



První obrázky
malého bratříčka
legendárního
terénního automobilu

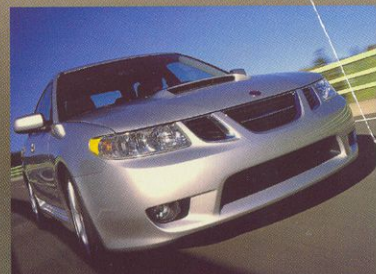
Hummer H3T

srovnávací test Image, síla, kvalita, luxus, emoce...



Range Rover Td6

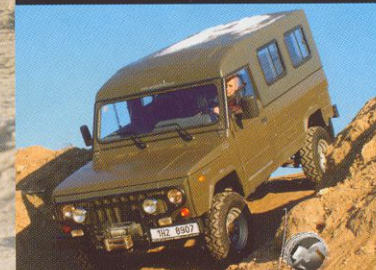
VW Touareg V10 TDI



představujeme
Saab 9-2X
První čtyřkolka
do sériové výroby



test
Kangoo 4x4
Inovovaný Renault nej-
dostupnější čtyřkolkou



test
Honker 2000
Drsný off-road
z Polska



jízdní dojmy
Mazda B-Fighter
Nenáročný užitečný
pomocník



Neotesaný dělník

text Vlastislav Tůma foto Jiří Kaloč

Hradecká společnost AUTO MAX rozšířila svou nabídku o značku, která je u nás téměř neznámá. Podívejte se s námi na to, co dokáže terénní Honker vybavený motorem Andoria 75 kW.

V č. 10/2003 4x4 Auto-magazínu jsme informovali o zajímavé akci zorganizované sdružením dovozců automobilů z bývalých socialistických zemí. Tyto automobily pocházely často z Polska. Mezi levnými vozy přibyla loni na podzim nová značka.

Robustní Honker se v Polsku vyrábí již řadu let. Svou výstavní

premiéru a předvedení českým novinářům a zájemcům absolvoval v létě roku 2003. Na prezentaci nových vozů z Polska, Ruska a Rumunska jsme se také dozvěděli, že nejen dovoz, nýbrž i potřebné předprodejní úpravy vozidel Honker uskutečňuje společnost AUTO MAX v Radkovicích u Hradce Králové. Vozidla Honker jsou vybavena – stejně jako auto-



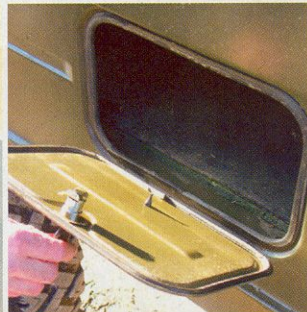
vlevo
Majestátní
těžkooděněc
připraven
k akci

vpravo
Funkční
pracoviště
řidiče
s některými
prvky, které
již vyšly
z módy



vlevo
Nákladový prostor
vybavený měkkými látkou
potáženými lavicemi se
proměnil v nepříliš útulný
pokojíček pro 4+3
cestující

dole
Prostor pod lavicemi je
vyplněn praktickými
uzamykatelnými
schránkami



dole
Důležitý přepínač zámku
závěru zadního
diferenciálu ve středovém
panelu



mobily značek ARO, Lublin, GAZ či UAZ – motory Andoria (licence Leyland, přeplňovaný vznětový čtyřválec o výkonu 66 kW nebo 75 kW, vstřikování Bosch, mezikladič stlačeného vzduchu, emisní provedení EURO 3) a licenční převodovkou Eaton (pětistupňová s přímým řazením). K standardní výbavě terénních honkerů patří navíc dvoustupňová redukční pře-

vodovka, mezinápravový diferenciál se závěrem a terénní pneumatiky Good Year 7,50 R16 C v provedení MT. Vozidla Honker získala v srpnu 2003 schválení k provozu v České republice a již dnes si je mohou zájemci pořídit za velmi přijatelné ceny. Ve zmíněném článku jsme přinesli snímky představitelů dvou typových řad terénních čtyřkolek Honker. Řadu 54 (rozvor

3200 mm/celková hmotnost 3500 kg) reprezentoval valník s plachtou za pořizovací cenu 616 000,- Kč a řadu 42 (2827 mm/3200 kg) pick-up za 626 000,- Kč. (Ceny jsou uvedeny bez DPH.) V rámci typové řady 42 jsou k dispozici modely s pevnou a plátěnou střechou nebo verze pick-up. Ve větší řadě jsou na výběr podvozky k dostavbě nebo

provedení valníků. Pro testování jsme získali zajímavou devítimístnou verzi na kratším rozvoru s pevnou střechou.

