



KLASICKÉ PÁKY řazení a ovládání pohonu. Nechybí redukční převodovka, celý systém vyžaduje pevnou ruku.



Z MOTOROVÉHO PROSTORU se stále ozývá hlasité pískání turbiny. Spotřeba kolem 10 l potěší.



INTERIÉR vás nehýčká, žádný luxus nečekáte, ale vnitřek vozu je zase omyvatelný.

KLASICKÁ KONSTRUKCE

Uaz stojí na rámu, vzadu jsou listová pery. Při jízdě 4x4 se mechanicky přidává přední náprava.



Čaginův angličák

Ruský uaz se vrátil do Čech, avšak v jiné podobě, než si ho pamatujeme. **TEď UŽ NENOSÍ MASKÁČE, ALE STŘÍBRNOU METALIZU.** Ačkoliv je ohromný, pro slavného Rusa z rallye Dakar je to stejně jen angličák. On je totiž zvyklý na kamazy!

Uaz u nás prodává společnost Gaz Auto Praha, tedy lidé, kteří tráví většinu času s diferenciály, redukčními převodovkami, poloosami a listovými perami. Právě oni jsou ti praví, kteří by měli specifické uazy prodávat. U takových aut jde totiž především o to, aby všechno projela a nikde nezůstala viset. A k tomu mají opravdu dobré předpoklady.

Testujeme uaz model Patriot s asi nejvhodnějším motorem, 2.3 TD Iveco. Je to skoro nejdražší verze, kterou můžete mít, stojí totiž 758 800 Kč. Ale nabídka firmy je bohatá a menší hunter můžete mít již od 358 800 Kč,

patriot pak začíná na 562 800 Kč se zážehovým motorem 2,7 litru.

To už ale sedím v interiéru a dlouze žhavím motor Iveco. Nečekáte žádný luxus, tohle je pracovní auto – plasty jsou tvrdé a stále vržou, odkládací schránky se otevírají šroubovákem, rádio v podstatě jen šumí a sedadla jsou asi z nějakého ssang-yongu. Motor naskakuje s traktoidním štěknutím a vibruje do karoserie. Radicí páka vyžaduje sílu a přesnost, ale to, že zapadne kvalit, je opravdu cítit. Uprostřed středového tunelu je přepínač nádrží, uaz má totiž dvě, přímo pod sedadly. To

už se ale ohromný kolos dává do pohybu. Zezadu stále hučí diferenciál, při 110 km/h je kolem slyšet svistot větru a odvalování obrovských kol. Jízda po silnici probíhá podle očekávání – plastovým volantem neustále koriguji směr, řízení má vůli a není moc přesné. V zatačce vteřinku zaváhá, ale pak auto nečekaně dobře mění směr. Všechno stále vrže. Při jízdě po typických českých silnicích (rozuměj tankodromu) ukazuje uaz své světlé stránky – přejezdy děr nejsou ani cítit.

V terénu jsem sice limitován silničními pneu, ale jelikož je všechno

STAROBYLÉ řešení sedadel vzadu nepřekvapuje. Ostatně prověřených mechanických věcí najdete na voze mnoho.



V TERÉNU nás sice limitovaly pneumatiky, ale i tak se uaz ukázal ve skvělém světle. Jen si musíte zvyknout na to vržání.



zmrzlé, ani to moc nevadí. Celý víkend projíždím lesy a pole Českého středohoří a musím říct, že jsem se dlouho v terénu takhle nebavil. Uaz nezaváhá, prostě přejíždí všechno. Křížím nápravy, zkouším rozjezdy z různých situací a to auto prostě stále funguje. A projíždí všechno. Zařadit čtyřkolku chce sílu, vyřadíte ji jen za jízdy – kvůli pružinám v kardanech.

UAZ JE PROSTĚ PRACOVNÍ STROJ, OBLEČENÝ DO CELKEM LÍBIVÉ KAROSERIE, která nepůsobí agresivně. Celé se mi to líbí. A v porovnání například s pracovními pick-upy není ani dražší. A ještě k tomu se do něj vejde devět lidí – uaz je snad poslední auto, které má vzadu homologované boční lavice. Samozřejmě bez pásů, vždyť vepředu nejsou ani airbagy. Na tohle se tu nehraje.

