

Test:

PUCH  
290 GD

# BREZPOTJA?

Seveda: zvezda je Mercedesova, šahovnica Puchova, G pa pomeni »geländewagen«. Terenec torej. In kaj je tisto, kar ga že leta drži pri življenju?

Kljub temu, da je testni puch tisti z dna ponudbe po svoji opremi, mu ne manjka prav ničesar, kar bi spreminjalo njegov značaj. Še vedno zelo oglata karoserija, dovolj zmogljiv motor, šestnajstpalčna platišča s terenskimi gumami in prostornimi koloteki ter priključivi štirikolesni pogon s spet priključljivim reduktorjem je tisto, kar za brezpotja potrebuje. Vse drugo, kar dobite pri imenitnejših terenecih, je pravzaprav nepotrebno. Kajti če kupujete puch, ne potrebujete »šminke«, pač pa avtomobil, na katerega se boste lahko zanesli tudi in predvsem takrat in tam, ko bodo tudi najboljši in najlepši terenci običali. Takrat vam ne bo pomagal noben merilnik vrtljajev, nobene elektrificirane šipe niti osrednje zaklepanje. Ne verjamete?

Pustimo to, da se z njim lahko peljete le 125 kilometrov na uro. Zanimarimo tudi podatek o pospeševanju z mesta. Ne

Skoraj petnajst let je že v prodaji, pa so ga na zunaj le enkrat, in še to le malenkostno, spreminjali. To je tisti G, ki mu lahko upravičeno rečemo »super G«, pa nima zveze s smučanjem. To je tisti G, ki nosi šahovnico, pa nima zveze ne s šahom ne s politikom. In taisti G se lahko ponaša z zvezdo, pa sploh ni nujno, da je rdeč.

# MALENKOST!

morete brez tega? Potem kupite mercedes 800 SL. Če pa vas to ne moti, pojdemo skupaj na vožnjo.

Vožnja po asfaltiranih cestah s tem puchom zaradi skromnih zmogljivosti res ni užitek. Zelo

prijetno je sicer sedeti visoko nad vsemi osebnimi avtomobili v preprostih, a kakovostnih sedežih, ki mimogrede sploh niso utrujajoči. Tudi za varnost je poskrbljeno, saj imajo vsi sedeži vzglavnike, pa tudi peti potnik na sredini zadnje klopi se lahko pripne z varnostnim pasom. Vidljivost naprej in na strani je zelo dobra, tudi po zaslugi dobro zastekljene karoserije. Zatakne se le pri vzratni vožnji: kdor ni navajen vožnje le s pomočjo (dovolj velikih) dveh zunanjih vzratnih ogledal, bo razočaran: notranje ogledalo je nekoliko premajhno, pa tudi če bi bilo večje, nazaj ne bi dobro videl, saj je zadnja šipa majhna, pogled pa zastirajo še zgornji in na zadnja vrata pritrjeno rezervno kolo. Poleg vsega pa testni avto ni imel zadnjega brisalnika, zadnja šipa pa se zelo hitro umaže.

Nov je v tem puchu petvaljni dizelski motor z dva tisoč petsto kubiki in 95 konjskimi močmi, ki je zamenjal konstrukcijsko nekoliko ostarelega šestvaljnega trilitrskega. Ta je imel sicer nekoliko večjo moč, novi pa ga prekaša predvsem v ugodnejši porazdelitvi motor-



To je tisti G, ki nosi šahovnico, pa nima zveze ne s šahom ne s politikom.