Společnost AUTO MAX nabízí „auta do terénu, pro práci a dobrodružství“. I my jsme byli připraveni na dobrodružství s vozidlem, jehož kvalitami – přiznám se – jsme si předem nebyli zcela jisti. Co může nabídnout vysoký „teréňač“, připo-



vlevo
Čtyřválec Andoria
dává slušných 75 kW

vpravo
Naviják Ramsey patří
samozřejmě
k příplatkové výbavě

zcela vpravo
V těžkém terénu se
osvědčily pneumatiky
GoodYear určené pro
lehké nákladní vozy



mínající na první pohled léta strávená na vojně, s hranatou karosérií a se zasunovacími okénky z plochého skla, navíc s rozměry, které překvapí a na první pohled vzbuzují otázku, zda toto vozidlo patří do kategorie 3,5 t. A to nehovořím o záměrné absenci takových detailů, jakými jsou dnes již běžně užívané elektronické podvozkové soustavy.

Z prospektu jsme se ovšem dozvěděli, že obtížné armádní testy složil Honker na výbornou. První testovací kilometry jsme proto věnovali zkoumání jeho pracovních kvalit. Pravda, měli jsme před sebou vozidlo, které na první pohled není rozhodně žádný salonní teréňák, ale hranatý „neotesaný dělník“, od něhož jsme mohli očekávat, že se v terénu bát nebude. Ostatně již uspořádání podvozkových částí s tuhými nápravami na listových peřech (vpředu pět listů, vzadu čtyři listy a příčný zkrutný stabilizátor), přední ochranný rám s navijákem

Ramsey s největší tažnou silou 8000 lbs (3618 kg), boční ochrana (chcete-li nástupní schůdek), prahy ve výši téměř 80 cm, vzadu umístěné náhradní kolo a kanystr na palivo, dvě a dvě uzamykatelné úložné skříňky na obou bocích... To vše vám napovídá, že usedáte do vozidla, s nímž byste se stěží vydali na koncert do Rudolfinu. Snadno však uvěříte tomu, že v konstrukčním zadání vozidla byly na prvním místě účelovost a úspora. Tomu odpovídají nejen rovné, lépe technologicky zpracované velkoplošné díly karoserie, nýbrž i každý vnější detail, počínaje plochým čelním sklem a konče absencí dálkového ovládání jinak spolehlivých zámků. Těch je – pro zajímavost – na vozidle celkem deset a všechny na jeden klíček. Nevěříte? Počítejte se mnou: troje dveře, čtyři odklopná dvířka od vnějších úložných schránek, dvě víka palivových nádrží a spínací skříňka.

Jestliže hovoříme o jednoduché konstrukci, pak je třeba upozornit i na její účelnost. Účelné jsou nejen boční stupačky, bez nichž by se řidiči menšího vzrůstu velmi obtížně dobývali za volant (ostatně ani půlmetrová výška stupačky nemusí znamenat pro každého usnadnění nástupu do vozu), nýbrž vybavení nejrůznějšími doplňky, jako jsou háčky na odklopení povinných lapečů nečistot za zadními koly. Se zvednutými zástěrkami můžete v terénu bez obav využívat do krajnosti takřka čtyřicetistupňový zadní nájezdový úhel. Praktické doplňky najdete ostatně i v interiéru. Vsměš slouží pro usnadnění provozu v obtížných podmínkách. Mám na mysli např. mohutná madla, jimiž jsou opatřena všechna místa k sezení. „Ohmatání“ interiéru však začneme u řidiče, který má se spolujezdcem k dispozici velmi příjemné, látkou potažené sedadlo s vysokou opěrkou hlavy. Přiznám se,

že takový luxus jsem neočekával (i velurem čalouněné zadní podélné lavice poněkud vybočují ze stropnosti interiéru). Tím ovšem rozmazlování cestujících končí. Jestliže jsme vně vozidla našli nejrůznější doplňky, které usnadňují provoz v obtížných podmínkách, potom takového příslušenství najdeme i uvnitř prostorné karoserie. Mám na mysli např. příplatkové nezávislé teplovodní topení s ohřevem motoru, které jsme spolu s clonou chladiče ocenili v mrazivých zimních dnech.

