

Řídili jsme legendární Buchanku aneb Jak vypadá model UAZ-452 po 53 letech

Terénní ruská dodávka UAZ-452, která dostala lidové jméno Buchanka, nemá ani v roce 2018 airbasy a v jejích útrobách pracuje 2,7l atmosférický benzínový motor. Že je svérázná, je slabé slovo, ale pracovat se s ní naučíte rychle. Navíc nabídne zajímavé vytržení z bavlnky moderních aut.



čtvrtek 31. května 2018, 12:34

Marek Bednář, [Novinky](#)

Pokud jste byli na vojně, zejména za komunistické totality, tohle auto si pravděpodobně pamatujete - vůz UAZ-452, řečený „Buchanka” podle svého vzhledu bochníku chleba, se řídí zásadou „co není rozbité, nespravuj”.

Bez podstatnějších změn se vyrábí od roku 1965 až dodnes. Nemá airbasy ani klimatizaci, deformační zóna při čelním nárazu jsou kolena řidiče a spolujezdce.

Dostal jsem možnost se s ní svézt na Dni ruské techniky, o kterém jste si u nás mohli přečíst. K vidění byla i Lada Niva Extreme Cross, ruský všudychod, který může i na silnici.

[\[celá zpráva\]](#)

▲ Buchanka je už 53 let pořád skoro stejná. Jen se dnes jmenuje 3909, ne 452.

FOTO: Marek Bednář, [Novinky](#)



Asi by šlo vyrobit zadní lampy, které v sobě mají couvací světla i mlhovky, ale proč, když to funguje i takhle? Jeden moderní detail tu však je - třetí brzdové LED světlo nad vraty.

FOTO: Marek Bednář, [Novinky](#)

Technicky vzato, to, s čím jsem měl možnost se projet, už není UAZ-452, nýbrž UAZ-3909. K přejmenování došlo v 80. letech - dané číslo dostala verze Combi, která nabídne celkem sedm míst pro posádku a zcela oddělený prostor pro náklad.

Hadicové spony má z železářství, sedačky jsou vyhříváné

Uljanovské automobilové závody také do Buchanky postupně uvádějí některé prvky výbavy, které jsou v normálních autech běžné. Má tedy posilovač řízení, motor vstřikování paliva, nikoliv karburátor. Nová verze má také vyhříváná přední sedadla, na zakázku je možné vůz dovybavit klimatizací.

Ovšem výdechy ventilace do prostoru pro nohy jsou hadicová kolena, připevněná k větráku prachobyčejnými hadicovými sponami, které koupíte v železářství.

Trojúhelníková okénka ve dveřích jsou výklopná jako kdysi a odhalené kabely všude po interiéru jsou normou.



Uprostřed je tachometr, další budíky netřeba. Teploměr vody a palivoměr jsou vyvedeny kostičkami v displeji pod tachometrem.

FOTO: Marek Bednář, [Novinky](#)

Dovnitř musíte naskočit - levou nohu na stupátko před předním kolem, chytit se rukou za rám čelního skla - všimněte si, že přesah střechy tvoří jakýsi kšilt - a pak se vyšvihnout do sedadla.

Buchanka zvenčí dává dojem slušně velké dodávky, i když ve skutečnosti tomu tak není - na délku má jen 4390 mm, šířka je těsně pod dva metry a rozvor náprav je pouhých 2300 mm.

Za jízdy ale působí větší, protože sedíte v podstatě mimo rozvor, vtěsnáni do levého předního rohu auta jako sardinka. Pedály jsou tak vysoko, že když chcete šlápnout na spojku nebo brzdu, musíte zvednout celou nohu ze země. Jedině plyn se dá ovládat s patou na zemi.



Dovnitř se musí naskočit a je tam zhruba tolik prostoru, jak to na fotce vypadá.

FOTO: Marek Bednář, [Novinky](#).

Převodovka občas kope a neutrál musíte hledat. Na rychlé sázení kvaltů zapomeňte

„Při rozjezdu je třeba jedničku držet, protože někdy vyskočí,” říká zástupce importéra UAZ. A skutečně - řadím za jedna a pouštím spojku, když vtom ucítím kopanec do dlaně, jak chce řadicí páka vyskočit. Kvalt ale zůstal na místě a rozjíždíme se.

Řazení není jednoduché ani dále. Kulisa nevrací páku do neutrální pozice, neutrál musíte hledat. A při řazení z dvojky na trojku je potřeba skutečně udělat pohyb rukou doprava, a to ve srovnání se zbrusu novou Mazdou 6, kterou jsem přijel, velmi výrazný.



