

Pracanti si užívali i kotrmelce

Hodně řidičů vnímá auto především jako pomocníka. Nehledí tolik na krásu, spíše na to, kolik toho dokáže. A hlavně za kolik. Pokud by se v této disciplíně konala olympiáda, hodně šancí by měly automobily značek ARO, UAZ a Honker. Tedy auta, na která jsme v posledním desetiletí pozapomněli či je neznáme vůbec. Nepatří z hlediska tvarů karoserie ani techniky v ní k žádným moderním skvostům ani plechovým krasavcům. Jsou to „jen“ vytrvalí a odolní pracanti. A za dobrou cenu.

O tom, že dokonce mají své skalní příznivce, svědčí i setkání přátel těchto značek, které se koncem srpna uskutečnilo tentokrát v areálu vojenského cvičiště Baba v Benešově u Prahy. V náročných podmínkách bylo hostům k dispozici k jízdám v terénu přes 50 aut v nejrůznějších variantách. Na tisíc lidí si tak mohlo vyzkoušet, co všechno robustní vozy vydrží. A že nejde o nějakou lebdabylou projížďku krajinou, to dokazují jak snímky, tak i fakt, že pořadatelé zaregistrovali opět jednu „trojbudku“ z prudkého kopce. Což není nic jiného než tři kotrmelce



FOTO: MAFIA - VÁLKA / PANČER

PADÁK Chvillemi se při zdolávání až neuvěřitelných svahů zdá, jako by terénní auta dokázala přelstít i fyzikální zákony.

přes střechu. Bez zdravotních následků pro posádku. Ovšem zkušební jízdy nejsou jediným programem akce. Je to i klubové setkání. Toho se zúčastnilo asi 160 automobilů. Ani tentokrát pořadatelé nezapomněli na soutěžní program. Bylo nač se dívat: soutěžilo se o nejhezčí auto, v terénním trialu, dramatické byly i disciplíny pomalý výjezd a sprint. Ovšem nejlepší je určitě soutěž „neucmrndni“, spočívající v převezení po okraj naplněného kelímku vodou

náročným terénem, a extrémně likvidační „přetahovaná“. Pravda, občas z některého auta něco upadlo či vypadlo, jenomže u takového ARO stojí generálka téměř totéž jako prostá garanční prohlídka u západního vozu z této třídy. To se to pak zkouší, co vůz vydrží! Jak s oblibou říká Karel Štochl, ředitel společnosti Auto Max, která tyto značky zastupuje: „Rumuni, Rusové i Poláci nejsou žádné leštěnky, ale makači na těžkou práci.“

(hm)

Trochu terénní vůz, traktor i rolba

Honker 42 – automobil málo známé značky, který dosahuje pozoruhodných výkonů

text **Miroslav Hájek**
foto **MAFA – Václav Pancer**

Honker 42 je kratší verzi speciálního terénního vozu, vyráběného v Polsku. Umí se pohybovat i po silnici, kde může jet až 120 km/h, ale přednosti stálého pohonu všech čtyř kol se projeví hlavně v terénu.



Hodnotit terénní Honker 42 měřítky, jaká používáme při testech během roku na ostatní auta, vyzněl by první dojem jednoznačně: není to auto, ale traktor.

Ale je to automobil, u kterého není dobré dát na první dojem. Představuje totiž typického pracanta, kterému z komfortu mnohé chybí, zato si troufne v terénu i tam, kde už jiné vozy končí.

Z tuhého těsta

Honker má – přesně v duchu toho, jak se od auta do nejtěžších podmínek vyžaduje – jednoduchou konstrukci s masivním ocelovým tuhým rámem a oběma tuhými nápravami. Dominuje robustností. Souvislost jednoduchosti konstrukce a robustnosti k dlouhé životnosti i při vysokém namáhání vozu je nasnadě.

Honkera lze přestavovat k různým účelům, dovybavovat nástavbami a příslušenstvím i pro speciální podmínky – to se v této třídě hod-



Honker není auto pro dálnici. Když však sjede z asfaltu, stává se pánem situace.

notí jako velká přednost. Standardní jsou modely s pevnou střešou nebo verze pick-up. Větší typová řada 54 na prodlouženém podvozku nabízí i verzi valník.

Účel a praktičnost

Testovaná verze byla v provedení s pevnou střešou, tedy 2,4 metru vysoká. Masivní stupátka na obou stranách i nad zadním nárazníkem přijdou vhod, aby vůbec bylo možné nastoupit do nezvykle vysokého položeného prostoru pro posádku. Ten má v základním pro-

vedení pár sedadel vpředu a boční lavici pro sedm osob vzadu. Místa i po takovém obsazení zůstává vzadu bohatě. Jde o uspořádání splňující podmínku, že vůz může řídit ještě držitel řidičského průkazu skupiny B, tedy na osobní vozy.