František Váhala

TECHNICKÉ UDÁJE

UAZ PATRIOT 2.3 IVECO

terénní vůz • střední třída • nafta • 130 km/h
• cena od: 662 800 Kč

MOTOR & PŘEVODOVKA

Vedení podélne uložený náftový čtyřválec, přepěšování turbodmychadlem, vstřikování common-rail Bosch

Zdvihový objem	2287 cm ³
Nevýstřílný výkon	115 k (85 kW)
při otáčkách	3900/min
Nevýstřílný moment	270 Nm
při otáčkách	2500/min

Pětistupňová manuální převodovka, pohon všech kol

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka	4647 mm
Šířka	1930 mm
Výška	1600 mm
Rozvor	2760 mm
Pohotovostní hmotnost	2050 kg
Užitečné zatížení	800 kg
Objem nádrže	87 l
Pneumatiky (testovaný vůz)	Bridgestone Dueler H/T 275/60 R18

DYNAMIKA & SPOTREBA

Nejvyšší rychlosť	130 km/h
Spoff. (město/mimo/kombi)	~9,5 l/100km

PŘÍPLATEK ZA MOTOR

Příplatek za motor: 100 000 Kč	→	
658 000	708 000	758 000

Základním motorem pro už je benzínový 2.7l. Za testovaný 2.3 lveco si příplatky celkem 100 000 Kč. Můžete mít ještě Androni 2.7l za 195 000 Kč.

VÝBAVA: Comfort + A/C

✓ airbagy (0×), ESP, automatická klimatizace, adaptivní tempomat, parkovací asistent vpředu i vzadu, xenony, handsfree Bluetooth

CENY & SERVIS

Cena testované verze	758 800 Kč
Základní cena	658 800 Kč
CENA V RÁMCI MODELOVÉ RADY	
2.7l Classic	562 800,-
2.7l Limited	718 800,-

Povinné ručení 893 Kč
Cena hodiny v servisu 395–595 Kč
Záruka na auto 2 roky

www.uaz-auto.cz

ZÁKAZNICKÁ VÝHODA

Momentálně neprobíhá žádná akční nabídka.

JE TOTO AUTO PRO VÁS?



KLADY & ZÁPORY

✓ terénní schopnosti, vnitřní kapacita, robustnost podvozku, příjemná spotřeba, brzdy
✗ vznáš plasty, nepřesné řízení, náročnější ovládání, nízká úroveň bezpečnosti

VERDIKT Jako čistě terénní mechanický stroj uaz samozřejmě výčinívá díky solidní mechanické konstrukci. Ovšem jízda na silnici nepotěší a je docela namáhavá, uaz je prostě pracovní náčiní, které má za úkol nezklamat v terénu, vždy všechno projet a nestěžovat se. A to mu jde skvěle.

3/10

Foto: Vlastav Novák

Nastražte uši

Verze Bose je navržena **PRO POTĚCHU JEJMÉNA JEDNOHO Z VAŠICH SMYSLŮ** – sluchu. Ale jak obstojí u řidičů, kteří chtějí uspokojit také v oblasti řízení?

Laguna nedávno prošla faceliftem, který nepřinesl nic zásadně nového. Proběhly drobné retuše na karoserii a dále se zatraktivnily výbavy, mezi které přibyla položka annonující verzi Bose s **NA MÍRU ODLAŽENÝM ZVUKOVÝM SYSTÉMEM** čítajícím deset reproduktorů. Tedy kromě jiného, neboť laguna (stejně jako většina ostatních renaultů) nabízí za příznivé peníze skutečně dlouhý seznam výbavových prvků. V této edici, která je v kombinaci pouze s dvoulitrovým turbodieselem, a to buď s manuálem nebo automatem, tak nechybí ani xenony, navigace či zadní parkovací senzory. Testovaný vůz byl kombinován s šestistupňovým automatem, a pokud bych byl řidič se silnými audiomilními sklony, volil bych určitě výbavu Bose v kombinaci s manuálním řazením. Ušetřil bych 35 000 Kč (příplatek za auto-

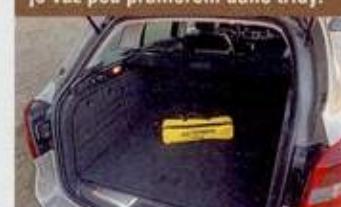
mat není zase tak vysoký) a za cenu lehce převyšující 600 000 Kč (započítáno probíhající zvýhodnění) bych si užíval čistotu zvuku linoucího se z reproduktoru. Jinak zdařilý dvoulitrový turbodiesel si totiž s automatem moc nerozumí. Samočinná převodovka mu ubírá na faktickém výkonu a zvyšuje spotřebu. Ta se i při klidné jízdě pohybovala kolem 7 l/100km, při dynamičtějším jízdám stylu či ve městě jsem pak jezdil do 9 l/100km, a to jsem s autem zase až tolik nedivočil, protože k tomu není přizpůsobeno ani řízení, ani podvozek. Laguna je ideálním autem pro klidnější řidiče, které uspokojí měrou vrchovatou – nabízí slušný cestovní komfort, již zmíněnou bohatou výbavu, zajímavý vzhled a za celý tento soubor užitných vlastností zaplatíte výrazně méně než u většiny konkurence.

