



Rodák z Campulungu

text Vlastislav Tůma foto Automax

Je tomu již hezkých pár let, kdy PZO Motokov dovezl z Rumunska poslední terénní automobil značky ARO. Tato vozidla – stejně jako ostatní rumunské automobily – nebyla nikdy etalonem spolehlivosti a kvality. Mezi terénními vozidly nasazenými v těžkých podmínkách však zůstává ARO stále zajímavým dopravním prostředkem. Jeho největší předností je přijatelná cena, nízké ceny náhradních dílů a slušné terénní schopnosti.



V našem časopise jsme se dosud rumunským vozidlům pohříchu nevěnovali. Dnes přinášíme úvodní informaci o současném výhradním dovozci rumunských vozidel značky ARO a o aktuální nabídce těchto vozů s tím, že do jednoho z prvních čísel ročníku 2003 připravujeme pro naše čtenáře test vozidla ARO 244 TD.

Před 30 lety se prodával rumunský terénní automobil M 461 na našem trhu za 66 500 Kč. (Dacia 1300 stála tehdy 68 000 Kč a VAZ 2101 65 000 Kč.) Po několika letech bylo toto terénní vozidlo

z Rumunska nahrazeno typem ARO 240 a záhy následoval menší typ ARO 10. Drtivá většina rumunských terénních vozidel, dovezených k nám v minulých letech, byla vybavena zážehovými motory. Vznětové čtyřválcové přišly do výroby až mnohem později. Novodobou historií začalo psát ARO 243 TD. Typové schválení v České republice pro toto vozidlo získala na sklonku roku 1998 již společnost AUTO MAX Hradec Králové, která se po Motokovu stala akreditovaným dovozcem rumunských terénních vozů. To bylo ovšem už v době, kdy se doslova roztrhl pytel



vlevo
ARO 244 může mít elegantní dvoubarevný lak karoserie

vpravo
Starší ARO 243 se zvýšenou zadní částí. V terénu jsou tyto automobily jako doma



s dovozem dražších terénních automobilů renomovaných značek, zejména z Japonska. Mají vůbec tato levná vozidla šanci prosadit se mezi značkami, jako je Mitsubishi, Nissan, Suzuki či Mercedes? Úspěchy Lady Nivy na konci minulého století, kdy řadu let vedla ligu v počtu dovezených terénních aut do ČR, dosvědčuje, že i laciné, technicky jednoduché vozy, pokud

mají slušné servisní zázemí a přijatelnou kvalitu, mohou mezi elitou obstát. Právě o to se snaží společnost AUTO MAX. Pozici nemá rozhodně jednoduchou. Vzhledem k rozdílným předpisům, které z hlediska homologací platí v Rumunsku, je do České republiky dovážena pouze sada komponentů, která jen zdánlivě připomíná automobil. Mnoho desítek hodin práce musí

dovozce investovat do zrodu vozidla, odpovídajícího našim předpisům. ARO 4x4 je dnes v podstatě českým výrobkem, který sice nese původní značku, ale je kompletně vyvíjen a montován u nás. Všechna vozidla společnost AUTO MAX náležitě upravuje po svém, s využitím komponentů od dalších výrobců. Turbodieselový motor ANDORIA Euro 3 (Polsko) o objemu 2500 cm³ a výkonu 65 nebo 75 kW je základním klíčem jak ke spolehlivosti a levnému provozu vozidla, tak k plnění přísných homologačních předpisů. Základní filozofie dovozce je zachování konstrukční jednoduchosti a přijatelné kvality. Vozidla jsou výhradně bez elektroniky, která komplikuje opravy vozidel vyšších cenových skupin. O tom, prosadí-li se česká modifikace automobilu ARO na našem trhu, rozhodne i nabídka servisního zázemí, životnost podvozkových skupin a v neposlední míře i kvalita

dílenského zpracování. S tím importér počítá a snaží se vytvořit přijatelné podmínky.

Zakladatelem a současným ředitelem společnosti AUTO MAX je Karel Štochl, z jehož iniciativy se uskutečnila v posledních srpnových dnech v Dalečíně zajímavá akce pro novináře a příznivce rumunských terénních vozidel pod názvem ARO 4x4 show 2002. Účastníci měli možnost seznámit se s činností společnosti AUTO MAX, se současným výrobním programem rumunské automobilky a v neposlední řadě s automobily ARO nové generace, které byly předmětem testů. (Srazu se zúčastnilo 100 automobilů.)

