

# IVAN

## DE ONSTUITBARE

Tekst: Johan Dillen | Foto's: Dirk de Jager

Al zestig jaar is hij dezelfde: de UAZ 'Bukhanka'. Het hele Russische communisme heeft hij overleefd. Waar de weg stopt in Siberië, trekt de Bukhanka zijn berenmuts wat dieper over de oren om rustig verder te brommen. Niet te stoppen, en sinds kort ook officieel te koop in ons land. Wij trokken ermee door het bos... en door de lage-emissiezone. Want dat mag ook.



Het duurt even voor ik begrijp wat er aan de hand is. Een Mercedes heeft ons net brutaal klemgerend, en de bestuurder vraagt ons 'wat ons probleem is'. Ik kijk hem met grote ogen aan: "Hoezo, ons probleem?" "Ja", herhaalt hij. "Wat is jullie probleem?" En dan klikken de radertjes in mijn hoofd: donkergroene bestelwagens, Tsjechoos kenteken, dwars geparkeerd in een residentieel dreef in een rustige villa in Kalmthout...

"Haha, nee toevallig, zie het helemaal verkeerd. Wij zijn gewoon autojournalisten op pad met een UAZ Bukhanka. Wij komen jullie huizen niet leegplunderen." Zeg nu nog eens dat het autojournalistenleven een zeventig bestaan is...

De UAZ Bukhanka (in feite een bijnaam, zie kader) mag zich samen met de Toyota Land Cruiser of Jeep Wrangler tot de echte oerwagens rekenen. De Mercedes G-Klasse of de Lada Niva? Broekventjes in vergelijking met de Bukhanka. Bovendien, terwijl je een oude Land Cruiser nauwelijks nog herkent naast de nieuwe, lijkt de Bukhanka nog geen spatie veranderd.

## GROETEN UIT ULYANOVSKY

Van achter het Izeren Gordijn kwam in 1958 de melding dat de Ulyanovsk Avtomobilny Zavod (UAZ, ofwel de Ulyanovsk Auto Fabriek) de 450 op de weg bracht, een 4x4-voertuig met grote bodemspeeling en de mogelijkheid om tot tien passagiers te vervoeren. Of hoe de Russen derennia voorloepen met grote SUV's... De UAZ 450 en de 452 die hem in 1965 opvolgde, bouwden zich een reputatie op in de meest barre omstandigheden. Bij -30 graden Celsius een bergpas over in Mongolië, of dwars door Siberië? Allemaal geen probleem voor de Bukhanka.

Het moet wel gezegd worden dat de communistische directies een stevig boekenkast hadden opgesteld voor de ontwikkeling van de 452. De prototypes moesten de woestijn van Karakum (nu in Turkmenistan) doorkruisen en zich ook aanmelden in Ojmjakon, in het noorden van Rusland, waar het op een gemiddelde januari-dag al gauw -50 graden Celsius kan worden. Meer nog, met een gemeten temperatuur van -67,7 graden in 1933 geldt Ojmjakon als een van de

allerkoudste plekken op het noordelijke halfrond. Pas na die proeven mocht de UAZ-bus in productie.

## TE KOOP IN BELGIË

Zestig jaar later bolt de Bukhanka nog altijd, gewoon omdat hij niet te stoppen is en moeilijk te evenaren valt. Echte terreincapaciteiten, de meest praktische vormgeving en makkelijk te onderhouden: wat wil een mens nog meer? Ten oosten van Frankfurt an der Oder hoeft deze Russische bus zijn reputatie niet te bewijzen, maar bij ons ligt dat anders. Voor het eerst kun je de UAZ Bukhanka gewoon bij ons bij een handelaar bestellen. UAZ Benelux, gebaseerd in het Antwerpse, biedt het volledige UAZ-gamma aan in ons land, en staat ook in voor het onderhoud.

"De Russische modellen worden naar Tsjechoïe gebracht, waar ze een Europese homologatie krijgen", zegt Jacques Koelewijn van UAZ Benelux. Er bestaat echter geen Europees gelijkvormigheidsattest, waardoor elke in België ingevoerde UAZ naar de keuring moet en een individuele goedkeuring moet krijgen van de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DlV) bij de FOD Mobiliteit. Dat laatste duurt flink wat tijd in beslag nemen - de invoerder houdt het zelf op 3 tot 6 weken... Een optimistische schatting. In de praktijk duurt het drie maanden om in Rusland een Bukhanka te bestellen en die in Europa geleverd te krijgen. En vervolgens kan het tot twee maanden duren voor je in België de nodige papieren krijgt. Waarom lachen wij eigenlijk met Russische bureaucratie?

Nu, de kans is klein dat de Bukhanka hier snel de VW Golf van de troon zal stoten in de verkooptabellen... of zelfs maar de Lada Niva. Deze Rus richt zich tot een heel specifiek publiek. "We merken dat we vragen krijgen van echte 4x4-fanaten die met hun oude Defender de stad niet meer in mogen", zegt Koelewijn. En met de Bukhanka mag dat wel? "Jawel, die motor voldoet aan de Euro 6-normen." Niet alleen kan hij op lg worden omgebouwd (2.000 euro) zoals onze bestwagens, maar ONG (aardgas) is ook een optie, voor 3.085 euro.

