



Puch 280 GE

Dvoživka

Združeno delo: terenska naloga

Takšenele avtomobilski izdelek kot je puch 280 GE se utegne najprepričljiveje izkazati na primer med Parizom in Dakrom, najsi gre za rallyjevski prestiž, ali le za golo pustolovščino. A smo se morali – med našo preskušnjo – zadovoljiti z domačim okoljem, pa smo južnofrancoske avtomobilske ceste nadomestili z asfaltom med Postojno in Razdrtim, vzpon čez Atlas s plezanjem na vrh Rašice pri Ljubljani, saharsko puščavo z bližnjo gramoznico in malijska močvirja s prečkanjem Save. Vseeno: za usmiljenje do avtomobila ni bilo niti sekunde časa!

Terenski avtomobili so bili najprej želja, potem potreba, na primer vojaška, zdaj pa, ko jih je na svetu že za krepak dodatek k običajnemu avtomobilskemu katalogu, označajo ti avtomobili tudi prestižno modno ponudbo za vse tiste kupce, ki hočejo svojo avanturistično žilico, s polnim žepom vred, vsaj oznaniti, če že ne tudi zares uveljaviti.

Gre za – skoraj praviloma

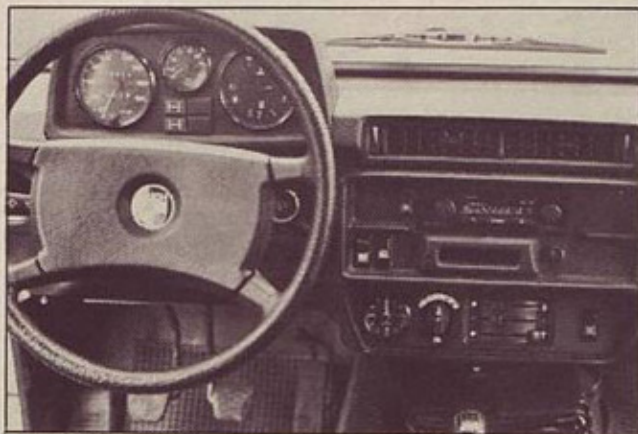
– moške igrače, ki se od običajnih osebnih avtomobilov ločijo po višji ceni, večji želji, robatejšemu videzu ter bolj ali manj terenskimi lastnostmi. Kajti vseh terenskih avtomobilov ni mogoče dati v isti žakelj, saj je med njimi veliko prav različnih, ki so le salon-

ski levi s hribovskimi klobuki na glavah. Takšni, ki so prepričljivi tudi po zmogljivostih so v manjšini. Puch G, to takoj povem, pa je celo med slednjimi nekaj posebnega.

Pravim »puch«, ker je na njem tako pisalo. A bi lahko

pisalo tudi mercedes, ne da bi bil avtomobil zaradi tega kaj drugačen. Tako je to: mercedes G oziroma puch G je plod združenega dela med firma Daimler-Benz iz Stuttgarta in Steyr-Daimler-Puch iz Graza. Obe tovarni imata s terenci kar dosti izkušenj (mercedes unimog, puch pinzgauer), delo pa sta si razdelili takole: Daimler-Benz prispeva motorje, menjalnike in ostale pogonske dele, Puch pa karoserije in podvozja. Poslovni odnos je v znamenju »fifty-fifty« pa sta si firmi približno tako razdelili tudi tržišče: v Avstriji, Švici, Jugoslaviji in vzhodnih deželah je avtomobil na voljo kot puch G, povsod drugje pa kot mercedes G. Črka G pomeni Gelände (po naše teren), če pa je ob njej še E (kot pri testnem avtu), je to zaradi vbrizgavanja goriva v bencinski motor.

Vseh različic pucha (ali mercedesa) G je cela vrsta, seveda če upoštevamo dva bencinska in dva dizelska motorja, pa štiristopenjski, petstopenjski ali samodejni menjalnik, pa čvrsto ali zložljivo streho, pa možnosti s sedeži ali le z nakladalnim prostora v zadnjem delu vozila, pa različnim uporabam prilagojeno opremo in nazadnje še ti-



Voznikov delovni prostor: kot v limuzini

sto, kar je mogoče najprej opaziti: dve različni dolgi medosni razdalji in s tem v zvezi dve različni dolgi karoseriji: krajšo s tremi in daljšo s petimi vrati.

