



Vozili smo:

PUCH
290 GD
in
350 GD
TURBO

Puch G se z leti po zunanosti ni dosti spremenil, vendar je osvežitev palete prinesla spremembe na prednjem delu, kjer ima mrežo hladilnika v barvi vozila, meglenci sta vstavljeni v odbijač, priklopka za prikolico je skrita za držalom registrske tablice, novi turbo dizel pa ima poleg tega v odbijaču še reže za dovod zraka.

Na bokih ima črni plastični zaščitni letvi in veliki zunanji ogledali, ki sta električno vodeni in ogrevani. Turbo dizel pa se od drugih modelov loči še po reži za izhod zraka za hlajenje olja, ki je nameščena nad prednjim blatnikom. Na zadku so opazne predvsem nove, večje zadnje luči in stopnici na odbijaču.

Puch 290 GD: to je novinec v seriji 461, ki ima dizelski motor in povečano prostornino valjev z 2,5 na 2,9 litra gibne prostornine. S kratko medosno razdaljo in tremi vrati daje prostor petim potnikom. Notranjost je pododaval še od predhodne serije 460, to pa pomeni le najnujnejše merilnike in precej »plastičen« kockpit. Glede na opremljenost je testni terenec sodil v spodnji razred ponudbe, kar pa ne velja za sedeže, ki omogočajo dober oprijem in so udobni. Pred sovoznikovim sedežem je obvezem ročaj, ki se v praksi izkaže za

NA VRHU

zelo potreben del opreme terenca.

Bistvo novince je seveda pod motornim pokrovom, kjer je vstavljen 2,9-litrski dizelski petvaljnik z močjo 72 kW/98 KM pri ugodnih 4000 vrtljajih v minuti in z največjim navorom 192 Nm pri 2400 vrtljajih v minuti. Motor je primeren za kratko karoserijsko različico, saj zmore premagovati tudi večje vzpone brez pretiranega hrupa, bistveno slabše pa se odreže na navadni cesti, kjer se poznata majhna zaloga moči in dizel, saj le stežka pospešuje, zato ni primeren za prehitevanje. Ko pa motor doseže polno moč, daje zadovoljivo potovalno hitrost.

Motor je opremljen z ročnim štiristopenjskim menjalnikom in poganja le zadnji ali pa vsa štiri kolesa, o čemer odloča voznik ročno iz kabine in med samo vožnjo. Za vožnjo po terenu služijo še reduktor in zapori diferencialov z mehanskim vklopom spredaj in zadaj, ki preprečujeta zdrsanje gnanih koles. Za lažje obračanje volana ima ta puch servojačevalnik, vozilo v celem

pa je med vožnjo po zahtevnejšem terenu izredno okretno in lahko vodljivo.

Puch 350 GD turbo: preskusili smo petvrtno različico z daljšo medosno razdaljo in bogatejšo opremo. S tem modelom so pri Puchu obogatili serijo G z izjemno močnim terencem, saj ga poganja 3,5-litrski Mercedesov dizelski šestvaljnik (okrepjen s turbinskim polnilnikom), z največjo močjo 100 kW/136 KM pri 4000 vrtljajih v minuti in največjim navorom 305 Nm pri 1800 vrtljajih v minuti. Motor s posevnim vbrzgovanjem, znanim pod imenom »dizel 89«, ima tudi samodejno prilagajanje višine vrstne vbrzgovalne črpalke, je izredno živahen in občutljiv na ukaze voznikove noge, zadovoljivo tih, voznika pa navdušita tudi njegova prožnost in krivulja moči, ki narašča z višanjem vrtljajev, brez predaha. Večja teža in velikost vozila niso za ta motor nikakršna ovira. Čeprav motor verjetno zablesti šele v krajši karoserijski različici. Testni puch je bil bogato opremljen, saj je imel servo volan, zunanji ogrevani ogledali, ki ju krmili elektrika,

električno pomične šipe v vratih, v notranosti je prevladoval plemenit les, zadnja klop je po tretjini deljiva.

Kockpit je povsem limuzinski in dobro opremljen. Prednja sedeža imata tudi naslonjalo za roko, kar pride prav med daljšimi potovanji. Vozniku so na voljo tri stikala za vklop zapor diferencialov, to pa ob stalnem štirikolesnem pogonu pomeni, da lahko voznik vključi zaporo sredinskega diferenciala, ki prek kardanske gredi razdeli motorni navor 50-odstotno med prednja in zadnja kolesa, prednji in zadnji 100-odstotni mehanski zapori diferenciala pa voznik vključuje v logičnem zaporedju (najprej zadaj). S tem so pri puchu omogočili premagovanje skrajno težkih terenov in temeljito preprečili zdrsanje gnanih koles.

Prijetna podrobnost tega pucha je tudi serijsko vstavljeni štiristopenjski samodejni menjalnik, ki omogoča lahkotnejšo terensko vožnjo, izjemno učinkovit pa je tu razdelilnik navora, ki ne služi le pri speljevanju, temveč obenem vlečno silo pri speljevanju podvoji (faktor 2). Pretikanje poteka brez pretiranih sunkov, poraba goriva pa znaša med 11,8 in 16 litra na 100 kilometrov (tovarniški podatek).

Boris Sambolec