



Zdařilá česká inovace

Terénní vozy ARO rozhodně nepředstavují žádný luxus, ale spíše nízké pořizovací a provozní náklady a příznivé jízdní vlastnosti v terénu.

Automobily ARO se k nám dovážejí z Rumunska již několik desítek let a svého času patřily, díky své dostupnosti na našem trhu, mezi jedny z mála značek nabízejících pohon všech kol. Dnešní ARO je však něco úplně jiného, zejména díky společnosti Auto Max, kde pochopili, že zastaralá koncepce hnací jednotky a úroveň dalších agregátů zaostává za vývojem v oblasti konstrukce automobilů a také za přísnějšími legislativními požadavky. Radikálním krokem byl proto vývoj vlastních prototypů. Vozy ARO získaly především novou ověřenou pohonnou jednotku Andoria 2,5 TDi a pětistupňovou převodovku Eaton. Jejich životnost se předpokládá v rozmezí 300 až 400 tisíc kilometrů. Pozornost věnovali antikorozní ochraně karoserie i podvozku a v neposlední řadě tvarovému řešení podběhů kol. Přibylы posilovač řízení s automatickým vymezováním vůle, uzávěrka zadního diferenciálu, nová přístrojová deska nebo účinnější topení a rozvod vzduchu v kabině. Nový brzdový systém se zátěžovou regulací využívá těsnící pryžové části české výroby, což platí rovněž o podvozkových pryžových dílech. Přední náprava má nové zavěšení, inovací prošly kulové rejdové čepy včetně

systému zapojení předního pohonu na nábojích předních kol. Přední a zadní diferenciál má nové soukolí s rychlejším převodem, změnu zaznamenal i pomocný čep řízení. U silnějšího turbodieselu se s ohledem na životnost používají tuzemská ložiska

a těsnění. Podvozek je vybaven tlumiči pérování Bilstein. Hned po usednutí do modelu ARO 244 každý znalý uživatel rychle pochopí, že se původní vozidlo podstatně změnilo. Příjemná nastavitelná sedadla mají textilní povrch černé barvy. Přístrojová deska sice působí poněkud strohě, ale obsahuje prakticky vše co řidič potřebuje. Cestující překvapí nižší vnitřní hluk nebo dobrou účinnost topného systému, v našem případě za příplatek vybaveného ještě nezávislým přídavným topením Webasto. Řazení s delší řadičí pákou





Po otočení rezervy na držáku o 90 stupňů je dobrý přístup do zavazadlového prostoru

a šnekové posilové řízení jsou poměrně přesné. Jízda po silnici je až překvapivě pohodlná a výkonný motor docela pěkně zrychluje. V terénu jsme ocenili velká kola 7JJx15 s hrubším dezénem pneumatik Bridgestone Dueler A/T o rozměrech 235/75 R15. Právě v náročných situacích se osvědčí klasické odpérování podvozku, vpředu vinutými pružinami a vzadu zesílenými listovými pery. Přední náprava je nezávisle zavěšena, trvale poháněná zadní je tuhá. Po připojení přední nápravy a využití uzávěrky zadního diferenciálu se z vozu stává pravý offroad. Ocenili jsme nejen slušnou světlou výšku, ale i velké křížení náprav nebo dobré zakrytí zranitelných podvozkových částí. Volnoběžky předních kol se ovládají ručně pootočením převlečných matic, což je svým způsobem nepohodlné a zastaralé řešení. Při volbě pohonu všech kol jsou nápravy spojeny napevno, a proto na suchém a pevném povrchu používá

ARO pouze pohon zadní nápravy. Za pozornost rozhodně stojí některé uváděné provozní ukazatele. Společnost Auto Max svoje úsilí o inovaci vozů ARO zakončila v roce 2000 úspěšnou homologací. Právě od tohoto data pečlivě sleduje již více než tři stovky prodaných vozů. Průměrná spotřeba je kolem 10 litrů nafty na 100 km, což představuje zhruba 1,80 Kč na kilometr jízdy. Zatímco o životnosti vozů není možné za tři roky vytvořit potřebný soubor údajů, poměrně přesně lze hodnotit především servisní a provozní ukazatele. Například při provozu 50 % silnice a 50 % terén vycházejí náklady na údržbu 1,50 Kč na jeden kilometr. Na příznivých ukazatelích se podílejí i ceny náhradních dílů. Zvážíme-li například, že nové turbodieselové Garrett stojí 9000 Kč a hodina servisní práce přijde na 250 Kč, pak je to více než zajímavé. Průměrné navýšení ceny nového vozu s turbodieselem oproti původním zážehovým



Uživatelé ocení ocelový rám s pevnostním nárazníkem

Kovová mřížka chrání zadní světla



Podvozek je účinně chráněn proti poškození



Terénní pneumatiky pro náročné jízdní podmínky

modifikací je 180 000 Kč bez DPH. Návrh investice uvádí dovozce 60 tisíc prvních kilometrů. Při průměrném ročním proběhu 40 tisíc kilometrů (50 % silnice a 50 % terén) vychází jeden kilometr jízdy na necelých pět korun. Tato částka zahrnuje nejen rozpuštění pořizovací ceny a komplet údržby, oprav a servisu, ale i průměrnou spotřebu paliva. Základní cena představeného vozu ARO 244 začíná na 399 000 Kč bez DPH. Pokud si chce uživatel svůj vůz vylepšit, potom připlatí za uzávěrku diferenciálu 8600 Kč, centrální zamykání s dálkovým ovládním 6000 Kč, lakovaný přední ochranný rám 7280 Kč, nezávislé topení Webasto od 31 000 Kč nebo elektrický

naviják podle zvolené značky kolem 40 000 Kč. V nabídce nechybí ani alarm nebo imobilizér, střešní nosiče, tažné zařízení nebo různé ochranné prvky. Uživatelé ocení klimatizaci a další nadstandardní výbavu, která výrazně zpříjemní interiér především při delším cestování. ARO 244 je vhodné především do těžších pracovních podmínek. Nečekejte žádný zázrak, jedná se skutečně o terénní klasiku s levnějšími provozními náklady. Pokud nebudete šetřit na příplatkové výbavě, lze i z této značky udělat dobrého, výkonného a svým způsobem pohodlného pomocníka pro náročné situace, kterých je v praxi stále více než dost.

Milan Kramer

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

ARO 244 TD

Motor

Kapalinou chlazený přeplňovaný vznětový čtyřválec s nepřímým vstřikováním paliva, uložený vpředu podélně. Rozvod OHC, dva ventily v každém válci. Zdvihový objem 2417 cm³. Vrtání x zdvih 90x95 mm. Největší výkon 75 kW při 4100/min. Největší točivý moment 225 N.m při 2500/min.

Převodné ústrojí

Pohon zadní nápravy s přiřaditelným pohonem předních kol. Uzávěrka zadního diferenciálu, ručně ovládané volnoběžky předních kol. Pětistupňová přímo řazená převodovka. Přídavná převodovka s terénní redukcí.

Podvozek

Vpředu nezávisle zavěšená kola na lichoběžníkových ramenech, vinuté pružiny, příčný stabilizátor, teleskopické tlumiče. Vzadu tuhá náprava, půleliptická zesílená listová pera, teleskopické tlumiče. Řízení s hydraulickým posilovačem. Brzdy dvoukruhové bubnové s posilovačem na předních i zadních kolech. Kola 7JJx15. Pneumatiky 235/75 R15.

Karoserie

Žebřinový rám. Pětidveřová, pětimístná

Provozní vlastnosti

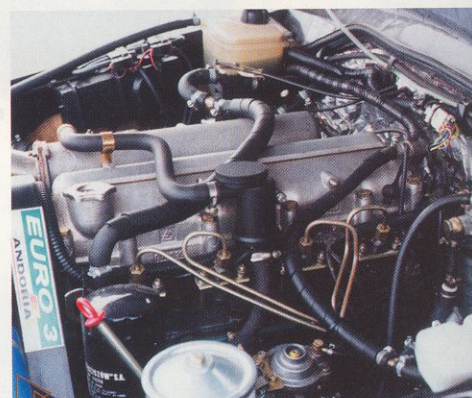
Největší rychlost 135 km/h. Průměrná spotřeba paliva 10 l při 90 km/h, v městském provozu 12,5 l/100 km.

Rozměry a hmotnosti

Rozvor náprav 2350 mm. Rozchod kol 1475 mm. Celkové vnější rozměry 4200x1775x2080 mm. Světlá výška 220 mm. Nájezdový úhel vpředu/vzadu 50°/35°. Pohotovostní/celková hmotnost 1900/2515 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2300/450 kg.

Základní cena

399 000 Kč bez DPH



Přeplňovaný motor Andoria splňuje Euro 3

www.cobra-sor.cz

Největší výrobce příslušenství pro terénní a suv vozy v EU.
Kontakt tel./fax: 516 418 717