

**Souboj offroadových titánů, vozidel profláklých víc než prsa Pamelý Anderson. Právě se díváte na dva odlišné tábory, dvě odlišné země a mentality.**



UAZ Hunter je modernizovanou verzí slavného vojenského UAZ 469, který byl v armádách východního bloku členem takřka každé jednotky.



Land Rover Defender byl vyvíjen jako zemědělský stroj, který byl konstruován jako nenáročný, spolehlivý a praktický vozidlo. Vznikl totiž v těžkých časech po konci druhé světové války a jelikož byla ocel tehdy silně nedostatkové zboží, dostal svoji nezaměnitelnou hliníkovou karoserii, kterou disponuje dodnes.



## UAZ Hunter

Tenhle stroj je konstruovaný pro možné použití do jakýchkoli podmínek, vojenstvím nabitě zkušenosti se zde uplatňují v plné míře. S výrobou Hunteru to jeden čas nebylo úplně dobré, UAZ upustil od výroby vozu dle modelu 469 a představil jeho modernizované verze. Začal zde používat plasty a další "moderní" materiály.



To mělo za následek úpadek zájmu o auto. Východní trh a fanoušci na západě prostě nechtěli modernizovanou klasiku, ale poctivé ruské železo. Naštěstí to v Uljanovsku pochopili, přišli zpátky s novým Hunterem a modernizaci šikovně ukryli jen tam, kde to normy žádají. Pokud toužíte po UAZácké moderně, přečtěte si něco o modelu [PATRIOT](#).



Návrat ke kořenům zvedl okamžitý zájem o auto, do toho UAZ oznámil že model Hunter končí a jako vzpomínku nabídl výroční edici k ukončení výroby a to verzi UAZ HUNTER Victory. To byla trefa do černého, protože aktuálně výrobní závod nestíhá uspokojovat poptávku a pokud jste majitelem edice Victory, tak jste dobře investovali své peníze, jelikož jeho hodnota bude jen stoupat.



Samotná modernizace proběhla především pod kapotou. Hunter dostal nové motory ZMZ (2.7 benzín 94 kW a 2.3 turbodiesel 83,5 kW), elektronické vstřikování BOSCH, turbodmychadlo Garrett, elektronickou škrtící klapku a nové elektrické vedení. Nevěřili byste, jak moc rychle se za těmito vozy zapráší. Skladových vozů s evropskou homologací najdete jen pomálu.



Žebřinový rám, dvě tuhé nápravy. Dva faktory, které zaručí dlouhou životnost a odolnost. Na silnici takové auto zkrátka plave, proto se s ním nesmíte prát, ale jen jej lehce korigovat. S překvapením pak zjistíte, že předsudky o obtížně říditelném autě nejsou na místě.



Interiér je víceméně stejný jako u jeho předchůdce UAZ 469, jehož výroba započala v roce 1972, takže po usednutí na vás hned dýchne archivní tajemství. Jestliže jste absolvovali povinnou vojenskou službu, jen sednete a jezdíte, protože až na detaily je tu vše stejné.





# Land Rover Defender

Již na jaře roku 1947 se začala formovat budoucnost této britské legendy, vznikl praotec Defender a to Land Rover série 1. Ten dal technické řešení jeho dětem po dobu dalších 60 let. V jeho typické podobě jej známé už od roku 1983 a v roce 1990 se vše zpečetilo jeho přejmenování na DEFENDER.



Celá karoserie je sestavena z jednotlivých dílů, proto lze celá odstrojit a nastrojít jako dětská skládačka. Je to zkrátka pracovní auto a vůz pro armádní účely. Hliníková karoserie má velkou výhodu, nekoroduje. Má taky ale velkou nevýhodu, oxiduje a to poměrně ráda. Nabízí se v několika variantách, které jsou označovány 90, 110 a 130. Toto označení vzniklo podle délky rozvoru v palcích.



Nejznámějším motorem je varianta TD5, neboli vznětový řadový pětiválec s turbem o objemu 2.5 litru a výkonem 122 koňských sil.



