

# UAZ 2206 Buchanka – To se stále vyrábí?



Martin Vaculík 12. 5. 2019 • 12:37



**Pokud Mercedes-Benz třídy G letos slaví čtyřicetiny a stále se vyrábí, proti ruskému stroji UAZ 2206 je to stále pěkný zelenáč. Takzvaná „buchanka“ se produkuje od roku 1965 a její základní mechanické řešení je ještě o deset let starší.**

Za posledních mnoho let si nevzpomeneme na testovací auto, které by přitahovalo tolik pozornosti jako šedý UAZ Buchanka. Dávno pryč jsou doby, kdy jsme třeba s první generací octavie či fabie nabírali při každé zastávce hodinová zpoždění, jak nás davy zvědavců nechtěly pustit z místa. Buchanka se v redakci sešla s novou **Škodou Scala** a na zájem okolí vede tak 100:1. Pokud dnes lidi znuděné absolutní dostupností aut něco opravdu zaujme, není to vůz běžné potřeby, ale nějaká zajímavost, kuriozita, exotika – zkrátka něco pro radost. Na otázku „proboha, to se stále vyrábí?“ jsme odpovídali snad stokrát.

## **Auto bez pružných dílů**

Takže jednou provždy ano, vůz na snímcích se stále vyrábí a za necelých 490.000 Kč (přesná cena závisí na kurzu rublu) může být váš. V Rusku samotném a postsovětských republikách na východ za Uralem jde stále o jedno z nejběžnějších aut. Stejně tak třeba v Mongolsku.



**Legendární UAZ Buchanka slaví 60 let existence. Touto krásnou retro edicí**

Kamenité cesty v pouštích a stepích se totiž provozem aut mění vždy v roletu, po níž by sice **Audi Q7** s nezávislým zavěšením kol jelo komfortněji než UAZ, ale bohužel jen chvíli. Soustavné kmitání koly zlikviduje veškerá pružná lůžka (silentbloky) podvozků moderních vozů. A historická konstrukce buchanky, kde dvojice tuhých náprav je nejen odpružena listovými pery, ale i na nich drží, je tak zásadní výhodou. Vůle nemají kde vzniknout, protože zde pružné díly nejsou a pohyblivých je nezbytné minimum. Pokud je podvozkový rám dost mohutný na to, aby vydržel nárazy a vibrace, tato věc stále pojede. Ani klasické terénní automobily, třeba zmíněný německý **Mercedes-Benz třídy G** či japonský **Nissan Patrol generací Y60** a Y61, už nemají tak odolné podvozky, jelikož v zájmu zkřížitelnosti náprav a komfortu odpružení přešly na vinuté pružiny. Nápravy tak drží sestava podélných ramen a příčných panhardských tyčí, vše se silentbloky a četnými příležitostmi ke vzniku vůlí.

## Řidič sedí na kapotě

Předchůdce buchanky UAZ 450 vznikl v roce 1958 tak, že na žebřinový podvozkový rám známého „gazíku“ GAZ 69 byla naroubována trambusová karoserie. Představte si třeba ten Nissan Patrol a na jeho plochou kapotu posadte člověka tak, že si nohy dá na nárazník. Máte to? Teď na ten nárazník přivařte řízení, klasické maticové, které vypadá jak zavřený svěrák, a trčí z něj nahoru tyč volantu, dolů pod auto páka řízení. Doplňte táhlo podélně dozadu k levému kolu, na pravé se to přenese spojovací tyčí. Řidič na kapotě má teď mezi nohama tyč s volantem, a když mu dáte pedály, může odtud vůz ovládat. Od plynového stačí lanovod ke škrticí klapce, ale spojka a brzda potřebují hydraulickou pumpu. Ta od spojky je jen malý váleček a vejde se vám tedy přímo nad pedál. Nad ním však musí být expanzní nádobka – která je tak u buchanky v palubní desce pod plastovým víčkem přímo před volantem.



## Hledáte auto na dovolenou? Máme pro vás tip: Ruský UAZ Patriot Expedition

Horší by to bylo s pumpou brzdovou. Brzdy už desítky let musí mít dva nezávislé hydraulické okruhy, takže jde vlastně o dvě pumpy za sebou. A pokud mají mít posilovač, přibývá rozměrný pneumatický píst. Kdybyste nechali něco takového trčet před nárazník terénního vozu, na jehož kapotě sedíte, vznikla by halapartna nabodávající chodce. Můžete však udělat přepákování a brzdovou pumpu s posilovačem dát napříč k jízdni dráze auta. Třeba doprostřed nárazníku před chladič.

