyzkoušet v běžném redakčním testu a to i za mnohem náročnějších podmínek.



Honker 42 s pneumatikami Continental ContiTracSUV

Královehradecká společnost Auto Max, spol. s r. o., je akreditovaným dovozcem terénních vozidel Honker a Aro a výhradním dovozcem polských vznětových motorů a náhradních dílů Andoria do České republiky. A tak jsme se v prvním čtvrtletí letošního roku domluvili na testu jejich produktů.

A nebylo to ani tak složité, protože obě značky – ARO i Honker – používají motory Andoria. A navíc obě značky na našem trhu zastupují pracovní vozidla off-road s homologací N1.

Honker

Polští Honker jsme na našich stránkách představili již v loňském roce. Vyrábí se již řadu let a importér na náš trh dodává druhou generaci modelu, který mimochodem používá i polská armáda. Honker je vyráběn ve dvou řadách: 42 s rozvorem 2827 mm a celkovou hmotností 3200 kg a 54 s rozvorem 3200 mm a celkovou hmotností 3500 kg. Řada 42 nabízí modely s pevnou a plátěnou střechou i verze pick-up, řada 54 pak podvozek k dostavbě a valník. Redakce převzala k testu model 42 s pevnou

střechou hard top a možností přepravy 2 + 7 osob.

Již kterýsi klasik konstatoval, že „náhoda je blbec“, a tak když jsem vozidlo převzal na okraji Prahy v době, kdy se denní teploty pohybovaly kolem -5°C , netušil jsem, že o pár měsíců později budu ve stejném automobilu (ale s některými technickými úpravami) sedět za volantem při testu „7 statečných“. S nadsázkou se dá tedy říci, že tentokrát byl test vozu o „dvou dějstvích“.

Dějství první – zima

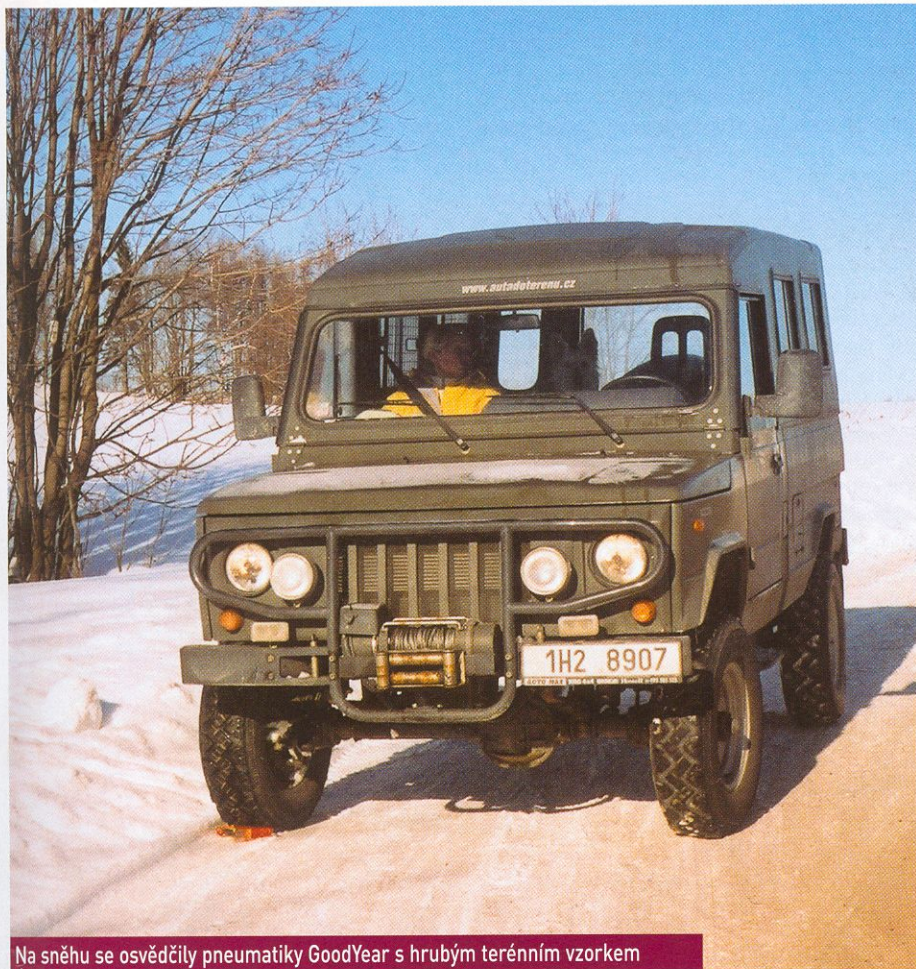
Vysoký off-road s robustním vzhledem v khaki „kabátu“ na mohutných pneumatikách Good-Year s hodně hrubým terénním vzorkem, s navíc Ramsey na předním nárazníku a s rezervou namontovanou na zadních dveřích hned vedle kanystru, budil zaslouženou pozornost jak kolem jdoucích, tak hlavně motoristů, kteří mě na silnici míjeli. Pravda, držel jsem se „lehce při zdi“, protože na vymrzlém a suchém povrchu vozovek hrubý vzorek příliš „nedržel“ a navíc jsem se zvolna seznamoval s jízdními vlastnostmi Honkera. Motor Andoria 2.5 Tdi s nepřímým vstřikem paliva je vyzkoušený a vy-

