

## Off-roady pro práci (I. díl)

Prodej vozidel kategorie off-road celosvětově stoupá a Česká republika v tomto směru není výjimkou.

Jestliže ještě před pěti-deseti lety se ale zájem o vozidla s pohonem 4x4, až na malé výjimky soustředil hlavně na automobily schopné jízdy i v opravdu těžkém terénu, v posledních letech převyšuje zájem o vozidla kategorie SUV (Sport Utility Vehicle), která si poradí se středně těžkým terénem, a přitom na silnici nabízejí prakticky stejně dobré jízdní vlastnosti jako běžný osobní vůz. Znamená to tedy konec tradičních off-roadů? Domníváme se, že nikoliv, i když v žebříčku prodejnosti je tzv. „těžká vozba“ většinou skutečně až za modely SUV. Pomineme-li skupinu fanoušků a snobů, kteří na tradiční „teréňák“ s robustním rámem a pevnými nápravami nedají dopustit, pak je zde stále celá řada pracovních odvětví, kde vozidlo s pohonem (alespoň) 4x4 je doslova nutností, ne-li přímo pracovním nástrojem. Ať už se jedná o energetiku, stavbaře, silničáře, servismany v povrchových dolech, geodety, lesáky apod., ti všichni potřebují vozidlo s dobrou průchodnos-

Audi allroad quattro, Honda CR-V, Renault Scenic RX4, Subaru Forester, Toyota RAV4, apod.). Při dobrém obutí, a se zdatným řidičem za volantem zvládnou v terénu až neuvěřitelné věci, ale na úkor životnosti vozidla.

### ARO 4x4



ARO řady 24 s doplňkovou výbavou



Podvozek ARO 330 s vysokozdvížnou plošinou

ti i těžkým terénem, s dostatečnou užitečnou hmotností, s možností připojení přívěsu a samozřejmě s patřičnou životností i při pravidelném používání v terénu. Mělo by tedy jít o vozidla, která svojí konstrukcí odpovídají spíše vojenským či expedičním nárokům. A právě těmto užitkovým a hlavně užitečným automobilům kategorie off-road, vesměs s homologací N 1 (u některých i N 2 případně M 1) jsou určeny následující stránky. Nehleďte v našem přehledu, který je dvoudílný, proto vozidla SUV (např.

Rumunské terénní a užitkové automobily ARO 4x4 si po krátké pauze našly opět cestu k českému zákazníkovi, a je to tak jenom dobře. ARO je již v základu konstruováno jako terénní automobil a svým rustikálním pojetím, zvláště pak interiéru, vyhovují výborně pracovním účelům. A přitom svým dílenským zpracováním jsou doslova rok od roku lepší. Nermalou zásluhu na tomto pozitivním vývoji má i český dovozce, společnost AUTO MAX, který z Rumunska dovezena vozidla ve svých dílnách podrobuje ce-

lé řadě úprav a hlavně kompletuje pohon strojí, tj. motor a převodovku tak, aby vyhovovala náročným požadavkům českého zákazníka i platné legislativě. Nabídku tvoří tři typy řady – 24, 32 a 33. V první řadě je nabízen dvoudveřový kombi a krátký pick-up, ve druhé řadě jsou nabízeny na delším rozvoru čtyřdveřový kombi a pick-up, resp. kombi až pro 11 přepravných osob, a konečně v třetí řadě jsou nabízeny vany podvozky s budkou umožňující následnou montáž nástavby dle přání zákazníka. Na českých silnicích tak můžete potkat vedle valník i jednostranný sklápěč, skříňovou nástavbu, speciální hasičské provedení. Pro vozidla ARO je charakteristický robustní žebřinový rám, přední kola s nezávislým zavěšením a vinuté pružinami, zadní náprava je tuhá, odpružená leplítkými listovými pery. Hranatá karoserie s malým sklonem čelního skla vzdáleně připomíná jeden legendární „hliníkový“ off-road, který to vůbec není na škodu. Zásluhou importéru jsou do všech vozidel montovány převodovky s výkonným čtyřválcem Andoria 2.5 TD s výkonem 66 kW/195 Nm, resp. 75 kW/215 Nm. Skříňová karosa je zn. Valeo, pětirychlostní převodovka s výkonem 100 kW umožňuje trvalý pohon zadních kol, rozložením výkonu na obě nápravy. Převodovka ARO pak s možností připojení pohonu předních kol případně s možností řazení redukce. Zadní diferenciál je symetrický, na přání uzavíratelný. Užitečná hmotnost vozidel větší řady tj. 33 je přes 1600 kg, celková hmotnost nepřesahuje ani u řady 33 limit 3500 kg, takže vozidla ARO mohou řídit majitelé opatření skupiny „B“.

### Ford

Ačkoliv automobilka Ford, slavící v tomto roce 100 leté výročí, má ve svém výrobním programu několik off-roadů, na náš trh v současnosti však dováží pouze pick-up Ranger, jehož druhá generace byla oficiálně představena začátkem května na bývalém tankodromu v Lešanec. Ford Ranger je vyráběn v Thajsku (druhý největší trh po USA pro pick-upy) a poprvé byl na český trh uveden v roce 1999. V rámci drobný test první generace jsme zveřejnili v minulém čísle právě a silnici č.12/2002. Druhá generace Rangeru byla podrobena modernizaci hlavně v některých částí karoserie a facelítem přední palubní deska. Mechanické části, tj. podvozek, motor, převodovka i nápravy jsou v podstatě shodné s předchozí generací. Ford Ranger působí mohutně a ne náhodou svým designem připomíná svého většího „bratra“ Ford 150, který v USA již řadu let patří k nejprodávanějším automobilům v kategorii pick-upů. Ranger je na český trh

