

Zlaté české ručičky: AMC – Jak kluci z Radíkovic vyzráli na Rusa

Parta kluků z Radíkovic začátkem 90. let opravovala staré východní stroje. Dnes firma upravuje a schvaluje východní auta pro Evropu

Jan Majurník

20. 5. 2020

Prakticky hned po pádu totalitního režimu se celé Česko přesunulo k západu, v rámci automobilů nevyjímaje. Nezbylo tedy moc lidí, co by dávalo do kupy moskviče a žigulíky. Parta nadšenců z Radíkovic na východní flotilu nezapomněla a z kdysi malé autoopravny je dnes největší dovozce a úpravce ruských automobilů v Evropě. Představujeme vám příběh třiceti let českého úsilí, vývoje a dřiny.

Článek

Porevoluční euforie znamenala úplně nové možnosti podnikání a mimo legálních věcí se rozjela [šmelina](#) i dovozy aut ze západních zemí. Hladový trh toužil po německých voňavkách a na východní stroje lidé pomalu zanevřeli.

Parta nadšenců se však svého řemesla nevzdala a kolem roku 1990 rozjela autoopravnu, kde se dostávalo prvotřídní péče moskvičům, žigulíkům, volhám a škodovkám, nejvíce však modelům [1203](#).

Začátkem roku 1993 došlo k založení radíkovické společnosti AMC a naplno se rozjel import a renovace rumunských vozidel značky [ARO](#) s originálními benzinovými motory. Nejprve šlo o modely 240, poté kolem roku 1995 o verze 243. Tyto jednoduché off-roady sloužily hlavně v lesnických společnostech, na horských hotelech, v dolech nebo zeměměřičům. Svého času šlo o velmi levné „teréňáky“ s akční cenou od 150 tisíc korun (běžně 200 až 220 tisíc korun).

Čas na diesely

Doba kolem roku 1997 pokročila a rumunské motory už neplnily nové emisní předpisy, proto došlo přímo v Česku k zástavbě dieselových motorů italské značky VM s licenčně vyráběnou pětirychlostní manuální převodovkou Overland. Šlo tedy o první v Česku schválené ARO s naftovým motorem. Tou dobou se také začaly importovat modely ARO 10.

Motory VM se později ukázaly jako nevyhovující a také se jich moc nezastavělo. Podle letitého radíkovického mechanika Romana Jahodky nejvýše 30 kusů. Mnohem lepší volbou byly polské agregáty Andoria, které se montovaly nejprve s rumunským čtyřkvaltem, a poté s pětirychlostní převodovkou značky [Eaton](#). Tím došlo k úplnému nahrazení benzinových jednotek a navýšení prodejní ceny na 300 až 350 tisíc korun.

Na přelomu milénia se začaly dovážet i modely ARO 244, 246, 324, 328 a 330, čímž došlo k završení rozmanité produktové řady. Kvůli nezájmu trhu však odpadlo ARO 10. Sečteno a podrženo, v Česku bylo už okolo 600 aut [značky ARO](#).

Vizionář a zakladatel firmy Karel Štochl však tušil, že se v Rumunsku děje něco, co nebude mít dobrý konec, proto v roce 2002 zahájil oficiální import vozů značky Honker a UAZ – opět opatřený schválením pro provoz na českých silnicích. O rok později se začaly do Česka vozit také terénní dodávky [GAZ](#) GAZelle.

Pokus o čínskou revoluci

Specialitou party z Radíkovíc byl znovu vývoj a zástavba naftových motorů Andoria do uazů, a tentokrát šlo o první unikát svého druhu, když UAZ 3160 Combat poprvé „zachrochtal“. V průběhu let uljanovská automobilka inovovala a dorazily off-roady řady 3162 Simbir a v roce 2005 i [UAZ 3163 Patriot](#). Patrioty posléze dostaly naftový motor v továrně, ale pro provoz v Evropě bylo potřeba auta i agregáty upravit. A kluci z Radíkovíc věděli jak...

Polské automobily Honker, určené původně pro armádu, kluci z Radíkovíc upravili a schválili pro provoz v Česku

V roce 2005 automobilka ARO skutečně zbankrotovala a firma AMC odkoupila zbylé kusy z českých, polských a slovenských salónů. Poslední nový automobil ARO se podle Jahodky prodal v Česku někdy v roce 2008.

Na chvíli se dílny nedaleko Hradce Králové částečně proměnily v asijskou manufakturu, když se společnost AMC pokusila prorazit na trh s malými užitkovými auty značky [Dong Feng](#) (2008 až 2013) a pick-upy Gonow (2013 až 2014). Ale nebyli by to Číňané, kdyby bylo vše zcela v pořádku. S každou várkou se zvyšovala cena a klesala kvalita, takže za pár let šel tenhle projekt ke dnu.

Souběžně s čínskými auty se rozběhl i dovoz populárních modelů UAZ Hunter (2011) a derivátů [buchanky](#) (2012). Do toho běžel vývoj samostatné kapitoly jménem [Lada](#).

To nejde, říkali...

Lada 4x4 (Niva) se do Česka vozila ve třídveřovém nebo speciálním provedení, ovšem o pětidveřovém modelu bylo tehdy všeobecně známo, že legálně přihlásit nejde. Nešlo až do roku 2010, kdy Štochl šokoval Evropu schválením tohoto a dalších derivátů Lady 4x4.

A tu samou negativní píseň notovali evropští prodejci Lady s příchodem modelu Urban a svět opět slyšel, že to nejde. Nešlo až do roku 2015, kdy první [Lada 4x4](#) Urban dostala v Radíkovcích české registrační značky.

Aby toho nebylo málo, úderem roku 2014 začala firma importovat nákladní automobily KAMAZ a významně rozšířila modelové portfolio UAZ, LADA, Bronto, VIS, Super-Avto, GAZ a začala se věnovat také speciálním typu [Lada Niva Extreme Cross](#) a [Outbacker 6x6](#).

Hlavní náplní společnosti je však import, úprava a schválení vozidel východních značek pro evropský trh. Každý kus je jednotlivě modifikován a schválen pro provoz v Evropské unii. Automobily z radíkovických dílen se tedy odlišují od ruských továrních originálů. Nejčerstvějším projektem před dokončením je zástavba automatické převodovky do modelu [UAZ 2206](#).

Plány do budoucna má česká firma jasné, chce zůstat primárně v roli úpravce a schvalovatele. Stále však jde o dnes už větší bandu nadšenců z malé vesničky u Hradce, kteří prostě mají rádi východní auta.