

Olga - Infos

Karosserie

Der UAZ Bus ist ein Kleintransporter (in Deutschland als LKW zugelassen) mit zwei Achsen und zuschaltbarem Allradantrieb. Er hat einen stabilen Leiterraum, darauf sitzt ein (variabler) Grundaufbau - beim UAZ-220695 mit geschlossener Kabine und vier Türen (Fahrer, Beifahrer, Kabine und zweiflügelige Hecktür). „Die Buchanka“ wird so seit ca. 1958 (UAZ 451) bzw. 1965 (UAZ 452) mit nur kleineren Modifikationen im russischen Uljanowsk an der Wolga gebaut. 😊



Ja, die Verarbeitungsqualität der Karosserie ist wirklich schlecht. Das Blech ist verbogen und sieht links anders aus als rechts. Die Schweißnähte sind grob bis gar nicht vorhanden... 😊

Dafür ist das Blech dick (0,8mm) und das generelle Design bewährt. In 60 Jahren hat sich nicht viel verändert, aber eben auch nicht verbessert. Hier darf man keinen VW Bus erwarten. Zumindest nicht aus neuzeitlicher Produktion. 😊

Mit 2880kg zulässiger Gesamtmasse und (je nach Leermasse) fast 1t Zuladung ist Olga auch wirklich praxistauglich. Erfahrungswerte und Tipps gibt es hier unter [OLGA - Alltag](#) und [OLGA - Umbau](#).

Motor



Ganz im Gegensatz zur Karosserie ist der Benzin-Motor von ZMZ wirklich Klasse! Es ist im weitesten Sinne eine kontinuierliche Weiterentwicklung des alten Wolga Motors, katapultiert in die neue Zeit.

Er hat gute und robuste (doppelte!) Steuerketten, aber Ventile braucht man Dank moderner Hydrostößel nicht mehr einstellen (wartungsarm). 😊

Er ist mit seinen 2,7 Litern großzügig dimensioniert, ohne zu viel zu verbrauchen. Ich verbräuche im Schnitt ca. 12,5l/100km.

Er hat mit 112PS zwar relativ wenig Leistung - ist aber dafür nicht hochgezüchtet, d.h. auf Lebensdauer ausgelegt. Das Drehmoment von knapp 210Nm ist sehr gut und gleichmäßig, das heißt man kann relativ schaltfaul fahren.

Er ist ein komplett russisches Fabrikat aber alle Elektronik (Steuergerät + Sensoren) kommen von

Bosch! 😊 Und zu guter Letzt: Der Motor ist von Hause aus für Gasbetrieb geeignet. Das bewirbt der Hersteller ausdrücklich.

Unterhaltungskosten

Bezüglich der Steuern ist das mal wieder typisch deutsch. Obwohl als LKW zugelassen, muss man für den UAZ Bus (teure) PKW Steuern zahlen. Das Zollamt (in Deutschland verantwortlich für den Einzug der KFZ Steuern) schert sich nicht um die Einstufung des Kraftfahrtbundesamtes. Unter Berücksichtigung von Hubraum und Abgaswerten kommt man somit auf ca. 380...440EUR im Jahr. 😊



Update: Das hat sich Ende 2020 geändert. Denn am 23.10.2020 kam es (endlich) zur [Aufhebung der Sonderregelung](#) bei der Besteuerung von bestimmten leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5t Gesamtgewicht (§18 Abs. 12 Kraftfahrzeugsteuergesetz).

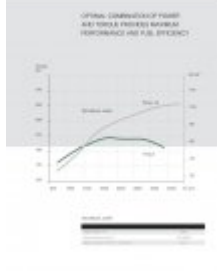
Bisher galt für bestimmte leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5t Gesamtgewicht, die über vier bis neun Sitzplätze einschließlich dem Fahrersitz verfügen und aufgrund ihrer Beschaffenheit vorrangig zur Personenbeförderung nutzbar sind, eine Sonderregelung: Abweichend von der verkehrsrechtlichen Einstufung wurden diese Fahrzeuge mit den CO₂- und hubraumbezogenen Tarifen für Pkw statt der gewichtsbezogenen Steuersätze für leichte Nutzfahrzeuge besteuert. Folge war eine höhere Besteuerung derartiger Fahrzeuge.

Ab dem Inkrafttreten des 7. KraftStÄndG am 23. Oktober 2020 wird diese Sonderregelung nun aufgehoben. - Das heißt endlich Gleichbehandlung bei der Zulassungsstelle (Klassifikation) und beim Hauptzollamt (Steuer) - und damit Besteuerung nach zulässiger Gesamtmasse! Für den UAZ Bus bedeutet das nur noch ca. 172EUR Steuer pro Jahr! 😊

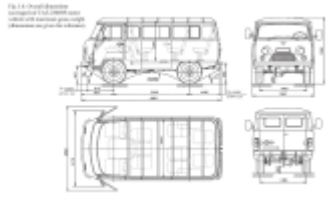
Bei der Versicherung sieht es anders aus. Auch wenn das Nutzungsprofil eher PKW ist, erfolgt hier die Klassifikation als LKW (Tipp: Bei der Versicherung sollte man gar nicht erst versuchen den „exotischen“ UAZ als Typ / Schlüssel zu finden 😊, ein Vergleich ist dennoch gut möglich über die Kategorie z.B. „LKW im Werkverkehr bis 3,5t“). Das sind auf niedrigster Beitragsstufe meist nicht weniger als 300...380EUR Haftpflicht im Jahr.