No a teď před řidiče dejte kolmý plech s čelním oknem a ve stejném duchu vyved'te i zbytek karoserie. A máte UAZ 2206 Buchanka!

## Vlastně dobrá konstrukce

S ohledem na zadání (co nejlevněji vyrobit auto s perfektní průchodností terénem, vysokou životností a velkou přepravní kapacitou) jde o kvalitní konstrukci. Ohledy na řidiče a jeho bezpečnost (u popsánoho trambusového řešení je při nárazu první na ráně) vedou ke konstrukčním komplikacím a vyšším nákladům. Chcete-li stejnou spolehlivost, musíte složitější celky vyrábět kvalitněji, a tedy opět dražší.

Zmíněná cena jednoduché buchanky 490.000 Kč včetně DPH platí pro testované devítimístné provedení. Klasická plechová dodávka vyjde na 445.000 Kč, bez DPH tedy 368.000 Kč. A v tom máte nejen fyzické úpravy pro trhy EU, ale i administrativně náročnou individuální homologaci (viz předchozí strany) a desetiprocentní dovozní clo z Ruské federace. Když připočteme i nějaký zisk výrobce a marže obchodníků, musí být výrobní cena někde kolem 220.000 Kč. A to jde o vozidlo s pohonem všech kol, pětistupňovou hlavní a dvoustupňovou redukční převodovkou a robustním zážehovým motorem 2,7 litru. Zkrátka konstrukce, která dnes vypadá kuriózně, přesně plnila a plní svůj účel.



## Buchanka slaví 60 let. Připomeňte si historii legendárního UAZu 450

Mimořádně rozvor náprav je jen 2300 mm, celková délka pouze 4363 mm. Buchanka, která odveze až deset lidí (česká verze jen devět, abyste nepotřebovali řidičák na autobus), je tak o 30 cm kratší než třeba současná **Škoda Octavia**. Na tom si člověk nejlépe uvědomí, kolik „jalového“ prostoru spolýká bezpečnost dnešních aut.

## Za volantem těsno

Jízda je zážitek už od nasedání. Dvě nohy se pod volantem neminou, takže to chce grif. Nejdřív levou ke spojce, přitáhnout se o volant (hodilo by se madlo na předním sloupku, ale je jen u spolujezdce), poté pravou podsunout rovnou k plynu. A pak teprve spustit pozadí na sedačku.

Uvnitř si také poprvé všimnete, že auto přece jen prochází nějakým vývojem. Tachometr uprostřed má digitální ukazatele teploty a paliva, když zařadíte

(tlačítkem!) uzávěrku zadního diferenciálu, s pípnutím se rozsvítí kontrolka ABS, které jste tím logicky připravili o možnost funkce. Náš kousek měl dokonce příplatkové vyhřívané sedačky! Pípnutí se též ozve, když vám dochází palivo v té nádrži, na kterou máte zrovna ukazatel přepnutý. Kolébkou si totiž volíte, zda se zobrazuje stav v levé 50litrové, či pravé 27litrové.

## Jak s dvojicí pák?

Tyhle relativně moderní věci jsou ale stále jen naroubované na podrobně představené neměnné a vlastně starozákonné mechanice. Převodovka je samozřejmě daleko za motorem, vedle nějž sedíte. Od řadicí páky, kterou máte po pravé ruce, k ní tak vede dlouhé táhlo. V jeho kloubech vznikají četné odpory, takže ani přesné šlápnutí meziplynu není zárukou, že řazení půjde zcela snadno. Výrobce by mohl použít lanovody, jako mají moderní auta. Jenže vypadlý čep táhla opravíte, ohnutou tyč narovnáte i v poušti Gobi. Přetržené lano v bovdenu žádnou nouzovou pomoc nenabízí.

Rozdělovací převodovka, v níž k zadní nápravě můžete přiřadit přední a zvolit terénní zkrácené převody, je na pravé straně auta. Proto i dvojice pák, kterou se přes táhla ovládá, musí být na pravé straně motoru. Řidič se k nim musí pořádně natáhnout, nebo poprosí spolujezdce.

Horní pákou se však často nedaří pohnout. Nekňuba to bude marně zkoušet větší silou a s nadávkami na ruskou techniku. Znalec však ví, že se jen postavily zuby na sebe. A že to chce kousek popojet, aby se přední a zadní náprava vzájemně pootočily. Pohon 4x4 tak nejspíše zařadíte za pomalé jízdy lehkým tlakem na páku – až tam bez odporu skočí. Samozřejmě čtyřkolka bez diferenciálu je určena jen pro kluzký povrch.