ráběný v ohromných sériích. Pětistupňová přímo řazená převodovka Eaton vyráběná v licenci v Polsku pracovala spolehlivě, řazení bylo docela přesné, ale potíže jsem měl s příliš citlivým, nebo chcete-li s příliš výkonným posilovačem řízení. Trvalo mi to opravdu hodně kilometrů, než jsem si zvyknul.

Nejdříve jsem s Honkerem absolvoval krátký testovací okruh po silnicích II. a III. třídy na Berounsku, a pak jsem se vydal na lesní a polní cesty. Zvláště v místech, kde byl měkčí povrch, se ukázaly skvělé terénní vlastnosti Honkeru i výborný záběr hrubého vzorku pneumatik. Trvalý pohon všech kol stačil na vše. O dva dny později začal zvolna padat sníh a já vyrazil do Jeseníků. U jedné nejmenované značkové čerpací stanice jsem natankoval do obou nádrží (jedna vlevo, druhá vpravo, každá má zvláštní hrdlo na plnění a každá má své palivové čerpadlo) celkem 110 l nafty Alpin Diesel. Vozidlo bylo zatíženo hmotností kolem 350 kg. Už cestou na Hradec Králové začalo zvolna s přibývajícím večerem přituhovat a já jsem zjistil první dvě – konstatuji ale, že jediné – nepříjemné „malíčkovosti“. Postrádal jsem na sice spartánsky řešené, ale opravdu přehledné palubní desce otáčkoměr (na jeho místě jsou zbytečné hodiny), co ale bylo horší, na předních sedadlech byla značná zima na nohy. Pozor, ne že by nefungovalo topení. Honker má dva výměníky. První „vyrábí“ teplo pro řidiče a spolujezdce, tj. velmi rychle rozmrazí čelní a boční skla a fouká průduchy na hruď a hlavu řidiče, druhý (příplatkový) je umístěn před nízkou dělicí přepážkou a za pár minut dokáže opravdu slušně vyhřát celý zadní prostor, kde jsou sklopné lavice pro sedm osob a nebo může být umístěn náklad. Bohužel k nohám řidiče a spolujezdce míří jen zouzoučká štěrbinka, takže ani výkonný ventilátor nic nezmuže (mimochodem, zcela stejně nešťastně je řešeno vytápění u Land Roveru Defender).

Přes Králíky a Hanušovice jsem už projížděl za tmy a mezi vysokými sněhovými bariérami jsem dorazil do Jeseníků. Hned druhý den, teplota po ránu byla kolem -15°C , jsem tak trochu nechtěně vyzkoušel terénní vlastnosti Honkera v hlubokém sněhu. V místě, které dobře znám, jsem si příliš nadjel do zatáčky na lesní cestě, měkký sněhový mantinel vůz neunesl a pravá kola sjela do příkopu. Ale ouha, v létě byl pří-

HONKER / ARO →



Na sněhu se osvědčily pneumatiky GoodYear s hrubým terénním vzorkem

kop hluboký pouze pár centimetrů, pak ho ale lesáci, kteří tudy svážejí dříví, řádně vyčistili a najednou jsem byl opravdu zapadlý až po nápravu. Zařadil jsem tedy redukci, uzavřel jsem mezinápravový diferenciál i za příplatek montovanou elektronickou uzávěrku zadního diferenciálu a celkem úspěšně jsem se prohrabal hlubokým sněhem o několik metrů dál, ale nakonec jsem stejně musel použít ještě naviják. Pak jsem si už dával větší pozor a tak se Honker statečně prohrabával v hlubokých sněhových kolejkách, které na lesní cestě vytlačil traktor lesáků a Tatra se dřevem. Většinu úseku jsem jel pouze se standardním pohonem všech kol, pouze na dvou místech jsem zařadil redukci. V místě těžby si lesáci nejdříve obdivně prohlíželi Honkera, a pak mě z lesa úspěšně vyhnali. Pravda, neměl jsem tam co dělat.

