

Za 660 tisíc korun máte nové auto s naftákem od Iveca, které projede skoro všechno. A navíc nevypadá zle.

UAZ: ruský dělník, který projede vše



Ve sněhu jako doma Jako pravý ruský stroj se uaz závějí nebojí. Projeli jsme bez náznaku zaváhání i metrové závěje nahnutého sněhu. Dvacet centimetrů toho mokrého na tlátlivém podkladě nebylo při focení vůbec žádným problémem.

FAKTA

UAZ Patriot

motor	diesel, Iveco 2.3
max. výkon	85 kW při 3 900 ot.
max. krouticí moment	270 Nm při 2500 ot.
prům. spotřeba*	9,5/9 l/100 km
rozměry**	4 647/1 953/2 000/2 760
světlná výška	22 cm
brodivost	60 cm
základní ceny	
	562 800 (2.7 benzín, Classic)
	662 800 (2.3 nafta, Classic)

* výrobce/haměřeno v testu

** délka/šířka/výška/hmotnost



Čtyři navíc Na krátké trasy uaz převezí až devět lidí.

3x Foto: Lukáš Procházka, MF DNES

Zachránil mě! Stihl jsem vedlejšího ranní poradu, byl s odřenými ušima. UAZ Patriot totiž projel všechno – když mi zatarasil cestu v kopci u Berouna zaseklý kamion, sebral jsem odvahu, zařadil ztuha jdoucí pákou terénní redukt, s rozjezdem prorazil metrovou bariéru z odhrnutého sněhu na krajnici a doslova se prohrabal závějem přes pole a zase se dokázal „probourat“ zpátky na cestu. Čemuž jsem tedy moc nevěřil a bál se, že když se začne některé kolo protáčet, mám konečnou – uaz totiž ve standardní výbavě nemá uzávěrku ani jednoho diferenciálu. Všechny se sice dají přibytelnat za příplatek, ale tahle informace mi v chumelenici nijak nepomohla. Jenže uaz se nedal, a nedal mi vlastně ani šanci o něm zapochybovat. Dvaadvacet centimetrů výšky pod nejnižším bodem podvozku je dost (SUV mají 16 až 18 cm) a zimní gumy krájele sněh jako máslo. Projel jsem se suverentou, která brala dech.

To mi dodalo odvahy a vyzkoušel jsem podobné manévry ještě několikrát, i fotky jsme jeli udělat do sice ne tak hlubokého, ale zato mokrého sněhu na bahntém podkladě. Uaz nezaváhal nikdy. Vy-

světlení mám jediné: Rusové vědí, že jde o život. Kdyby auto nechalo svého šoféra na holičkách uprostřed tažky v mínus 40 stupních, nepřezít je to. Řídící. Věřím, že auto ano.

Odkud se bere?

Terénní auta ruské značky dováží do Česka společnost AMC z Radkovic u Hradce Králové, která má v Česku třináct zastoupení. A taky nemá moc konkurenci, protože po krachu rumunského výrobce ARO žádný jiný „východní“ off-road ne koupíte. A za 676 tisíc korun nepofidíte v Česku žádné jiné nové auto téhle velikosti, s moderním dieselovým motorem, notabene takové, které (byť nouzově) odveze devět lidí. Naftový motor s označením 2.3 HPT pochází od italského Iveca a do auta se montuje přímo u výrobce, v ruském Uljanovsku (Uljanovskij avtomobilnyj zavod), do patřičně se nabízí od loňského listopadu. Kombinace robustní ruské techniky a nezávážného diesela je asi nejlepší – uaz se spokojil v testu se zhruba devíti lit-

ry nafty na 100 km, a to včetně terénních jízd v třeškových prostrovcových mrazech. To rozhodně není špatný výsledek.

Pokud nechcete tolik utrácet, dostanete nejlevnější UAZ Patriot už za 563 tisíce, ale s ruským benzínovým šestválcem o objemu 2,7 litru. S ním byste jezdili zhruba od 15 litrů výše, dovozce však nabízí za přijatelných 34 tisíc korun montáž LPG. Všechny ceny jsou s DPH, což znamená, že pro firmy startují ceny na 450 tisících korunách.

Ceny pro firmy startují na 450 tisících Kč, s daní stojí nejlevnější UAZ Patriot 563 tisíc korun. Dieselová verze pak o 100 tisíc víc.

Hodně velký domeček

Její, to je domek na kolečkách, vyděsila se přítelkyně, když uaz viděla poprvé. Moc se nepletla. Hlavně výška – dva metry včetně střešních nosičů – je impozantní, ovšem třeba úplně nevhodná pro vjíždění do podzemních garáží. Tam stejně tenhle stroj nemá co dělat, jeho doménou jsou pole, louky, závěje, divočina... Tam, jak už bylo řečeno, ob stojí výborně. I když ve standardní výbavě nejsou uzávěrky zadních diferenciálů, montují se na přání, poměrně dost zákazníků si je ob-

jednává. Montují se také „šnorchly“, neboli sání vyvedené na střešku, což umožňuje brodění až metrovou vodou (normálně 600 mm).

Uaz se kupodivu nebojí ani slínice. Dvojice tuhých náprav, vzadu odpružení listovými pery, to zní jako problém, ale vůbec ne – komfort je překvapivě dobrý, stejně jako směrová stabilita. I na dálnici lze dosáhnout solidní cestovní rychlosti – 130 není problém, jen odhlučnění moc nestáří.

Dršák bez elektroniky

Když se řekne uaz, každý, kdo byl na vojně, si představí hranatou krabici zelené barvy s neuvěřitelně primitivním interiérem. Model UAZ 469B se používal v Československé lidové armádě od roku 1973 a poměrně dost jich ještě slouží. Překvapení, a to docela velké, proto je, když přijdete k novému patriotu – karoseri Rusům načrtnul Pininfarina a nevypadá vůbec zle, hlavně zřetelně: robustně a majestátně, jak se na teréňák sluší. Ani vnitřek neurazí – všude sice vládnu tvrdé plasty, s jejichž slícováním si v Uljanovsku hlavu zase tak moc nelámali, ale jejich kvalita i odolnost proti oděru je dobrá.



Neurazí Tvary palubní desky ani zpracování není špatné a k typu auta se hodí. Razení jde zlehka, občas jde ztuha jen řazení náhonu 4x4.

Design volantu i palubní desky jsou vcelku moderní, žádné archaické prvky tady nenajdete. Jediné, co chybí, je bezpečnostní výbava, v uazu není jediný airbag. ABS je k máni až v nejvyšší verzi Limited za 700 tisíc korun; o stabilitaci ESP můžete jenom snít. Na druhou stranu – ESP často v terénu bývá spíše na škodu a všechny náznaky smyku jsem v těžkých podmínkách zvládl bez problémů i bez ABS. Chování uazu je totiž naprosto čitelné a předvídatelné, takže nejstota

nad rozměry auta, v němž sedíte jako na kozlíku dostavníku, vás přežde po prvních pár kilometrech.

Nijak nepohodlná nejsou ani sedadla, ve vyšších výbavách dokonce vyhřívána, tedy pokud mluvíme o dvojici předních. Zadní lavice také ještě ujde, ovšem dvě přídavné lavice v kufru poslouží opravdovému jen pro krátký převoz třeba lesních dělníků na místo určení. Dají se lehce sklopit, čímž máte k dispozici obrovský zavazadelník.

Roman Svídnoch