



Met de Bukhanka in de zandbak

FONKELNIEUWE OLDTIMER

Een Russische camper met vierwielaandrijving, op basis van een ontwerp uit 1958. Benno Sanderink uit Borne is de eerste Nederlander die het klassieke Bukhanka-busje liet verbouwen tot camper. Deze voert hem ook echt door ruig terrein, wat de kleine camper als geen andere kan.

TEKST MAARTEN BOKSLAG // FOTO'S MARCEL DE JONG



Benno (58) en Anne-Marie (58) Sanderink uit het Overijsselse Borne zijn helemaal gek van terreinwagens. Regelmatig gaan ze met hun Jeeps op stap met een reisorganisatie die speciale 4-wheeldrive-vakanties organiseert. Ze waren al in Groot-Brittannië, Frankrijk, Polen en Kroatië om daar met gelijkgestemden door het landschap te ploegen: hoe ruiger hoe beter. Tijdens zulke vakanties verblijft het

gezelschap in hotels. Minder leuk voor de terreinrijders, die zichzelf als echte kampeerders beschouwen. Dus toen Sanderink twee jaar geleden hoorde dat de Russische Bukhanka ook in Nederland te koop kwam, had hij meteen belangstelling. Hij besloot om een gewone personenbus te kopen en die zelf om te laten bouwen tot camper. De importeur biedt ook een camper aan op basis van de Bukhanka, maar San-







derink heeft zo zijn eigen ideeën over inrichting en materiaalgebruik. “Dege-lijkheid staat bij mij voorop.”

Stormvast hefdak

Custom Camp in Hengelo bouwde de Russische bus om tot camper, in nauw overleg met de familie Sanderink. Het busje is iets ruimer dan de aloude VW-bus, maar is nog steeds zeer compact. Geen probleem, want de eigenaren willen de Bukhanka vooral gebruiken om in te slapen. Koken en eten doen ze op vakantie liefst buiten.

Bij de ombouw had Sanderink nogal wat specifieke wensen en de ondernemer in hem wist van alles te regelen voor de unieke bus. Zo wilde hij graag een stormvast hefdak van het Engelse Dormobile. Maar dit bedrijf had er geen voor de Bukhanka. Custom Camp wist de fabrikant over te halen om toch een hefdak voor de Bukhanka te ontwikkelen.

Bukhanka-importeur UAZ Nederland betaalde de ontwikkelingskosten, erop vertrouwend dat er nog meer orders komen voor dit fraaie hefdak. Sanderink is ervan overtuigd. “Klein en spartaans is in de mode. Kijk maar naar het succes van de oude Volkswagenbusjes. En met ongeveer 20.000 euro is de Bukhanka scherp geprijsd.”

Soepel draaien

Ook de 270-graden-luifel van Azara werd op maat gemaakt. Drie lange bomen zijn aan het imperiaal bevestigd en ondersteunen een enorme luifel, die desgewenst nog met verticale palen ondersteund kan worden. Er kan zelfs een zijwand in.

Vanwege de twee openslaande achterdeuren is het niet handig om een vaste fietsendrager achter op de Bukhanka te monteren. Sanderink zette zijn zinnen op de Van-Swing van Memo, een zwaar-gebouwde fietsendrager die zijdelings wegdraait. In plaats van de gebruikelijke montage op de trekhaak werd de drager rechtstreeks op de verzwaarde achterbumper bevestigd. Op een tweede steun zit het reservewiel. Soepel draaien reservewiel en fietsendrager nu opzij en dan kunnen de achterdeuren open.

Tien sloten

Toen de camper eenmaal klaar was, eiste de verzekering een SCM Klasse 3-beveiliging. Problematisch, want de Bukhanka heeft nauwelijks elektronica en zelfs geen startonderbreker. Het alternatief was het aanbrengen van een versnellingsbakslot. Sanderink wist de eigenaar van BearLock ervan te overtuigen dat hij minstens tien sloten

Laatste facelift in 1965

Op het hoogtepunt van de koude oorlog had het Russische leger behoefte aan een manschappenwagen, die ook in het terrein kon rijden. Op het chassis van een al bestaande terreinwagen, de GAZ 69, werd een carrosserie geplaatst die wel wat doet denken aan het Volkswagenbusje. Het nieuwe voertuig, de UAZ 452, werd vanaf 1958 gebouwd en kreeg ook veel

civiele toepassingen. Naast het personenbusje verschenen ook een gesloten bestelbus en een pick-up. In Rusland kreeg de bus al snel de bijnaam Bukhanka, het Russische woord voor broodje. De busjes werden in alle landen van het Oostblok verkocht. Ook na het uiteenvallen van het Oostblok in 1990 bleef de Bukhanka populair als bus die overal kan komen,

ook over de slechtste wegen van Siberië of Oekraïne. Het uiterlijk werd, op een kleine facelift in 1965 na, nooit gewijzigd. Wel kwamen er telkens iets modernere motoren. De Bukhanka van Benno en Anne-Marie Sanderink is voorzien van een 2,7 liter benzinemotor met injectie en voldoet aan de Euro-6d-emis-sienorm. Het benzineverbruik is zo'n 1 op 8.





