Titulní strana > Testy > Redakční testy > UAZ AMC 3163 Patriot - Po širé stepi za Ural

čteno: článek: 2|3|57239; galerie: 1|3|79753 edit ID:1279 | UID:440308c79b037

UAZ AMC 3163 Patriot - Po širé stepi za Ural

To se mi líbí 5

Zobrazit fotogalerii (46 fotek) ▸

6.3. 2006
Ladislav Čermák

5 Tweet
Doporučit
AUTO.CZ facebook Vše o autech na jednom místě 0
G+ Sdílet
SLEDUJTE AUTO.CZ NA INSTAGRAMU
Mobilní aplikaci Instagram si stáhněte zde ▸

Něco je jinak. I v dnešní chladně kalkulující době lze najít nové auto s duší. Kabát módního střihu, ale pod ním pohádkově jednoduchá technika, mající kořeny ve válce a stvořená pro opravdu tvrdou práci.

Na milimetr se příliš nehledí, ovšem kola vede pěkných pár metráků poctivé oceli. Historicky první ruský automobil v testu Auto.cz se představuje.

Ruské UAZy si dobře pamatuje každý, kdo byl v posledních padesáti letech kdekoliv v tzv. Východním bloku na vojně, či přímo ve válce. Modely GAZ 69, UAZ 452 a 469 z Uljanovska ve statisícových sériích vozily důstojníky i pěšáky po úrodné české kotlině, africkou džungli, po necestách balkánských hor i přes krví zbrocená prašná bojiště Afghánistánu. Od poloviny padesátých let nechyběly u žádného významného ozbrojeného konfliktu v Evropě, Asii či Africe a jejich vojenská proslulost se může směle měřit s jeepem či hummerem.

Historie

Uljanovského automobilového závodu (UAZ) započala v třeskotu zbraní II. světové války, kdy Stalin ve snaze zachránit průmysl před rychle postupující německou armádou, jej narychlo přesouval do bezpečné vzdálenosti za frontovou linii. To byl i osud moskevské automobilky ZIS, jejíž podstatná část skončila v Uljanovsku ve Volžské oblasti, kde byla v roce 1942 zahájena výroba aut a techniky pro armádu.

Když akutní nebezpečí pominulo, bylo rozhodnuto zachovat výrobu, nové továrně udělit samostatnost a ponechat výrobu vojenských a polovojenských, vesměs licenčních automobilů. Poválečnou éru zahájil v polovině padesátých let první čistě ruský model 69, jehož výroba se přesunula z moskevského GAZu do Uljanovska. Matička Rus nikdy nikam nespěchala, takže „šedesátdevítka“, kterou bylo donedávna v hojných počtech vidět i u nás, vydržela ve výrobě dvacet let.

Více o modelu

Informace o autech podle značky a modelu ▸
UAZ ▾
3162 ▾
Vyhledat na JAKE.auto.cz

Testy

UAZ Patriot 2.3 HPI - Široká a tvrdá duše

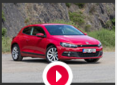
Seat Ateca 2.0 TDI 4WD – Šifra mistra Kabaně?

Audi A8 4.2 TDI quattro – Sbohem, starý brachu

Ford Ranger 3.2 TDCi (147 kW) – Jemnější lesník

Videa

Seat Ateca 2.0 TDI 4WD – Šifra mistra Kabaně?



Ojetý Volkswagen Scirocco III (2008-dosud): Není to jen převlečený Golf

Doporučujeme

Legendy východního bloku: Rychle a zběsile

Sportovní automobil byl podle mnohých komunistů buržoasní...

Kontrolky v autě: Znáte jejich význam?

Co který symbol na palubní desce znamená, jsme psali již...

V polovině šedesátých let přišlo nové vedení a zahájilo výrobu první vlastní konstrukce – slavného typu 469, brzy následovaného dodávkovým modelem 452. Uplynulo dalších 25 let pokojné hromadné výroby bez obměn a výrazných modernizací. Pak ovšem nabraly události spád – skončilo socialistické plánované hospodářství, s ním na léta dopředu zajištěný statitisícový odbyt a UAZ byl postaven před úkol uživit se v nastávajícím pseudotržním chaosu.