Darüber hinaus sollte man einen Puffer für Reparaturen im Jahr zurecht legen. Kleinigkeiten gibt es immer (siehe [OLGA - Alltag](#)), und leider ist ab und zu auch etwas Größeres fällig (wobei ich mit meiner Kupplungsgabel einfach nur Pech hatte 😊). Ca. 500...1000EUR sollte man für Inspektionen und Reparaturen im Jahr schon ansetzen - je nachdem wieviel man im Alltag fährt!

Dafür wird man mit einem fabrikechten Oldtimer belohnt, der bei jeder Fahrt Freude macht - und bei dem es wenig gibt, was man nicht leicht wieder reparieren kann. ♥



Model	Engine	Power (kW)	Power (hp)	Max. Torque (kgm)	Max. Torque (Nm)	0-100 (sec)	Top Speed (km/h)	Consumption (l/100km)
1.0	1000 cc	45	61	10.5	77	12.5	130	6.5
1.6	1600 cc	66	90	14.5	106	10.5	150	7.5
2.0	2000 cc	100	136	18.5	136	8.5	170	8.5



Tipps & Tricks

Tanken

Der UAZ Bus hat zwei Tanks - einen großen mit ca. 50 Litern (links) und einen kleinen mit ca. 27 Litern (rechts). Während der Fahrt „pullert“ der Inhalt vom rechten, kleinen Tank in den linken, großen Tank (Venturi Düse). Der rechte, kleine Tank ist also als erstes leer. 😏



Die Tankanzeige schaltet man mit einem Umschalter um. Im Ruhezustand zeigt er den Inhalt des kleinen Tanks an, im komplett geschalteten Zustand wird der Füllstand des großen Tanks angezeigt. Die Mittelstellung des Schalters hat keine Funktion (und natürlich ist die Anzeige - wie beim Lada - sehr ungenau 😊).

An der Tankstelle ist es also sinnvoll entweder mit kurzen Tank-Abständen immer nur den rechten Tank zu befüllen... oder eben beide Tanks voll zu machen (das sieht dann mitunter sehr lustig aus oder gibt auf der Tankstelle einige Fragen).

Wichtiger Tipp dabei ist es die Tanks nicht zu voll zu machen. Ansonsten kann es leider vorkommen, dass es gleich nach dem Tanken oder während der Fahrt etwas überläuft. 😬

Schalten



Es ist beim UAZ wichtig, den ersten Gang besonders am Anfang immer komplett schalten (das heißt bis wirklich ganz nach vorne zu schalten), sonst springt der gerne mal unerwartet raus. Und das „rumst“ dann ganz ordentlich. 😬

Darüber hinaus sollte man sich beim Schalten Zeit nehmen. Das Auto ist nichts für hektische Fahrer (= schöne Entschleunigung 😊). Immerhin ist das Getriebe vollsynchronisiert - beim Vorgänger UAZ 452 waren die ersten beiden Gänge noch unsynchronisiert, da musste man noch mehr „mitfühlen“ und Zwischenkuppeln.) Das generelle Schaltverhalten des UAZ bessert sich deutlich in der Einlaufphase und dem damit verbundenen Wechsel der „Einlauföle“.

Falls die Schalthebel der „Achszuschaltung“ bzw. der Untersetzung stark vibrieren, kann es sinnvoll

sein, die Verschraubung der Hebel auf der Achse zu kontrollieren. Ein Check ob das Gestänge im Motorraum bzw. unter dem Fahrzeug irgendwo anschlägt ist ebenfalls ratsam (= russische Toleranzen 😊).

Wenn es dann immer noch scheppert, die Hebel mit einem Gummi-Spannband fixieren. Das dämpft nicht nur die wilden Vibrationen, sondern verhindert auch ein Herausspringen auf die „Neutral“-Stellung! 😊 Update: Gegen das Scheppern hilft auch, wenn man einen Dichtungsgummi auf der Achse zwischen den beiden Hebel anbringt (Danke an Gunther Armbrust für den Tipp 😊).

