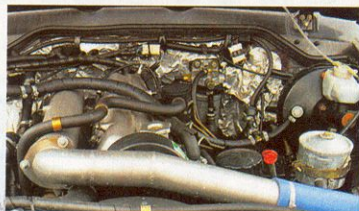


Rambo s polským srdcem



Pod velkou kapotou je uložen hlučný polský vznětový motor



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

MOTOR

Přepiňovaný vznětový čtyřválec uložený vpředu podélně. Zdvihový objem 2417 cm³. Největší výkon 75 kW při 4100 ot./min, největší točivý moment 225 N.m při 2500 ot./min, rozvod OHC, dva ventily na válec.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon zadních kol, přípojitelný pohon předních kol, nápravové a mezinápravové diferenciály, zadní se závěrem. Pětistupňová převodovka s přímým řazením, dvoustupňová redukční převodovka.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Vnější rozměry 4200 x 1775 x 2080 mm. Rozvor náprav 2350 mm, rozchod kol 1475 mm. Pohotovostní/celková hmotnost 1700/2515 kg. Objem nádrže paliva 95 l. Kola ocelová, pneu 235/75 R15.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost 142 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 19,4 s. Spotřeba paliva (město/terén/silnice) 11,2/15,9/9,0 l/100 km.

CENA

Základní provedení **399 000 Kč**
Testované provedení **530 000 Kč**

KONKURENTI

Suzuki Grand Vitara LA 2.0/80 kW	699 000 Kč
Mercedes-Benz G 2.7/120 kW	1 407 000 Kč
Mitsubishi Pajero Pinin 2.0/95 kW	882 000 Kč

HODNOCENÍ

ARO je robustní, prostorné a odolné proti extrémní zátěži v těžkém terénu, má dlouhou životnost. Motor Andoria zvyšuje jeho kvality. Slabinou je úroveň dílenského zpracování, málo pohodlí a hlučnost, senzací cena.

Cena a výbava	1-
Design a zpracování	3-
Prostor a pohodlí	3-
Motor	2
Jízda	2-
Výsledná známka	3+

Známkou se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

Rumunský základ v české úpravě s britským motorem vyráběným v Polsku a s řadou užitečných doplňků, to je soudobé terénní ARO.

Bezkonkurenčním parametrem je však především cena, pod jejímž zorným úhlem je nutno posuzovat vše ostatní. U verze 244 Sport začíná totiž na částce 399 000 Kč (bez DPH).

Robustní terénní vůz disponuje polským motorem Andoria se solidním výkonem 66 nebo 75 kW. Ten je sice hlučnější, stejně jako převodné ústrojí, ale to je pro potenciačního uživatele zanedbatelné. ARO je dřícem do nejtěžších podmínek.

Konkurence na českém trhu má nepočítané. Většinou se však jedná o vozidla daleko komplikovanější, luxusnější a především dražší (i velmi podstatně). To však neznamená, že ARO by za nimi kulhalo v hlavním parametru, průchodnosti terénem.

Po usednutí za volant na pohledné sedadlo nenajdeme úplně ideální polohu, ale to si uvědomíme spíše v terénu (chybí boční vedení těla) než na silnici. Nepřehlédneme však ani některé archaismy v ovládání: aktivaci zadního stírače/ostřikovače tlačítkem na přístrojovém panelu, tenké páčky pod volantem s hlučným tvrdým chodem, velikost a tvar stírané plocha čelního skla, připojení pohonu kol přední nápravy prostřednictvím zámků volnoběžek v nábojích, tvrdší řazení a v odstupňování menší skok mezi trojkou a čtyřkou, potěší však relativně strmý převod řízení s výkonným posilovačem, dobrá spojka, solidní výkon světlometů...

Značnou kuriozitou je dlouhý krok brzdového pedálu, ale účinnost a vyváženost brzd zůstává až překvapivě dobrá. Zpočátku to řidiče zaskočí a vyvolá tendenci přehánět tlak na pedál.

Jakmile vyjedeme do v terénu, udělá nám ARO radost. Je zde doma, výborně

Vstup do zádě omezuje snadno odklopný nosič náhradního kola



Volant s téměř ideálním průměrem, tloušťkou věnce i materiálem

se ovládá. Má až překvapivě dobrý rejď předních kol, přestože jsou poháněná. Zdolává úspěšně i skutečně obtížné úseky bez použití přidavných prvků (redukční převodovky, pohonu předních kol a závěru diferenciálu). Jejich aktivaci se stane offroadem velmi dobré úrovně. Terénní převod se řadí pákou na podlaze snadno, ale pouze v klidu. Jízdní vlastnosti na kvalitní vozovce jsou však pouze podprůměrné, stejně jako největší rychlost 142 km/h, na mokré dlažbě či sněhu je ARO přetáčivé (značný vliv má typ obutí), ve městě hlučné, dosti rozměrné a nedostatečně pohodlné při nástupu/výstupu, více si uvědomíme i hlučnost převodovky a větší ovládací síly na dlouhatánské řadičí páce. Aspiraci na užitkové nasazení vychází vstřícná využitelnost zavazadlového prostoru, který má po složení lavicového trojsedadla rovnou podlahu.

