



Go east mit GAZ

Die GAZelle ist zwar nicht unbedingt für die Autobahn gebaut, doch es gibt unzählige Einsatzorte, für die sie wie geschaffen ist

Alexander, unser russischer Mechaniker, lacht: „Das Schaltgetriebe ist völlig in Ordnung. Es stammt aus der GAZ Volga-Limousine – die rasseln alle so und gehen nie kaputt.“ Die erste Fahrt in einer GAZelle ist ein unbeschreibliches Erlebnis. Selbst wenn man indische, chinesische oder andere russische Exoten kennt, macht man sich ob des Konzerts der Aggregate Sorgen. Fast schon modern mutet die Transporter-Karosserie an, die von vorn betrachtet etwas an den Mercedes Sprinter der ersten Generation erinnert. Doch damit endet der Anflug von Moderne schon. Im Innern ist alles auf das reduziert, was man in den unwirtlichen Weiten Sibiriens wirklich

braucht: eine gut funktionierende, für vorn und die zweite Sitzreihe getrennt regelbare Heizung sowie ein Aschenbecher in der Größe einer Vitrinen-Schublade.

Das Klischee vom grobschlächtigen Urmobil des wilden Ostens passt aber dann doch auch wieder nicht. Ohne übertriebenen Kraftaufwand lässt sich mit der indirekt übersetzten Lenkung ein gewählter Kurs halten, die Bremsen sind servounterstützt und das Getriebe lässt sich leicht schalten, sofern man auch ohne Gas-

senführung weiß, wie ein „H“ aussieht. Starrachsen verbaut man dann, wenn schwerste Einsätze gemeistert werden müssen, und Blattfedern dazu, wenn die Konstruktion einfach und im Ernstfall mit dem, was man am Wegesrand gerade findet, zu reparieren sein soll. Das war's eigentlich. Doch die GAZelle fährt sich sogar recht komfortabel, und das bereits im Leerzustand.

Schaltgetriebe, Verteilergetriebe und Achsen entstanden allesamt auf GAZ-Zeichenbrettern. Dass da

trotzdem nicht alles perfekt zusammenpasst, erkennt man daran, dass die drei Kardanwellen unter dem Rahmen kreuz und quer durch die Gegend laufen. Richtig ruhig wird man die GAZelle also nie bekommen, aber als gemütlicher Autobahncruiser war sie auch nicht gedacht.

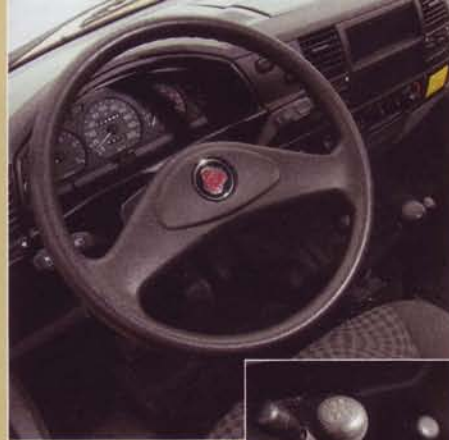
Bis etwa 80 oder 90 km/h kann man im Verkehrsgetümmel würdevoll mitschwimmen. Höhere Geschwindigkeiten sind zwar möglich, bereiten aber dem kleinen 2,13-Liter-Turbodiesel, einem in Lizenz gefertigten Steyr-Triebwerk, erhebliche Mühe. Bei echten 100 km/h (Tacho 105) liegen 3500 Touren an und läuten den Bereich ein, in dem das Geräuschniveau Unbehagen weckt. Der Motor ist kein

HINTERGRUND

Die Geschichte von GAZ



GAZ steht ausgeschrieben für Gorkovskiy Avtomobilny Zavod. Der in Gorky ansässige Konzern wurde 1929 als Kooperation zwischen Ford und dem russischen Staat gegründet. Die erste Generation der GAZelle entstand erst 1992, auch damals schon in drei Aufbauversionen: als Pick-up, Kastenwagen und Fensterkombi.



Chaos vermitteln die Kardanwellen, die in allen Ebenen angewinkelt verlaufen. So wird die GAZelle nicht richtig lauffrig

Brillant konstruiertes Fahrwerk. Auf der Straße unerwartet komfortabel und im Gelände in höchstem Maße beweglich

Bodenfreiheit: 380 mm Luft unter dem Bauch lassen die GAZelle selbst bei 2,9 Meter Radstand nur selten aufsitzen

Rückbank, die ihren Namen verdient: Im Siebensitzer können hinten vier Kollegen bequem die Baustelle wechseln

Drei Hebel für Schaltgetriebe, Sperre des Mitteldifferenzials im Verteilergetriebe und Einrücken der Untersetzung



