

# Test UAZ 3962 Buchanka: Historická sanitka s moderní technikou

UAZ 3962 si mnozí pamatují z povinné vojenské služby. Tento konkrétní exemplář ale nepochází ze šedesátých let, nýbrž z minulého roku.



V posledních dvou desetiletích se na českých silnicích příliš neseťkáváme s automobily ruské výroby. Po rozpadu Sovětského svazu a vzniku nových států byla auta, která byla zastaralá už v době debutů, vytlačena vozidly od západních kapitalistů. Úpadek aut výrobců z bývalého svazu sovětských socialistických republik ale neznamená, že je Rusové přestali vyrábět. Ruský automobilový průmysl ale výrazně zaostává za zbytkem světa, za což mohou i modely, jejichž základ konstrukce je starý i několik desetiletí.

Jedním z takových aut je legendární Buchanka, která poprvé vyrazila na silnice v polovině šedesátých let jako UAZ-452 a byla evolucí UAZu-450. Odolná terénní dodávka vznikla v několika různých provedeních, jež sloužily občanům i armádám. Těžko se tomu věří, ale Buchanka se vyrábí až do dnešních dnů, přičemž její verze nesou novější typové označení, které se začalo použít v polovině osmdesátých let.

Určitě znáte povídačku o tom, že Rusko je zemí, kde včera znamená zítra, ale Buchanka je úžasným důkazem o opaku. Už v šedesátých letech byla dokonale nadčasová. Zatímco ostatní vozy ze šedesátek, jejichž evoluce se vyrábí i v dnešních dnech, vypadají úplně jinak, Buchanka je zvenčí

stále moderní. Základní tvary zůstaly beze změn a modernizace se týkaly malých drobností. To je zřejmé i u exempláře z roku 2018, který mám možnost otestovat. Největším rozdílem nového auta oproti historickému je novější výplň mřížky chladiče a přídavné LED diody denního svícení, jež si vyžádala česká homologace.



Buchanka, kterou mám možnost vyzkoušet, je exemplář vyrobený v roce 2018. Někoho to možná překvapí, ale o zastaralou terénní dodávku je v Čechách docela zájem. Zákazníci jsou hlavně lesníci a majitelé horských chat, kteří nejčastěji kupují mikrobuse označovaný 2206. Verze, kterou mám k dispozici já, je rozdílná. Pod modelovým označením 3962 se totiž ukrývá vojenská sanitka.

Stačí nahlédnout oknem dovnitř, abych si okamžitě uvědomil, že UAZ 3962 patří k těm sanitkám, v nichž je boj o život opravdový. Rozhodně není z těch sanitek, které bych si přál, aby pro mne přijely při zdravotních nesnázích. Vzadu se kromě uchycení nosítek a sedadel nic nenachází a pacienti musí doufat, že dorazí do nemocnice jakž takž v pořádku. Taková představa je o to děsivější, když si uvědomíte, že v některých ruských oblastech jiné sanitky nejezdí.

Už pouhé usednutí za volant je zážitek. Kabina se nachází před přední nápravou a světlá výška podvozku je velmi vysoká kvůli průchodnosti terénem. Do Buchanky se nenastupuje jako za kulomet, ale spíše jako za kulomet v horní věži druhoválečného bombardéru. Chvíli mi trvalo, než jsem našel nejvhodnější grif, ale nejlepší je šlápnout levou nohou na vnitřní

stupačku a přitažením se za volant se vyhoupnout na sedadlo řidiče. Pozice za volantem je oproti moderním autům a dodávkám strašlivá.



V Buchance se sedí jako za stolem, sloupek řízení prochází mezi koleny a pedály jsou rozházené tak, jak na ně zrovna vyšlo místo. Rozmístění pedálů znamená, že na ně řidič šlape shora, což zvyšuje náročnost ovládání. Za zmínku stojí i dlouhá páka ruční brzdy, která vystupuje z podlahy vedle pravé nohy, a páky pro připojení pohonu předních kol a přiřazení dvoustupňové redukční převodovky, jež jsou blíže ke spolujezdci. Elektronická uzávěrka zadního diferenciálu se ovládá modernějším tlačítkem.

Nikdy předtím jsem neměl možnost řídit ruské auto. Otáčím klíčkem ve spínače na levé straně sloupku volantu a atmosférický motor se po několika otočeních probouzí k životu. Buchanka je zvenčí skoro stejná jako exempláře ze šedesátých let, ale hnací ústrojí doznalo velkých změn.