Jan Blažek

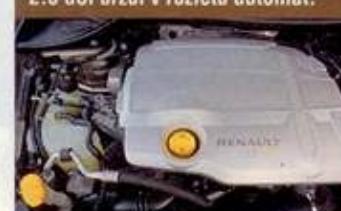


PO FACELIFTU se toho u laguny moc nezměnilo, k jejím hlavním trumům tak i nadále patří velmi slušný poměr kvality, výbavy a cen.

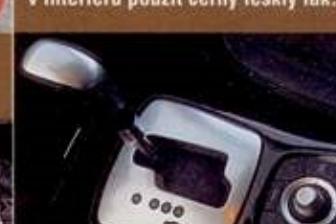
MENŠÍ KUFR S objemem 508 litrů je vůz pod průměrem dané třídy.



PŘIBRŽDĚNÝ Jinak zdařilý motor 2.0 dCi brzdí v rozletu automat.



KLAVÍRNÍ LAK Ve výbavě Bose je v interiéru použit černý lesklý lak.



CENA ZA KOMFORT Převodovka sice řadí za vás, ale moc jí to nejdě.

TECHNICKÉ UDÁJE

RENAULT LAGUNA 2.0 DCI AUT.

kombi • střední třída • nafta • 215 km/h
• 9,8 s • cena od: 694 000 Kč

MOTOR & PŘEVODOVKA

Vedení napříč uložený náftový čtyřválec, přepěšování turbodmychadlem, vstřikování common-rail Bosch

Zdvihový objem	1995 cm ³
Nejvýšší výkon	175 k (127 kW)
při otáčkách	3750/min
Nejvýšší točivý moment	360 Nm
při otáčkách	2000/min

Šestistupňová manuální převodovka, pohon všech kol

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka	4801 mm
Šířka	1811 mm
Výška	1445 mm
Rozvor	2756 mm
Objem kufru (min./max.)	508/1593 l

Pohotovostní hmotnost 1628 kg
Užitečné zatížení 479 kg
Objem nádrže 66 l
Pneumatiky (testovaný vůz)

Michelin Pilot Alpin 215/50 R17

DYNAMIKA & SPOTREBA

Zrychlení 0–100 km/h	9,8 s
Nejvyšší rychlosť	215 km/h
Spoff. (město/mimo/kombi)	8,2/5,3/6,3 l/100km
Emise CO ₂	165 g/km

MOHUTNÝ BASSREFLEX



Součástí výbavy Bose je 10 reproduktorů vč. basového (průměr 11,5 cm), který je uložen v bassreflexovém boxu o objemu 10 litrů.

VÝBAVA: Bose

✓ airbagy (8×), ESP, aut. klimatizace, xenony, handsfree Bluetooth,

✗ adaptivní tempomat, park. senzory vpř./zad.

CENY & SERVIS

Cena testované verze	742 800 Kč
Základní cena	704 900 Kč

CENA V RÁMCI MODELOVÉ RADY
2.0 16V Expression 509 500,-
2.0 dCi Initiale aut. 704 900,-

Povinné ručení 8399 Kč
Cena hodiny v servisu 713 Kč
Záruka na auto/fak/proti prorazivění 3/3/12 let

www.renault.cz

ZÁKAZNICKÁ VÝHODA

Aktuálně je nabízena plnohodnotná sleva 60 000 Kč na všechny modely Laguna.

JE TOTO AUTO PRO VÁS?



✓ atraktivní cena, bohatá výbava, kvalitní audiosystém

✗ automat ubírá na výkonu a zvyšuje spotřebu, méně místa v interiéru

VERDIKT Turbodiesel s automatem doporučují pouze těm, kdo si dobře uvědomují vyplývající negativu (horší dynamika i spotřeba). Jinak je laguna velmi dobrou nabídkou – díky zlevnění ziskaté za 650 000 Kč kombi v plné „palbě“ se skvělým audio-systémem.

6/10