

# V devíti do džungle

Letos jsme vám již představili prostřednictvím redakčního testu novinku českého trhu v kategorii terénních vozidel, ruský UAZ 3160.

Nyní jsme měli k dispozici variantu s ještě podstatně větší užitnou hodnotou, zajímavější prodlouženou a zdokonalenou verzi 3162, která vyniká především užitnou hodnotou. Je totiž až devítimístná.



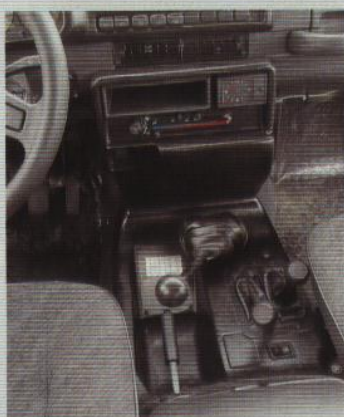
Jednoduchá civilní karoserie naprosto střízlivých tvarů nepodléhající módním změnám zcela nové generaci ruských terénních vozidel rozhodně sluší. Náhradní kolo vozi také UAZ 3162 podle tradice této vozidlové kategorie na zadních dveřích, kde nejméně obtěžuje



**P**rotože jsme se v předchozích číslech našeho měsíčníku koncepci, konstrukci, úpravy i technickým parametrům ruského bohatýra věnovali poměrně podrobně, věnujme se tentokrát především našim konkrétním osobním poznatkům z redakčního týdenního tisícikilometrového testu.

Připomeňme však nejprve, že UAZ na český trh přichází podstatně upraven. Východočeská firma Auto Max totiž importuje z Uljanovska vozidla bez motoru a instaluje do nich osvědčené polské agregáty Andoria, které mají britský původ (Leyland). Jedná se o motory sloužící mimo jiné úspěšně také v polských terénních vozidlech Honker, ale i civilních dodávkových Lublin.

Vozidlo jsme převzali naleštěné a navoněné, aby se vzápětí „trochu“



**Tři klasické páky slouží ovládnání pětistupňové převodovky základní, dvoustupňové sestupné a připojení pohonu kol přední nápravy**

změnilo v kouli bláta. Nešetřili jsme jej! Projelo s námi krajinou bez komunikací s rozblácenými úseky, brodilo se Vltavou a létalo po povodněmi zde-



**Spartánské a módními vlivy naprosto nepoznamenané ztvárnění přístrojového panelu je přehledné a navýsost užité**

vastovaných náplavkách. Připočteme ale také nekompromisní nasazení do provozu ve městě i na dálnici. Prověrka byla tentokrát důkladná. Škoda jen, že jsme nezajistili snímek z krátké jízdy terénem v plném obsa-

zení devíti lidmi. Bylo to docela dramatické...

K dispozici jsme měli pětidveřovou osobní verzi s delším ze dvou nabízených rozvorů (prodloužen o 390 mm) a tedy devítimístnou. Kromě pěti běž-



cházení. Protože jsme nechtěli riskovat poškození testovaného vozidla, nejezdili jsme úplně na doraz. Přesto nás příjemně překvapila stabilita vozidla na hodně strmých svazích. Stejně tak je podvozek schopen zdolávat velké nerovnosti zásluhou doslova „vojenských“ nájezdových úhlů vpředu i vzadu. Podařilo se nám dokonce přejet přes plochu pokrytou nesystematicky položenými kmeny vzrostlých stromů, které byly čerstvě poraženy a odvětveny.

Ani tam, kde je dostatek prostoru, uaz nezapře jednu slabinu - omezený rejď předních kol. Jenže to nám bude více vadit v silničním a zejména městském provozu. Při podélném parkování jej nelze zasunout do přiměřené mezery na jeden manévr. Totéž platí pro kličkování na parkovištích a podobné pojiždění prostorem byl jen trochu stísněnějším. Uznejme však, že to rozhodně není parketa, na které by tento bohatýr měl nejlépe tančovat. Pro tyto podmínky se vyrábějí miniaturní městské automobily, které však zase nemohou vyjet ani na komunikaci se šterkovým povrchem, natož do terénu.

Na rozdíl od kratší verze 3160 je typ 3162 podstatně lépe schopen zvládat ostřejší, dynamičtější jízdu na kvalitních komunikacích. Umí po nich uhánět rychlostí až 140 km/h, ale i za této situace zůstává stabilní a ovladatelný. Byť ve srovnání s cestovními vozy střední a vyšší třídy přece jen potřebuje při přímé jízdě nepatrně více korekcí volantem a v rychle projížděných zatáčkách ohled na výšku těžiště.

Přestože jsme zmíněných tisíc kilometrů najezdili s průměrným využi-



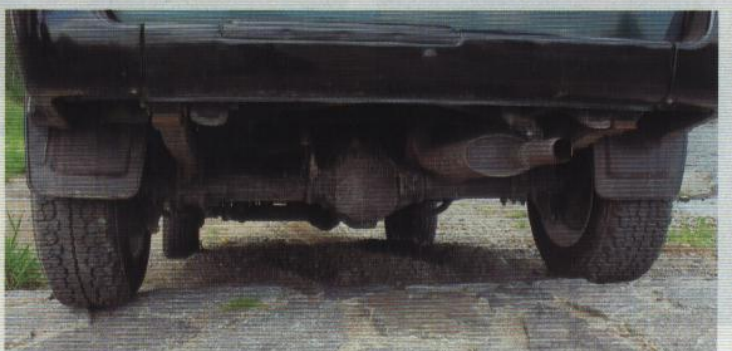
**Pod poměrně plochou kapotou na plynových vzpěrách je uložen až překvapivě tichý a pružný čtyřválec Andoria**

tím užitečné hmotnosti na 50 %, ale výrazně nadprůměrně dynamicky sportovně a s polovinou trasy v terénu včetně skutečně těžkého, vystoupala spotřeba paliva jen na 12,2 l/100 km. Nutno tedy považovat za reálný dlouhodobý průměr při normální technice a jízdě s nasazením v terénu pro třetinu provozu asi 10 - 11 l/100 km. A to je hodnota více než přijatelná. Podporuje ji totiž vynikající úroveň prodejní ceny, láce náhradních dílů a robustnost konstrukce, která je zárukou nikoli dlouhé životnosti, ale snad úplně nesmrtelnosti. Jedinou slabinou tedy zůstává velmi omezená síť pohybů třiceti servisů v Česku.

**Ondřej HORSKÝ, foto Alena NOSKOVÁ**



**Vzhledem k tomu, že je UAZ vybaven dvěma nádržemi paliva, jsou samozřejmostí vstupní hrdla na obou bocích karoserie**



**Klasická tuhá zadní náprava má solidní světlou výšku 210 mm a není tedy příliš citlivým místem vozidla při jízdě terénem**



**Hodně svižně jsme jezdili krajinou bez zpevněných komunikací a narázeli na místa s citelně obtížnou průchodností - nikoli však pro UAZ**