

Banálně jednoduchý stroj

Přestože UAZ nemá klimatizaci, pokořil i saharskou Afriku



Rusko-český UAZ AMC, který většinou opravíte pouhým kladivem, neskončil jen díky třem nadšencům ve šrotu, ale podíval se už na tři kontinenty.

Expediční vůz už se vypravil nejen do velkých a známých zemí, ale i malých, které nejsou ani všeobecně uznány



Znáte českou automobilku začínající na „U“? Přesně tak by mohla znít otázka ve vědomostní soutěži a jen znalci by věděli odpověď: UAZ AMC. Jde o spojení jména známého ruského výrobce a české firmy Auto Max Czech z Radkovic nedaleko Hradce Králové, která z Ruska dováží auta a díly. Kromě toho má schválení pro přestavby a homologace.

V roce 2005 odsud vyjel i zelený UAZ 3160 – karoserie doputovala z východu a teprve v ČR do ní zamontovali polský vznětový motor Andoria (jezdil ve vozech Lublin či Aro) místo originálního benzinového čtyřválece o objemu 2,7 litru a výkonu 94 kW. Dokonce dostal i českou redukční převodovku Praga. Zajímavostí je absence řídicí jednotky agregátu, což vystihuje celé

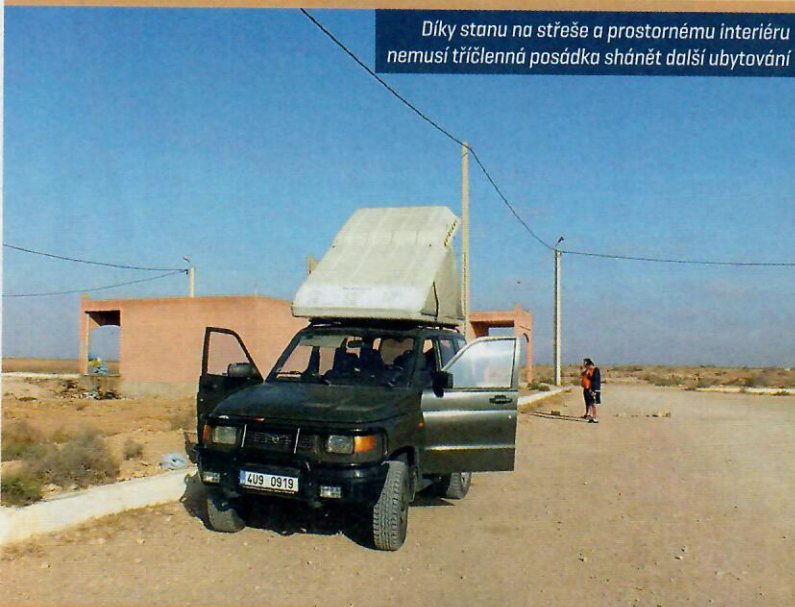
auto – jak sami jeho vlastníci říkají, je tak banálně jednoduché, že ho zatím vždy opravili kladivem, šroubovákem a svářečkou.

První tři roky prožil UAZ těžkou službou v povrchovém lomu na Mostecku. Když ho nabídli k prodeji, měl už na počítadle 84 000 km. Složila se na něj trojice nadšenců se záměrem postavit si originální expediční vozidlo