Roosters
tegen steenslag.



Bergruimte
onder het bed.



Voorproefje op de vele
reizen die gaan komen.

Soepel draaien **reservewiel**
en **fietsendrager** opzij
en dan kunnen de
achterdeuren open



Het interieur:
fris en degelijk.



*‘Het is een **ontzettend leuk** campertje geworden en ik denk dat **de kinderen** hem ook **af en toe** wel willen lenen’*





extra zou verkopen als hij zo'n systeem ontwikkelde voor de Bukhanka. "Daarbij had ik het geluk dat de coronacrisis uitbrak. Opeens had het bedrijf tijd om wat aan ontwikkeling te doen. Er zijn al acht van die systemen verkocht."

Beschermplaten

Een ideale camper, gebouwd met kwaliteitsmaterialen is één ding, maar dan willen Benno en Anne-Marie Sanderink er ook nog mee het terrein in. Met hun Jeeps zijn ze gewend door heel ruig landschap te rijden en dat moet met de Bukhanka ook kunnen, vinden ze. Daarvoor waren nog wel wat aanpassingen nodig. "Het begint met hoogte", vertelt Sanderink. "Zonder voldoende bodemvrijheid begin je niets." Met het gebruik van hogere banden, andere schokdempers en veerbladen is de wagen twaalf centimeter omhoog gebracht. Onder de motor en differentiëlen kwamen beschermplaten, onder de zijorpels werden *rock sliders* aangebracht: dikke stalen buizen die bescherming bieden tegen puntige rotsen. Het reservewiel, dat oorspronkelijk onder de camper was gemonteerd, kreeg een plekje bij de achterdeur. Met een verbredingsset werden de wielen verder naar buiten geplaatst, zodat de Bukhanka niet makkelijk omvalt, ook niet als het heel scheef gaat. Alle verlichting werd voorzien van stalen roostertjes tegen opspattende stenen. Tot slot kwam er een andere voorbumper met lier. Onmisbaar, want als de Bukhanka toch een keer vast komt te zitten in het terrein, kan de lier de camper weer lostrekken. Om te laten zien wat zo'n Bukhanka nou écht leuk maakt, rijdt Sanderink met alle

plezier van zijn huis in Borne naar de zandafgraving in De Lutte, bij de Duitse grens. Nog voor vertrek komen de eerste opmerkingen van passanten. "Wat is hij mooi gerestaureerd", zegt een fietser, in de overtuiging dat de gloednieuwe camper een echte oldtimer is. Over de snelweg gaat het naar De Lutte. Bij 100 kilometer per uur is de camper aangenaam stil. Dat is eigenlijk opmerkelijk, want de motor ligt onder een grote kap tussen de twee inzittenden. Het gelakte metalen dashboard is niet bekleed en ook verder is er weinig isolatie te bekennen. De uitvoering is sober, maar wat echt nodig is, zit erin. Plezierig is dat de wagen wel stuurbevestiging heeft. En de Bukhanka is standaard voorzien van stoelverwarming: kennelijk onmisbaar voor een voertuig dat ook in Siberië volop wordt gebruikt.

Mul zand

Bij de zandafgraving bepalen grote zandbergen, water en bossen het landschap. Met twee hefboomen schakelt Sanderink de Bukhanka in de lage gearing en de vierwielaandrijving. Het resultaat mag er zijn. Zonder grote moeite rijdt de camper hellingen op en af, door de sporen in het mulle zand waar normaal gesproken bulldozers de dienst uitmaken. Wat een belevenis! En zijn de eigenaren van plan om veel met de camper te gaan rijden? "Beslist. Het is een ontzettend leuk campertje geworden en ik denk dat de kinderen hem ook af en toe wel willen lenen. Ik verwacht dat we er toch wel zo'n 15 tot 20.000 kilometer per jaar mee gaan rijden. Als we die coronacrisis niet hadden, waren we nu al weggeweest." 



Zonder grote moeite rijdt de camper hellingen op en af, door de sporen in het mulle zand waar normaal gesproken bulldozers de dienst uitmaken