




# LuAZ – ukraiński Samuraj

przez Zbigniew Kluczkowski | 10 listopada, 2024 | 0 komentarzy

Zaporożec, jako jedna z niewielu ukraińskich (a w zasadzie radzieckich) konstrukcji, był „dumą" tamtejszej motoryzacji. Nie był może nowoczesny, ale w przeciwieństwie do Łady nie miał nic wspólnego z włoskimi licencjami i przetrwał w produkcji 30 lat aż do wczesnych lat 90-tych. Przez cały ten okres był małym sedanem z tylko jedną parą drzwi, silnikiem umieszczonym z tyłu oraz tylnym napędem. Miał wiele wad – małe i niskie wnętrze, słaby, nieekonomiczny silnik i poziom bezpieczeństwa tekturowego pudła.

Pomimo licznych wad układu napędowego Zaporożca, ten stał się podstawą do budowy kilku samochodów, z których najbardziej znanym jest ŁuAZ (znany na zachodzie jako LuAZ) – mały pojazd terenowy, który jednocześnie mógł pełnić rolę niewielkiego pojazdu dostawczego. Mógł, gdyż jego przydatność była ograniczona. ŁuAZ był wąski, wysoki i tylko nieco dłuższy niż np. Fiat Cinquecento. ŁuAZ miał być konkurencją dla małych terenówek, które importowano z Japonii. Przynajmniej teoretycznie, bo praktyka okazała się … sami wiecie.

Jego historia sięga aż 1967 roku, kiedy w Łucku uruchomiono nową fabrykę samochodów. Wtedy to pokazano pierwszą wersję, którą napędzał słaby, zaledwie 30 – konny silnik. W odróżnieniu od Zaporożca silnik ŁuAZ-a umieszczono z przodu, co miało zwiększyć możliwości transportowe. Pojazd od samego początku nie był szybki, ale duży, 28 – centymetrowy prześwit oraz prosty napęd na wszystkie koła czyniły go zdolnym pokonywania nawet 80 – stopniowych podjazdów. Auto było bardzo lekkie i ważyło nieco ponad tonę – znacznie mniej niż większy UAZ.

**ŁuAZ 969 (pierwsza seria) i model z 1993 roku (poniżej)**





Źródło: drive2.ru, Samochody Terenowe Świata 1993

Zanim ŁuAZ 969 (taką nazwę mu nadano) doczekał się pierwszej modernizacji upłynęło aż 12 lat. Wtedy też wprowadzono nieco większy silnik o mocy 34 KM, nadal chłodzony powietrzem. Do przenoszenia napędu służyła 4 – biegowa ręczna przekładnia z reduktorem. Pomimo zwiększenia pojemności (o niecałe 0,2 $dm^3$) i mocy nadal był za słaby i z tego powodu zużywał absurdalnie duże ilości paliwa rzędu 11-12 $dm^3$ na każde 100 km. To stanowczo za dużo jak na ważący niespełna tonę i osiągający najwyżej 85 km/h pojazd.

> **Podobne teksty:** Zespół R-R

Jednak autko nie służyło do szybkiej jazdy po równej, asfaltowej drodze, co od samego początku podkreślała obecność rezerwy piórowych oraz komfort jazdy porównywalny z bryczką konną. Układ kierowniczy miał namiastkę precyzji – żadnego wspomagania czy innych udogodnień. Precyzja mechanizmów była … nieprzeczyślna przez co kierowanie nim wymagało zdobycia pewnej wprawy i częstego użycia siły, ale też nikt nie oczekiwał luksusu na miarę Range Rovera. Sztandarowy produkt z Łucka miał być narzędziem pracy.

**Deska rozdzielcza ŁuAZ-a**



Źródło: drive2.ru

Pomimo wielu drobnych zmian, wyposażenie ŁuAZ-a było ascetyczne, godne wyposażenia celi w … klasztorze klauzurowym. Brakowało nawet stałego dachu. Była za to plandeka wyposażona w małe okna. W środku miejsca starczyło dla czterech osób. Miejsca na bagaże również było niewiele. W dodatku brakowało wygłuszenia więc w środku było głośno a bagaże obijały się o blaszane boki i podłogę bagażnika. Oszczędzono na wygłuszeniach i nawet szyby nie posiadały tzw. „korbotronika", ale były dzielone i przesuwne.

Przez krótki czas ŁuAZ był eksportowany do Europy, gdzie do napędu używano silnika Forda o poj. 1.3 $dm^3$ i mocy 50-60 KM pochodzący m.in. z Forda Fiesty. Dzięki temu nieco poprawiła się dynamika a zużycie paliwa spadło do poziomu 9-10 $dm^3$ na 100 km. Silnik Forda, choć słaby miał wodne chłodzenie, dzięki czemu nie przegrzewał się tak szybko jak silnik Zaporożca. Na początku lat 90-tych silnik Zaporożca zastąpiono nowszym, 53 – konnym przejętym wprost z Tavrii. Wtedy też do oferty wprowadzono wersję pickup.