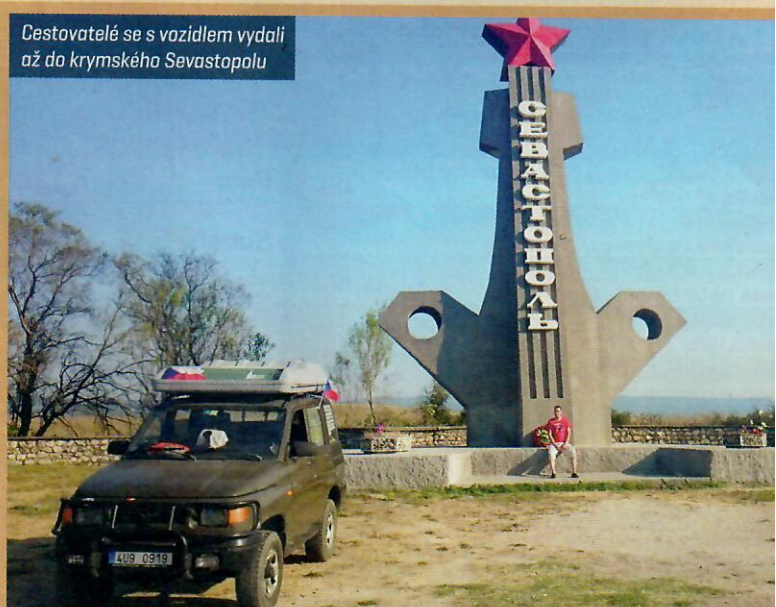
na dovolenkové výpravy: Petr Hladký, Pavel Klement a Tomáš Lukeš. „Kupná cena byla jen pětadvacet tisíc korun. Dalšíh sto tisíc jsme dali hned na začátku, aby auto vůbec jezdilo,“ křičí rameny Petr.

O vozidlo se předchozí provozovatelé na šachtě nestarali, takže jeho stav byl totálně zbledovaný a na generálku šly kardany, nápravy i brzdy. Vše, co

Díky stanu na střeše a prostornému interiéru nemusí tříčlenná posádka shánět další ubytování



Cestovatelé se s vozidlem vydali až do krymského Sevastopolu

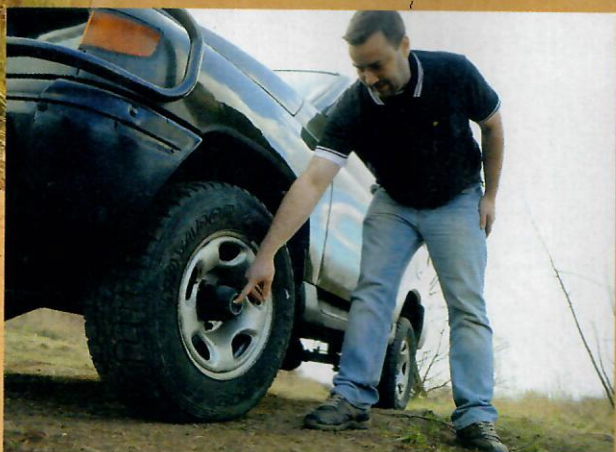




Po stranách kufra krátké verze jsou sklopné sedačky pro další dva pasažéry. Do prodloužené verze se vejde ještě o dva víc – tedy celkem devět osob!



Dva ze tříčlenné posádky: Tomáš vlevo a Petr vpravo. Pavel se focení zúčastnit nemohl.



Před cestou do terénu musí řidič vyskočit a ručně zamknout volnoběžky v nábojích předních kol



Přepíňaný čtyřválec Andoria jezdil třeba v dodávkách Lublín. Štítek prozrazuje českou výrobu auta.

nebylo přivařeno, čekala výměna nebo oprava. Na střechu přibyl stan, do kufra zase poličky na bagáže a kanystry s vodou. Posádka je i díky dvěma palivovým nádržím schopna přežít bez civilizace několik dní, akční rádius dosahuje i přes více než desetilitrovou spotřebu 850 km.

Evidentně se přestavba podařila, auto už projelo Evropu, Asii i Afriku a dnes na počítadle svítí údaj 141 000 km bez jediné vážné závady. „Uazem se vydáváme jen na expedice. Celý rok stojí a pak s ním čtrnáct dnů před cestou zkusíme testovací jízdu. Po návratu si vždy napíšeme, co je potřeba udělat, a snažíme se to opravit,“ říká Tomáš, zatímco pozoruje přidřátovaný tlumič výfuku. Přidělali ho tak už loni v Dagestánu cestou ze Severního Kavkazu a drží doteď.