Leuchtmittel

Ich weiß nicht warum, aber beim UAZ sind öfter mal Leuchtmittel defekt. Zum einen liegt das an der russischen Qualität der Glühbirnen (viele sind schon nach wenigen Betriebsstunden „schwarz“) oder an schlechten Kontakten in den Lampenfassungen. 😊



Also nicht lange ärgern oder wundern, sondern einfach die Leuchtmittel tauschen oder die entsprechenden Kontakte nachbiegen! Glücklicherweise ist das beim UAZ Bus kinderleicht, alle Leuchten sind leicht demontierbar und ebenso wartungsfreundlich wie wasserundicht. 😊

Scheinwerfer



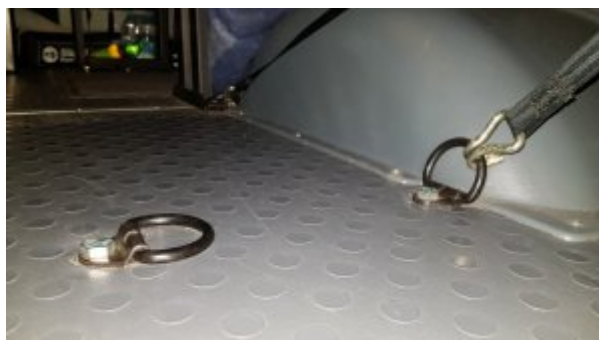
Ein kleines Manko des UAZ scheinen Kunststoffteile zu sein... Wie schon bildlich unter [OLGA - Alltag](#) dokumentiert, bricht hier und da mal gern etwas ab (Flüssigkeitsbehälter) oder verliert ganz die „Systemintegrität“ (Armaturenbrett - Schalterleiste). So ist das leider auch beim Scheinwerfer. 😊

Der Kunststoff-Gewinde-Sockel der Lampenring-Befestigung bricht einfach ab. Das kann man aber leicht reparieren (findige Technologen drucken das nicht bestellbare Ersatzteil (des kompletten Lampentopfes) mit dem 3D Drucker einfach nach... 😊).

Die Russische Lösung für Mutige, ist da noch einfacher: Mit dem Bohrer ein Loch bis ins Blech bohren - und dann einfach eine neue (längere) Schraube zur Fixierung des Lampenrings zu verwenden. 😊

Ladungssicherung

Die während der Zulassung des UAZ angebrachten Zurrösen waren zwar stabil, aber zu unpraktisch. Als nützlich erwiesen sich Zurrösen aus einem Mercedes Sprinter. Diese lassen sich bei Nichtbenutzung schön herunter klappen (so dass man nicht darüber stolpert).



Die Befestigung kann mit den Original-Schrauben der Sitzkonsolen erfolgen. Achtung das ist ein Feingewinde!

Öl



Nein, dies wird kein endlos langer „Öl-Fred“ - nur ein paar Hinweise zum verwendeten Getriebe- und Motoröl. Bei den Getrieben habe ich gute Erfahrungen im Niva mit Valvoline 80W-90 gemacht, deshalb haben wir unserem UAZ Bus dieses Öl auch verpasst! Damit schaltet er super und läuft ruhig.

Wichtiger Hinweis: Beim Schaltgetriebe unbedingt darauf achten, dass das Öl API GL-4 entspricht (Schutz der Synchronringe). Die Differentiale vertragen auch GL-5. Die Öle gibt es in beiden Ausführungen. (Im [Englischen Manual von uaz.global](#) finden sich weitere Alternativen.)

Wie schon unter [OLGA - Alltag](#) berichtet, hilft auch beim UAZ Bus bei Leckage durch müde Simerringe [LecWec](#). Allerdings nur wenn die Elastomere auch wirklich die Ursache sind. Ein fälliger Wechsel des Hinterachssimmerings ließ sich bei mir dadurch erfolgreich verhindern (oder zumindest hinauszögern)!



Beim Motoröl fingen wir mit dem „Standard“-Öl an. Da Olga aber von Anfang an „etwas“ Öl verbrauchte (bis zu 1l / 1000km, versuchten wir vom „normalen“ 10W-40 auf ein „sportlicheres“ 10W-60 zu wechseln. Mit Erfolg. Der Motoröl-Verbrauch ist auf deutlich unter 0,5l / 1000km zurückgegangen.

Wasser



Auch zum Wasser ein paar Worte: Als erstes ein praktischer Tipp: Ja, zum Kühlwasser nachfüllen muss man den Fahrersitz ausbauen. Das ist glücklicherweise aber sehr einfach (nur eine Mutter hinter dem Sitz lösen 😊).

Von Anfang an hat Olga kontinuierlich „eingepullert“, das heißt sie „verlor“ Kühlwasser. Die Ursache dafür zu finden, hat eine Weile gedauert: Der UAZ hat sehr viele Kühlschläuche... Alle sind mit Schlauchschellen an verschiedenen Flanschen festgeschraubt. Das sind viele mögliche Quellen für Undichtigkeiten.

Am Ende war es der Kühlkreis für den Wärmetauscher des Passagierbereiches, der undichte Schellen hatte. Unbemerkt tropfte es kontinuierlich hinter den Beifahrersitz! Also kann es nicht schaden, am neuen Fahrzeug alle Schellen beherrscht nachzuziehen oder gar gegen Federbandschellen zu tauschen (wobei das aufgrund der oft beengten Platzverhältnisse schwierig wird - ich kontrolliere regelmäßig die „originalen Schellen“). ⚠️

(Diese Seite wird durch Feedback kontinuierlich aktualisiert. Alle Angaben ohne Gewähr! 😊)

From:

<https://www.russenblech.de/> - **RUSSENBLECH**

Permanent link:

https://www.russenblech.de/doku.php?id=uaz_blog:olga_-_infos

Last update: **2020/11/27**