Testni puch 280 GE je bil »naj« po obeh glavnih plateg: poganjal ga je najmočnejši motor, ki je na voljo, dolga karoserija pa je oznanjala daljšo medosno razdaljo. Povrh tega je bil bel in zato še (prijetno) vpadljivejši.

Karoserija je preprosto oblikovana in skladna: z velikimi ravnimi pločevinastimi površinami so se ognili težaškimi stikalnicam v proizvodnji in odvečnim štrlinam ob uporabi. Velika in ravna so tudi vsa okna na avtu, kar je včasih zoprno, zaradi občasnih odblikov, ki med nočno vožnjo zmotijo voznika, je pa pripravno, ko gre za vidljivost in preglednost na vse strani. Prednji del vozila (maska, žarometi in vogala blatnikov) je odet v motno črno plastiko, boka pa sta zoper odrgnine zaščiteni z ozkima, a dovolj zajetnima gumastima obrobo. Jasno: zatič v prednjem odbijaču in kljuka na zadku sta namenjena težavnejšim vlekam in po potrebi »samoreševanju« iz prezahtevne okolice, dve veliki zunanji ogledali, ki sta povsem odporni zoper tresljaje, pa sta dobrodošli predvsem ob milimetrsko na-



tančnih manevrih.

Značilni za ta avto sta utripalki na prednjih blatnikih, značilno »džipovsko« je pa rezervno kolo, pričvrščeno na zunanjo stran zadnjih vrat. Ta se odpirajo v stran, od vrha do tal in čez vso širino nakladalnega prostora. In ker je zadnja klop zložljiva (za doplačil-

lo si je mogoče zaželeli tudi zložljivi stranski klopi za njo) se puch G z nekaj gibi prelevi v poltovornjak, če so prevozniške zahteve pač takšne.

Sicer pa je bil testni avtomobil s štirimi vrati ob straneh namenjen prevažanju petih ljudi, ki se nad notranjščino in udobjem ne morejo prav nič pritoževati.

Tole morate vedeti, puch G je odličen kompromis med vozilom za čisto običajne namene in poti ter terencem, ki se ne ustraši nobenega brezpotja. Jasno: zaradi privzdignjene karoserije (najmanjša razdalja od tal znaša ob polno obremenjenem vozilu 215 milimetrov) se je na sedež, katerikoli že, potrebno povzpeti. In čeprav je vozilo v celoti (a brez zunanjih ogledal) široko le zmerne 1,7 metra, je njegova notranjščina zelo prostorna. Voznik in njegov desni sopotnik sedita daleč vsaksebi, vsak zase v odličnih sedežih, ki zelo dobro oprimetata telesi in ki ju je mogoče po dolžini povsem brez težav naravnati na različne telesne mere. Obenem pa se jima, predvsem vozniku, razkrije povsem mercedesovsko okolje, pri čemer mislim na značilni in razmeroma velik volanski obroč, pa na večnamensko ročico ob njem, a tudi na merilnike, stikala, prestavno ročico in druge naprave namenjene voznikovim rokam in očem.

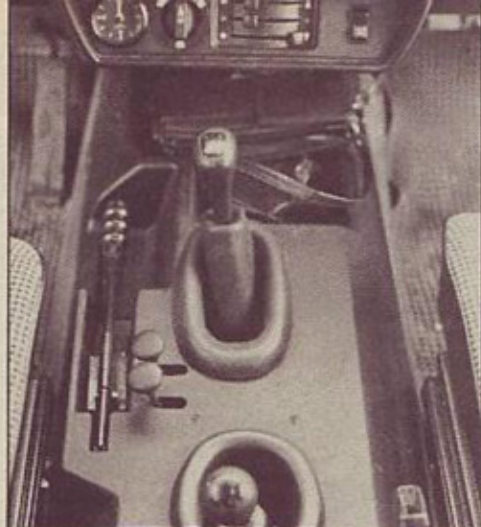
Celotna armaturna plošča je izdelana iz črne plastike in iz enega kosa, potem pa pregledno in priročno opremljena z vsem potrebnim. Naravnost pred voznikom so merilniki hitrosti, z dvema kilometriskima števcema, temperatura hladilne tekočine, goriva in motornih vrtljajev; ob njih pa še glavne kontrolne luči, tudi tisti dve za vsako diferencialno zaporo posebej.