Terenski značaj: močan odbijač, gumijasta zaščita luči, grob profil gume



Za varnost: tudi gasilni aparat (pod sedežem)





nega navora prek vseh motor-nih vrtljajev in v manjši porabi goriva. Moč se na zadnji kolesi prenaša prek petstopenjskega precej kratko izračunanega ročnega menjalnika. Ročica za pretikanje je nekoliko trda, a zelo natančna. Priključljiv štirikolesni pogon je tak kot pri »prapuchu«. Stalni pogon na vsa kolesa bi že tako slabotnemu motorju pobral preveč moči in zmogljivosti, prav tako pa bi tudi poraba goriva bila manj ugodna. Kljub stari pogonski zasnovi pa je vožnja udobna. Mehko podvozje z vijačnimi vzmetmi z dolgimi gibi zelo dobro »pobira« neravnine s ceste, le v določenem območju vrtljajev je čutiti komaj zaznavno tresenje kardanske gredi. Tudi tek dizelskega petvaljnika je nemoteč. Topel ali mrzel brez težav vžiga, mrzel sicer nekaj časa zelo glasno teče, a se kmalu umiri in vibracij ni več čutiti. Saj je konec koncev motor podobne zasnove namenjen tudi mercedesovim limuzinam. Tudi upravljanje tega dobri dve toni težkega terenca je po zaslugi ne premekega servo-vojačevalnika volana lahko. Kaj pa, ko je ceste konec?

Zelo dolgo se prav po zaslugi gum in odličnega vodenja prem lahko peljete še s pogonom na zadnji kolesi. Če pa je podlaga mehka, torej blato ali sneg, bo to verjetno premalo in štiri gnana kolesa bodo naredila čudež. Prav v tistih skrajnih primerih si pomagamo še z reduktorjem. Ampak če verjame-

**Nanj se boste lahko zanesli takrat in tam, ko bodo tudi najlepši in najboljši terenci običali na mestu.**

te ali ne, kljub priganjanju v zares nemogočih razmerah ga nisem nikoli potreboval. Imel sem namreč srečo, da je ravno v času, ko sem vozil testni puch, na Vršiču zapadel prvi sneg. Z velikim veseljem sem ga pogнал v strmino in na vrh, pa tudi na drugi strani navzdol sem se pripeljal brez težav. Še najboljši občutek pa sem imel, ko sem izvedel, da je bil prav v času, ko sem ga premagoval,

prelaz zaprt za ves promet, saj je zapadlo skoraj štirideset centimetrov pršiča. Verjetno se za tako pot namensko ne bi odločil, a kaj, ko nikjer ni bilo obvestila. Ko pa si že enkrat tam, velja le en zakon: pomagaj si sam in puch ti bo pomagal.

Tudi v vodi, pa naj bo stoječa ali tekoča, zanj ni ovir. V tovarni pravijo, da je največja globina, katero lahko premaguje, 60 centimetrov. Žal naš fotograf ni imel ne usmiljenja ne metra, da bi izmeril globino vode, po kateri sem moral voziti. A kljub temu, da je na trenutke voda reke Save segala precej čez spodnji rob vrat, ni pokazal niti najmanjšega odpora. Še več: kljub na pogled nekoliko primitivnim tesnilom vrat, ki jim na pogled ne bi zaupal, v potniški prostor sploh ni pritekla voda!

Vas je navedeno prepričalo? Našega obrambnega ministra je in če je tudi vas, obstaja le še manjši problem: kakovost nikoli ni bila prav poceni in tale G je tudi tu neizprosna. Če pa si ga lahko privoščite, boste imeli doma prav uporabno igračo!

VINKO KERNČ  
Foto: SRĐAN ŽIVULOVIC



Potniški prostor in armaturna plošča: skopo odmerjeno, a vse potrebno



Motor: modernejši, varnejši, boljši navor



Voznikov sedež: nastavljiv tudi po višini



Prtljažni prostor: raven, lahko dostopen, velik

## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 89,0 x 92,4 mm - gibna prostornina 2874 ccm - kompresija 22 : 1 - največja moč 70 kW (95 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 25,2 kW/liter [34,3 KM/liter] - največji navor 192 Nm med 2600 in 2800/min - ročni gred v šestih ležajih - ena odmična gred v glavi (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke litine - visokotlačna batna črpalka za vbrizg (bosch, mehanski) - vodna filenjenje 7,35 litrov - motorno olje 7,0 litrov - akumulator 12 V-72 Ah - alternator 55 A

