



UAZ 3162 AMC: Offroad z Čech

Ještě než se u nás objevily terénní automobily západních značek, tak jsme znali pouze rumunské ARO či ruskou Nivu nebo Uaz.

S nástupem západních offroadů se začaly vozy z bývalého východního bloku podceňovat a často i zatracovat. Dnes se k nim však řada offroadáků vrací, hlavně pro jejich **robustnost a nezničitelnost**.

Kdo nemá dostatek prostředků a chce jezdit v terénu anebo si třeba i může koupit drahý offroad, ale nechce ho v terénu ničit, nemusí zoufat.





Stačí se porozhlédnout a objevíte třeba **UAZ**. V Rusku jezdí s nejrůznějšími benzinovými a dieselovými motory, které však **nevyhovují našim emisním předpisům a jsou neúměrně žíznivé**.



Proto je firma **Auto Max z Radkovic** vybavuje **polskými přeplňovanými vznětovými čtyřváci Andoria o objemu 2,5 litru s výkonem 60 nebo 100 k**. Vynikají jednoduchostí, dlouhou životností, spolehlivostí a nesou označení **AMC**.

My jsme otestovali **UAZ 3162 AMC**, to znamená s prodlouženým rozvorem 2,76 metru a délkou 4,6 metru. Menší typ 3160 v provedení pět plus dva má rozvor o 36 cm kratší, délku pak o 40 cm.

Celokovová karoserie je koncipována vyloženě **pro využití v drsném terénu**. Charakterizují ji zaoblené tvary, obdélníkové světlomety a robustní nárazníky s integrovanými mlhovkami, dodávanými na přání. Vzhled vozu lze vylepšit nejrůznějšími doplňky.

Už po prvních kilometrech v městském provozu jsme poznali, že **jeho domovem je terén, les nebo hory**. Jak by ne, když základem je žebřinový rám s tuhými nápravami. Vpředu jsou odpruženy vinutými pružinami, vzadu podélnými listovými pery. Na silnici či dálnici, kde nás mimochodem překvapila ve 130 km/h **nízká hluchost**, můžeme použít pouze pohon zadních kol přes pětistupňovou mechanickou převodovku britské provenience. Stejně jako redukční převodovka Praga se do vozu montuje u nás. Pohon předních kol i redukci se připojují samostatnými pákami. Vůz je vybaven dvěma palivovými nádrži po 45 litrech, což zvyšuje dojezd na 750 km při uvažované spotřebě kolem **12 l/100 km**. Po zařazení redukce překvapí Uaz snadným překonáváním větších nerovností. K tomu pomáhá i světlá výška 21 cm a nájezdové úhly vpředu a vzadu 45 a 31 stupňů.



Jednoduchý interiér je podřízen svému poslání a odpovídá využití vozu mimo silnice. Kabina je určena pro **pět osob**, přičemž **další čtyři** sedí na podélných sklopných lavicích. Přístrojová deska by mohla být trochu víc modernější. Hlavní přístroje jsou dobře čitelné, ovladače světlometů či stíračů patří spíše už do muzea. Také řazení je odlišné, než jsme zvyklí. Zpátečka je dopředu, jednička dozadu, dvojká dopředu a tak dále. Značnou sílu vyžaduje brzdění – stlačení brzdového pedálu. Ani řízení i řazení nejsou zrovna nej přesnější a jdou ztuha. U sedadel s příjemným potahem bychom čekali lepší boční oporu, kterou

bychom uvítali právě v terénu.

Předností Uazu AMC je skutečnost, že **není vybaven žádnými drahými elektronickými systémy**, ale **výhradně mechanickými**. A to je dobře, protože je určen pro provoz v těžkém terénu a vyvinut s ohledem na **maximální spolehlivost a životnost**. Auto Max Czech však nezůstává pouze u první přestavěné verze, ale pracuje na dalším zlepšení.



Autor: **Jindřich Lasík**

Automobilka: [UAZ](#)

Rubrika: [Archiv Redakční testy](#)