Zajetni sredinski greben med sedežema je namenjen ravnanju voznikove desnice s prenosom moči. Poleg čisto vsakdanje ročice za ročno zavoro so tam prestavna ročica, ročica za izbiranje pogona na zadnji ali na vsa štiri kolesa ter za vklapljanje terenske prestave (reduktor) in potezna gumba, s katerima je moč (hidravlično) sprožiti »posamični diferencialni zapori«.

Tudi na zadnji klopi je prostora dovolj: praznina za noge sopotnikov je naravnost bahaško velika, le sedalna površina klopi je povsem ravna, pa se mora človek znati upreti odvečnim poskokom, če je teren pod kolesi presurov.

Nasploh smo notranjščino tega vozila, gledano predvsem z voznikovega sedeža, zamerili le nekaj





Komandni most: vse za prenos moči



Kolo na zadnjih vratih: pot do velikega prtljavnika

malenkosti: da so notranji zatiči zadnjih vrat z voznikovega mesta nedosegljivi, obenem pa oblikovani tako, da le z očmi ni mogoče vedeti, ali so vrata odklenjena ali ne; to pomeni vsakični sprehod okoli vozila, če hočete, da so reči v njem varno zaklenjene; da je ventilator za notranje zračenje in gretje dosti prepričljivejši po tršču kot po učinkovitosti; in da je v vsem vozilu razmeroma malo predalov, kamor bi bilo mogoče varno spraviti razne predvsem občutljive drobnarije, pa tudi v prtljagi namenjenemu zadku je manjše tovore zelo težko učvrstiti.

TEMELJITA REČ

Puch 280 GE je vozilo, ki vozniku naglo privzdigne samozavest. Ne le zaradi vzvišene sedežnega položaja, ki mu omogoča preglednost tudi daleč naprej v koloni, v kateri vozi, tudi ne le zaradi zelo dobrega počutja za volanom samim, kje je vse na premišljeno izračunanih razdaljah od rok in nog, ampak predvsem zaradi spoznanja, da je z izredno lahkoto kos avtomobilu, ki ni ravno majhen, lahek in nežen. A mu je vendarle moč ukazovati z natančnostjo in lahkotnostjo, kot bi šlo za zrelo limuzino. Izza volana je ta terenec predvsem mercedes. Mercedesov je tudi motor, ki ga poganja. To je 2,8-litrski vrstni šestvaljnik, s tovarniško oznako 110, z dvema odmičnima gredema v glavi, z mehanskim vbrizgavanjem goriva in z večino tistih odličniških lastnosti, ki jih poznamo že iz limuzin iste znamke. Za novo okolje so mu znižali kompresijo od 9,0:1 na 8,0:1 in ga tako prilagodili manj za-

htevnemu gorivu (med našo preskušnjo in na naših tleh smo po nasvetu proizvajalca vseeno uporabljali gorivo super). Zavaljo tega sta manjša kot v limuzinah tudi največja moč, ki znaša zdaj 115 kW oziroma 156 KM in 5250 vrtljajih v minuti, in največji navor – zdaj 226 Nm pri 4250 vrtljajih v minuti.

Jasno: še vedno je govora o visokozmogljivem pogonskem agregatu, ki je dvem tonam prazne in skoraj trem tonam polne teže vozila brez težav kos, ne glede na to, ali bi se radi peljali živahno in hitro po avtomobilski cesti, ali pa bi se radi povzpeli na bližnji hrib, poprek čez gmajno.

