

Foto: Alexandr Pospěch



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



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



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

KLASICKÁ KONSTRUKCE

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



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 vrzání.



Čaginův angličák

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

Uazy u nás prodává společnost Gaz Auto Praha, tedy lidé, kteří tráví většinu času s diferenciály, redukčními převodovkami, poloosami a listovými pery. 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 800Kč. Ale nabídka firmy je bohatá a menší hunter můžete mít již od 358 800Kč,

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

To už ale sedím v interiéru a dlouze žhavím motor Iveco. Nečekejte 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 ssangyongu. Motor naskakuje s traktoroidním štěknutím a vibruje do karoserie. Řadicí 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 zatáčce vteřinku zaváhá, ale pak auto nečeekaně 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

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