Druhý den ale bylo všechno jinak. V noci bylo pod $-22\text{ }^{\circ}\text{C}$, což se ukázala jako hodnota, kterou „skvělá“ nafta s označením Alpin Diesel prostě nezvládla. Pomocí za příplatek montovaného předehřívacího zařízení motoru zn. Webasto jsem sice nastartoval, ale palivový systém ucpaný ztuhlým parafinem větší jak volnoběžné otáčky nezvládnul. V této chvíli se ale ukázala výhoda dvou oddělených nádrží. Kolega dojel k nejbližší čerpací stanici, přivezl patřičné aditivum, to jsem vлил do poloprázdné nádrže, rozhoupáním vozu jsem směs promíchal a pak už stačilo pouze ve střední části palubní desky přepnout kohout z pravé plné (ale ztuhlé) nádrže na levou poloprázdnou a zapnout levé čerpadlo paliva (vše za chodu motoru) a agregát okamžitě začal pracovat na plný výkon. Jak

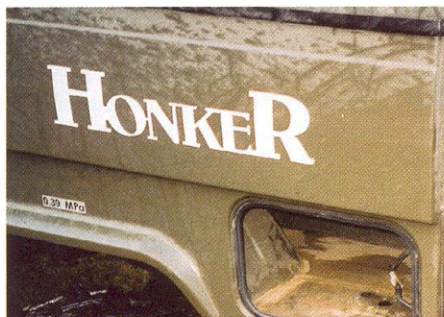


V dobře vytápěném nákladovém prostoru jsou na boku sklopné lavice pro sedm osob



Pod dlouhou řadičí pákou je ovládání ventilů k levé a pravé nádrži. Tlačítka se ovládají elektronická uzávěrka zadního diferenciálu a elektrická čerpadla k nádržím. Krátké páky pak slouží k zařazení redukce resp. k uzavření mezinápravového diferenciálu

→ HONKER / ARO



Na bocích jsou čtyři zvenku přístupné a uzamykatelné schránky

jednoduché a účinné. Vedle na parkovišti stál zcela nový off-road renomované japonské značky a jeho řidič neustále „civěl“ pod kapotu a kroutil hlavou. Když viděl, že můj Honker má pravidelný chod, přišel a povídá: „Pane, vidím, že máte vojenský teréňák, ten můj mě nejede, ale svítí všechny kontrolky na přístrojovém panelu. Nevíte co s tím mám?“

Jeho problémy ale byly stejné. Ztuhla nafta v palivovém systému. Jenže měl plnou nádrž, nemohl tak rozmíchat v naftě aditivum a musel čekat až kolem poledne teplota dosáhla $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$ a pak teprve nastartoval. Pravda, na rozdíl od přístrojového panelu Honkera, kde svítila jediná kontrolka, jeho sofistikovaný „japončík“ byl vybaven doslova „barevnou hudbou“.

Dějství druhé – jaro

Test „7 statečných“ se konal několik týdnů poté, v krásném jarním počasí. Honker z mého pohledu obstál na silnicích výrazně lépe, protože měl obuty pneumatiky Continental se silničním vzorkem, na blátě už to ale bylo horší. Zato od předchozího testu byla změněna přední náprava. Originální poháněná tuhá náprava odpružená listovými pery se prošla na základě požadavku výrobce v dílnách českého importéra speciální úpravou, kdy samočinné zámkové byly nahrazeny jednoduššími (a tím i méně choulostivými) mechanickými zámkami a pohon předních kol byl připojitelný. Tuto úpravu si u Honkera vyžádala armáda USA, která si tento jednoduchý off-road objednala do výzbroje pozemních jednotek. Na novém konstrukčním řešení přední nápravy se prý podílely i konstruktéři z Tatry Kopřivnice. Je celkem možné, že „amíky“ Honker oslovil – tak jako mne – jednoduchostí, robustností, nenáročným a nežíznivým motorem (průměrná spotřeba v náročném zimním testu byla 14 l/100 km), výkony v terénu, dostatečným prostorem v interiéru, ohromným množ-

stvím uzamykatelných, zvenku přístupných odkládacích schránek (co schránka, to samostatný klíč), posuvnými bočními okny, a v neposlední řadě jednoduchým, ale překvapivě pohodlným a tělo dobře držícím sedadlem řidiče.