Motor vžiga brez težav, se takojci izkaže z mirnim te-

kom, pa tudi s sicerjšjo mercedesovsko uglajenostjo ter s prepričljivo polnim, a nikakor ne odvečnim zvokom. Testni puch je bil opremljen s štirstopenjskim menjalnikom z direktno četrto prestavo in obut v Semperitove gume M+S, ki so glede na trojno tovarniško ponudbo kolesne obutve še najbolj vsestranske, ko gre za vozišča različnih vrst in kakovosti.

Meritve običajnih zmogljivosti smo tudi pri tem vozilu opravili na običajen način: z dvema osebama v avtu, s polno posodo goriva ter s pogonom na samo zadnji kolesi. Med pospeševanjem smo pretikali pri 7000 vrtljajih v minuti in dosegli (ob speljevanju z mesta) hitrost 100 kilometrov na uro 18,2 sekunde. Največja

hitrost, ki jo je zmožni testni puch 280 GE pa je znašala 152 kilometrov na uro.

Motor se dovolj rad vrti, da je ostra vožnja z njim užitek, je pa obenem tudi dovolj prožen, da je v pomoč, ko se cestne razmere poslabšajo. Na sneženi, poledeneli, ali kakorkoli že zkaženi podlagi je vredno pretakniti na štirikolesni pogon, seveda kar med vožnjo, brez ustavljanja. Za zahtevnejše strmine, ne glede na smer vožnje, pa je na voljo še terenska prestava (reduktor), z razmerjem 2,14:1, ki je na račun sinhroniziranega razdelilnega menjalnika, nameščenega na sredini vozila, prav tako moč vključiti med vožnjo, seveda ob pametno zmerni hitrosti. S tem se hitrosti v posamičnih prestavah razpolovijo, podvoji se pa moč na kolesih in puch je kos tudi 80 odstotnim strminam.

No, medtem ko je bila poraba motornega olja skorajda neopazna, puch 280 GE seveda ne more soditi med avtomobile, s katerimi bi varčevali gorivo. Ker smo bili z njim izredno neprizanesljivi in smo zahtevali na običajnih cestah visoka hitrostna povprečja, na terenu pa vrhunec celotnih zmogljivosti vozila, je bila tudi povprečna poraba goriva vse prej kot nežna: izmerili smo – po približno 5000 prevoženih kilometrov – povprečje 23,7





litra na 100 kilometrov. Pri tem je poraba – ob ugodnejših pogojih vožnje upadla občasno na 18 litrov, ob izrazito zahtevnih okoliščinah pa je porasla čez 35 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

Seveda: to so strašljive številke, ki v današnjih časih in pri nas hitro zatrejo vsakršno željo po tovrstnih terenskih voznjeh. Je pa res, da so vožnje, čisto vseeno kakšne, s tem vozilom pravcati užitek. Seveda predvsem na račun odlične zasnove. Karoserija je z gumastimi spoji vpeta na vzdolžni nosilni okvir, ta pa se opira na dve togi premi, z vijakčnimi vzmetmi, z vzdolžnimi in prečnimi vodili, ter spredaj s stabilizatorjem. Togi premi omogočata večjo oddaljenost vozila od tal, večjo stabilnost na terenu in manj težav z obema kardanskima gredema, kadar so vzmetne poti daljše. Odlično uglašene vzmeti omogočajo udobno in zanesljivo vožnjo na gladkih cestniških, ko, če je ovinek zelo hiter, puch GE sicer zahteva sprotno odzemanje volana, ker mu zadek precej očitno spodnaša navzven, a reakcija celotnega vozila ni nikoli strašljiva, ali nevarna. Z vklopom štirikolesnega prenosa moči pa se umiri tudi zadek in obnašanje avtomobila na ovinkih se skorajda rokuje z nevtralnostjo.