GAZ GAZelle 4x4

MOTOR: Steyr M14TCA-Motor

Diesel, 4-Zyl.-R, Pumpe-Düse

Hubraum: 2.130 cm³

Leistung: 81 kW/110 PS bei 4.000 min⁻¹

max. Drehmom.: 255 Nm bei 1.800 min⁻¹

Schadstoffklasse: Euro 3

KRAFTÜBERTRAGUNG

permanenter Allradantrieb, 2stufiges Planetenrad-Verteilergetriebe, sperrbar, nicht zwangsgesperrt in Reduktion; 5-Gang-Schaltgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

Leiterrahmen, aufgeschraubte Transporterkarosserie 3 Türen + 2 Heck-Flügeltüren, 7 Sitzplätze

FAHRWERK

vorn: Starrachse, Blattfedern

hinten: Starrachse, Blattfedern

BREMSANLAGE

lastabhängiger Bremskraftbegrenzer hinten

vorn: Scheiben

hinten: Trommeln

LENKUNG

Kugelumlauf-Servolenkung

REIFEN/FELGEN

Serie: 6,0x16/195R16

Testwagen: 7,0x16, 255/70 R 16

ABMESSUNGEN/GEWICHTE

L/B/H: 5.540/2.075/2.300 mm

Radstand/Spur v/h: 2.900/1.720/1.720 mm

Laderraum L/B/H: 1950/1820/1550

Tankinhalt: 70 Liter

Leer-/zul. Gesamtgew.: 2.310/3.500 kg

zul. Anhängelast: 2.800 kg

FAHRLEISTUNGEN (Messwerte)

V_{max}: 130 km/h bei 4500 min⁻¹

60-100 km/h im IV. Gang: 17,6 s

VERBRAUCH

L/100 km 13,5

PREISE

GAZelle Siebensitzer-Kombi 4x4: 20.730 €

Extras (Auswahl):

5 Räder 255/70R16 od. 235/85R16 3.050 €

Anhängerkupplung 2,8 t 690 €

Frontstoßstange mit Seilwinde 2.726 €

Importeur

Autohaus Schelsky

Höchster Straße 9

65824 Schwalbach

Tel.: 06196/5239675

www.gaz-automobile.de

Unbekannter, man findet ihn im spanischen Uro Vamtac oder im schwedischen Hägglands. Auto Schelsky in Schwalbach, der deutsche GAZellen-Importeur, wird zum Jahreswechsel aber nur noch in Litauen gefertigte und ausschließlich für den Export bestimmte Allrad-Laster mit dem alternativ verfügbaren polnischen Andoria-Diesel kombinieren. Dieser 2,6-Liter-Turbo, mit Common-Rail-Einspritztechnik ausgestattet, wird 116 PS leisten und die Euro-4-Abgasnorm schaffen. Wenn man sich für eine GAZelle interessiert, muss man bedenken, wofür sie gedacht war. Wer käme in den sibirischen Sümpfen schon auf die Idee, mit Tempo 100 oder gar schneller zu fahren? Denn im Gelände trumpft der Rusenlaster auf. Für einen 3,5-Tonner mit knapp 1200 Kilogramm

Nutzlast sind Achsbeweglichkeit und Verschränkung schier unglaublich. Quersperren in den Achsen vermisst man wirklich nur in extremen Verwerfungen. Kein anderer 4x4-Transporter nimmt Kuppen und Gräben mit so viel Eleganz und stoischer Ruhe. Nun könnte man sich denken, dass ein vom Volga entliehenes Pkw-Getriebe nicht gerade weit

Ein 4x4-Bus für 20 000 Euro. Wo bekommt man das sonst noch?

gespreizt ist. Auch die Geländestufe des Verteilergetriebes kann mit 1,75:1 nicht sonderlich beeindrucken. Doch die ultrakurze Achsübersetzung (5,13:1) macht diese Mankos fast wieder wett. Nur bei steilen Anstiegen muss man das Standgas erhöhen, damit der Krabbelndrang im unteretzten ersten Gang nicht abgewürgt wird.

Zusammen mit dem österreichischen Tuner HR-Offroad hat Schelsky noch an der Geländeschraube gedreht und attraktive Alternativen zur Serienbereifung ausgetüftelt. Statt der 195R16-Pneus (hinten doppelt) können 235/85R16, 245/75R16 oder 255/70R16 geordert werden. Da dürfte für jeden etwas dabei sein. Zu- mindest für diejenigen, die sich vorwiegend abseits befestigter Straßen aufhalten: Gartenbaubetriebe, Kabelleger, Forstbetrie- be, ja die gesamte Baubranche käme als Kundschaft in Betracht. Aber auch die Expeditionsmobilfreunde könnten Gefallen an den Kombi- oder Fahrgestellversionen finden. Wer der Werkstoffgüte der Aggregate misstraut, muss eben ein paar tausend Erprobungskilometer auf sich nehmen. ■

T | Ronald Partsch F | Peter Kapser