

→ UAZ AMC

Ilja Muromec v džínách

Následník slavných terénních bohatýrů GAZ 69 a UAZ 469 odložil uniformu a oblékl elegantní džíny. Jakkoli jej výrobce kategorizuje jako SUV, jedná se především o pracovní off-road.

Ulanovský automobilový závod v Povolží, dnes privatizovaný bývalý vojenský závod (původně moskevská automobilka ZIS převezená v době války dále od fronty), staví na specifice potřeb ruského trhu. Ten je sice hlavním odběratelem produkce, ale nyní až okolo 40% jde na export. I na trhy skutečně náročné a nabitě konkurencí. Po několika epizodických typech postupně modernizace (včetně velkorysých investic do špičkové technologie výroby) tvoří dnes základní a velkosériovou řadu UAZ 316 vozidla především mimořádně robustní s velmi dobrou průchodností terénem. A v karoseriích překvapivě pohledných, konzervativně elegantních. To vše za ceny až nostalgické. Na českém trhu je totiž základem 449 000 Kč za pětimetrový pětimístný pick-up s tunovou užitečnou hmotností.

Právě cena, užitná hodnota a specifika určení vozidla jsou směrodatným zorným úhlem pro pohled na něj. Pod ním totiž více než snadno tolerujeme drobné nepřesnosti v lícování obkladů,

tvrdší chod zámků dveří, rozměry a krok ovládacích pák řazení, subjektivní dojem vůle v řízení či některé módně zpožděné detaily vnitřního designu a místo kritiky aplikace tvrdých plastů ji oceníme, protože jsou zárukou dlouhé životnosti a odolnosti vůči drsnějšímu zacházení. Stejně tak jednoznačně převáží vynikající jízdní vlastnosti (a odolnost vůči změnám v závislosti na rozdílech v zatížení činící až 1000 kg) při pohybu mimo zpevněné komunikace nad nikoli úplně dokonalou charakteristikou při jízdě vyšší rychlostí po dálnici, protože UAZ dálniční ambice nemá. Jeho parketa je zablácená...

Překvapivě široká je nabídka motorů pro český trh. Vedle základní verze se zážehovým agregátem ZMZ-40904 AMC2 2.7 i 16V DOHC, je v nabídce za příplatek 34 000 Kč jeho úprava na LPG se sekvenčním vstřikováním (a to byl případ i našeho testovaného vozidla), dále je k dispozici vznětový přeplňovaný motor IVECO F1A AMCE4 2.3 TD Common-Rail a konečně vznětová přeplňovaná Andoria ADCR 2.7 TD.



Pracoviště řidiče na tom ergonomicky není špatně, nechybí ale tvrdé plasty

Před nástupem do vozidla nadchne velikost dveří a především jejich velký úhel otevření, aretace funguje bezchybně. Vnitřní prostor je velkorysý, ale nikoliv na šířku, na zadní jednodušší třímístné lavici je dostatek prostoru pro nohy. Sedák navíc kryje velký odkládací prostor. Opěradlo je ale značně strmé. Vysoký strop nechává spoustu místa nad hlavami všem a to i v případě, že je namontováno střešní okno.



Pick-up UAZ má robustní karoserii, u testovaného vozidla doplněnou o „šnorchi“



Nákladový prostor byl u testovaného vozidla kryt uzamykatelným víkem

Po usednutí za volant oceníme náznak anatomických parametrů sedadel se slušným bočním vedením i to, že sedíme vysoko a s výborným výhledem. Což platí i pro řidiče vysoké postavy. Trochu v rozporu s vnějším dojmem je ale pocit, že šířka pracoviště řidiče by mohla být větší (v tomto směru je UAZ zcela shodný s Land Roverem Defender). Levý loket se při širším držení volantu dotýká dveří. Spuštění motoru je snadné a spolehlivé, jeho hluk úspěšně izolovaný a chod pravidelný. Testovaný typ spalující LPG „startuje“ na benzin a samočinně pak přechází na plynové palivo (v našem případě byl ještě instalován „prototypový“ mechanický přepínač jako původní řešení). Nijak neztrácí pružnost či výkon, působí dokonce měkčím dojmem a je méně hlučný.

Chvátyhodně kovářsky robustní rámová konstrukce podvozku s tuhými nápravami neoslňuje minimalizovanou hmotností. Ale za jízdy vlastnosti v terénu, včetně těžkého, sklídí potlesk. A to přestože hnací řetězec není standardně vybaven závěry diferenciálů. Umožňuje totiž

zdlouhat i větší nerovnosti svižně až bezohledně, aniž by posádka trpěla nárazy. Vozidlo se totiž jen pohupuje a je naprosto poslušné. Značná světlá výška a strmé nájezdové i přejezdové úhly pak pomáhají zdlouhat i nerovnosti velké. Kromě toho zachycení podvozkem o podklad neohrožuje choulostivé prvky výtečně uspořádaného spodku. Nejčastěji zachytí o terén mohutné skříně diferenciálů nebo rám...

