

Test UAZu-3163 Patriot: Návrat do minulosti

6. 10. 2019, 9:09

Marek Bednář, [Novinky](#)

Když se v Česku řekne „ruské auto“, většina lidí si představí staré Lady, nebo třeba „buchanku“, roztomilou dodávku, která ale v útrobách skrývá pořádné terénní náčiní. Rusové však vyrábějí i moderní auta. UAZ Patriot, který máme dnes před sebou, toho budiž důkazem. Svým způsobem je to ale i tak návrat do minulosti.

Že Patriot moc moderně nevypadá? Má to svůj důvod – na trhu je od roku 2005. Pro modelovou řadu roku 2019 ale přišlo pár změn a já jsem dostal příležitost se s ním krátce projet v rámci akce nazvané jednoduše Den ruské techniky, pořádané královéhradeckou firmou AMC.

Na ruské buchance se nic nezměnilo 54 let. Řídit ji je fascinující [Testy](#)

Svůj současný vzhled má Patriot od roku 2016, tam moc velké změny nehledejte. Aby se ale mohl prodávat v Evropské unii, musel letos dostat systém ERA-Glonass, který je ruskou alternativou evropského eCallu a je na území EU plně funkční. Tento systém dokáže po nehodě sám přivolat pomoc.

Kromě toho byly upraveny přední náprava, spojka a řazení, pod kapotou je nový, o téměř 40 koní silnější motor a v interiéru jsou nová a praktická madla. Zcela nový je také infotainment, který už mluví česky, má navigaci s evropskými mapami a můžete ho pomocí hotspotu z mobilu připojit k internetu nebo do něj ten telefon standardním způsobem zrcadlit.

Přesto si Patriot najde zákazníky v řadách těch, kteří moc nemusí moderní věci. Začíná to už zvenčí – na LEDky v potkávacích světlech zapomeňte, jsou tu jen pro denní

svícení. Také stěrače, neschované pod kapotou kvůli aerodynamice, se dnes už moc často nevidí. Jen zrcátka s integrovanými blinkry tu působí jako z jiného světa.

Otvírám dveře a šplhám do sedačky řidiče; Patriot je vážně vysoký. Díky nášlapu a madlu na A-sloupku se ale dovnitř nastupuje docela pohodlně. I tahle palubní deska pochází z roku 2016 – ale kdybych to nevěděl a kdybych si nevšiml velkého dotykového displeje uprostřed, tipoval bych jí nanejvýš rok 2009. Snad i pro geniálně jednoduché a přehledné budíky, takové už dnes nenajdete.

Co ztrácí na pohodlí, dohání motorem

Všechno je tu tvrdé – kromě plastů všude kolem dokonce i sedačka řidiče. Nepůsobí to honosně, ale to ani nemá – tohle není nějaký městský crossover. Nic tu není dělané tak, aby to bylo pohodlné, ale funkční; bohužel to působí trochu lacině. A protože je motor uložený podélně, pedály jsou posunuté hodně doleva, takže si levou nohu odkládám pod spojkový pedál, ne na opěrku vedle. Chce to zvyk.

Výbava ale chudá není – vidím tempomat i s funkcí omezovače rychlosti, nezávislé topení, vyhřívání nejen předních sedaček, ale i těch zadních a volantů. Kdybych měl čas luštit azbuku v infotainmentu, zjistil bych, že oproti konkurenci nic důležitého nechybí.

Takže start a... kde je tlačítko? Aha, klíčem, jasně, jsme v ruském autě. Musím startér držet déle, než jsem zvyklý – nahodit 2,7l čtyřválec chvilku trvá. Spojka, za jedna, rozjezd – a druhé překvapení během pár minut. Motor reaguje na plynový pedál rychle, hladce, přesně – prostě tak, jak si všichni pamatujeme z doby před nějakými deseti patnácti lety.

Je to totiž atmosférický benzínový motor s nepřímým vstřikováním paliva. Z objemu 2,7 litru sice dává jen 150 koní a 235 N.m, tolik je dnes běžné u motorů polovičních, ale dělá to tak příjemně, že se v myšlenkách rád vrátím do dob, kdy takové chování bylo normální.

Samozřejmě, své nevýhody to má. Patriot váží necelé dvě tuny prázdný, takže na žádné závodění to není. Podobné to je s podvozkem – vůz je postavený na klasickém žebřinovém rámu a má obě nápravy tuhé. Na asfaltu dává pořád znát, že je postavený

podle receptu starého desítky let a že u UAZu neprojeví moc snahy to skrýt nebo vylepšit.