Bohatá je nabídka nadstandardní výbavy, kterou u testovaného vozidla tvořilo mimo jiné tažné zařízení, závěr zadního diferenciálu, chromovaná kola, pneu Bridgestone, pokovená skla, motor o výkonu 75 kW, radiopřijímač + přehrávač CD, přední ochranný rám, prahové rámy, centrální zamykání, nezávislé topení Webasto, černá metalíza...



Složením zadní lavice se uvolní značný prostor pro náklad

Kola pěchotního družstva

K vojenské službě se polský automobil hlásí nejen prostřednictvím nepřehlédnutelné khaki barvy, ale i celým pojetím terénní koncepce.

Největšími klady konstrukce jsou robustnost, průchodnost terénem a snadná ovladatelnost a trvalý pohon všech kol. Pro zájemce je však perlou i cena, která na českém trhu sehrává určitě velkou roli.

Základem konstrukce je žebřinový rám s podélně uloženým motorem a převodovkou. Tuhé nápravy jsou odpruženy podélnými listovými pružinami teleskopickými tlumiči. Pětidveřová karoserie má sňmatelnou laminátovou střechu, sklopné přední sklo a je vyztužena částečnou příčnou stěnou za předními sedadly. Testované provedení pro přepravu osob (2+7), nebo nákladu poháněl výkonnější ze dvou motorů Andoria 4Cti90 s pětistupňovou převodovkou Eaton TS5-21 s přímým řazením a dělicí stupňovou převodovkou pro jízdu v terénu. Standardem je mezinápravový diferenciál se závěrem ovládaným mechanicky páčkou na podlaze, jehož vyřazení z činnosti vyžaduje sílu a trpělivost.



Řidičská páka, přepínač nádrží, páčky redukce a závěru mezinápravového diferenciálu



Pracoviště řidiče je jednoduše, ale přehledně vybavené

Prostor pro posádku má úzké dveře



Přeslechnout nelze větší hlučnost motoru (vyhovuje však normě Euro III), ale překvapí absence rezonancí karoserie a jejího vrzání. Je robustní a rám nemá tendenci ke křížení ani při největším namáhání.

Řidič se spolujezdcem mají dostatek pohodlí na sedadlech s dobrým bočním vedením těla. Omezen je výhled šikmo vzhůru (horní rám předního skla je nízký). Snadné je řazení, ale překvapí příliš výkonný posilovač řízení. Vedení vozidla proto působí dojmem jízdy po náledí, na což si však lze zvyknout. Méně již na nedokonalý rozvod teplého vzduchu z jinak výkonné topné soustavy. Ta je dokonce pro prostor posádky vybavena přidavným výměníkem a ventilátorem, ale v přední části je nedostatečný výstup k nohám.



Jedna z mnoha zamykatelných schránek

Cestující sedí na sedmi samostatných sklopných sedadlech čelem proti sobě a nemají k dispozici bezpečnostní pásy. Rozměrné zasklení je posuvné a umožňuje bohaté náporové větrání. Karoserie má řadu odkládacích prostorů a uzamykatelných schránek. Zevnitř je visacím zámkem zajištěn i kanystr se zásobou paliva uložený na zádi. Nedostatečná je velikost a úhel otevření zadních dveří omezený náhradním kolem. Motostřelecké družstvo ověšené výstrojí a výzbrojí by vyskakovalo ke ztění neúnosně dlouho. Kuriozitou jsou dvě nádrže paliva s objemem po 45 l s plnicími hrdly na obou stranách, přepínacím ventilem na podlaze, ale i přepínatelným palivoměrem.

Parquetou honkera je terén, kde dokonale uplatní vynikající vlastnosti podvozku, průměrný výkon motoru, nečekaně dobré brzdy (vpředu kotoučové), nadprůměrnou ovladatelnost, ale nakonec i spotřebu paliva, která v našem testu (1/3 v terénu, 1/3 silnice bez nákladu, 1/3 silnice s plným zatížením) dosáhla průměru 12,7 l/100 km. Na silnici se honker chová až nečekaně dobře, výborně brzdí a solidně zrychluje. Přestože karoserie je vysoká, netrpí nadměrnou citlivostí na boční vítr.

Nadstandard testovaného vozidla: přední ochranný rám, tažné zařízení, elektrický navigátor Ramsey, předehřev motoru Webasto, závěr zadního diferenciálu.

V terénu se honker pohybuje naprosto suverénně

Průzkum bojem

Honker je na českém trhu zatím neznámou značkou. O jeho kvalitách však svědčí především to, že jej v nejrůznějších verzích používá polská armáda (ostatně testovací kus byl právě vojenskou variantou) a nasadila jej také u jednotek působících v okupační správě Iráku, kde jejich vlastnosti procházejí velmi tvrdou prověrkou. V naší armádě dožívá archaická ruční technika a pár závoňních, velmi kvalitních, ale poměrně drahých vozidel Land Rover Defender...

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Motor	vznětový přeplňovaný čtyřválec
Zdvihový objem	2417 cm ³
Největší výkon	75 kW při 4100 ot./min
Točivý moment	225 N.m při 2500 ot./min
Převodovka	pětistupňová
Rozvor náprav	2827 mm
Vnější rozměry	4630 x 1870 x 2400 mm
Celková hmotnost	3200 kg
Užitečná hmotnost	950 kg
Největší rychlost	132 km/h
Spotřeba paliva	12,4 l/100 km
Cena základní	659 000 Kč
Cena testovaného provedení	755 660 Kč