Strmá stoupání i se zhoršenou adhezí UAZ zdlouhá suverénně. Vytknout snad lze jen nutnost „zamknout“ manuálně volnoběžky před připojením pohonu kol přední nápravy. Jeho aktivaci slouží kratší ze dvou řadicích pák mezi sedadly, která má obvyklé čtyři polohy: 2H – standardní pohon kol zadní nápravy, 4H – pohon všech kol, 2L – pohon kol zadní nápravy s „redukci“, 4L – pohon všech kol s „redukci“. Její krok je možná trochu delší a tvrdší, ale právě to slibuje nekončnou životnost ústrojí. Poloha páky pak také jednoznačně signalizuje momentální nastavení hnacího řetězce. Na ně upozorňuje i znak 4x4, který se rozsvítí (zeleně) v číselníku rychloměru.



K trvale poháněné zadní nápravě lze připojit pohon předních kol, resp. redukcí

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

UAZ AMC Pick-up 2.7i 16V Comfort

Motor	
Zdvíhový objem (cm ³)	2693
Max. výkon (kW/min ⁻¹)	94 kW/4600
Max. točivý moment (Nm/min ⁻¹)	4218 Nm/3900

Rozměry vozidla	
Rozvor (mm)	3000
Délka/šířka/výška (mm)	5200/1930/1980
Světlá výška (mm)	210
Přední/zadní nájezdový úhel(°)	36/21
Celková/užitečná hmotnost (kg)	3100/1000
Rozměr nákladového prostoru (mm)	1500x1400x650
Hmotnost přívěsu brzděného (kg)	1700
Objem palivové nádrže (l)	2x45
Pneumatiky-rozměr Yokohama	235/70-R16
Cena testovaného vozidla	583 000 Kč bez DPH



Pod kapotou byl zážehový čtyřválec ZMZ40904 AMCE4 2.7i 16V DOHC

Vedlejším a těžko přehlédnutelným efektem je také nutnost vynaložit trochu větší sílu na řízení. Rozdílné nároky na podvozek se vztahují i k brzdám (vpředu kotoučové, vzadu bubnové). Pozitivem je proto velmi dobře nastavená účinnost posilovače, která je mírně potlačena ve prospěch citlivosti, v terénu velmi žádoucí. Ve velkých rychlostech pak stačí přitlačit na pedál trochu více. Přestože stavba karoserie posouvá umístění elegantních světlometů výše, než je obvyklé, při správném nastavení neoslňují.

Na evropských trzích se uljanovský pick-up prosazuje sice jen stovkami kusů, ale stále výrazněji. Jeho uživateli jsou většinou farmáři a řemeslníci vyžadující především nízkou pořizovací cenu, robustnost, větší užitečnou hmotnost, provozní nenáročnost a předpoklad dlouhé životnosti. To vše také dostávají. Ocení jistě i „ruský“ výkonné „dvouzónové“ topení, elektrické vyhřívání sedadel či el. ovládaná boční skla a zpětná zrcátka. Slabinou je překvapivě malá celková hmotnost brzděného přívěsu (1700 kg) a nevelká hustota servisní sítě, což však v Česku tak plně neplatí, protože zastoupení značky již za dlouhá léta působení síť vybuďovalo.

ONDŘEJ HORSKÝ ■

LEASING UAZ AMC

ČSOB Leasing

Finanční leasing s akontací. Leasingová splátka je vypočítána pro dobu trvání leasingu 54 měsíců. Při akontaci 25 % jedn. spl. předem 145 750 Kč, včetně DPH 174 900 Kč, spl. vč. DPH bez poj. 11 602 Kč, spl. k úhradě 13 596 Kč. Při akontaci 60 % jedn. spl. předem 349 800 Kč, vč. DPH 419 750 Kč, spl. vč. DPH bez poj. 6543 Kč, spl. k úhradě 8536 Kč.

POJIŠTĚNÍ UAZ AMC

ČSOB pojišťovna

Havarijní pojištění – spoluúčast 5 %, min. 5000 Kč, sazba p.a. 2,3 %, roč. pojistné 13 400 Kč, splátka 1117 Kč vč. DPH. Spoluúčast 10 %, min. 10 000 Kč, sazba p.a. 2,30 %, roč. pojistné 13 409 Kč, splátka 1117 Kč vč. DPH.
Povinné ručení – skupina OA5, limity 62/62, roč. pojistné 10 512 Kč, splátka 876 Kč.