### UAZ v nové době: Terénní specialista žije dál

Redukce spodní pákou se musí řadit naopak za klidu. Do polohy neutrál (ano, terénní auta mívají dva neutrály – jeden na hlavní, druhý na redukční převodovce) ji vytáhnete snadno, ale zkrácený převod se opět bude bránit. Možná vás napadne pustit na chvíli spojku, aby se kola protočila – jako když vám nejde u felicie zařadit zpátečka. Jenže ono nic – zcela logicky. Když máte na hlavní převodovce neutrál, je úplně jedno, zda stojíte na spojce, či ne – redukční převodovka umístěná za ní se v

obou případech netočí. Abyste ji protočili, zařadíte jedničku a pustíte spojku. Auto nepojede, v redukční převodovce j neutral, ale její vstup protočíte a redukce tam skočí opět bez velkého násilí.

## Pruží nahoru, ale i do strany

Jízda po silnici na kratičkém rozvoru a balonových pneumatikách je samozřejmě o neustálých korekcích volantem – nenuďte se ani chvíli. Listová pera navíc pruží nejen nahoru a dolů, ale taky trochu do strany.

Naopak hlučnost je příjemným překvapením. Benzinový motor ZMZ (Zavolžský motorový závod) s 2,7 litru objemu a 82,5 kW výkonu sice pracuje hned vedle vás, ale tichý je jak poválečný rolls-royce. Žádná hlučnost z ventilového rozvodu ani od vaček – zkrátka poctivá a kvalitní strojařina. Svůj nejvyšší výkon má už při 4250 otáčkách, maximum točivého momentu 198 Nm při pouhých 2500 min<sup>-1</sup>.

Zpřevodování je pomaluběžné charakteristice přizpůsobeno, takže při 110 km/h motor běží v pohodových 2600 otáčkách. Byť výrobcem udávané maximum leží jen o 10 km/h výše (my jsme vůz v testu rozjeli na 129 km/h, pak jej zastaví jízdní odpory), stodesátkou po dálnici jede mnohem pohodověji a komfortněji, než byste čekali.

Obávali jsme se mohutného kvílení převodů a diferenciálů, které známe třeba z též ruské **Lady Niva**. A to nás překvapilo asi nejvíc. Však také s příplatkovou uzávěrkou zadního diferenciálu Eaton (17 893 Kč) se pojí kvalitní americké nápravy Spicer.

## Chtělo by to volnoběžky

V terénu hrají zásadní roli balony 225/75 R16, které samy pohltnou všechny nerovnosti a kameny zhruba do velikosti pěsti. Zkřížitelnost náprav na listových perech není vyloženě skvělá, ale zmíněný kratičký rozvor náprav 2300 mm nenutí ji využívat. Můžete jít až zcela na limit průchodnosti – s výjimkou doplněné zadní mlhovky není na podvozku nic, co byste mohli ulomit. Úžasná je buchanka ve strmých výjezdech, kdy u klasických offroadů přes příď nevidíte, po čem jedete. Kdežto tady stále koukáte zcela pod kola. Horší je to ve sjezdech – to máte silnou obavu, že se vůz překotí na čumák, jako když na kole moc vezmete za přední brzdu.



**UAZ žije dál, ruský výrobce offroadů plánuje nové SUV**

O dvou týdnech s buchankou by se daly popsat stohy papíru. O neustálém vrzání, které zřejmě vyluzují samotná listová pera. O síle nutné k otevření dveří či o tom, že při ovládání pedálů musíte zvedat nohy. Zmáčknout brzdu a spojku najednou znamená slušné posilování břišního svalstva. Asi vás zajímá spotřeba paliva – v našem testu na silnici byla 14 l/100 km, ale mohla by být i o dva litry nižší, kdybychom si nechali doplnit přední volnoběžné náboje. Bez nich se zbytečně stále točí celá náprava i kardan.

Těžko v našich končinách nalézt pro buchanku nějaké smysluplné využití. Vždyť i většinu lesních cest u nás zdolá standardní osobní automobil. Je však krásná součást automobilové svobody, že si takovou věc můžete koupit jen proto, že se vám líbí.

### **Plusy**

- Jedinečné charisma
- Kouzelný vzhled
- Odolná a překvapivě kvalitní mechanika
- Pružný motor s měkkým chodem
- Terénní dovednosti
- Poměr délky a přepravní kapacity
- Utáhne vlek až 3500 kg
- 24 smluvních servisů v ČR

### **Minusy**

- Bezpečnost na úrovni 60. let
- Málo místa pro řidiče
- Obsluha pedálů vyžaduje značně skrčené nohy
- Celkově špatná ergonomie
- Směrová nestabilita