Úzko prý bylo trojici jen jednou, když zničehonic zkolabovala elektrika na čtyřproudé komunikaci přímo v centru Jerevanu. Po chvíli hledání se ukázala banální příčina – na špatné cestě se uklepal záporný pól od baterky.

Druhá citelná závada se projevila před lety cestou z Maroka na dálnici u Milána, kde prasklo spojivé lanko. Bovden naštěstí zůstal nepoškozen, cestovatelé si tedy pomohli kusem drátu z plotu kolem dálnice. „S tím jsme dojeli až zpátky domů,“ směje se Petr.

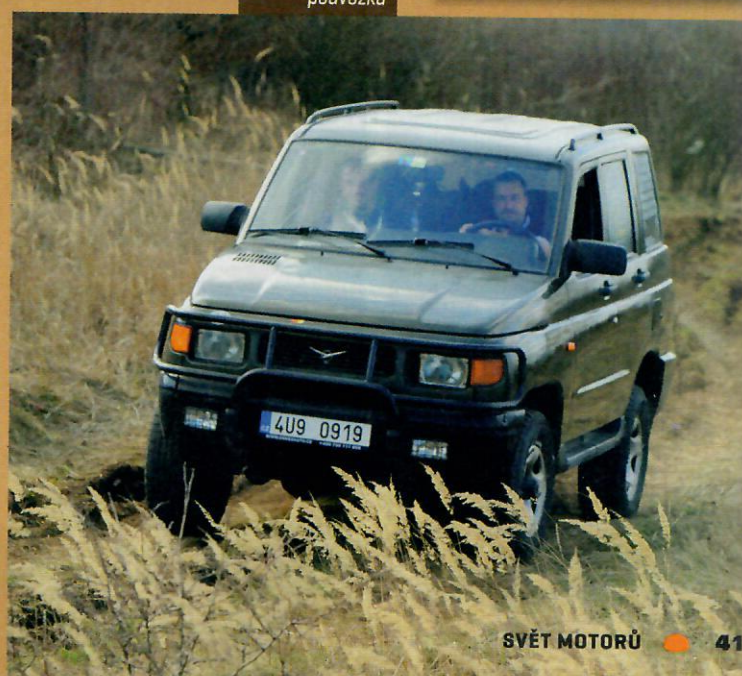


Co nesprávi kladivo, tam pomůže kus drátu. Na výpravě nejlepší auto.

UAZ jezdí na pravověrném rámovém podvozku

V týmu má každý z posádky svůj úkol: Pavel je pokladník a tlumočník, Tomáš fotí a především dokáže vše opravit. Ale za volantem smí sedět pouze Petr. „Já jsem ujel jen dvanáct metrů, Pavel asi sto kilometrů po dálnici,“ říká Tomáš. Petr hned dodává, že zajímavostí řazení je obrácená kulisa s jedničkou dolů. „Vždycky se mi to chvíli plete, když přesednu do jiného auta,“ říká.

Pánové nám prozradili své plány na letošní výpravu, ale zveřejňovat je nebudeme. Vzhledem k dobrodružným cílovým zemím se s nimi mnohdy nechlubí ani manželkám. Vždyť už je třeba jednou zatkli, mimoděk se bez varování dostali i do druhé zóny radiční ochrany kolem Černobyli. Dokud bude UAZ fungovat, chtějí prý vyrážet s ním. Lepší auto by na své výpravě těžko hledali.



UAZ AMC 3160

Motor	vznětový přepíňaný čtyřválec
Rozvod	OH
Objem	2417 cm ³
Výkon	75 kW při 4100 ot./min
Točivý moment	230 N.m při 2500 ot./min
Pohon	zadních kol s připojením předních
Převodovka	5stupňová Eaton s redukcí Prahy
Rozvor	2400 mm
Rozměry	4240/1828/1935 mm
Provozní hmotnost	2015 kg
Maximální rychlost	130 km/h
Počet míst	5