Pod krytem mezi sedadly řidiče a spolujezdce je uložený moderní řadový čtyřválec 2x OHC o zdvihovém objemu 2,7 litru, výkonu 113 koní a točivém momentu 198 newtonmetrů. Motor se chová jako klasická atmosféra, kterou je potřeba točit, aby ze sebe vydala rozumný výkon. Když se s Buchankou postupně sžívám, říkám si, že jízdní dynamika není z nejhorších, ale postupně si uvědomuji, že za mou domněnku mohou ostatní vlivy, kterých není málo.



Spojka pětistupňového manuálu zabírá úplně nahoře a kvůli tragické ergonomii vyžaduje hodně citu. Stejná je i práce s dlouhou řadicí pákou s tuhou kulisou. Jednička a dvojka jdou ztuhla, zařadit trojku ve vyšších otáčkách je už někdy trochu boj, čtyřka jde v pohodě a pětku jsem vlastně ani nepoužil. Řazení vyžaduje kombinaci síly a citu a meziplny se při podřazování neztratí. Nezklamává ani zpátečka, kvůli jejímuž zařazení je potřeba úplně stát.

Buchanka není vybavena otáčkoměrem, takže musím postaru odhadovat otáčky podle sluchu, a protože jsem trochu zdeformovaný moderními auty, chvíli mi trvá, než najdu správný rytmus. Řídit Buchanku je něco úplně jiného, než na co jsem zvyklý. Ačkoli se UAZu podařilo splnit evropské emisní limity, nelze tvrdit, že Buchanku nelze cítit. Při jízdě se totiž interiérem nese zápach/vůně (říkejte si tomu, jak chcete) benzínu.

Jízda je hodně zvláštní a už od prvních ujetých metrů zjišťuji, že musím hodně zatáčet, abych staronovou sanitku udržel v přímém směru. Nerovnosti na silnici si s Buchankou doslova dělají, co chtějí. Neustále plave ze strany na stranu a snahy o korigování směru to někdy dělají ještě horší. Občas má zkrátka svojí hlavu. Řízení s hydraulickým posilovačem je dlouhé a má extrémní vůli, takže někdy jedu rovně s volantem trochu doleva, jindy zase trochu doprava. Při jízdě je navíc potřeba hodně předvídat, protože brzdy jsou slabé a dlouhé přešlápnutí mezi pedály vyžaduje nějaký čas.



O pohodlné jízdě nemůže být řeč. Buchanka je pracant do těžkých podmínek a nejlepší je, když je trochu naložená a zatížená, aby zadní listová pera fungovala lépe. Jenže ta moje není zatížená. Sice má vysoké pneumatiky, které trochu tlumí menší nerovnosti, ale neustále se houpe a při přejetí velkých nerovností se natřásá a poskakuje. Podvozek s vůlemi neustále pracuje a součástí toho je nekonečné vrzání a skřípání zavěšení, které dotváří celkovou zvukovou kulisu jízdy, jíž z největší části tvoří hluk hnacího ústrojí.

Buchanka patří k tomu nejhoršímu, co si můžete vybrat na jízdu po běžné silnici, ale začne fungovat ve chvíli, kdy vjedete na nezpevněné cesty. Podvozek začne více pracovat a vůle spíše pomáhají, než aby se mne snažily zabít. Ačkoli mě nenapadá nic, co bych mohl na jízdních vlastnostech Buchanky na asfaltu vyzdvihnout, celá souhra negativních vlastností je obrovská zábava.

Už dlouho jsem neseděl za volantem něčeho, co by vyžadovalo tolik úsilí jen pro jízdu rovně. Souhra řidičského nadšení a strachu se objevuje ve skoro všech zatáčkách. Až za volantem UAZu 3962 si uvědomuji, jak jsou moderní auta jednoduchá na ovládání. Buchanka je řidičsky náročné auto, které je tolik nepřesné, že i dveře napoprvé zavřete až na druhý, možná až na třetí pokus, protože je potřeba s nimi pořádně fláknout. Od šedesátých let udělala velký pokrok, ale když se podívám na auta kolem, vlastně je úplně minimální. Pořád ale je tím autem, které projede všude a nic ho nezastaví, dokud bude existovat poslední kapka i nekvalitního benzínu.