

ARO – značka, která žije



Několik starších vozů ARO čeká na své nové majitele

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 nejpovolanějších, Janem Šrajarem, 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 užitných parametrů je totiž velmi příznivé. U nových terénních automobilů se výrazně zlepšila antikoroziční úprava podvozku a karoserie, což bylo dříve snad největší bolestí těchto vozů. Ve standardní výbavě nechybí posilovač řízení, vyhřívání zadního skla se stíračem a ostříkovačem. Polský vznětový motor montovaný českým dovozcem je dostatečně výkonný a oproti dříve používané hnací jednotce, i výrazně úspornější. Společně s řešením

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.

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

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 cm³ (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. Polská 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 ovládní 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 vylepšit 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 Písečská 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.



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 požadují 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 odtah. 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 anebo 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



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 užžitných 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