## → TÉMA DNE

1753 mm, Double Cab 1530 mm. Sírka je u obou verzí shodná 1536 mm. Super Cab má užitečnou hmotnost 1210 kg, Double Cab 1135 kg, celková hmotnost nepřesahuje 3000 kg. Obě verze mohou vléci brzděný přívěs o celkové hmotnosti 2800 kg. Pak je ale nutné, aby řidič měl patřičné oprávnění skupiny „E“, protože naložená souprava může mít celkovou hmotnost až 5800 kg! Vedle dostatečného výkonu motoru a pohonu 4x4 s redukcí, nabízí Ford Ranger pro jízdu v terénu i brodivost 450 mm, světlou výšku 208 mm, přechodový úhel 24° a nájezdové úhly vpředu/vzadu 35°/28°. Samozřejmostí je široká nabídka doplňkové výbavy, včetně různých typů nástavby na ložnou plochu, plastová vložka do ložné plochy apod.

### Honker

Na pražském výstavišti v Letňanech slavila svoji českou výstavní premiéru celá řada vozidel s určením pro jízdu v terénu. Součástí letošní Moto-stické show totiž byla i 1. off-road show v Praze. Jedno z překvapení čekalo na návštěvníky na stánku společnosti Auto Max z Hradce Králové. V sousedství již dobře známého off-roadu ARO 4x4 byl totiž představen polský terénní automobil Honker. Vyrábí se v Polsku již řadu let. Jeho druhou generaci nyní můžete zakoupit i v České republice. Honker je univerzálním terénním automobilem určeným pro přepravu osob i materiálu v extrémních podmínkách. Karoserie je upevněna na robustním ocelovém rámu a může být vybavena buď pevnou, nebo plátěnou střešou, při-



Polský Honker je dodáván buď s karosérií pevnou (furgon) nebo s plátěnou střešou



K dispozici jsou i podvozky určené k další dostavbě



Elegantní Hyundai Terracan má také homologaci N1

padně i ve verzi pick-up. Dodávány jsou i samostatné podvozky z budkou, umožňující následnou montáž různých nástaveb. Druhá generace Honkeru má pozměněný interiér. Nově je řešena palubní deska, rozvody vzduchu, anatomická sedadla apod. Jako hnací agregát je montován osvědčený turbodiesel Andoria 4Ct190 a převodovka Eaton TS5-21. Motor je vybaven vstřikováním Bosch, mezichladičem plyného vzduchu a dodává se ve dvou modifikacích výkonu buď 65 kW nebo 75 kW. Přímou řazená pětistupňová převodovka má možnost dalšího mechanického vývodu pro hydraulické čerpadlo či naviják. Redukční převodovka je vybavena silničím terénním převodem a zajišťuje stálý pohon 4x4 s možností uzavření mezinápravového diferenciálu. Obě nápravy jsou tuhé, zavěšené na listových pružinách, což zajišťuje jejich dlouhou životnost. Jsou vybaveny dvojčinnými hydraulickými tlumiči pérování a stabilizátory. Zadní náprava může být

montována s uzávěrkou diferenciálu. Řízení je standardně s posilovačem. Vozidlo s celkovou délkou 4618 mm, šířkou 1960 mm a výškou (dle velikosti kol) 2190 mm, má minimální světlou podvozkou 190 mm, přední/zadní nájezdové úhly (dle pneumatik) 35,5°/40° a celkovou hmotnost až 3500 kilogramů. Třídveřová karoserie umožňuje přepravu až 9 osob. Nákladový prostor u dvoumístného provedení má objem 3,6 m<sup>3</sup>.

### Hyundai

Importér má ve své nabídce momentálně tři vozidla s pohonem 4x4. V první řadě jde o model H 1, který je schopen dodat i s pohonem a se zvětšenou světlostí a to jak v osobním vedení, tak ve verzi Van. Ale v tomto případě la jistě nejde o plnohodnotný off-road. Na jeho místě je - i na českém trhu - velmi úspěšný model Santa Fe, patřící do kategorie vozů SUV. Elegantní design, prostorná a pohyblivá karoserie, velmi dobré jízdní vlastnosti a schopnost poradit si s lehčím terénním. To je hlavní lákadla tohoto modelu. O permanentní pohon všech kol se stará buď zážehový čtyřválec 2,4 l, nebo šestiválec 2,7 l. Mnohem méně je ale moderní turbodiesel 2.0 CRDi o výkonu 93 kW. V průběhu letošního roku výběr motorů rozšířil agregát 2.0 CRDi Variable Geometry Turbocharger - proměnná geometrie lopatek turbodmychadla s výkonem 92 kW. Ovšem pro práci v náročném terénu by mnohem více vyhovoval robustní Hyundai Terracan, který v nabídce korejského výrobce nahradil „klasiku“ Hyundai Galloper. Terracan je homologován v kategorii N 1, tj. s odpovídající DPH a je dodáván i s povinnou přepážkou pro maximální využití nákladového prostoru (objem až 2,0 m<sup>3</sup> a užitečnou hmotnost (doplňkovou) až 566 kg. Dobré dispoziční řešení mu zajišťuje robustní rámový podvozek, kterým je upevněna karoserie. K dispozici jsou dva agregáty. Zážehový šestiválec 3,5 l/140 kW nebo mnohem úspornější vznětový přeplňovaný motor s objemem 2,9 l/110 kW s nižším točivým momentem 333 Nm. Přes přeplňovanou pětistupňovou převodovku (na rozdíl od samočinnou čtyřstupňovou) jsou poháněna všechna zadní kola, připojitelný je pohon předních kol a nechybí redukce. Přední pohon je řízen elektronicky a to až do rychlosti 80 km/h tlačítkem na palubní desce.