## REALITY CHECK

We geven het toe, het was met enige vooringenameheid dat we naar de kennismaking met de UAZ



1 & 2 De dikke stuurwiel zit beter dan verwacht. Achterin is zelfs een tafeltje gelijktijdig.

3 Het instrumentpaneel bestaat uit een snelheidsmeter, en dat is het dan ook...

4 Op de vijfde rij zit ook nog de peuk om de 4x4 in te schakelen en die van de motorafzet.

5 Onze passagiers zijn om te beginnen voor deze stevige zessche of tractor.



De Bukhanka is voldoende gemoderniseerd, en zijn praktische capaciteiten zijn ronduit indrukwekkend.

Bukhanka trokken. Tijd om eens goed te lachen met de rommel die beter achter het Izeren Gordijn was gebleven. Maar met zestig jaar degelijkheid op een terrein dat qua moeilijkheidsgraad het onze met een factor twintig overtreft, wordt eigenlijk snel duidelijk dat hier niet mee te spotten valt. Bovendien is de Bukhanka voldoende gemoderniseerd om niet lachwekkend te zijn, en zijn praktische capaciteiten zijn ronduit indrukwekkend.

De Bukhanka wekt op zoveel vlakken verbazing, én sympathie. Om te beginnen steekt zijn motor naast de bestuurder, onder een eenvoudig te verwijderen harde hoes. Het begrip 'centrale motoropstelling' hebben we nog nooit zo letterlijk weten interpreteren... Op koude winterdagen krijg je het op die manier snel lekker warm, maar in de zomer behoort de Bukhanka een gratis sauna te worden. Via een duwknop heb je voor de verwarming de keuze uit twee standen: 'heet' en 'minder heet'. Alro? Nu overdrijf je toch: met een hendel kun je de 'brievensbus' op de neus openen, die frisse lucht aanvoert, maar daar blijft het dan ook bij.

De reden waarom de motor zo ver naar achteren ingebouwd zit, is om net beter om te kunnen met de sterke vriestemperaturen waaraan hij vaker wordt blootgesteld - in Rusland heeft UAZ zelfs een '-30-gradepakket' op de optielijst. De motor zelf is een 2,7-liter viercilinder-zestienklepper, goed voor 108 pk bij 4.000 o/m en 210 Nm bij 2.500 o/m. Dat koppelt

## Buk-wat-a?

OFFICIEEL heet hij invulven UAZ Classic, maar de 452 weeg in Rusland al snel in zijn carrière het koonaangevoerde Bukhanka opgevolgd. Bukhanka betekent brood in het Russisch, wij zouden het over een broodje hebben. Niet te verwachten met de ambulance-versie van de 452, die de Russen 'Tablitsa' noemen... ofwel de P1. Het Bukhanka-aanbod in België bestaat uit een 700cc-truck, de Combi uit onze reportage, een gestolen bestelwagen, een minibusje en de Farmer (dubbele cabine met bakje).



blijft bijna constant tot 3.500 o/m, wat in de praktijk een erg vlotte motor oplevert, zelfs rekening houdend met het leeggewicht van de Bukhanka: 1.905 kilogram. Verwacht dan ook geen flitsende prestaties, maar dankzij de kort gespelde vijfbak komt de UAZ toch nog best vlot voor de dag. Hij haalt 130 km/u, en misschien wel meer. De poek van de vijfbak mag dan dicht bij het stuur gebracht zijn, je hebt er wel wat werk mee. De spreiding is goed, maar de poek hapert in de bediening. Voorzichtig zijn is met andere woorden de boodschap.

## BEHOORLIJK GEDEMT

Het valt op de snelweg bij 110 km/u op dat je op dat moment nog makkelijk een conversatie kunt voeren. De verbeterde geluidsisolatie in de Bukhanka laat zich voelen. Deze Rus is zeker niet rumoeriger dan een Defender bij dezelfde snelheid. Het zijn vooral de windgeluiden die primeren en niet zozeer de motor, die gezellig naast je ligt te brommen.

Het meeste gewenning vraagt het stuur. Met zijn terreinbanden zweeft deze UAZ over het asfalt, waardoor je flink moet corrigeren. Rustig rechtuit sturen is er niet bij, maar goed, dat went. Rijden met de Bukhanka is nog een heerlijk ouderwetse stuurervaring, waarbij je niet snel zult wegdromen. Veel ruimte voor afleiding is er trouwens niet. Op het dashboard is alleen plaats voor één teller. De radio beschikt wel over een USB-aansluiting en hij heeft ook een 12-volt aansluiting. Maar daarmee hebben we het infotainmentgedeelte wel gehad. Vooraan moet je de ruiten nog gewoon openzwengelen, achteraan beschikt de Bukhanka over schuiframen.