Zajedme však již do terénu, který byl kvůli prosincovým rozměrům počasí vskutku pestrý. Vozidlo jsme vyzkoušeli jak v obtížných podmínkách lesních cestiček posypaných pěticentimetrovou vrstvou tajícího sněhu, tak i na zmrzlém jílovitém terénu. V obou případech se osvědčily radiální pneumatiky s hrubým dezénem určené pro lehké nákladní automobily. Na sněhu

Honker Hard top

Motor:

Vpředu podélně uložený přeplňovaný vznětový čtyřválec s nepřímým vstříkovým paliva, pětkrát uložený klikový hřídel, rozvod OHC, dva ventily v každém válci, pohon vačkového hřídele ozubeným řemenem, vstříkovací čerpadlo Bosch. Emisní provedení Euro 3. Množství oleje 6l, množství chladicí kapaliny 13,5 l.

Zdvihový objem	2417 cm ³
Vrtání x zdvih	90,0 x 95,0 mm
Stupeň komprese	20,6:1
Největší výkon	75 kW (102 k) při 4100 1/min
Největší točivý moment	225 N.m při 2500 1/min
Množství oleje	6 l
Alternátor	14 V/750 W
Akumulátor	12 V/130 A.h

Převodné ústrojí:

Pohon všech kol. Jednokoučková suchá spojka Valeo. Ručně řazená pětistupňová převodovka TS5-21 (licence Eaton). Synchronizovaná přídatná převodovka s terénní redukcí. Závěr mezinápravového diferenciálu, na přání závěr zadního diferenciálu.

Převody: I:4,38; II:2,48; III:1,57; IV:1,00; V:0,87 R:3,83

Stálý převod (přední/zadní)	4,556
Počet zubů hypoidního soukolí	41/9
Převod redukční převodovky	- rychlý 1,146 - pomalý 2,255

Podvozek:

Vpředu: Tuhá náprava zavěšená na podélných listových perech, dvojitě hydraulické tlumiče pérování.

Vzadu: Tuhá náprava zavěšená na zesílených podélných listových perech, příčný zkrutný stabilizátor, hydraulické dvojitě hydraulické tlumiče pérování.

Dvouokružová brzdová soustava s posilovačem a omezovačem brzdící síly na zadních kolech. Brzdy vpředu kotoučové, vzadu bubnové.

Parkovací brzda působící na zadní kola.

Šnekové řízení s posilovačem, převod řízení 15,2:1, volant o průměru 370 mm, počet ptáček mezi krajními rejdy 3.

Ocelová kola	6,00 LX x 16
Pneumatiky	7,50 R 16

Karoserie:

S dvěma bočními a jedněmi zadními jednokřídlými dveřmi zavěšenými vlevo. Počet míst k sezení 2 (+7).

Délka x šířka x výška	4810 x 1960 x 2190 mm
Rozvor	2827 mm
Rozchod kol	1635/1620 mm
Průměr zatáčení	13,5 m

Zavazadlový prostor:

Nejmenší	1900 x 810 x 1290 mm
Největší	1900 x 1790 x 1370 mm
Výška hrany zavazadlového prostoru	880 mm
Vnitřní výška nad sedadly p/z	1160/1010 mm
Výška sedadel p/z	350/330 mm
Prostor pro lokty p/z	1640/1900 mm
Prostor k sezení p/z	1130/400-750
Rozložení zátěže (s řidičem)	

Hmotnost brzd./nebrzd. přívěsu	1500/750 kg
Svislé zatížení tažného zařízení	100 kg
Zatížení střechy	0 kg

Jízdní výkony:

Nejvyšší rychlost	120 km/h
Zrychlení	0-60 km/h 14,0 s 0-100 km/h; 30,0 s
Pružnost	60-100 km/h (IV) 26,0 s
Vnitřní hluk	(než.)
Odchytky rychloměru	indikace skutečná
	60 km/h 52 km/h
	80 km/h 71 km/h
	100 km/h 92 km/h
Počítadlo	100 km 101 km