Je jedno, co má pod koly

Na druhou stranu, můžu v něm po šotolině a v lehkém terénu jet úplně stejnou rychlostí a jemu to je úplně jedno. „Nějaké kameny, hrubý štěrk, sem tam díra, nezám, teď tady jedu já a cokoliv, co mám pod koly, se mi musí podřít,“ jako by říkal. Zpomalit je třeba až u skutečně velkých děr a mám dojem, že i to dělám jen proto, abych se o něco v kabině nepraštil do hlavy.

Patriot staví svou přitažlivost právě na schopnostech mimo asfalt. Má k tomu přiřaditelný pohon přední nápravy, redukční převodovku a uzávěrku zadního diferenciálu, takže nachytat ho na švestkách bude mimo asfalt vážně náročné. To ale můžu jen odhadovat – strávil jsem s ním příliš krátkou dobu na to, abych mohl jeho dovednosti ve skutečném terénu pořádně vyzkoušet.

Dost však napovídá už jeho vzhled – přední nájezdový úhel je ohromný a takhle velká světlá výška – dle katalogu 210 mm – se dnes taky jen tak nevidí ani u SUV, natož u moderních crossoverů. Výrobce dokonce počítá i s tím, že budete jezdit vodou, a uvádí brodivost – rovného půl metru.

Jaké další výhody dokážu na Patriotu najít? Množství prostoru na zadních sedačkách je naprosto ohromující. Lavice sice není kdovíjak pohodlná, ale na kolena i na hlavu tady mám místa... troufnu si říct, že víc než v luxusních limuzínách typu [Lexus LS](#). A i zde je na B-sloupku madlo, které usnadňuje nastupování.

Taky má rozměrný a hranatý kufr, jehož nakládací otvor není zprzněný designovými výstřelky zadě. Na druhou stranu, na jeho otevření potřebujete za autem vážně hodně místa, takže podélné parkování nebude vaše oblíbené. A vrata – ne, to vážně nejde nazvat jinak – se otvírají doprava, k chodníku.

A konečně, koupíte ho za cenu srovnatelnou se Škodou Scala. Vážně, v základu stojí 514 tisíc korun; za klimatizaci a uzávěrku zadního diferenciálu sice je třeba připlatit,

ale nejvyšší výbavu pořídíte od 641 tisíc. Tomu může konkurovat snad jen [Suzuki Vitara](#), které je ale podstatně menší a cílí na jiné zákazníky.

Chce kompromisy, ale svůj půvab má

Chtěl jsem tenhle test uzavřít slovy, že bych si Patriot nekoupil, protože mám radši pick-upy se stejně řešeným pohonem všech kol. Jenže ty jen zřídka dostanete s takhle příjemným benzínovým motorem, či vůbec s nějakým benzínovým motorem, a já mám benzín prostě radši než naftu. Navíc většinou stojí oproti Patriotu dvojnásobek.

Jistě, musíte tu učinit řadu kompromisů, tohle auto prostě v mnoha ohledech není s moderními evropskými auty srovnatelné. Bohužel, hlavně to je znát na místech, kde to budete mít pořád na očích. Na druhou stranu, pokud vás moderní evropská auta štve svou přetechnizovaností, nejezdíte do města a chtěli byste se vrátit v čase o pár let, tohle může být zajímavá cesta.

| UAZ-3163 Patriot Maximum | |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor: | 2693 ccm, řadový zážehový čtyřválec |
| Nejvyšší výkon: | 110 kW (150 k) při 5000 ot./min |
| Nejvyšší točivý moment: | 235 Nm při 2650 ot./min |
| Převodovka: | pětistupňová manuální |
| Zrychlení na 100 km/h: | <i>neudává se</i> |
| Nejvyšší rychlost: | 130 km/h |
| Provozní/užitečná hmotnost: | 1988/662 kg |
| Kombinovaná spotřeba: | 12,8 l/100 km |
| Délka x šířka x výška: | 4750 x 1900 x 1910 mm |
| Pohon kol: | stálý pohon zadní nápravy, připojitelná přední náprava, redukce, uzávěrka zadního diferenciálu |
| Objem zavazadelníku: | 1700 l |
| Cena základní verze s DPH: | 514 209 Kč* (Patriot Fleet) |
| Základní cena testované verze s DPH: | 640 625 Kč* |
| Cena testovaného vozu: | 663 963 Kč* |

* - Ceny jsou vázány na aktuální kurz rublu a platné dle webu českého zastoupení v den zveřejnění článku.