En de veiligheid? EuroNCAP-medewerkers kunnen nu best even wegkijken: de minibusvariant heeft ABS, maar dat is het dan ook. Geen airbags, geen sensoren. En onze Combi heeft niet eens dat ABS. Maar de dunne rijkstijlen in combinatie met de grote voorruit blijken een zeer efficiënt middel om de actieve veiligheid te bevorderen: je bent je er heel erg van bewust dat een ongeval hebben een slecht idee zou zijn, zodat je erg oplettend blijft voor gevaren. Door de hoge zitpositie heb je ook het best mogelijke uitzicht over de weg. De dunne stoelen zijn trouwens comfortabeler dan gedacht.

## 4X4'EN

Naast de versnellingspoek vind je nog de bediening van de vierwiel aandrijving en van de transferbak. Met de eerste kun je wisselen tussen achterwiel aandrijving of een vergedelde vierwiel aandrijving (met een permanente 50/50-verdeling), de tweede schakelt de reductieverhoudingen in voor het zwaarste werk. Optioneel kun je daaraan nog een sperdifferentieel voor de achterbrug toevoegen (1.028 euro), of een pneumatisch geregelde vergedeling van beide assen (3.023,79 euro).

Standaard heeft deze UAZ een bodemvrijheid van 20 centimeter, een oprijhoek van maximaal 30 graden en een afrijhoek van 27 graden. Een halve meter diep water vormt geen bezwaar. Als optie kun je de veerweg nog met 8 centimeter verhogen (2.297 euro). Allemaal om maar te zeggen: ja, we zijn wat in de modder gaan spelen met de Bukhanka. Maar toen was het zijn beurt om eens goed met onze modderlaantjes te lachen. De motor beschikt over voldoende koppeling om in tweede versnelling overal rustig door te tuffen. Bukhanka – AutoGuide: 1-0.



Als je bedenkt met welk zwaar terrein in het achterhoofd de UAZ 452 daarbij werd ontworpen, dan begrijp je dat deze bespaardjes voor hen een lachertje zijn. Zelfs wat modder deert hen niet.



1 Beplaatste details verraden dat de roots van deze UAZ al een heel eind terug in de tijd liggen...

2 De knoeder in ons land blidt de Bukhanka ook aan met een lpg- of CNG-installatie.

3 De motor zit tussen de voorstoelen. Zo warmt het waterleer sneller op in de winter.

4 Deze Combi heeft ook nog eens een gipsplegch laadruim voor een auto van 4,30 meter lang.

5 De skeletstactie buttons legels dragen in de stad arorer bij tot wel dacht renken.



## Een heel gamma



UAZ IS AL BIJNA EVEN BERGEMG om zijn 60% de reducties (ook die u zeker kent uit een overhang) (het kind-fins (technis). Die wett ook nog voort onder de naam Hunter. Daarnaast heeft UAZ nog een meer dan behoorlijk uitbreidende SUV in het gamma, de Patriot. Die mag naast een Mitsubishi Pajero of een SaangYong Actyon staan. Van de Patriot bestaat ook een pick-up uitvoering.



Heimelijk scheppen we er plezier in om met een in se 60 jaar oud concept vrolijk voorbij de LEZ-borden te kachelen.



## VAN HET BOS NAAR DE STAD

Dan maar naar 't stad. We zijn allerminst gekant tegen de lage-emissiezone in Antwerpen, maar scheppen er heimelijk toch plezier in om met een in se zestig jaar oud concept vrolijk voorbij de LEZ-borden te kachelen. Wij mogen binnen, hou ons maar eens tegen... Ondanks zijn 2 ton en zijn stevige breedte (1,94 meter) voor een auto van maar 4,39 lang is onze Rus het best makkelijk door de stad te sturen. Het grootste nadeel: de zijspiegels zijn zo goed als nutteloos. En de achteruitsensor bestaat uit een luide 'kloink' wanneer het te laat is. Maar ook in dat geval heb je de zekerheid: de Bukhanka wint altijd.

Maar uiteindelijk zijn we nog het meest verbaasd van zijn praktische kwaliteiten. Deze Combi beschikt

over een bijzonder ruim achtercompartiment. Naast de achterbank krijg je daar nog ook twee stoeltjes bij voor aan het tafeltje. In Hong Kong vind je kleinere appartementen... Bovendien heb je daarachter nog een volledig afgescheiden laadruimte, waarin je nog bijna één ton aan materiaal kunt laden.

Lach wat u wil, maar wij hebben er een held bij. De UAZ Bukhanka is een vreemde die zich hier niet hoeft aan te passen: waar hij vandaan komt, liggen de standaarden gewoon anders dan bij ons. En op een aantal vlakken zelfs hoger. Toegegeven, zijn prijs van 17.705,85 euro ligt hoger dan we verwacht hadden, maar wat je ervoor in de plaats krijgt, is meer dan de moeite. Met de prijs van de originaliteit er bovenop. Nee, met deze Rus gaat u ons niet horen lachen. ■