To se mu podařilo i díky tomu, že se dostatečně včas začal zaměřovat na civilní sektor. První nevojenský model Hunter byl jen lehce přikrášlenou „čtyřišestdevítkou“, pozdější typ 3160 však zahájil po třech desetiletích třetí výrobní řadu a dal vzniknout řadě relativně moderních velkých SUV, jejíž zatím posledním zástupcem je i 3163 Patriot. Souběžně pokračuje výroba celé palety užitkových modelů na základě prapůvodní dodávky 452 a také spartánského off-roadu Hunter.

Patriot
se jako zatím nejnovější model (2005) představil po privatizaci UAZu. Po technické stránce se prakticky shoduje s typem 3162, dostal však nový, nečekaně elegantní design, a útulnější interiér. Je vyvážen na mnoho míst po celém světě, kde si ho rostoucí okruh zákazníků volí pro robustní konstrukci a nízkou cenu.

Stejné důvody vedly i českou firmu AMC k jeho dovozu po boku dalších značek z bývalého socialistického bloku; český trh je bohatší o remotorizovaný model 3163, prodávaný pod jménem UAZ AMC Patriot.

První pocity
z osobního setkání s ruským bohatýrem jsou překvapující. Po několika Rusech z poslední doby, kteří jsou všechno možné, jen ne hezcí, působí linie Patriotu vyváženě a elegantně. Ačkoliv se nejedná o žádnou designérskou lahůdku, pohled na „rozkročenou“ karoserii už nevyvolává pozvednuté obočí, jako svérázně řešená příď přímého předchůdce 3162 Simbir. Patriot je pohledné auto s poněkud neobvyklými proporcemi.

Už při prvním pohledu zaujme vysoce nadstandardní výška a světlost, při obcházení karoserie si všímáme i extrémně krátkých převisů a velice širokého rozchodu kol. Profil karoserie, která se směrem vzhůru výrazně zužuje, dává jasně najevo, že užitečnost dostala přednost před vnitřním prostorem. Vzhledem k tomu, s jakou technikou máme co do činění, nás překvapují i elegantně tvarované světlomety a módní malé mlhovky.

Bereme za kliku
a musíme pěkně škubnout, aby se dveře otevřely, skoro jako u nákladťáku. A takové to je skoro se vším; všechny mechanismy a páky, se kterými přijde člověk do styku, svými dimenzemi a mechanickými vlastnostmi připomínají to, čím je UAZ přes svůj elegantní vzhled především – pracovní stroj. Dveře se však přesto otevírají snadno a téměř do pravých úhlů. Překvapení čeká pod kapotou – zvedne se sama na plynových vzpěrách a na její spodní straně nechybí nadmíru praktická lampička na osvětlení motoru. Dveře do zavazadlového prostoru se otevírají klasicky na bočních pantech, bohužel doprava, tedy do silnice. Vzadu pak čeká obrovský, ryze užitkový a užitečný prostor, obložený snadno omyvatelnými materiály a masivní mříží. Po stranách pak nechybějí dvě sklopné dvojsedačky, poskytující ryze spartánské pohodlí.

AutoRevue

Jaká jsou nejlepší auta pro tahání přívěsů? Známe vítěze

Pokud vybíráte auto s tažným zařízením, je pro vás...

Test ojetiny: Najít pěkný Citroën C4 Picasso vám dá dost práce

Zapomeňte na obvyklá klišé o francouzských autech. MPV...

živé auto Katalog auto-moto firem

- Osobní auta – autorizovaný prodej (UAZ)
- Osobní auta – prodej (UAZ)
- Osobní auta – servis (UAZ)
- Pneumatiky – prodej
- Pneuservisy
- Autodoplňky, náhradní díly
- Autopůjčovny
- Autobazary
- Mytí a čištění vozidel

Přejít na Živéauto.cz ▸

Moje.Auto.cz UAZ

Volvo V70

nemá přezdívku

Nová auta

5,83
Jeep Wrangler
2012

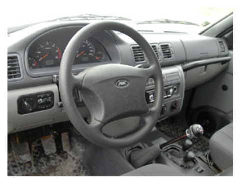
9,67
Hyundai i30
2013

Autoslevy Celá Čr

Usedáme

do překvapivě pohodlných a rozměrných sedaček, které podpírají celé tělo a nezpůsobují únavu ani po delší době. Chybí jim výškové nastavení, ovšem volantu nikoliv, tak lze najít pohodlné sezení poměrně snadno. Všemi směry je bohatý přebytek místa a pět dospělých se usadí s pohodlím. První pohled na interiér je příjemným překvapením – plastové panely jsou pohledné, ergonomie solidní, ovšem pokulhává kvalita materiálů a zejména jejich lícování. Při pohledu kamkoliv jinam, než na přístrojovou desku či výplně dveří, spatří nekryté kovové spoje a nepříliš pečlivě zpracovaná zákoutí. UAZ je zkrátka především pracovní stroj.