Ovšem mezi nimi honker již na první pohled vyniká. A nejen rozměry: každým detailem napovídá, že vše je konstruováno jen v zásadách účelnosti a praktičnosti.

Stokoňový motor

O pohon se stará turbodiesel Andorje objemu 2 5 l navazující na

pětistupňovou převodovku Eaton. Motor se dodává ve dvou výkonových verzích. Ten silnější s výkonem 102 koní jsme vyzkoušeli. Řídič se s ním nemusí cítit na silnici nijak zvlášť handicapován, honker stačí i tempu běžných silničních vozidel.

Ale jeho okamžik přijde, když se silnice ucpa a kolona aut se definitivně zastaví.

Pak stačí sáhnout po páce přidávané převodovky, zařadit terénní převod, otočit volantem (mimo jiné až s nepochopitelně lehkým převodem, jakoby pro ženskou ruku) a vydat se přes překon pole či

lesy napříč krajinou na nejbližší okresku.

Honkerovo království

V extrémních podmínkách se nabízí možnost dalšího zvýšení průchodnosti vozu uzamknutím napevno pohonu na všechna čtyři kola. A kdyby bylo úplně nejhůř, má převodovka i vývod na naviják, takže se lze z případné šlamastyky vytáhnout. Naproti tomu tuhé nápravy o sobě dají vědět svými nečinnostmi na pevné vozovce. Tomu je nutno přizpůsobit styl jízdy. Například najetí ve svižném tempu do zatáčky s narovnaným povrchem jako ro-

leta způsobilo na testovací trati starosti s volantem. Stačí si to ale jednou vyzkoušet a smířit se s hranicemi možností podvozku. Také řazení vyžaduje jistou zručnost a chvíli si musíte zvykat, stejně jako na větší hlučnost všeho, co se ve voze hýbe.

Honker – univerzální terénní dopravní prostředek – poskytnete sice jen zlomek komfortu, ale zato v drsných podmínkách na jinak sotva dosažitelných místech dodá jistotu, že se tam dostanete. Osobitý kříženec terénního vozu, traktoru a sněžné rolby se v terénu dostane dále než jiné vozy.

Technické údaje výrobce

Zdvihový objem motoru (cm ³)	2417
Výkon (kW/koní)	75/102
Maximální rychlost (km/h)	120
Zrychlení 0–100 km/h (s)	neuvezeno
Spotřeba (l/100 km *)	12,5
Rozvor (mm)	2827
Rozměry – d/š/v (mm)	4630/1870/2400
Maximální hmotnost (kg)	3200
Objem zavazadlového prostoru (l)	x
Cena základního/testovaného provedení podvozek s dvómístnou kabinou	589 000/hard top 659 000

*) Poznámka: kombinace

Příběh testovaného auta

Při předávání vozu Honker k testu se Jindřich Bára z firmy Auto Max omlouval: „Od té doby, co jsme to auto utopili, zlobí tachometr. Zajeli jsme s ním kvůli fotografování k vodě na písčité břeh, jenomže on se utrl. Z auta vyukovala horní část kabiny, sedačky byly ve vodě do půlky. Ty jsme museli dát nové.“

Ale pod vodou byl přece také motor...

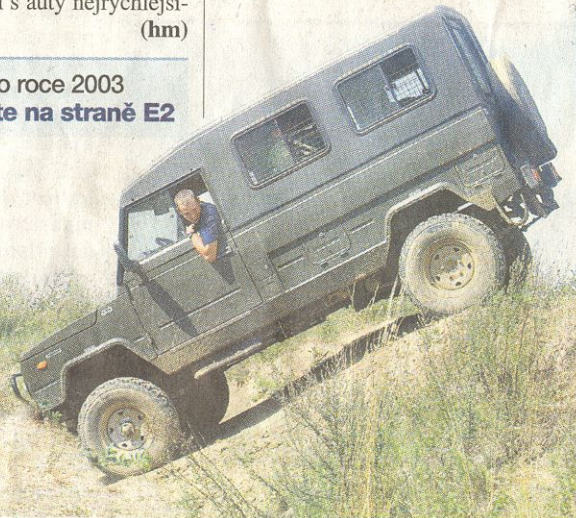
„Byl,“ přiznává Bára trochu s rozpaky, „ale z něj jsme vyliili čtyři litry vody, vyměnili olej a filtry a pak nastartovali. Od té doby je bez problémů. Jen ten tachometr zlobí...“