Buchanka dává slovnímu spojení „otevřená kulisa řadicí páky” zcela nový význam. S Ferrari nemá společného vůbec nic.

FOTO: Marek Bednář, [Novinky](#).

Záhy se ale naučím poznat, jestli jednička správně zapadla, a rozjezdy jsou svižnější. Instinkt velí řídit velmi brzy, ale Buchanka nemá dieselový motor - pracuje tu 2,7l benzínový čtyřválec s atmosférickým plněním, který dává 113 koní a 198 Nm.

Pro svižnější jízdu je tedy třeba motor trochu víc točit, čemuž dvakrát nepomáhá, že na palubě není otáčkoměr. A jak rychle jedete, taky většinu času v podstatě nevíte, protože tachometr je velmi daleko zornému poli.

Přes nízký výkon zrychluje svižně

Převodovka má jen pět rychlostí, ale zase velmi krátké zpřevodování. To znamená, že zrychlení není dvakrát špatné ani přes nízký výkon motoru a pohotovostní hmotnost téměř 1,9 tuny.



Boční blinkr takhle vysoko nemá snad žádné jiné auto na světě.

FOTO: Marek Bednář, [Novinky](#)

Maximální rychlost je prý okolo 140 km/h, ale už okolo osmdesátky je na užších a nekvalitních silnicích jízda docela adrenalinovým zážitkem. Přinejmenším, než si zvyknete na fakt, že si tuhé nápravy na listových perech musejí najít vlastní cestu.

Korigovat volantem každou drobnou odchylku ze směru jízdy je spíš kontraproduktivní. Citlivost vozu na boční vítr není překvapivě tak velká, jak by jeden očekával. Snad kvůli relativně velké hmotnosti se silnicí hrne sice svérázně, ale sebejistě.



2,7l čtyřválec je doslova mezi řidičem a spolujezdcem. Má to výhodu - při servisování sedíte v autě, takže na vás neprší.

FOTO: Marek Bednář, [Novinky](#)

Přemýšlíte, kde je onen 2,7l motor schovaný? Není to boxer a není pod podlahou, je to normální řadový čtyřválec, umístěný mezi řidičem a spolujezdcem. Doslova - když odstraníte vrchní filcový kryt, dostanete se na plechovou „kapotu“, pod níž se skrývá pohonná jednotka, včetně chladiče.

Standardně pohání zadní kola; jednou z neoznačených pák na středovém tunelu připojíte přední nápravu. Druhá páka přiřazuje redukční převodovku. Která je která, se zákazník dozví při instruktáži, když je mu vůz dodán.

Ročně se v Evropě prodá několik desítek kusů

V celé Evropě si Buchanku ročně koupí okolo osmdesáti lidí a největší zájem o ni je v Belgii a Německu. V České republice se každý rok prodá okolo deseti kusů.

Buchanka totiž boduje třemi věcmi - jednak svými terénními schopnostmi, jednak jednoduchostí a odolností své konstrukce a jednak až překvapivě nízkou cenou. U nás si ji můžete koupit od 350 tisíc korun bez DPH.

UAZ-3909 Combi	
Motor:	2693 ccm, zážehový čtyřválec
Max. výkon:	83 kW (113 k) při 4250 ot./min.
Max. točivý moment:	198 Nm při 2 500 ot./min.
Nejvyšší rychlost:	cca 140 km/h
Průměrná spotřeba:	12,3 l/100 km
Pohotovostní hmotnost:	1860 kg
Délka x šířka x výška:	4390 x 1974 x 2355 mm
Základní objem zavazadelníku:	460 l
Poháněná náprava:	4x4 s redukční převodovkou, přiřaditelná přední náprava
Základní cena:	350 000 Kč bez DPH

Aktuální nabídku nových i ojetých vozů najdete na Sauto.cz.

[Hlavní stránka](#) [Stalo se](#) [Domáci](#) [Vaše zprávy](#) [Zahraniční](#) [Krimi](#) [Kultura](#) [Ekonomika](#) [Finance](#)
[Sport](#) [Žena](#) [Koktejly](#)

[Komentáře](#) [Internet a PC](#) [AutoMoto](#) [Muži](#) [Věda a školy](#) [Bydlení](#) [Cestování](#) [Téma](#) [Speciály](#) [Počasí](#) [Horoskop](#)
[TV program](#) [Denní tisk](#) [Video](#)