Spotřeba:

Podle normy ES 93/116

Město	14,0 l/100 km
Mimo město	11,2 l/100 km
Kombinovaná	12,4 l/100 km
V testu	
Nejmenší	7,9 l/100 km
Největší	17,0 l/100 km
Průměr	12,0 l/100 km
Palivová nádrž	2 x 55 l
Jízdní dosah	746 km

Hodnoty v terénu:

Světlá výška	220 mm
Křížení náprav	680 mm
Index křížení	169 %
Přechodový úhel	40 °
Nájezdový úhel p/z	48/37,5 °
Brodivost	800 mm
Největší celkový převod	45:1
Největší točivý moment na kolo	2531 N.m

Cena bez DPH 741 000 Kč

Základní verze 659 000,- Kč (bez DPH)

Standardní výbava:

Přední mlhové světlomety, vnitřní příčka, vodotěsná elektroinstalace, vyhřívání zadního okna, osvětlení nákladového prostoru, zapalovač, hodiny, posuvná boční okna, laminátová střecha, dveřní kapsy, látkové čalounění sedadel a lavic, čalounění celé délky stropu, závěr mezinápravového diferenciálu, vnější uzamykatelné schránky, dvě palivové nádrže (2 x 55 l), zadní stupačky.

Výbava za příplatek (výběr, ceny vč. DPH):

Mechanický vývod převodovky s hydraulickým čerpadlem od 20 000,- Kč, tažné zařízení 4380,- Kč, naviják 2,7 t Ramsey REP 6000 42 000,- Kč, naviják 3,6 t Powerwinch 38 000,- Kč, přední ochranný rám 7280,-Kč, hledáček 1500,- Kč, nezávislé topení 31 000,- Kč, přídatný kanystr 990,- Kč

Údržba	každých 10 000 km
Záruka	24 měsíců nebo 75 000 km

Nic extra, ale dostatečný výkon.

Čelové vybavení

Nakladáky nebo osobák?

Lehké ale přesné.

Využití jako obrátitel

Málo udávek!

Značně zvládnutelné.

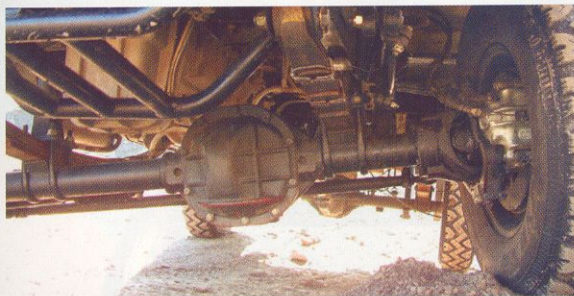
Velmi přesné!

Slušný ozubený!

Bezkonkurenční hodnoty!!

Prémiová kvalita.

Praktické do terénu.



nahoře
Jednoduchý účelný podvozek je tak vysoko, že není nutno používat ochranné plechy

vpravo
Světlou výšku limitují rozvodovky



vlevo
Listová pera i dlouhé tlumiče snesou značné propérování

vpravo
Honker zvládne klesání (i stoupání) do 40 °



Jsmo vystačili se závěrem mezinápravového diferenciálu, zmrzlé jílovité podloží nás lákalo ke zkoušení mezních hodnot stoupavosti a sjezdu příkrého svahu. Honker nezklamal. Uprostřed čtyřicetistupňového stoupání se dokázal bez reptání rozjet, aniž by motor sebenepatrněji zaprotestoval. Samozřejmě jsme svah vyjžděli na redukovanou jedničku. Vysokou průjezdnost a dostatečný točivý moment motoru jsme ocenili jak v kluzkém terénu s naloženým vozem, tak na tvrdém podloží při extrémních výjezdech prázdného vozu.