ARO 244

Rumunský klasik značky ARO je k nám dovážen jako polotovar a teprve v dílnách importéra získává nejen dodatečnou protikorozní úpravu, ale i řadu různých nezbytných doplňků (montována jsou tuzemská ložiska, upravována je elektroinstalace, některá důležitá těsnění jsou nahrazena kvalitnějšími apod.). To nejdůležitější je ale motor Andoria a převodovka Eaton se spojkou Valeo. Takže importér výrazně zlepšuje i dílenské zpracování vozidla. Tato pozitiva však nic nemění na tom, že ARO – bez ohledu na to, kterou ze tří dodávaných řad před sebou máte – má klasický jednoduchý design karo-

renciálu. Motor, převodovka, nápravy, to vše zaslouží pochvalu, zvláště když zajedete se správně obutým vozem do náročného terénu. ARO naprosto v pohodě drží krok i s více než dvakrát až třikrát tak drahými těžkými off-roady. Na silnici už se rozdíl zvětšuje a když zhodnotíte interiér, je to „nebe a dudy“. Nesmíte ale zapomenout, že za cenu ARA si pořídíte polovinu, v řadě případů možná třetinu renomovaného off-roadu.

Jestliže u Honkera jsem chválil jednoduché, ale přesto kvalitní sedadlo, tak testované ARO mělo sedadlo řidiče, které vyhovovalo jenom na silnici. V terénu nedrželo tělo, navíc elegantní textilní potah byl kluzký. Sedadlo je umístěno dost nízko, takže delší řidič musí mít hodně skrčené nohy. Titěrné páčky pod volantem, u kterých jsem si myslel, že je při použití musím zlomit a drobná ovládací tlačítka – kostičky – na palubní desce u tyče volantu sloužící k zapnutí zadního stírače, ostříkovače apod. nejsou pořádně vidět. Ale to jsou asi tak všechny mé vy-



ARO 244 je klasický off-road s pětidveřovou karoserií kombi

serie („a la defender“) a stejně tak jednoduchou palubní desku, jejíž designéři před mnoha lety o ergonomii asi nic netušili. Zato tříramenný volant s příjemně silným věncem padne do ruky jako ulitý. Řazení jednotlivých rychlostních stupňů pětistupňové převodovky je docela přesné a nevadí tomu ani zajímavě zohýbaná řadicí páka. Trvale je poháněna zadní náprava, krátkou řadicí pákou se obsluhuje přídatná převodovka sloužící k připojení pohonu předních kol resp. k zařazení redukce. Testovaný vůz byl navíc vybaven elektronickou uzámkou dife-

hrady. Importér asi už tušil mou touhu mít v off-roadu v zimě „nohy v teple“ a tak namontoval přídatné topení Webasto, které velmi rychle vyhřálo interiér vozidla. Na rozdíl od Honkera má ARO přední nápravu s nezávislým zavěšením kol a odpruženou vinutými pružinami. Zadní je tuhá s listovými pery. Druhá řada sedadel je sklopná a tak lze získat překvapivě velký nákladový prostor, který je přístupný buď bočními dveřmi, a nebo po odklopení zadního pomocného rámu s rezervou lze zvednout výklonnou stěnu.

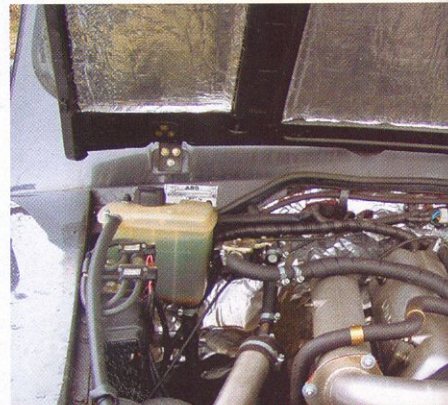
→ HONKER / ARO



Po sklopení druhé řady sedadel získáte objemný nákladový prostor

ARO 244 jsme v redakci měli v době, kdy místy ještě na vozovkách, nebo v terénu ležel sníh. Takže polní i lesní cesty byly ještě ztuhlé a vesměs jsem zdolával i náročné úseky jen s redukcí a na uzávěrku zadního diferenciálu ani nedošlo. Pozornost budily příplatkové disky

7J15 s širokými pneumatikami Bridgestone Dueler A/T 235/75 R15. Hrubší desén vyhovoval i v terénu. Z příplatkových prvků vedle přidavného topení a citovaných disků s pneumatikami jsem ocenil i dálkové ovládání zámek a jednoduchý čelní ochranný rám před maskou.



ARO i Honker poháněl shodný vznětový přeplňovaný motor Andoria 2.5/75 kW

Naopak doslova alergii mám z tmavých fólií, jimiž měl testovaný vůz polepená boční skla. Závěr? ARO 244 i s pěti osobami „na palubě“ (ale příliš místa na nohy nemají), si zaslouží jedničku v terénu a s přihlédnutím k ceně vozidla obstojí i na silnicích. Jízdní vlastnosti ale jsou mnohem lepší, než očekáváte po usednutí za neseřiditelný volant do nevhodného sedadla. A potěšitelná je i spotřeba. V průběhu testu nepřekročila 10 l/100 km. A přitom jsem hodně jezdil v terénu a často bylo zapnuté i přidavné naftové topení.

JIŘÍ KRENAR ■



Nízko umístěné a nepohodlné sedadlo nepotěší. Zato tříramenný volant je výborný, řazení je přesné

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

	ARO 244	HONKER 42 Hard top 2 + 7
Motor:	Andoria 2.5 TDI	
Zdvihový objem (cm ³)	2417	
Max. výkon (kW/min ⁻¹)	5/4100	
Max. točivý moment (Nm/min ⁻¹)	215/2500	

ARO má trvalý pohon zadních kol, připojitelný pohon kol předních, Honker má trvalý pohon všech kol. Shodně mají jednodoutoučovou suchou spojku Valeo, přímo řazenou pětistupňovou převodovku Eaton s přidavnou převodovkou s redukcí. Na přání se dodává uzávěrka zadního diferenciálu, u Honkera je standardně uzávěrka mezinápravového diferenciálu. ARO má mechanické zámky volnoběžek předních kol.

Rozměry vozidla:

Rozvor (mm)	2350	2827
Délka (mm)	4200	4810
Šířka/výška (mm)	1775/2080	1960/2190
Nájezdový úhel přední/zadní (°)	50/35	38/40
Světla výška (mm)	220	220
Celková/užitečná hmotnost (kg)	2515/725	3200/950
Hmotnost přívěsu brzděného (kg)	2300	1500
Objem nákladového prostoru (m ³)	až 1,5	až 4,6
Objem palivové nádrže (l)60	2 x 55	
Pneumatiky	235/75 R15	7,50 R16
Cena základního modelu bez DPH (Kč)	399 000	659 000

→ **MOTOJARO 2004**

Jarní přehlídka vozidel

■ Letňanské výstaviště přivítalo již osmý ročník Pražského motoristického jara.

Výstava, pojatá jako představení jarních automobilových novinek na českém trhu, prezentovala výběr značek osobních i nákladních automobilů, vozidel s pohonem všech kol či automobilové techniky a příslušenství. Celkem se na výstavě prezentovalo 91 vystavovatelů a pět spoluvystavovatelů, tedy například dvaatřicet značek osobních, šest značek nákladních aut a dva speciály. Vedle sebe tak stáli jak evropští, tak zámořští výrobci.



České výrobce nákladních aut zastupovala Tatra a Daewoo Avia

Důležitou součástí Motoristického týdne v Letňanech byl tak druhý ročník akce 4x4 Off-Road Show, kde se prezentovala nejnovější technika a trendy v oblasti vozidel s pohonem všech čtyř kol, a to nejen čistě terénních, ale také modelů kategorií SUV a „On-Road“, tedy modelů čtyřkolek jen pro silnici. Právě čtyřkolky byly vidět i v akci, především na předváděcím polygonu, který byl oproti loňsku obohacen o nové překážky.



Na stánku Auto Max se vedle sebe sešly zleva Honker, ARO, za nimi GAZela

Nechyběli ani vystavovatelé z oblasti nástaveb (KOV Vellim), autopříslušenství, například byly k vidění autobaterie od společností Banner či Varta, topení, klimatizace od Webasta či autofólie Solar-stop, ale také vybavení autoservisů, jmenujme například společnost MS - Ekologické mycí stoly. Stranou zájmu výstavy nezůstaly ani finanční služby, svou jarní nabídku tak představily jak leasingové společnosti, například CAC, tak pojišťovny, třeba UNIQA. Své služby autodopravcům a nejen jim prezentoval Česmad Bohemia. -TAK- ■



LDV představil sedmnáctimístný „pohádkový“ autobus

Levné čerpání nafty pro každého

Plastové nádrže na 2500 nebo 5000 l – zapojíte do zásuvky a můžete čerpat!



- výrazně ušetříte na pohonných hmotách
- čipové karty pro lokální kredit
- bez nutnosti stavebních úprav a složitých povolení
- možné i na leasing



Quitec spol. s r. o., tel.: 251 681 312, quitec@quitec.cz, www.quitec.cz, V Lipkách 710, 154 02 Praha 5