Testovaným modelem byl Defender z roku 1994 v rozsáhlé úpravě pro expediční účely, zkrátka jen sednete a můžete jet klidně na konec světa. Pod kapotou si bublá řadový čtyřválec (300 TDi) o objemu 2.5 litru o výkonu 83 kW, který nese těžký úkol, utáhnout tři tuny těžký offroad. Oproti sériovému stavu je totiž o 10 cm zvýšený, má dvojitě tlumiče, pevnostní prahy, naviják, zesílenou přední část a ochranou externí klec.



Defender nabídne spoustu prostoru pro řidiče, ovšem jen pro domácí trh. Řidič v levostranné variantě má málo místa na nohy, uvidíte-li tedy, jak v -20 stupních Celsia jede řidič s rukou vytaženou z okna, nejedná se o frajerství, ale o nutnost vejít se do vozu. Originální volant je podobný tomu, jaký najdete v autobusech, takže ve stísněných prostorech řidičova kamrlíku na místě nepřidá. Není proto s podivem, že jej většina Defenderistů vyměnila za jiný - menší.



Brodivost je v sériovém stavu udávaná kolem 65 cm. S opatrným řidičem, se lze ponořit až do hloubky jednoho metru. Pokud budete disponovat sáním vyvedeným na střechu, můžete se s autem brodit do té míry, dokud vás neunes proud nebo neutopíte člena posádky.



## **Lesk a bída obou kontinentů**

UAZ Hunter vyniká především jednoduchostí a spolehlivostí a dvěma palivovými nádržemi, přenos výkonu zajišťuje výhradně 5 stupňový manuál. Fandové zaplesají, jelikož připojení přední nápravy a redukční převodovka se řadí pěkně mechanicky druhou pákou. Benzínový motor je překvapivě tichý a má velmi kultivovaný chod. Vrcholová edice Victory má navíc oproti standardu ochranný plech pod motorem, speciální polep a signaturu, černé disky, terénní pneumatiky a upomínkový batoh, který obsahuje sekeru, celtu, příbor a ešus.



Jsou tu ovšem i stinné stránky. Dílenské zpracování je mnohdy nepřesné, převodovka je hlučnější, spojkový pedál jde těžce jako u kamionu, pedály jsou blízko sebe, volant je příliš velký a odkládací prostor tvoří pouze dveřní schránka.



Nejlevnější Hunter stojí 331 300 Kč bez DPH (benzín 10-13 l /100 km) , nejdražší pak 428 900 Kč bez DPH (Victory - diesel 7-9 l/100 km). Za zmínku stojí, že lze vozidlo dovybavit i klimatizací. Pro redakční test jej zapůjčil autorizovaný prodejce ruských vozů pro evropský trh společnost [AMC](#).





Defender se vyznačuje robustní konstrukcí, tuhými nápravami a permanentním pohonem 4x4. Ve standardu disponuje redukční převodovkou a uzávěrkou mezinápravového diferenciálu. Jízda po silnici i v terénu je v Defenderu pohodlná a svým krabicovým vzhledem vás prostě dostane. Land Rover Defender je srdcová záležitost a to hned z několika důvodů.



Prvně je to bezdná kasička na peníze, u Defendera platí: "Není to rozbité, je to jen britské." Bohužel je vše někdy britské až moc. Do vozu už ve standardu zatýká voda, proto je třeba po koupi vůz kompletně odstrojit a zakonzervovat proti oxidační pártě na hliníkové karoserii. Nemocí každého srdcaře je potřeba svůj vůz vylepšovat, proto do něj sypete peníze po kýblech a neustále dovybavujete, vylepšujete a opravujete. V neposlední řadě Land Rover oznámil jeho ukončení výroby.



Posledním faktorem je cena. Za starý Defender v nálezovém stavu zaplatíte klidně 200 000 Kč, pokud budete chtít nějaký starší ale udržovaný kousek, připravte si 500 000 Kč. Pokud nevíte, co s penězi, můžete si koupit Defender zcela nový, jehož cena začíná na 829 092 Kč.