Startování


PŘÍSTROJOVÁ DESKA SE NA PRVNÍ POHLED PODOBÁ ZÁPADNÍM SUV, S KVALITOU POUŽITÝCH MATERIÁLŮ JE TO ALE TROCHU HORŠÍ.

také provází nostalgie. Ortodoxní komůrkový turbodiesel vyžaduje poměrně dlouhé žhavení, ovšem ještě předtím je třeba provést jeden nepříliš obvyklý úkon; Patriot je vybavený dvěma palivovými nádržemi, mezi nimiž se přepíná mohutným třícestným kohoutem. Pod řidičovým sedadlem je velká červená páka, ne nepodobná té, kterou se doma zavírá přívod vody. Nádrže jsou dost velké, ovšem před startem není na škodu v obou zkontrolovat stav paliva s pomocí kolébkového přepínače na středové konzole.

Stojí také za to popřemýšlet, zda nafta do motoru momentálně prýští ze stejné nádrže, jako signál o stavu zbývajícího paliva, pak se uživateli nestane – jako nám během testu – že UAZu dojde uprostřed nejtěžšího terénu nafta. Ovšem potom stačilo přepnout na druhou nádrž a mechanické čerpadlo ušetřit námahy díky ruční pumpičce. Za dvě minuty jsme zkrátka znovu nastartovali a jeli dál. Jednoduché, účinné, účelné. Poněkud kuriózně působí dvě palivová hrdla, každé na jedné straně auta. Dvě nádrže mají ovšem své nepopiratelné výhody a nám se toto řešení zalíbilo.

Motor

si zaslouží zvláštní zmínku. Použitý robustní dvaapůllitrový přeplňovaný vznětový čtyřválec pochází od malého polského výrobce Andoria a pod kapotou UAZu se ocitá až v ČR, kde jej technici v dílně výhradního dovozce mění za původní zastaralý zážehový čtyřválec 2,7 l. Podle slov českého dovozce s ním podle několikaletých zkušeností nejsou v provozu větší problémy a ani po najetí 200 tisíc km prý nevykazují nejstarší exempláře nadměrné opotřebení. Zajímavé na něm je, že ryze mechanickou cestou splňuje Euro III a díky dobrým zkušenostem jej zařadila do nabídky pro jiné své modely už i mateřská automobilka(!).

Pro náš trh je k dispozici ve dvou výkonových variantách; základní nabízí 66 kW, za příplatek je k mání 75 kW (náš případ). V obou případech spolupracuje s mechanickou pětistupňovou převodovkou Eaton, dvoustupňovou redukční převodovkou Praga a mechanicky přiřaditelným pohonem všech kol.

Podvozek

Roztrojka + USB do zapalovače automobilu

více ▸

SLEVA 60% 129 Kč

Bazar Katalog ▸

Značka ▾ Model ▾

Cenové rozpětí ▾ Maximální stáří ▾

Zobrazit

Více o modelu: UAZ 3162

UAZ Patriot prošel modernizací

UAZ Patriot sice prošel v roce 2012 faceliftem, pro ten...

Související články

Alfa Romeo Stelvio: Testovací exempláře stále kryje mohutná kamufláž

Alfa Romeo konečně vstoupí do kategorie SUV. Trvalo jí to...

Jeep Renegade Hell's Revenge: SUV pro motorkáře

Jeep ve spolupráci s Garage Italia Customs připravil...

Články na Autofun.cz ▸

Maserati GranTurismo S od F355 Miami: Pro patrioty

21.6.2016

VEDLE ŘADÍCÍ PÁKY JSOU JEŠTĚ DVĚ MENŠÍ – S TĚMI SE ŘADÍ POHON PŘEDNÍCH KOL A REDUKCE.

je tvořen masivním rámem se dvěma pevnými nápravami, vpředu s vinutými pružinami, vzadu s klasickými podélnými půleliptickými listovými péry. Z toho se odvíjejí jízdní vlastnosti; zatímco chování na silnici se podobá spíše náklaďáku a zejména udržení směru je třeba věnovat speciální pozornost, do terénu si UAZ nemohl přát nic lepšího. Díky samočinným předním nábojům již není nutné při řazení „čtyřkolky“ ven z vozu, k dokonalosti už chybí pouze uzávěry diferenciálů.

Jízda

přináší několik specifik, daných ortodoxní konstrukcí. Hned tím prvním je odlišné řadící schéma pětistupňové převodovky – na klasickém dvojitém „H“ je zpátečka na místě, kde obvykle bývá jednička, jednička je pak místo dvojky, dvojka místo trojky atd.. Kdo zná Tatru 613, Porsche 911 nebo starší Iveco Daily, nemá problém, ostatní musejí zpočátku při každém řazení přemýšlet, jakouže rychlost vlastně volí, zejména při podřazování na čtyřku a trojku. Dalším je poněkud neobvyklé ovládání ventilace; celkem tři spínače na středové konzoli jsou označené nepříliš povědomými symboly – těmi se ovládá přídavné teplovodní topení. Myslet je třeba na nepříliš účinný posilovač brzd – na pedál je třeba šlapat opravdu zostra a při panickém brždění neustále myslet na specifické vlastnosti auta.

Silnice

není tím, pro co jaký UAZ kdy apriori vznikl, přesto ve srovnání s modelem 469, kteří si mnozí z nás pamatují z vojny, či jeho novějšími deriváty, jde o jednoznačný pokrok. Ostatně výrobce označuje modely z řady 316x, do které patří i Patriot, jako SUV, tedy univerzální vozidlo, patřící také na zpevněné vozovky. Podle nás je toto tvrzení přehnané a i při vědomí toho, že neexistuje přesně definovaná hranice mezi SUV a čistokrevným off-roadem, UAZ je daleko blíže druhé skupině, i když mu chybí svorné či uzavíratelné diferenciály.

UVNITŘ NECHYBÍ ELEKTRICKÁ OKNA A ZRCÁTKA, A TAKÉ CENTRÁLNÍ ZAMYKÁNÍ.

Přesto lze se zavalitým vozem snadno jezdit i po městě, kde pomáhá účinný posilovač řízení a solidní akcelerační schopnosti. Za pozornost stojí takřka absolutní pohlcení větších nerovností bez velkých otřesů, zatímco série těch menších dokáže vyvolat směrovou nervozitu. Za městem lze udržovat povolenou devadesátku bez větších problémů, připravit je se ovšem třeba na chování podvozku, který si, také díky bahennímu vzorku na pneumatikách, v rychlejších zatáčkách žije tak trochu vlastním životem a moc se mu do oblouků nechce. Vysoká karoserie se také poměrně silně naklání. Poněkud znervózňující je vůle v řízení, která při jízdě rovným směrem ubírá na suverenitě, ovšem není to nic, na co by se nedalo po pár kilometrech zvyknout. Prostě stačí jet trochu pomaleji a je po problému, rovně jede UAZ bez náhlých překvapení a tendencí k náhlému vybočování.

Dálnice
není místem, kde by se UAZ cítil jako doma. I když je motor schopen bez větších problémů udržovat přes značné odpory stotřicítku, a na rovném úseku se rozjede i na stopadesát, ovšem to už se tak trochu podobá krocení lodě na rozbouřeném moři, včetně vnitřního hluku, který hladce předčí nejen solidní autorádio, ale také vše ostatní. Stačí ovšem zpomalit na stodvacet, UAZ ztichne a uklidní se a posádka může polykat dlouhé kilometry v relativně solidním pohodlí.

Terén
je ovšem tím, pro co se UAZ narodil. Jako když na suchu neohrabaný tučňák sklouzne do vody – všechna příkoří jsou zapomenuta a UAZ se stává králem. Robustní rám oddělí posádku od všech nerovností a lhostejno, zda se po nich veze pomalu či rychle, i největší výmoly jsou vnímány jako pouhé zhoupnutí. Výsledkem je, že lze jet trvale značnou rychlostí po nezpevněné cestě a udržovat při tom nadprůměrný komfort i kontrolu nad divoce poskakujícími koly. Pevné nápravy s dostatečně masivními úchyty a čepy dělají svou práci i při trvalé zátěži a odolávají i hodně velkým „štosům“.

