

# Devítimístný bohatýr



s nekompromisním překonáváním nerovností (i příčných prahů) bez ubrání plynu, aniž by to podvozku činilo potíže. Totéž platí v těžkém terénu s 4 x 4.

Až při zatížení nad tři čtvrtiny užitečné hmotnosti musí řidič brát ohledy na podvozek a hlavně na posádku. Jinak by při skocích přes terénní vlny lehce přišla k úrazu, protože by doslova létala interiérem.

Jinak UAZ zůstává ovladatelný i při skutečně tvrdém zacházení. Překvapuje stabilita vozidla na hodně strmých svazích, do kterých šplhá suverénně. Limituje však schopnost pneu přenést točivý moment na terén. Stejně tak podvozek zdolává velké nerovnosti zásluhou „vojenských“ nájezdových úhlů vpředu i vzadu. Nepotěší však omezeným rejdem předních kol, což trochu vadí v městském provozu. To ale není parket, na kterém by měl bohatýr tancovat nejlépe.

Na rozdíl od kratší verze 3160 zvládá typ 3162 podstatně lépe ostrou a dynamickou jízdu na kvalitních komunikacích. Umí po nich uhanět rychlostí až 130 km/h, byť ve srovnání s cestovními vozy střední a vyšší třídy přece jen potřebuje i při přímé jízdě sem tam korekci volantem. ●●●



**Vznětový čtyřválec Andoria se pod kapotou téměř ztrácí**

**Robustní ruský vojenský terénní UAZ je u nás dobře znám. Méně však jeho soudobá civilní podoba v úpravě české firmy Auto Max.**

**Řekli byste, že nový UAZ disponuje devíti místy?**

**Interiér působí sice archaicky, ale je navýsost účelný a přehledný**



zadlovém prostoru, které mohou nouzově obsadit další čtyři cestující.

Dílenské zpracování karosářských prvků není nijak hvězdné, hlavně v lícování dveří a kapoty. Také v interiéru najdeme rozdílné spáry v usazení prvků, tlačítkové ovladače charakterizuje archaický vzhled a nepřesná funkce a ani odkládací prostory rozhodně neoslňují prostorností. Vše je ale nebetýně lepší než u někdejší ruské produkce.

Řidič nemusí po usednutí za volant nic hledat a něco zkoumat. Ovladače i ukazatele jsou solidně dosažitelné a přehled-

né. Není problém nastavit sedadlo řidiče, jen mu při poskakování terénem chybí lepší opora v příčném směru a tužší materiál sedáku. Nutno ale připomenout a podtrhnout, že konkurenční technika je na trhu k dispozici za násobky ceny uazu, takže laťka je položena někde jinde i v nárocích na parametry vozidla.

V Praze a v lehkém terénu jsme samozřejmě jezdili se znakem náprav 4 x 2

## Žízni netrpí

Přestože jsme tisíc kilometrů testu najeli s průměrným využitím užitečné hmotnosti na 50 %, ale na druhé straně jsme řídili výrazně dynamicky a navíc polovinu trasy absolvovali ve skutečně těžkém terénu, vystoupala spotřeba paliva jen na 12,1 l/100 km.

## TECHNICKÉ PARAMETRY

Motor	přepínaný vznětový čtyřválec
Zdvihový objem	2417 cm <sup>3</sup>
Největší výkon	75 kW při 4100 ot./min
Točivý moment	230 N.m při 2500 ot./min
Převodovka	pětistupňová Eaton
Přídavná převodovka	dvoustupňová Praga
Brzdy P/Z	kotoučové/bubnové
Rozchod kol P/Z	1600/1600 mm
Rozvor náprav	2760 mm
Vnější rozměry	4630 x 1828 x 1935 mm
Provozní hmotnost	2010 kg
Užitečná hmotnost	765 kg
Objem nádrže paliva	2 x 45 l
Největší rychlost	138 km/h
Spotřeba paliva	12,1 l/100 km
Cena	od 579 000 Kč bez DPH

**P**rodejce importuje uazy z Uljanovska bez motoru a instaluje do nich známé polské agregáty Andoria – původně Leyland.

Pro test jsme si vybrali pětideřevou osobní verzi s delším ze dvou nabízených rozvorů, prodloužený o 390 mm – tedy v devítimístné konfiguraci. Kromě pěti běžných sedadel ve dvou řadách (2+3) nabízí vůz sklopné lavičky v zava-

**Velkorysý prostor v zádi ukrývá i dvě sklopné lavičky**

**Páky hlavní převodovky, sestupného převodu a pohonu 4 x 4**

