

Lukáš Vaverka

GAZ 27527 Sobol: Offroadový minibus, co není Buchanka

12. července 2020, 20:35

Náš nepravidelný dodávkový seriál tentokrát stočíme směrem off-road, podíváme se na ruský minibus s rámovým podvozkem a pohonem 4x4.



Ruská automobilka GAZ je v našich končinách známá zejména jako výrobce Volhy, v posledních deseti letech se ale pod vlastní značkou zabývá už jen výrobou užitkových a nákladních aut, vozů speciálního určení a autobusů. Znáť ji můžete ale také jako lokálního výrobce Škodovek a Volkswagenů pro ruský trh.

Některé produkty GAZu si můžete pořídít i u nás, na český trh směřují formou individuálního dovozu spojeného s provedením potřebných úprav, stejně jako je to u UAZů a prakticky kompletního portfolia Lady. My jsme si domluvili krátké setkání s nejmenším užitkovým modelem Sobol, a to v jeho přirozeném prostředí – v pískovně.

Sobol je z běžným pohledem těžko rozeznatelný od dalšího modelu ruské značky, GAZelle. Není to náhoda, Sobol z GAZelle vychází technicky i designově, rozdíl je v podstatě jen v některých parametrech. Sobol má zkrácený rozvor z 2900 na 2760 mm, kratší je také zadní převis. Výsledkem je podstatně kratší karoserie, která má praktických 4810 mm na délku, zatímco GAZelle měří velkorysejších

a leckdy limitujících 5,5 metru. Sobol taktěž postrádá dvojmontáž na zadní nápravě. Přesto má stále solidní tunovou nosnost.

Výsledkem tohoto rozměrového downsizingu je zlepšená průchodnost a manévrovatelnost v terénu. Právě tam se Sobol cítí jako doma, protože jeho technika je ortodoxní a nekompromisní. Základem je robustní a vysoko stojící žebřinový rám, který nesou tuhé nápravy odpružené listovými pery. Stále jsou poháněná zadní kola a přední se připojují klasicky off-roadově pákou „natvrdo“. Existuje ale i verze se stálým pohonem všech kol. Samozřejmostí je pak redukční převod pro jízdu nižší rychlostí nebo v těžkém terénu. Za příplatek je k dispozici uzávěrka zadního diferenciálu a také další všemožné užitečné věci jako pevnostní nárazníky nebo naviják.



Foto: Tomáš Kopečný

Rám není nijak složitě profilovaný, jak tomu bývá u západních pick-upů, ale tvoří ho masivní rovné nosníky. Díky tomu je velmi tuhý a není tu nic tak říkajíc na ráně. Se Sobolem si jde určitě „lehnout na břicho“, ale to uvíznete v takové situaci, že by se do ní jakékoliv jiné auto (kromě Buchanky) ani nedokázalo dopracovat. Kvůli tomu taky karoserie sedí opravdu vysoko.

Pobyt za volantem si proto musíte zasloužit, do kabiny je potřeba vyšplhat. Odměnou za to je vynikající rozhled, podpořený tenkými sloupky čelního skla. Ergonomie je bez výhrad, pedály jsou dobře rozmístěné a všechny tři řadicí páky na dosah ruky. Jediným nedostatkem je, že nezbylo místo pro odložení levé nohy. Tu tak musíte mít neustále poblíž spojkového pedálu, protože podběh předního kola výrazně zasahuje

do kabiny a pedály nejsou v zájmu dobré dostupnosti vyosené směrem ke středu auta.



Foto: Tomáš Kopečný

Sobol přidává i pár zajímavých detailů. Chybějící červené pole otáčkoměru je těžko mít užitkově zaměřenému autu, které v Rusku prodávají i s turbodieselem Cummins, za zlé, pobaví ale přítomnost kontrolky zapnutého denního svícení. A boční posuvné dveře mají na pohled dvě kliky, k otevření ale slouží jen ta zadní, zatímco přední je ve skutečnosti madlem, které může usnadnit otevírání zvenčí.

Vpředu se sedí pohodlně, jen prostřední sedadlo je, jak je pro dodávky typické, trochu stísněné. Prostor pro nohy zde navíc ubírají páky řazení čtyřkolky a redukce. Ve druhé řadě osobní verze je ve dva a čtvrt metru vysoké a dva metry široké karoserii prostoru nadbytek, cestující zde si dokonce mohou požádat řidiče o zapnutí přídatného větráku ventilace. Nebo otevřít nahoru vysouvané střešní okno, které současně plní účel nouzového východu. Zadní sedadla ale příliš pohodlná nejsou, což v konečném důsledku tolik nevadí, protože Sobol není auto na delší cesty.



Foto: Tomáš Kopečný

Pohybu spíše na krátkých trasách je přizpůsoben také benzinový motor UMZ A275, v ČR modifikovaný pro Euro 6. Jde o dlouhozdvihový čtyřválec s objemem 2,7 litru a skromným výkonem 78,5 kW. Výkonem ani reálnou dynamikou neoslní, natož pak emisemi CO₂ 295 g/km. Jeho přednostmi je rychlé ohřívání, krátké jízdy mu díky nepřímému vstříku nevadí a maximum točivého momentu 220 Nm je položené už do 2350 otáček. Stačí zařadit redukci a čtyřválec v terénu hned začne ukazovat ramena a nic ho jen tak nezastaví.

Na silnici je to už skromnější, i když kolem devadesátky se s ním dá v pohodě jezdit (udávané maximum je 130 km/h, ale nebyla možnost ho vyzkoušet). A do zatáček to chce kvůli vyššímu těžišti a tuhému zavěšení najíždět s rozvahou. Jenže kdo by si pořizoval dodávku či minibus s čtyřkolkou, redukcí, rámovým podvozkem a tuhými nápravami pro ježdění po silnici. Toto auto funguje přesně podle principu čím horší podmínky, tím lepší výsledky.



Foto: Tomáš Kopečný

Můžete namítnout, že podobnou službu odvede i Buchanka, která je dokonce o 4 kW výkonnější (mimořádně, motor má UAZ podobný, ale technicky a nakonec i na pohled dost odlišný). Jenže trambusová karoserie s pozicí řidiče vedle motoru a nad předním kolem nevyhovuje každému, navíc Buchanka je v podstatě nově vyrobeným veteránem. Sobol je komfortem a odhlučněním o kus dál a nepůsobí jako zjevení z dávné minulosti. Navíc vedle úplného základu s posilovačem a ABS nabízí i spoustu příplatkové výbavy – přední okna a zrcátka v elektrice, centrální zamykání, klimatizaci a dokonce i infotainment.

Technické údaje

Motor: zážehový čtyřválec 2 690 cm³

Maximální výkon: 106,8 k (78,5 kW)

Maximální točivý moment: 220 Nm

Převodovka: pětistupňová manuální s redukcí

Maximální rychlost: 130 km/h

Kombinovaná spotřeba udávaná/v testu [l/100 km]: 12,7/nezjištěno

Užitečná hmotnost: 1 080 kg

Cena testovaného exempláře: 694 540 Kč (základní verze od 562 650 Kč s DPH)

Autorem fotek je Tomáš Kopečný.