

Ruská technika při práci: Zajeli jsme s Kamazem a GAZ Sobol do pískovny



Foto: Tomáš Kopečný



[Eva Srpová](#)

1. 7. 2020 6:03

Když se řekne Kamaz, většině lidí se vybaví nadupané závodní stroje, které válčují konkurenci na legendárním podniku Rallye Dakar. Ale ruský výrobce samozřejmě staví svůj byznys hlavně na pracovních strojích v nepřeborných

variantách, které prodává na mnoha světových trzích. V Česku jich sice moc nepotkáte, ale my jsme s jedním vyrazili do pískovny.

Související

Den ruské techniky: Lady i Uazy jsou jako živoucí dinosauři, prodávají se ale dál



Zatopená pískovna Roudnice, přiléhající k silnici I/11 vedoucí z Chlumce nad Cidlinou do Hradce Králové, působí jako docela malebné místo pro zasvěcené. Za plotem, který nepropustí nezvané, se rozléhá šest uměle vytvořených jezer, tu a tam u nich dřevěné chatičky.

I když počasí láká, nikdo se nekoupe, zato rybáři tu mají políčeno na životní úlovky, vedle línů a jeseterů tu v revíru žijí také třicetikiloví kapři. Rajský klid ale dnes naruší dva nákladní Kamazy. Sedím za volantem toho červeného a cítím trochu káravé pohledy kaprařů.

Cestu po pískovém břehu totiž rozmělnily deště, které v posledních dnech přišly. Pneumatiky šestikolového Kamazu se ale při couvání po přiřazení pohonu přední nápravy statečně probíjí mokřými koleji až k hoře písku na břehu velkého jezera. Bagrista zkušenými pohyby nahází lžící pár tun písku na korbu mého stroje a pošle mě zacouvat s pískem k rampě nad jámou.

S nákladním Kamazem se to má dost podobně jako se všemi pracovními stroji - čím jemnější je řidič při jeho ovládní, tím plynuleji všechno probíhá, a pro jízdu samotnou

to platí dvojnásob. Kdo je na spojku a plyn jako poleno, bude s autem poskakovat jako ratlák.

Související

Ruský chleba na kolech nemá konkurenci. Nesmrtelný UAZ Buchanka odolává technokratům



Kamaz s rukou

Kamaz začal do Česka dovážet také modelovou řadu 53257, stroj má daleko modernější kabinu inspirovanou Mercedesem-Benz Actross (důvod je prostý, menšinovým vlastníkem firmy Rostec, která vlastní Kamaz, je totiž Daimler). Má 6,7litrový motor od americké firmy Cummins, devítistupňovou převodovku ZF a nový podvozek se zadní nápravou se vzduchovým odpružením, mimochodem i ta pochází právě od Daimleru.

Související

Socialistická auta, která přežila socialismus. I přes mizernou kvalitu byla oblíbená



Chvíli jsme pracovali s třístranným sklápěčem s podvozkem 4×2, který měl na sobě instalovanou hydraulickou ruku od italského dodavatele. Neovládá se dálkově prostřednictvím ovladače jako u supermoderních typů, ale pomocí páček přímo u ruky.

Vladimír Pohl, který sedmým rokem pracuje v AMC, dokázal 150 cm vysokou pneumatiku naložit na korbu auta během deseti vteřin, tedy asi desetkrát rychleji než my ostatní, kteří se můžeme pochlubit praxí nanejvýš u automatů s rukou na plyšáky u vchodu do obchodních domů.

Historie automobilky Kamaz

Výrobce nákladních automobilů Kamaz byl z rozhodnutí vedení Sovětského svazu založen v roce 1969. Pro výstavbu továrny bylo vybráno město Naberežnyje Čelny v Tatarstánu, které leží na březích splavných řek Volha a Kama. Podle druhého toku pak automobilka dostala své jméno (písmena AZ znamenají automobilový závod). První auto z nového závodu vyjelo 16. února 1976. Vedle nákladních aut a motorů se především v devadesátých letech ve stejné továrně vyráběl i minivůz Oka. 15. února 2012 vyrobil Kamaz dvoumiliontý nákladní automobil. Na konci roku 2008 vstoupil do ruského výrobce německý Daimler, který v současnosti vlastní 15 procent akcií.



Kovový rám kolem pák tu není jen tak na parádu, stabilizuje ruku při ovládní. | Foto: Tomáš Kopečný

Pracovní nářadí do lomů a dolů

Kamazy nemají v Česku příliš velké zastoupení na trhu. Do Česka je dováží firma

AMC Radíkovice, která se specializuje na ruské stroje. Právě díky ní si pak v Česku můžete pořídit Lady, UAZ nebo GAZ.

Kamazy se nabízí v širokém záběru různých verzí, speciální stroje pro zemědělství, hasiče nebo i popeláře a pak samozřejmě klasické sklápěče a valníky a také různé kombinace podvozků s různým počtem náprav.

Auta pro evropský trh se vyrábí v Litvě, konkrétně ve fabrice u města Rokiškis. Pohání je motory od americké firmy Cummins (výkonové rozpětí je široké, testované vozy měly 211 kW) a převodovky dodává společnost ZF.



Skutečně schopných minibusů do terénu není mnoho, vedle UAZ Buchanka je na trhu také GAZ Sobol. | Foto: Tomáš Kopečný

GAZ Sobol

GAZy potkáte na českých silnicích opravdu jen zřídka. Sobol je v podstatě konkurencí UAZu Buchanka, jde o pracovní auto vhodné hlavně na převoz řemeslníků nebo horníků v lomech a dolech, výhodou je však to, že nabízí o něco lepší možnosti výbavy než zmiňovaná Buchanka. může mít dokonce i navigaci.

Pracovní minibus je vhodný do náročného terénu, má pohon 4×4 s redukcí a možnost je připlatit si za uzávěrku mezinápravového diferenciálu. Pohání ho 2,7litrový čtyřválec o objemu 78,5 kW a cena za třímístnou variantu startuje na částce 465 tisíc korun bez DPH, sedmimístná je o 20 tisíc korun dražší.



Citlivá práce se spojkou a plynem je základ, a to u všech pracovních strojů, nejen u Kamazů. | Foto: Tomáš Kopečný

Na kabině modelové řady 65115 (tedy červeného vozu na fotkách) je znát, že v Kamazu vyznávají podobnou filozofii, jaká je vlastní dalším ruským výrobcům aut, jako je UAZ nebo GAZ. Zkrátka že pracovní auta mají hlavně něco vydržet a na estetiku nebo moderní technologie se tolik nehledí. Ostatně, čím méně toho v autě je, tím menší je riziko, že se něco rozbije.

I proto Kamazy jezdí hlavně v lomech nebo dolech a pískovnách, tedy tam, kde je hlavně důležité, co zvládnou za práci, a ne v jakém komfortu se u toho posádka bude cítit.

Na českých silnicích je nepotkáte zdaleka tak často jako třeba MAN, Iveca, Scanie, Volva nebo Mercedesy-Benz. Na druhou stranu, některým firmám mohou jednodušší

stroje ideálně posloužit. Červený Kamaz s hydraulicky ovládanou bočnicí stál 1,9 milionu bez DPH.