TAHLE TECHNIKA SE UMÍ PRÁT S TERÉNEM OPRAVDU DOBŘE.

V těžkém terénu jsme na každém zlomu, bouli i hraně zvýšené vozovky děkovali za nadprůměrné nájezdové a přejezdové úhly, velkou světlost i robustní konstrukci spodku, které vůbec nevadí nějaká ta rána. Ačkoliv na první pohled vadí prahové nástavce, v terénu se ukázalo, že to není pravda a UAZ hladce přejel i metrovou bouli s poměrně strmým náběhem. Odolával i bočním náklonům, při kterých se podle subjektivních dojmů dvoumetrová karoserie měla už dávno převrátit. Jediným limitem se tak staly chybějící uzávěrky; jen kvůli nim se ve více než stoprocentním stoupání zastavil pod vrcholem a také na sněhu často ztratil pevný kontakt nepříjemně brzy. Vůbec nejlepší ale byla grácie, se kterou se projetí jámy, v jiných off-roadech provázené prudkým otřesem karoserie i celé posádky, vyřídilo jen s nevelkým poskočením bez ztráty směru.

Závěr
Patriot je i přes svůj pohledný zevnějšek především pracovní nástroj a k tomu je vybaven skvěle. Robustní podvozek bude dlouhodobě odolávat každodennímu otloukání o rozbité necesty a vysoce nadprůměrná průchodivost terénem dovolí pracovním četám dostat se i na nepřístupná místa. Jeho terénní vlastnosti na neklouzavém povrchu patří k naprosté špičce; absenci uzávěrek diferenciálů vynahrazuje schopností jet velmi rychle po nerovném povrchu bez ztráty ovladatelnosti, znamenitými parametry nájezdových úhlů a křížitelnosti náprav. Pokud bude využíván většinu času ve středně těžkém až těžkém terénu, poskytne vynikající služby a k tomu odveze slušný kus nákladu, Na silnici se moc nehodí, i když mu

výrobce říká SUV, přesto s ním lze cestovat i na delší vzdálenosti, pokud cestovní rychlost příliš nepřesáhne stovku – v tom případě nabídne solidní pohodlí pěti dospělým osobám a nouzové dalším čtyřem, případně solidní porci zavazadel.

Ovšem nejlepší je se s ním jen tak projíždět v terénu – UAZ projede téměř stejnými místy, jako Hummer, do jehož pověstné všudyprůchodnosti jej dělí prakticky jen horší stoupavost. A to vše za necelé tři čtvrtě milionu a s dvouletou zárukou. Ruská technika se vrací na naše silnice a není to vůbec špatné!

AUTO.CZ / BAZAR
JAK VYBRAT TU SPRÁVNOU OJETINU?
EXKLUZIVNÍ VIDEA!
POUZE NA AUTO.CZ

První cena vozu	748.510,- (2.4TD 66 kW, 3163 Patriot)
První cena vozu s testovanou motorizací	763.385,- (2.4TD 75 kW, 3163 Patriot)
Základní cena testovaného vozu	763.385,- (2.4TD 75 kW, 3163 Patriot)
Cena testovaného vozu vč. příplatků	842.174,- (2.4TD 75 kW, 3163 Patriot)

Ceny jsou včetně DPH.

Plusy

- pohledný exteriér i interiér
- robustní pojezd
- devítimístné provedení
- absence elektroniky – opravitelnost v provizorních podmínkách
- vnitřní prostor
- vynikající vlastnosti v terénu
- možnost odpočtu DPH

Minusy

- ztížené nastupování přes prahové nástavce
- odlišné řadící schéma převodovky
- značná hlučnost ve vyšších rychlostech
- chování na silnici
- špatné dílenské zpracování interiéru

UAZ AMC 3163 Patriot

Cena v základní výbavě: 763 385 Kč
Cena v testované výbavě: 842 174 Kč

Základní výbava:
4x tříbodový bezpečnostní pás, vpředu výškově nastavitelný, zvuková kontrola světel, 5 opěrek hlavy, tlumič kmitů řízení, posilovač řízení, kontrolka ukazatele směru přívěsu, odpojovač baterie, vnitřní příčka, odkládací prostor mezi předními sedadly, vyhřívání, stěrač a ostřikovač zadního okna, zapalovač, čtecí lampičky vpředu, stropní madla, schránka spolujezdce s osvětlením, kapsy ve dveřích, antikorozní nástřik dutin a podvozku, výškově stavitelný volant

