Reportáže: Den ruské techniky – výlet do míst, kde se posouvají hodiny

Petr Krab Jeřábek
11. 10. 2019

Přistála mně v redakčním mailu velmi zajímavá pozvánka. Budu si moci vyzkoušet pestrou škálu tradičních terénních automobilů. Vyrábí se dodnes v uljanovské továrně, kde jako by se zastavil čas. Namazal jsem si na cestu svačinu do ubrousku, do termosky připravil ruský černý čaj a vyrazil na dobrodružnou cestu východním směrem ke břehům řeky Volhy.

Asi tušíte, že jako obvykle přeháním. Žádné posouvání hodinek směrem dopředu se pochopitelně nekonalo. Simbirsk, vzdálené město na řece Volze a rodiště Vladimíra Iljiče, po kterém se dodnes jmenuje Uljanovsk, jsem nespatřil. Na místo domluvené prezentace dojíždím totiž dřív, nežli stihnu sníst svačinu. Do jedné malé vísky u Hradce Králové mi cesta uběhla tak rychle, že jsem si k ní ani nestihl pustit veselou písničku „Do Ruska“ od kapely Buty. Ta mě totiž napadla až teď, když sedím doma a tříbím si zážitky z kroucení volantem nesmrtelného terénního minibusu UAZ, přezdívaného „Buchanka“.

UAZ 3962 Sanita: M.A.S.H. v azbuce

Když jsem se vyhoupl do vysoké kabiny terénní dodávky v khaki barvě, nemohl jsem si na slavný americký seriál nevzpomenout. Pochopitelně jsem se nemohl cítit stejně jako Hawkeye Pierce ve Willysu, ale za volantem vojenské sanitky s nápisem „Medslužba“ na bocích jsem si v duchu známé scény slavného seriálu leccos přehrával. Nápis byl v azbuce a při průjezdu první vesničkou v okolí jsem měl pocit, že mě všichni kolemjdoucí úzkostlivě sledují. S tímhle autem vypadáte jako dost velký exot.

Uvnitř „Buchanky“ se cítím trochu jako ve Škodě 1203, kterou jsme měli doma, tuším v roce 1996 nebo tak někdy. To jsem ještě neměl řidičák. Opodál stojí kamarád, taky automobilový novinář, dává mi pár prvních rad, než nastartuji motor. *„Dej si na to řízení vážně pozor, motor docela jede, ale já jsem tu dodávku honil po silnici ze strany na stranu. Rovně se skoro nedalo jet...“* Zadívám se kolem sebe a vidím to neskutečné retro. Ale taky

vím, že s „Buchankou“ se nakonec společně domluvíme, i když rusky neznám téměř ani slovo.

To auto je v podstatě veterán, nebo spíš pojízdný skanzen někdejší ruské vojenské techniky. UAZ se pod číselným označením 452 vyráběl už od roku 1965. Dodnes se na něm změnilo hrozně málo. Když už jsem použil slovo skanzen, připomněl jsem si letní návštěvu Rožnova pod Radhoštěm. Tamní hlavní vstupní „chalupa“ vypadá sice jako fojtství z 18. století, ale přesto v ní najdete elektrické světlo i moderní toalety. A taková je v přeneseném významu i aktuální „Buchanka“. To slovo znamená v ruštině něco jako bochánek (chleba) a zvenčí není pro laika k rozeznání od historického kousku.

Má moderní srdce. Když odklopím kryt motoru umístěného mezi sedadly, naleznu soudobou pohonnou jednotku, čtyřválec s rozvodem 2 x OHC. Motor má 112 koní z objemu 2,7 litru a velmi slušný točivý moment. Nechybí mu katalyzátor, plní normu Euro 6, má elektronické zapalování i moderní řídicí jednotku Bosch. Brzdy jsou také daleko účinnější než tehdy a jsou vybaveny i systémem ABS. Vše okolo vypadá autenticky jako z 60. let. Minimalistická přístrojová deska s mechanickým rychloměrem, velký volant i dlouhá tyč řadicí páky. Odbrzdím tedy festovně zataženou ruční brzdu, hledám zpátečku a opatrně (na zrcátka) couvám s dodávkou z řady dalších zaparkovaných „Buchanek“.

Divili byste se, ale importér těchto strojů, firma AMC Motor, se nechává slyšet, že právě tohle je jejich evropsky nejžádanější model. Nemyslím přímo konkrétní „polní sanitku“, ale mikrobus „Buchanka“ obecně. Navíc se dá objednat i jako samostatné šasi s kabinou, double cab, valník anebo i s nástavbou dle vašeho výběru. Ceny těchto strojů vyjdou i s příplatkovými prvky výbavy zpravidla do půl milionu korun s DPH. Každý z vozů je pak přihlášený jako užitkový automobil kategorie N1G.

První kilometry doporučené testovací trasy směřují po malé silničce třetí třídy plné děr a výmolů. Řidič se skutečně musí plně soustředit na řízení a obě ruce pěkně spočívají na volantu, který je umístěný téměř kolmo pode mnou. Jsem na řízení starých automobilů zvyklý. V rodině máme i jeden předválečný stroj, vypracoval jsem si tedy cit pro ovládání historické techniky z dob, kdy vše nebylo tak snadné, tak tiché a automatické jako dnes. Řazení pětistupňové převodovky „Buchanky“ funguje hezky a docela přesně. Motor se mi líbí zvukovým projevem i bezprostřední reakcí na plyn. Pak přicházejí první zatáčky a je potřeba se plně soustředit. Kola mají jistě dost přilnavosti, ale na velkém volantu jsou pocitově vůle. Čtvrt otáčky volantem sem a tam je taková běžná tolerance, při které auto reaguje tak

trochu se zpožděním. Vše bylo technicky v pořádku. Tohle je zkrátka vlastnost technického řešení s tuhou přední nápravou. Jistě bych po svezení 50 let starým originálem nasedl zpět do nové „Buchanky“ a liboval si, o kolik je ta nová lepší a přesnější. Tady se ale zkrátka nesmí srovnávat s technikou současné doby.