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokoltna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja : I. 4,695; II. 2,401; III. 1,436; IV. 1,000; V. 0,806; vzvratna 4,078; diferencial 4,900 - ročno priključljiv pogon prednjih koles - terenski prenos moči (reduktor), prestava 2,140 - ročica za izbiro prenosa moči s položaji 2S-4S-N-4G - platišča 6j x 16 - gume 205 R 16 XM+S (semperit), katalni obseg 2,097 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 31,9 km/h

**Voz in obese:** terenski kombi - 3 vrata - 5 sedežev - karoserija na nosilnih okvirjih, šasija - spredaj in zadaj toga prema s Panhardovim drogom, vijolične vzmeti, vzdolžna vodila, stabilizator, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, prestava 16,69; 1, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4145 mm - širina 1700 mm - višina 1980 mm - medosna razdalja 2400 mm - kolalek spredaj 1440 mm, zadaj 1410 mm - rajdni krog 11,5 m - najmanjša razdalja od tal 215 mm; **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1510 mm - širina (kolalci) spredaj 1460 mm, zadaj 1510 mm - višina (nad sedežem) spredaj 1030 mm, zadaj 960 mm - vzdolžnica: prednji sedež 950-1080 mm, zadnja klopa 750-590 mm - premer volanskega obroča 415 mm - prtljajnik (normno): 1350 litrov - posoda za gorivo 95 litrov

**Teže:** prazno vozilo 2140 kg - dovoljena skupna teža 2900 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2620 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 200 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 137 km/h - pospešek od 0 - 100 km/h: 24 s - poraba goriva (ECE): 9,8/15/13,5 litra dizelskega goriva na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

130 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h 9,0 s  
0 - 80 km/h 14,5 s  
0 - 100 km/h 25,5 s  
0 - 120 km/h 45,3 s

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V.):  
46,9 s (105 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h 59,5 m

### Natančnost

#### merilnika hitrosti:

kazalec na : resnično:

60	59,3
80	79,2
100	99,6
120	120,2

### Poraba goriva:

testno povprečje:  
15,2 litra/100 km

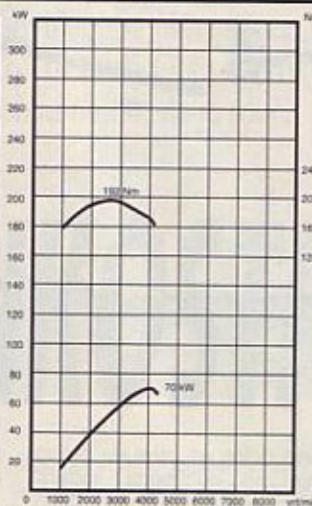


DIAGRAM MOTORJA

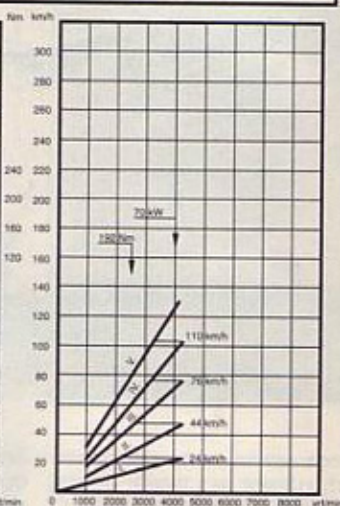


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- razdelitev motorne moči na vrata
- ravno prav trd servovolán
- terenske zmogljivosti
- končna obdelava

## Grajamó

- premajhna moč motorja
- slab pregled za vozilo
- premalo opreme

## Cena

ATS 430.700 + 54 odstotkov tolaških dajatev (Autocommerce Ljubljana)

## Končna ocena

Skromna oprema in slaboten motor na zmogljivost premagovanja terena prav nič ne vplivata. Motor, pogon in podvozje popolnoma zadovoljujejo tudi najzahtevnejšim terenskim preskušnjam, v krajši karoserijski izvedbi pa je razmeroma okreten tudi v mestu. Zaradi majhne motorne moči in kratkega menjalnika za daljša potovanja ni najprimernejši, a temu tudi ni namenjen!