Výbava testovaného vozu:
přední mlhovky (+1.642,-), centrální zamykání (+5.950,-), autorádio s CD přehrávačem, 2 repro, anténa (+9.044,-), povlak na kolo (+714,-), koncovka řadící páky (+773,-), přídavné teplovodní topení Eberspächer (+7.116,-), tónovaná skla (+7.140,-), metalíza (+10.472,-), pneumatiky 225/75 R16 (+7.140,-), tažné zařízení 2500 kg (+9.282,-), boční nášlapy lakované (+5.831,-), střešní okno (+4.641,-), podélné střešní nosiče (+9.044,-)

Technické údaje

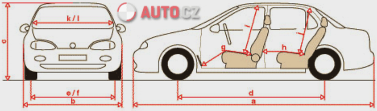
Motor	**UAZ AMC 3163 Patriot**
Typ motoru:	přeplňovaný vznětový
Válce / ventily:	4 / 2
Zdvihový objem (ccm):	2417
Nejvyšší výkon (kW / ot/min):	75 / 4100
Nejvyšší toč. moment (Nm / ot/min):	230 / 2500

Provozní vlastnosti

Maximální rychlost (km/h):	130
Zrychlení 0 - 100 km/h (s):	12
Spotřeba-město/mimo/kombi (l/100 km):	- / - / 12

Rozměry a hmotnosti

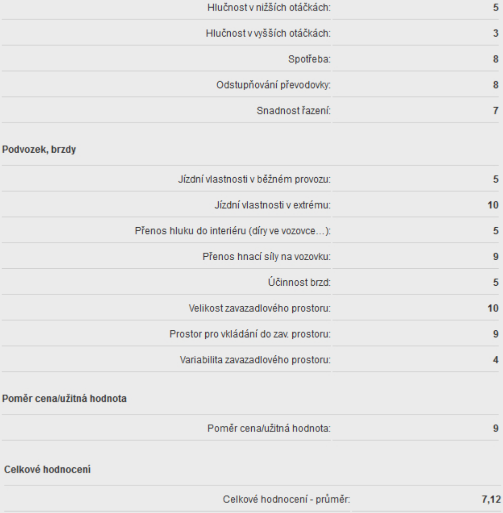
Pohotovostní hm. / nosnost (kg):	2085 / 765



Rozměry dle nákresu - vnější rozměry

a) délka (mm):	4647
b) šířka (mm):	1928
c) výška (mm):	2000
d) rozvor (mm):	2760
e) rozchod vpředu (mm):	1600
f) rozchod vzadu (mm):	1600

Hodnocení	**UAZ AMC 3163 Patriot**
Interiér, řízení	
Kvalita dílenského zpracování interiéru:	4
Kvalita sedadel (délka sedáku, boční vedení):	
Palubní deska - design funkčnost:	7
Prostor na zadních sedadlech - nohy:	10
Prostor na zadních sedadlech - hlava:	10
Odkládací plochy:	5
Dojem z řízení:	6
Výhled vpřed:	9
Výhled vzad:	6
Motor, převodovka	
Kultivovanost chodu:	6
Tah v nižších otáčkách:	8
Výkon ve vyšších otáčkách:	7



Hlučnost v nižších otáčkách:	5
Hlučnost v vyšších otáčkách:	3
Spotřeba:	8
Odstupňování převodovky:	8
Snadnost řazení:	7

Podvozek, brzdy

Jízdní vlastnosti v běžném provozu:	5
Jízdní vlastnosti v extrému:	10
Přenos hluku do interiéru (díry ve vozovce…):	5
Přenos hnací síly na vozovku:	9
Účinnost brzd:	5
Velikost zavazadlového prostoru:	10
Prostor pro vkládání do zav. prostoru:	9
Variabilita zavazadlového prostoru:	4

Poměr cena/užitná hodnota

Poměr cena/užitná hodnota:	9

Celkové hodnocení

Celkové hodnocení - průměr:	7,12