Pak jsem odbočil na první polní cestu a auto bylo spokojenější. Ono má nejradši takovou tu jízdu kolem padesátky a po nezpevněné středoruské stepi. Na to byl tenhle automobil stvořen. Celou cestu stejně přemýšlím, pro koho je terénní dodávka využitelná i v dnešních časech. Teď nemyslím zemi její domoviny. Pokud bych se chystal na dobrodružnou cestu s partou kamarádů křížem krážem Mongolskem, jistě nepojedeme moderním Land Roverem Discovery. Měli bychom to neskonale pohodlnější. Jenomže co počít ve chvíli, když by se nám cestou porouchal, rozbili bychom kolo, utrhli kus zavěšení či o velký šutr prorazili chladič nebo olejovou vanu? Mohli bychom jen hořce plakat a čekat na nový díl, který někdo dopraví vrtulníkem až z daleka i s mechanikem a nutným speciálním nářadím.

„Buchanku“ v tamních končinách opraví každý místní automechanik. A díly? S trochou štěstí budou skladem vždy někde poblíž. Dost problémů by šlo jistě vyřešit i provizorně na místě. Ale co s „Buchankou“ ve střední Evropě? Díky její příznivé ceně a unikátním terénním schopnostem, které bych někdy rád zažil s profesionálním řidičem na nějakém z offroadových polygonů, své příznivce nalezne. Dokážu si představit, že může celkem ideálně fungovat jako přepravní minibus v lomech či povrchových dolech. Prodejní čísla nelžou, o „Buchanku“ je v reálu opravdu zájem.

UAZ 3151 Hunter je ruský Jeep

Když jsem se po hodince vrátil a „Buchanku“ zaparkoval, měl jsem pocit, že jsme se spolu vlastně sžili. Dost zabrnkala na strunu nostalgie a radosti řídit staré auto. S očekáváním jsem nasedl do tradičního vojenského „džípu“, tentokrát v civilním provedení tmavohnědé metalické barvy, a těšil se na projížďku. Hunter je modernizovaný UAZ 469, což je ruský vojenský „džíp“ ze 70. let a de-facto výrazně modernizovaný GAZ 69, který se vyráběl v 50. a 60. letech. A „gazík“, jak se mu lidově říká, má zase kořeny ve válečném „džípu“ Bantam BRC-40, v předchůdci válečného modelu Jeep Willys a dnešního Wranglera. Tady se nám americká i ruská vojenská technika vtipně spojuje dohromady. Rusové sestrojili GAZ 64 na bázi informací z tisku o Bantamu a Ford pomohl s motorem 3,3 litru, který Rusové licenčně vyráběli za války v továrně v Gorkém.

Je tedy Hunter „ruský Jeep“? Moderní Jeep Wrangler jsem si otestoval vloni, ještě na něj tedy mám celkem čerstvé vzpomínky. S Hunterem jej pojí vážně jen ten historický vývojový základ. Zatímco se Wrangler během

desítek let výrazně přizpůsoboval aktuálnímu automobilovému prostředí, nový Hunter dodnes přestavuje surové neotesané železo. Letmá prohlídka podvozku prozrazuje, že zde se s nějakou sofistikovaností či výrobou dílů na přesných obráběcích CNC strojích nikdo neobtěžoval. Obě nápravy jsou tuhé, zadní je odpružena listovými pery, přední v zájmu lepšího komfortu posádky již vinutými pružinami.

UAZ Hunter jezdí po silnici ještě méně ochotně než „Buchanka“. Ve skutečnosti jsem si na ni zvykl a cestování tachometrových 100 km/h nepředstavovalo žádný problém. S autem jsem se sžil. Hunter je konstruován ideálně jen do „osmdesátky“. Zejména na hrbolaté úzké asfaltce má tendenci se různě vlnit a odskakovat do stran. Důvěru řidiči příliš nedává. Jeho 2,7litrový čtyřválec má naopak spoustu výkonu. V těžkém terénu bude Hunter jistě velmi dobrý. Lehké polní cesty, kde jsem si ho mohl vyzkoušet, zvládal pochopitelně „s prstem v nose“. Na podobné cesty vám bude úplně stačit i Dacia Duster, která bude navíc za podobnou cenu o mílové kroky použitelnější při asfaltovém ježdění. Ale pošlete mě na nějakou hodně dobrodružnou výpravu do pravé divočiny, do míst, kde si cestu musíte najít sami, mostek přes řeku plnou peřejí postavit svépomocí, tam bude UAZ Hunter ve svém živlu.

Jsem rád, že jsem si tahle dvě nevšední auta mohl vyzkoušet i u nás v České republice. Nabízejí zákazníkovi dokonale odlišný řidičský zážitek od moderních automobilů. Za volantem Hunteru, „Buchanky“ a nakonec i Lady Niva, kterou jsem si rovněž zkusil řídit, se člověk zkrátka vrací někam k základům automobilismu. Není tomu tak dávno, co kolega Dominik testoval indický motocykl Royal Enfield Continental a hledal v něm samotnou podstatu motorkaření. Je to jednoduchá britská motorka poválečné konstrukce, která jako zázrakem přežila ve výrobě do dnešních časů. V jednoduchosti bývá často krása. Přesně to jsem si totiž říkal za volantem představovaných terénních strojů, které navzdory roku výroby uvedenému v techničáku, pocházejí z časů dávno minulých.