Skoro ŁuAZ-a był taki prosty to istnieje podejrzenie, że się nie psuł. Otóż nie, psuł się i to często, choć naprawa była kwestią minut i nie potrzebne były żadne specjalistyczne narzędzia. „Krzyżówka" Zaporożca z UAZ-em była na tyle prosta, że z jej naprawą poradził sobie każdy majsterkowicz. Terenowy „Maluch" z Łucka był ceniony przez leśników i osoby pracujące w trudnym terenie – potrafił wjechać niemal wszędzie i nie bał się piachu czy wody. Żaden luksusowy SUV nie mógł wjechać tam, gdzie z łatwością wjeżdżał ŁuAZ.

> **Podobne teksty:** W koło to samo

Pojazd dotrwał do początku XXI wieku, choć po 1994 roku produkcja malała z roku na rok. W tym czasie doczekał się jeszcze jednej odmiany – amfibii, która powstała na potrzeby wojska. Pojazd z włoskim silnikiem Lombardini o mocy 36 KM miał napęd na wszystkie … 3 osie, gdyż ta odmiana była dostępna wyłącznie jako 6 – kołowiec. Władze fabryki chciały w ten sposób zgromadzić fundusze na produkcję prototypu z 1988 roku o nazwie Proto, który miał „być albo nie być" dla ŁuAZ-a. Niestety nie był.

**ŁuAZ 1301**



Źródło: drive2.ru

Nowoczesny (tylko z wyglądu) model 1301 (produkcyjna odmiana Proto) przypominał konstrukcje Daihatsu i Suzuki. Niestety 53 – konny silnik Tavrii był zbyt słaby do tego pojazdu, znacznie lepszym okazał się silnik 1.9 D Peugeota o mocy 69-71 KM, który montowano na życzenie klientów. Pomimo wielu prób nie udało się uruchomić masowej produkcji. W ciągu kilkunastu lat powstało zaledwie 2500 sztuk tego modelu. Historia ŁuAZ-a kończy się w 2005 roku, kiedy w fabryce zaczęto montaż Kii oraz Hyundaia.

Visited 34 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: LuAZ , LuAZ1301 , LuAZVolin , Zaporożec

Nawigacja wpisu
← DNA marki według „Historii…", #2 – Audi
Runda muzyczna →

Wyszukiwarka:
Szukaj

Pogoda:
Łódź
Teraz, 05 sierpnia, 17:00, Środa
38 °C
11 km/h 0 mm
Jakość powietrza źródło: AIRLY
Dobra
PM 2.5: 112%
PM 10: 44%
Dziś 38°C
Jutro 32°C
Godzina po godzinie
Na 16 dni
twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:
sierpień 2026
P W Ś C P S N
1 2
3 4 5 6 7 8 9
10 11 12 13 14 15 16
17 18 19 20 21 22 23
24 25 26 27 28 29 30
31
« lip

Najnowsze na Youtube:
Blog HZKWT
00:00 03:38

Popularne na Facebook:
Historia z kołem w tle - Historia pewnej maszyny
25.07.2026 Srebrny gołąb I #historiazkolemwtle
Skuter marki Mitsubishi z serii „Silver Pigeon" pozwolił dawnemu producentowi samolotów wznowić produkcję. Czy jedna z wielu wersji tego skutera „czegoś" Wam nie przypomina? Podpowiedź - pewnej włoskiej maszyny w nietypowej wersji wyposażenia.
#Mitsubishi #skuter #Vespa #SilverPigeon
... Wyświetl więcej
Polub Skomentuj Udostępnij

Najnowszy wpis na X:
Historia z kołem w tle
@blog_hzkwt · Obserwuj
02-08-2026 Gdy Syrena jest za mała | #historiazkolemwtle
Syrena Mikrobus to przodek dzisiejszych MPV i kombiwanów. W środku 7 miejsc, możliwy napęd od Wartburga i niepewna przyszłość - pomimo zainteresowania ze strony mediów i przyszłych klientów. Całość
youtube.com
Gdy Syrena jest za mała
3:38 PM · 2 sie 2026
1 Odpowiedz Skopi...
Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:
Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcje
StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:
Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
Wynalazki z Via Abetone 4
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km…
Syn Forda

Tagi:
AlfaRomeo (11) Audi (7) Bentley (9) BMW (23) Bugatti (14) Cadillac (7) cechy-marki (42) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (12) DNAmarki (35) felieton (70) Ferrari (18) Fiat (26) Ford (16) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Mercedes (24) MG (6) napędelektryczny (6) Nissan (10) normyspalin (6) Opel (8) Packard (6) Peugeot (14) plebiscyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (10) pojazdywojskowe (12) Porsche (13) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (10) Renault (11) RollsRoyce (6) streamliner (5) SUV (9) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 13 938
Wszystkie wpisy: 529