Donedávna byla činnost společnosti AUTO MAX soustředěna na opravy – včetně generálních – vozidel uvedených v České republice do provozu často již před dvaceti i více lety. S rozšiřováním obchodních vztahů s rumunským



nahoře
Prodloužený typ ARO 328 MT s prosklenou zadní nástavbou a třemi dveřmi na každé straně

vpravo
Užitkový pick-up ARO 324 s otevřenou ložnou plochou

dole
Další provedení ARO 328 RZA určené především pro záchranáře





nahoře
I vozidla 20 let stará stále žijí, jak ukázalo i letošní setkání příznivců značky. Na snímku velmi dobře udržované ARO 240

vlevo
Nejmenší dvoudveřové ARO 10.4 patří k vůbec nejlevnějším terénním automobilům na českém trhu. Pětimístná verze vyjde na 219 tisíc korun, samozřejmě bez DPH

partnerem se podařilo získat schválení k provozu v České republice dalším typům. Na tomto místě stojí za připomínku, že ARO dosud nechybělo na žádném z posledních pařížských autosalonů, kde jsou vozidla této značky nabízena zejména pro volný čas v zajímavých karosářských verzích.

Společným znakem všech vozidel ARO, uvedených v příložené tabulce, je solidní rám, přední nezávislé zavěšení kol na lichoběžní-

kových ramenech, zadní tuhá poháněná náprava, redukční převodovka, pětistupňová přímo řazená převodovka Eaton-Polsko a řaditelný pohon předních kol opatřených volnoběžkami. Světla výška je u všech typů 220 mm, pneumatiky 235/75 R 15, akumulátor 12 V/66 A.h, alternátor 750 W.

Za nejlevnější ARO 240 Klasik (2+6 míst) zaplatíte 369 000 Kč, ARO 328 Maxi (5+6 míst) stojí 439 000 Kč. Majitelé ARO 10 ne-

bo ARO 240 mohou využít nabídky firmy AUTO MAX a nechat si vozidlo přestavět. Pětimístné ARO 10.4 tak získají za 219 000 Kč. (Ceny jsou uvedeny bez DPH.)

V žádné z živých typových řad nechybí verze s karosí pick-up, resp. valník. Typová řada 33 může být vybavena nástavbou, jejíž specifikaci lze dohodnout s dodavatelem, ať již hovoříme o podvozku, pracovní plošině, o cisterně, valníku s plachtou, skříni či třístranném sklápěči.

Citelným nedostatkem vozů z bývalých zemí socialistického tábora je jejich chudá výbava. I v tomto ohledu se mnohé zlepšilo. Posilovač řízení, zadní stírač a ostřikovač, nástřik spodku vozidla a dutin nabízí dovozce standardně v základní ceně. Za příplatek můžete získat vozidlo se závěrem zadního diferenciálu, alarmem, imobilizérem, centrálním zamykáním, zvukovou kontrolou vypnutí světel i s klimatizací. V příplatkové nabídce samozřejmě nechybí doplňky, které dovedou z mírumilovného pracanta udělat „tvrdý terénník“. Ať již mám na mysli přední ochranný rám či střešní držák náhradního kola. Vnitřní výbava může být doplněna kupř. o rádio s přehrávačem a dvěma reproduktory, sadou pro instalaci GSM či komfortními dveřními výplněmi.

Stručné technické údaje základních typů ARO 2.5 TDi 65/75 kW

Typ	242	243	244	324	328	330
Délka (mm)	4200	4150	4200	5100	5050	5270
Rozvor (mm)	2350	2350	2350	3200	3200	3340
Počet míst	2	2+6	5	5	5+6	2
Pohotovostní hmotnost (kg)	1730	1760	1790	1900	1930	1580
Celková hmotnost (kg)	2515	2515	2515	3100	3100	3300
Brzděný přívěs (kg)	2300	2300	2300	1100	1100	2300

Pozn.: typ 330 podvozek



vlevo
Původní ARO 244 vybavené motorem 2,5 TD představuje nenáročný a relativně dostupný terénní automobil

vpravo
Starší provedení typu ARO 243 s plátěnou střechou v pravé armádní khaki