Za brezpotja je v spremni tovarniški knjižici tale nasvet:

»Dober terenski voznik vozi počasi in premišljeno, saj se zaveda, da bi pomenila okvara, ki bi jo zagrešil z nespametno vožnjo, dolgotrajno pešačenje do najbližjega telefona.«

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 86,0 x 78,8 mm – gibna prostornina 2746 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 115 kw (156 KM) pri 5250/min – največji navor 226 Nm (23 kpm) pri 4250/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – mehansko vbrizgavanje goriva bosch K-jetronic – vodno hlajenje – akumulator 14 V, 55 Ah – alternator 770 W

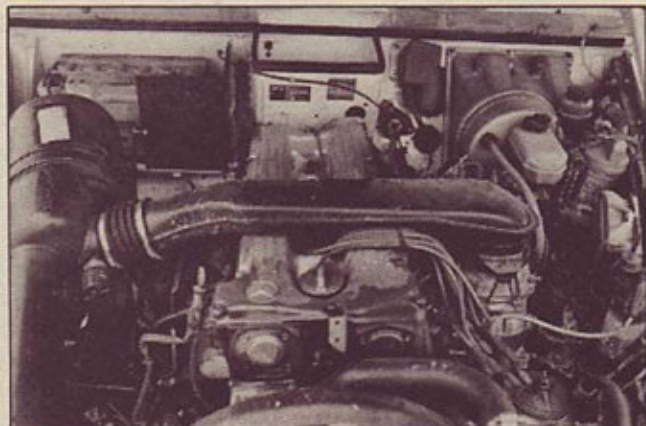
Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – terenski prenos moči (reduktor) – po želji vklopljivi diferencialni zapori za prednjo in (ali) zadnjo premo – prestavna ročica, ročica za izbiro prenosa in ročici diferencialnih zapor na sredinskem grebenu – platišča 5 1/2 J x 16 – gume 205 R 16 (semperit M S)

Voz in obese: terenski krombi – pet vrat – pet sedežev – karoserija na nosilnih okvirjih

– spredaj toga prema, vijajčne vzmeti, vzdolžni in prečno vodilo, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, vijajčne vzmeti, vzdolžni in prečno vodilo, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina (brez rezervnega kolesa) 4,395 m – širina (brez zunanjih ogledal) 1,700 m – višina (neobremenjen) 1,960 m – medosna razdalja 2,850 m – kolotek spredaj in zadaj 1,425 m – rajdni krog 13,3 m – najmanjša razdalja od tal 0,215 m – teža praznega vozila 1950 kg – dovoljena skupna teža 2800 kg – posoda za gorivo 70 litrov – dovoljena teža prikolice z zavoro 6000 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 155 km na uro – poraba goriva (ECE): 13,1/17,7/21,5 litra navadnega (pri nas super) bencina na 100 km



Mercedesov motor: visokozmogljiv, a požrešen

Nasvet ni brezsmiseln, saj terenec, tudi če je tako temeljit in zmogljiv kot je ta puch, ni vsemogočen. A, ko sedeš vanj in se spoprimeš z divjino, komajda še verjameš, da bi te to vozilo utegnilo pustiti na cedilu. Puch 280 GE je brez težav kos robotnim preprekam, zahtevnim vzponom in spuustom, velikim bočnim nagibom (za takšne vrste vožnje smo si želeli kazalnik bočnega nagiba z označenim še varnim maksimumom), šestdesetcentimetrski vodi, tridesetcentimetrskim diagonalnim karoserijskim vzvojem in tako naprej. Za najzahtevnejše razmere sta na voljo še diferencialni zapori za vsako premo posebej, vodeni hidravlično, ki ju je moč s potegoma dveh gumbov ločeno vključiti, kadar ju pač potrebuje – ne da bi ustavili vozilo. Nam se, kljub zelo zahtevnim željam, ni pripetilo, da bi s puchom obtičali. Še več! Ves čas preskušnje nas je preganjal občutek, da smo prenežni z njim. Pa je bilo dosti od tistega, kar je zmogel in pokazal, komaj še mogoče verjeti.



Puch 280 GE je kot predstavniki številne terenske družine dveh Daimlerjev prepričljiva dvoživka od vrha do tal. Ne v tistem klasičnem smislu, ampak kot vozilo, s katerim se enako udobno popeljete na večerni koncert, ali pa se lotite hribolazniškega podviga, daleč proč od asfalta. Le veliko denarja morate imeti za vse to!

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL