

# S autem za padesát tisíc víc legrace, než za milion

Můžu o sobě říct, že patřím mezi zkušené offroadáky. S terénními vozy jezdím osm let a přes Mitsubishi Pajero a Nissan Patrol jsem se dostal k opravdové lahůdce - rumunskému vozu Aro.



Se spolujezdcem Jirkou jsme vyjeli o půlnoci a v osm ráno byli v Itálii. Tady nás čekala první neplánovaná zastávka. Zjistili jsme totiž, že nám ubývá olej. Vlezu pod auto, tam loužičky a po chvíli objevuji volnou vanu. Stačí dotáhnout šrouby, dolít litr oleje.

V jedenáct jsme v Pinzanu, doplňujeme pitnou vodu a trošku komplikovanou cestou sjíždíme do koryta Tagliamento. Vody je právě tak akorát, aby se dalo brodit a nezůstali jsme někde viset. Musíme být opatrní, protože je pátek dopoledne a v řece jsme zatím sami. Další nadšenci sem dorazí až navečer.

Bez problémů nacházíme pěkné místo k táboření hned u vody na vyvýšeném břehu. Občas se totiž přivalí metr a půl vysoká přívalová vlna z hor, což by nemuselo být nic příjemného. Voda je čistá a má asi 20 stupňů. Jak se dozvídáme, pátek je

Logika mého myšlení byla jednoduchá. Každoročně vyrážím do rumunské Transylvánie, jenže japonci jaksi nevoní rumunská nafta. Když něco odejde, tak abyste si nechali přivést díly z Čech a návštěva servisu se po každé výpravě pěkně prodrazí. Proto jsem se rozhodl zakoupit terénní vůz, který vidím v Transylvánii na každém kroku - ARO.

o zážitky z první cesty do cizích krajin. Cílem bylo Tagliamento - italská řeka, která je pravým rájem pro terénní ježdění. Každé léto se k ní sjíždějí nadšenci brodení z celé Evropy.

Tagliamento zní pro našince dost exoticky, ale ve skutečnosti není tak daleko. Z Prahy na italské hranice 580 km a odtud do řeky rovná stovka.

## “ARO není žádná leštěnka, ale pořádný traktor pro silné chlapy”

Žádný posilovač řízení, jen bubnové brzdy, které vyžadují sílu svalnaté nohy a do uší pytlík vaty. Nejdůležitější je, že jede a v terénu nechá za sebou kdejaký naleštěný klenot.

Do zázraku techniky jménem ARO jsem šel teprve před několika měsíci, a tak se chci s vámi podělit





si motor cucne. To se stává často a ani zkušený řidič občas nestihne vypnout motor, když hupne do nějaké díry. Kdo sem jezdí často, má vyvedené sání nad střechu. Vzhledem k výšce Ara jsem vývod sání nahoru nedělal, ale pouze otočil filtr a motor sál vzduch pod předním oknem. Ještě

první sluneční den, jinak celý týden přšelo.

Koryto je asi dva kilometry široké a klikati se od jedné strany k druhé. Místa se rozděluje na tři až pět ramen, které jsou třeba jen dvacet centimetrů hluboké. Jinde zase může být pěkně prudký proud. Naučit se číst řeku není složité. Stačí si dávat pozor a nevjíždět do stojatých lagun, vyhýbat se hlubokému tmavozelenému proudu. Mezi další zásady patří brodění mimo vyjeté koleje. Dno je totiž relativně pevné pouze do doby, než po něm projede první auto. To naruší vrchní vrstvu dna a další vůz se může zahrabat až po nápravy.

V hlubokém proudu, asi tak od půlky dveří, byste se měli snažit jet trochu šikmo směrem po proudu. Voda vám pomůže a jedete bez problémů, než



jsem zatil rozdělovač tekutou vazelinou a původní kabely nahradil silikonovými (pasují z Olčičta).

Není nic výjimečného, že Samuraje občas vezme velký proud a odplaví o pěkných pár desítek metrů. Pak jej musí vytáhnout dva až tři vozy. Na valoukách nemá žádná čtyřkolka pořádný záběr, vozy se musejí zapřáhnout za sebe a spojenými silami nešťastníka dostat ven.

Pokud chcete strávit pěkný víkend, poznat nové lidi a užít si teplé a čisté vody, potom směr Tagliamento.

# ARO – značka, která žije



Několik starších vozů ARO čeká na své nové majitele

Každý dříve narozený si jistě pamatuje na terénní vozy ARO z Rumunska, které se k nám začaly dovážet v sedmdesátých letech. Stále u nás jezdí a účelně slouží zejména v extrémních provozních podmínkách. Jen zub času již poněkud změnil jejich vzhled.

Značka ARO, jak si někteří motoristé myslí, však zdaleka nezanikla, stále existuje a je možné, že se brzy od rumunského výrobce dočkáme různých zajímavých překvapení.

Počátky výroby off-roadů ARO směřují do šedesátých let. V Rumunsku se tehdy vyráběly díly na známé ruské terénní vozy GAZ a právě z nich vznikl první vlastní model M 461. Konstrukteři pouze změnili řešení rovného rámu, vylepšili podvozkové části, upravili karoserii a jako pohonnou jednotku použili polovinu osmiválce z nákladního automobilu Bucegi, rovněž rumunské produkce. Tím vznikl zážehový čtyřválec, který se následně začal do vozů ARO montovat. K nám se tyto automobily začaly dovážet počátkem sedmdesátých let. Základní řada se postupně rozšířila podle rozvoru náprav na tři typy ARO 24, ARO 32, ARO 33. Každý představuje několik modifikací pro přepravu

osob, provedení pick-up nebo slouží jako podvozky pro montáž účelových nástaveb.

O problematice provozu off-roadů ARO u nás, hovoříme s jedním z nejpopulárnějších, Janem Šrajerem, který je majitelem servisu a bazaru s názvem Manyak ARO Praha. Pochopitelně, že prodává i nové rumunské vozy ARO: „Profesionálně se zabývám touto značkou od roku 1993 a mohu potvrdit, že většina majitelů na ARO nedá dopustit. Hledisko poměru ceny a užitečných parametrů je totiž velmi příznivé. U nových terénních automobilů se výrazně zlepšila antikorozní úprava podvozku a karoserie, což bylo dříve snad největší bolestí těchto vozů. Ve standardní výbavě nechybí posilovač řízení, vyhřívání zadního skla se stíračem a ostřikovačem. Polský vznětový motor montovaný českým dovozcem je dostatečně výkonný a oproti dříve používaným hnačím jednotkám, i výrazně úspornější. Společně s řešením

převodové části se tak odstranily základní nedostatky tohoto vozu.“

Dovoz off-roadů ARO se obnovil teprve před několika lety v souvislosti s vyrovnáním dluhu Rumunska vůči naší republice. Výhradním importérem se stala královehradecká společnost AUTOMAX, která dnes do těchto vozů montuje polské



Závodní speciál Jana Šrajera



První rumunské ARO M461 bylo hodně podobné terénnímu vozu GAZ

motory Andoria 2.5 TDi o výkonech 66 kW či 75 kW společně s pětirychlostní převodovkou Eaton. Tyto hnací jednotky se v současnosti používají v užitkových vozidlech Daewoo Lublin.

Hlavní činnost firmy Manyak ARO Praha je zaměřena na servis, přestavby a úpravy vozů ARO. Zajistit díly pro opravy není podle slov jejího majitele zase takový problém, protože poměrně dobře funguje dovoz z Rumunska. Některé součásti se u nás renovují a existuje i spousta záměnných dílů od jiných značek. Vlastníci starších off-roadů ARO žádají přestavby původních zážehových motorů za nové vznětové nebo turbodieselové motory, které se montují společně s pětirychlostní převodovkou. Nahrazení hnací jednotky jinými agregáty, například italským motorem VM, hnací jednotkou Peugeot nebo Toyota, přímo u výrobce, vždy narazilo na značně vysokou cenu, která obvykle překročila hodnotu nového vozu, a proto o ně nebyl větší zájem.

Servis v pražské Ruzyni má dnes téměř padesát stálých zákazníků včetně firem. V případě potřeby zaměstnanci zabezpečí opravu vozu přímo u provozovatele nebo zajistí odtaž. Přichází do něho i řada zájemců o různé úpravy, především tlumičů a náprav nebo montáž rozličných doplňků. Dobře se prodávají také náhradní díly, disky nebo pneumatiky.

Aktivita Jana Šrajera však s vozy ARO nekončí: „Podílím se na přípravách celorepublikového srazu příznivců této značky. Zúčastňuji se závodu Red Bull OffRoad 24 hours, stavím tratě nebo dělám technické přejímky na dalších off-roadových soutěžích. Renovoval jsem do slušného stavu Tatra 805, ZIL, Robur nebo GAZ pro Policejní muzeum. Spolupracujeme také s Filmovým studiem Barrandov. Všichni, kdo znají film Rebelové si jistě vzpomenou na Volhu tehdejší policie. Vůz jsem připravil a při natáčení také řídil. Při svých aktivitách ročně najedu s off-roadem ARO padesát tisíc kilometrů“.



Výměnou hnací jednotky s převodovkou získá vůz výrazně lepší parametry

# ARO představilo novinky

Na nedávné výstavě Autotec nechyběl ani importér terénních vozidel ARO pro Českou republiku, společnost AUTO MAX. Vystavené vozy i zájem návštěvníků potvrdil, že tato značka stále nachází dobré uplatnění především v náročném terénu.



Celá nabízená produkce rumunské automobilky má hodně společného. Čtyřválcové vznětové motory Andoria se zdvihovým objemem 2417 cm<sup>3</sup> (kompresní poměr 20,6:1, vrtání x zdvih 90x95 mm) dosahují největšího výkonu 66 kW, v provedení turbodiesel 75 kW při 4100/min. Při 2500/min je k dispozici největší točivý moment 195 Nm, respektive 225 Nm. Pojská převodovka Eaton je u těchto vozů mechanická pětistupňová, redukční převodovka má dva převody a čtyři polohy. Zadní diferenciál je symetrický, na přání uzavíratelný. Nezávisle zavěšená přední náprava s vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči má volitelné ovládání pohonu, zadní trvale poháněná náprava je tuhá s listovými pružinami. Řízení má hydraulický posilovač, brzdy jsou bubnové hydraulické s po-

399 000 Kč nebo až sedmimístné ARO 246 SAFARI za 406 000 Kč.

U typové řady 32 zaujme zejména pětimístné ARO 324 s otevřeným ložným prostorem za 416 000 Kč nebo novinka ARO 328 MAXI s možností obsaditelnosti 5+6 míst za 439 000 Kč.

Třetí typová řada 33 představuje podvozek s dvojmístnou kabinou na kterou společnost AUTO MAX nabízí řadu nástaveb: valník, cisterna, pracovní plošina, třístranný sklápěč, skříň nebo nákladní provedení s plachtou. Všechny uváděné ceny jsou bez DPH.

V nabídce doplňků od českého importéra nechybí například posilovač řízení, alarm nebo imobilizér a také klimatizace. Zákazník si má skutečně z čeho vybrat: ochranné rámy, nosiče, žebříky, tažné zařízení, střešní okna, mlhovky, vyhřívání skel a v neposlední řadě navigák. Zkrátka nepřijdou ani zájemci o zvýšení atraktivního vzhledu vozu. Vedle sady plastových doplňků lze objednat i metalízu, volit mezi několika typy kol a disků a nebo si dále vylepsit interiér vozu.

Co mají dělat ti, kteří již řadu let rumunské ARO vlastní? Po posouzení technického stavu si mohou nechat namontovat zcela nový motor včetně převodovky. Pokud je podvozek zchátralý, potom si lze objednat celkovou opravu. Kromě motoru, převodovky a pneumatik s disky se vše ostatní vymění za nové.

## První sraz ARO

Výhradní dovozce vozidel ARO, firma AUTO MAX, připravuje na 30. a 31. srpna první celostátní sraz těchto rumunských automobilů, který proběhne v motokrosovém areálu Přeštská zmla v Dalečíně. Pro odborníky, majitele i širokou veřejnost, která miluje jízdu mimo asfaltové silnice, budou připraveny předváděcí, testovací a srovnávací jízdy nové modelové řady ARO, včetně akčních modelů 324 XT a 328 MT.



silovačem. Výrobce uvádí světlou výšku vozu 220 mm, přední nájezdový úhel 50 stupňů, zadní nájezdový úhel 35 nebo 27 stupňů podle provedení. Celkem příznivá je i spotřeba: při 90 km/hod kolem 11 litrů nafty, ve městě zhruba o dva litry více. Záleží na konkrétním typu.

Mnoho firem i jednotlivců vedle užitných vlastností pochopitelně zvažuje i pořizovací náklady. Právě cena u této značky skutečně stojí za pozornost. Například u typové řady 24 se dvojmístné provedení ARO 242 PICK-UP nabízí za 376 000 Kč, pětimístné ARO 244 SPORT za