



Návrat do minulosti

Pod kódovým označením 3151 se skrývá železo a guma smontovaná do tvaru auta. Někdejší parták každé socialistické vojenské jednotky se vyrábí dodnes, a to dokonce v několika speciálních edicích. Automobilka UAZ přišla s novou limitovanou sérií modelu Hunter, kterého převlékla do tropického kabátu.

Text: Jan Majurník | **Foto:** autor



Kvůli zvýšení byl upraven i výfuk



Interiér s lakovanou palubní deskou



Do kufru se vejde dost věcí

Oproti vojenské 469 se nová 3151 exteriérově liší více méně v detailech, ovšem nebylo tomu tak vždy. Vývojem nadšení Rusové začali 19. listopadu 2003 sériově vyrábět první modely Hunter v plné parádě s plastovými doplňky a na ruskou dobu moderním interiérem. En-

tuziasmus vývojářům vydržel až do roku 2010, kdy konečně přišli na to, že oplastovat klasiku není prodejně dobrý tah.

Tentokrát konstruktéři vzali karoserii klasického UAZu 469 a pod kapotu dali nové motory se vstřikováním Bosch. Mechanické počítadlo kilometrů nahradili

elektronickým, a to bylo všechno. Výsledkem je stále vyráběné terénní retro s designem 70. let, které se nabízí také pro Evropu. Příznivci benzínových motorů si mohou vychutnat řadový čtyřválec 2.7 litru s výkonem 94 kW (128 k) a točivým momentem 210 Nm. V Jungle konfiguraci se silniční spotřeba pohybuje kolem 13 litrů na 100 kilometrů, běžným verzím stačí o dva litry méně. Ruský naftový motor ZMZ 51432 (neboli okopírované Iveco F1A) nabízí standardních 83,5 kW (114 k) a krouťák 270 Nm od 1800 otáček za minutu. Oba motory pracují výhradně s pětistupňovým manuálem.

ROZMANITOST A DOPING

Limitované edice Jungle dorazily do Evropy hned tři a my jsme jeli všemi. Ačkoli se na první pohled liší pouze barvou, za volantem jsme poznali ruskou individualitu, protože se každé auto chovalo



Černá metalíza autu sluší



Podvozek auta doplněný o zesílené komponenty

naprosto jinak. První z nich mělo tuhé řízení, u druhého šla příliš lehce trojka a šnorchl třetího modelu za jízdy spíše zpíval. Každopádně jsou všechna auta pro terénní radovánky řádně vybavena. Vyšší světlé výšky bylo dosaženo instalací zesíleného

odpružení a bodyliftu. Přidaný tlumič řízení má za úkol stabilizovat nerovnosti a vibrace přenášené do volantové tyče.

Obutí v podobě terénních pneumatik na ocelových offroadových discích a boční nášlapy zprvu evokují dojem, že auto není zrov-

na stvořeno pro komfortní silniční jízdu. Nás ale přesvědčilo o opaku. Přední pevnosták a naviják jsou tady takřka samozřejmostí, stejně tak i expediční nosič. Verze pro Evropu se opět oproti ruskému originálu liší: chybějící lanková ochrana proti vegetaci, přední rám a přídatná LED světla neplní evropské normy.

VOLANT NAKŘIVO VE STANDARDU

Po usednutí za volant rozhodně zaujme lakovaná palubní deska, u západních značek příplatková záležitost a tady standard. Pět kulatých budíků poskytuje potřebné informace o rychlosti, napětí, palivu a tlaku oleje. Jednoduchá konzole na přepínače zase hostí ovládání světel, nádrží a ventilátoru. Edice Jungle má ve standardu jako jediná z rodiny Hunterů manuální klimatizaci. U spolujezdce najdete masivní



Auto je pětimístné



Boční rámy usnadní nastupování

madlo, které oceníte při terénní jízdě.

Kompletně gumová podlaha a kovové doplňky nabídnou snadnou údržbu. S trochou opatrnosti si UAZ umyjete wapkou i zevnitř. Standardní volant Ikar chodí od výrobce vždy natočený doprava, a to kvůli výhledu na tachometr. Nastupování do pětimístného interiéru není úplně snadné, auto je totiž docela vysoko nad zemí a boční dveře malé. Ačkoli základní koženková sedadla nemají boční vedení ani výhřev, jejich kouzlo spočívá ve variabilitě. Jestliže budete bočním kolečkem točit dostatečně dlouho, sklopíte sedadla téměř do roviny. V autě se dá potom s pomocí matrace pohodlně přespat.

AUTO PLNÉ PŘEKVAPENÍ

Jezdit v retrokáře, zvláště takto upravené, má svoje stinné stránky. Hunter má téměř minimální odhlučnění, takže jsou neustále slyšet zvuky od převodovky,

motoru, cinkajícího kovu, vrzající plasty i hučící ventilátor. Než začne klima efektivně chladit, zabere to dost času. Spojkový pedál a volant podivně vrzavě houkají a tuhé nápravy mají vytvořené provozní vůle až po 2500 kilometrech, proto jsou první cesty náročnější.

Papírově slabý motor však dokázal auto poměrně svižně rozhybat na předpisovou padesátku. Mimo obec si Hunter taky

nevedl špatně, ačkoli jízda v něm je spíše o pohodě a trpělivosti. Předjíždět s Junglem vyžaduje trochu cviku. Jakmile sjedete ze silnice, přichází teprve ta pravá legrace. Čtyřkolku a redukci řadíte mechanicky druhou pákou kroužící z gumové podlahy: někdy šla snadno a někdy téměř vůbec. Primitivní systém je náchylný na směr kol i povrch pod nimi, takže bylo občas nutné si buď couvnout, nebo naopak vyrazit kupředu. Zavěšení a pneumatiky vysloveně milují špatné cesty, a tak výměst velkou díru nedělá Hunteru problém. Kolikrát jsme si říkali, že nebýt tlumiče řízení, volant by nám v terénu upravil úsměv.

NEMĚŇ, CO FUNGUJE

Minimum elektroniky má zaručit spolehlivost a možnost jednoduché opravy. Z dlouhodobého hlediska v sobě UAZ 3151 nezapře svůj původ, drobné opravy na něm bude řešit člověk pravidelně. Z konstrukčního hlediska je auto primitivní, proto žádné zásadní trable nečekejte. Jungle Edition bude vzhledem k ceně autem spíše pro nadšence nebo dobrodruhy, kteří se nebojí ve městě sklidit obdiv a na okreskách udržovat předpisové jízdní tempo. Věrný soudruh z Východu jde opačným směrem než všichni ostatní, jelikož jeho modernizace probíhá stylem ubrání toho či onoho kousku plastu. Rusové se zkrátka řídí heslem: Neměň, co funguje.

Základní technické údaje UAZ 3151 Hunter AMC Jungle Edition, 2,7i, 4x4:

Motor:	zážehový čtyřválec
Objem:	2693 cm ³
Výkon:	94 kW (128 k) při 4400 1/min
Točivý moment:	210 Nm při 2500 1/min
Rychlost:	130 km/h
Zrychlení: 0 – 100 km/h:	neudává se
Spotřeba: (město/mimo město/kombinovaná):	18.8 / 10.0 / 13.2
Provozní hmotnost:	1985 kg
Nosnost:	535 kg
Rozměry:	4420 x 2110 x 2110 mm
Rozvor:	2380 mm
Základní cena:	471 900 Kč
Cena testovaného modelu:	695 750 Kč