Oč polský Honker předčí dražší čtyřkolky v terénu, o to méně do vlnku pro své silniční nasa-

zení. Za volantem na dálnici brzy zjistíme, že není radno překračovat stovku. Jednak zbytečně vzrůstá spotřeba a vzhledem k neutěšené aerodynamice a pneumatikám s terénním dezénem stoupá i hladina vnitřního hluku. Ani motor, byť má vzorně odhlučňenou kapotu (v otevřené poloze je udržována plynovými teleskopickými vzpěrami), není ve vysokých rychlostech žádný „němý“ společník, o hluku z převodného ústrojí s trvalým pohonem všech kol nemluvě. Pětka se od čtyřky liší vsutku nepatrně. Škoda že chybí otáčkoměr, abyste se o tom přesvědčili. Jinak vozidlo dobře vede stopu. Díky pružnému motoru můžete absolvovat jízdu po

našich dálnicích na pětku, pokud ovšem nebudete předjíždět. K rychlému předjíždění byste potřebovali nejen pár kilowattů navíc, nýbrž i jiný podvozek. Počítejte s tím, že obě nápravy jsou tuhé a ve stálém záběru a že vozidlo je vzhledem k velkému vnitřnímu objemu karoserie poměrně široké (s velkými vnějšími zrcátky, které zasluhují pochvalu, má Honker šířku 2,2 m). Volantem zlehka otočíte i na místě. Pocit z nepřesného řízení umocňují při jízdě po asfaltovém povrchu pneumatiky s hrubým dezénem a ani řazení s dlouhou řadicí pákou nelze označit jako přesné. Rejd vás rozhodně při parkování nenadchne. Pokud si časem zvyk-

nete na obrácené „háčko“ (zpátečka od sebe, proti ní jednička k sobě, což je v terénu nesporná výhoda), zvyknete si i na to, že řazení ze dvojky na jedničku i z trojky na dvojku si žádá svalnatou paži.

Vnitřních odkládacích prostorů zde nenajdete mnoho. Před řidičem je malá odkládací skříňka, ve dveřích jsou umístěny dosti objemné kapsy, mezi sedadly se nachází plastový kryt s mělkými jímkami na odložení i větších plochých předmětů.

V terénu Honker stěží najde rovnocenného partnera s tak velkorysou nabídkou vnitřního prostoru a ani jízda po silnici není pro cestující vpředu nepohodlná. Vozidlo je homologováno v kategorii N1G pro řidiče se spolujezdcem a případně sedm cestujících na zadních odklopných lavicích, kteří sedí kolmo ke směru jízdy, což sice není vhodné pro dlouhé cestování, ale na místní přepravu dostačující. Honker rozhodně najde zájemce, kteří vůz využijí pro práci v terénu a v těžkých provozních podmínkách. Tam se také tento automobil cítí nejlépe, což dokázal v krátkodobém testu, během něhož jsme po cestách necestách najeli pět set kilometrů.

Honker hard top: účel světí prostředky

	Honker	ARO 243	Defender	Santana
Počet válců/zdv. objem	4/2417 cm ³	4/2417 cm ³	4/2495 cm ³	4/2800 cm ³
Největší výkon	75 kW (102 k)	75 kW (102 k)	90 kW (122 k)	92 kW (125 k)
při	4100 min ⁻¹	4100 min ⁻¹	4200 min ⁻¹	3600 min ⁻¹
Největší toč. moment	225 N.m	225 N.m	300 N.m	275 N.m
při	2500 min ⁻¹	2500 min ⁻¹	1950 min ⁻¹	1800 min ⁻¹
Pohotovostní hmotnost	2350 kg	1900 kg	1860 kg	2050 kg
Celk. hmotnost vozidla	3200 kg	3100 kg	2550 kg	3050 kg
Zrychlení				
0–60 km/h	14,0 s	12,7 s	10,0 s	11,5 s
0–100 km/h	30,0 s	22,9 s	16,8 s	18,5 s
Pružnost				
60–100 km/h	26,0 s	20,9 s	14,3 s	15,8 s
Spotřeba v testu				
	nafta	nafta	nafta	nafta
Nejmenší	7,9 l/100 km	7,5 l/100 km	9,4 l/100 km	9,5 l/100 km
Největší	17,0 l/100 km	14,6 l/100 km	17,5 l/100 km	18,1 l/100 km
Průměr	12,0 l/100 km	9,5 l/100 km	13,0 l/100 km	13,1 l/100 km
Palivová nádrž/dosah	110/916 l/km	95/1000 l/km	75/576 l/km	100/769 l/km
Zákl. cena (bez DPH)	659 000,- Kč	389 000,- Kč	834 262 Kč	680 000,- Kč

 Další testy na www.auto.impuls.cz