Takový byl loňský rok motoristy

Definitivní součty za uplynulý rok budou k máni až za několik dní, ale už je jasné, že na českém trhu se loni prodalo více nových osobních aut než loni. Mezi značkami stále panují domácí škodovky, ze zahraničních firem poslední součty napovídaly na vítězství značky Renault. Podstatně více, než vyjelo nových aut, však přibýlo nehod. Avšak sám závěr roku napovídal mírné zlepšení, kde patříme k nejhorším v Evropě. O Vánocích 2003 policisté dokonce tvrdí, že byly z hlediska statistiky jedním z nejpříjatelnějších týdnů v posledních letech. Motoristický rok, to nejsou jen nová auta, dopravní nehody a silnice. Stejně jako přibývá počet hodin, které trávíme

v autě, roste i počet událostí, které s motorismem nějak souvisejí. V malém ohlédnutí za minulým rokem se alespoň k několika nejzajímavějším vracíme. Je to sraz majitelů aut, která se sice již léta nevyrábějí, přesto však zůstala legendou. Zavedeme vás i do prostředí tokijského autosalonu, nejzajímavějšího, jaký se koná. Zprostředkujeme vám také setkání s nejtvrďšími terénními vozy, ale i s auty nejrychlejšími. (hm)

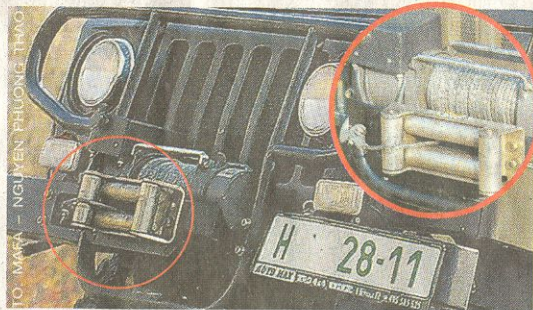
Více informací o roce 2003
čtěte na straně E2



AUTA I AUTA Příznivci nejlevnějších aut, ať už těch, co patří do motoristické minulosti, či tvoří současnost, si svých kamarádů váží. Pravidelně se také rádi setkávají.

Velký detail

Test vozu, který přežil svou smrt



Honker 42 je speciální terénní vůz původem z Polska. Má robustní, jednoduchou konstrukci, hmotnost přes tři tony a ještě jednu zvláštní přednost: dá se totiž přestavovat, vybavovat nejrůznějšími nástavbami a příslušenstvím, jako například silným navijákem. U vozů tohoto typu je nejsledovanější hodnotou průchodnost obtížným terénem. Vyzkoušeli jsme leccos a nikdy jsme neuvízli. A to jsme netušili, že vůz, který testujeme, už před námi prošel zkouškou, kterou by sotva který automobil přežil. Honker ano, a dokonce to na něm ani nebylo moc znát...

Více v rubrice Test

Čtěte na straně E4

Rumunské ARO má polský motor



HORSKÝ TAXÍK... Až jedenáct lidí uveze ARO 328, které právě nyní prochází homologačním řízením. Výrobce si od něho slibuje, že by mohlo sloužit například dopravě turistů v horských oblastech. **FOTO: ARO**

Novou řadu terénních automobilů ARO 4x4 představil jejich dovozce v pátek v areálu v Dalečíně. Namísto rumunských motorů jsou tyto vozy v České republice osazovány dvouapůllitrovými polskými turbodiesely, kromě toho se v České republice tyto čistokrevné off roady upravují v souladu s homologačními předpisy zemí Evropské unie.

Vozy mají pětistupňovou převodovku, navíc redukční převodovku. Zadní náprava je trvale poháněná. Přední náprava má volitelné ovládní předního pohonu.

Motor je značky Andoria a může mít výkon buď 65, nebo 75 kilowattů. Vůz dosahuje maximální rychlosti 135 kilometrů za hodinu. Maximální výkon motor podává při

4100 otáčkách a nejvyšší krouticí moment je u slabší verze motoru 195 N.m, u silnější je hodnota o třicet N.m vyšší.

V současné době je na trhu řada verzí od dvoudveřových s pouhými dvěma sedadly po pětidveřovou pětimíst-

nou karoserii. Akční model ARO 324 XT má například litá kola, přední ochranný rám, navigátor, klimatizaci, konstrukci a plachtu k zakrytí nákladního prostoru. **(rc)**



Různé typy vozů ARO se o minulém víkendu sjely do motokrosového areálu v Dalečíně. Zájemci si mohli vyzkoušet i jízdu ve vozech typové řady 24. **FOTO: ARO**

OPRAVA: V minulém čísle přílohy Auto-moto jsme mylně uvedli, že Václav Král je autorem designu automobilu Tatra 603. Není tomu tak. Skutečnými autory jsou profesor Zdeněk Kovář a dnes již nežijící František Kardaš. Za tuto chybu se omlouváme. Redakce chystá obsáhlý materiál o situaci v současném českém designu dopravních prostředků.

IDNES radí na cestách

Pokud se chystáte autem do zahraničí, navštivte <http://doprava.idnes.cz>, kde najdete přehledné informace o dopravních předpisech, clech, dálničních poplatcích nebo cenách benzinů v důležitých evropských zemích.