

Da je puch, je mogoče spoznati po Puchovi šahovnici v krogu na nosu vozila. Če je tam zvezda, se ve, čigava je: puch G alias mercedes-benz G je »Geländewagen«, po

naše: terenec. Že dolgo časa in še vedno najiminitnejši evropski avtomobil te vrste! Delajo ga tudi zato, da z njim strašijo Japonce.

Test: PUCH 300 GD

VISOKA Š



OLA

Prvih deset let ga niso spremenjali. Potem so ga predlani nežno retuširali. Pravim nežno: bolj pod kožo kot na njej. K duši sploh niso segali. Njegov značaj je nedotakljiv in – vzoren.

Puch G (in to velja seveda tudi za mercedes G) je še vedno razmeroma velik in razmeroma oglat avtomobil. Njegova prestižnost odtehta zunanjo lepoto,

njegova elegantna klenost pa je logična posledica Mercedesovih limuzinskih izkušenj in Puchovega znanja o čvrstih podvozjih.

Najopaznejše značilnosti tega vozila so že dvanajst let iste: oglat (čeprav po novem čisto malo oblejši) nos, motorni pokrov, ki se oza med blatnika, izbočeni prednji utripalki, ravne šipe, skoraj premajhne zadnje

luči in zadnja vrata, vrezana v sredino kot pri zabojniku odmerjene stene. Ravnost površin ni naključna: (zdrobljene) šipe je lažje zamenjati, (zverženo) pločevino je enostavneje popraviti. Ta avtomobil je predvsem terenec, tega ne smete pozabiti.

Zna pa biti terenec v fraku, če je treba in če kupec to želi: z bleščeče zglajenim ščitnikom na nosu, s širšimi gumami na lahkih platiščih in z dodatnimi obrobi blatnikov nad njimi. Testni avtomobil je bil – ob vsem tem – srednja karoserijska možnost: s čvrsto streho (namesto platnene), s krajšo od dveh možnih medosnih razdalj ter hkrati s krajšo celotno dolžino in s samo tremi namesto petih vrat. Razširjeni blatniki pomenijo tudi širši obrobi pragov, vlečna kljuka na zadku pa večjo vsestranskost vozila.

Notranjost je pravo nasprotje zunanje podobe: resda strogo in natančno odmerjena je tako zelo mercedesovska, da se terenec spremeni v limuzino. Vse, od volanskega obroča, do merilnikov, stikal in brežhibnih lesenih obrob nosi pečat trikrake zvezde, v kombinaciji s celotno notranjo arhitekturo pa jamči za presenetljivo ugodno uglašenost dvojnega počutja: limuzinskega, ko gre za udobje, in terenskega, ko šteje višina sedanja od tal. No, terenska je tudi pokončna prednja šipa in terenska je ozka obroba pod njo.

Prednja sedeža sta zelo dobra: dovolj vzdolžno pomična (voznikov je nastavljiv tudi po višini), dovolj oprijemajoča ter opremljena s kromolčnima opornikoma in z odlično odmerjenima zglavnikoma. Tudi z zadnjo klopjo ni nič narobe, je pa – ob samo dveh bočnih vratih – težko dosegljiva. Brez plezalnih spretnosti pri tem ne gre.

Ampak kdor že sedi, spet samo hvali: zglajenost notranjih robov, eleganco ročajev na vratih, blago in preproge, pa še vse tisto, kar prija ne le vozniku, ampak celotni posadki vozila: vključno dobro preglednost (voznik si ob tem želi le malo višji zunanji ogledali), temeljita zračenje in gretje ter zelo dobro zvočno izolacijo, ki omogoča celo med zahtevnejšimi vožnjami nemoteno poslušanje glasbe – ali pa poročil, če vas je v takšen avto zanesla politika.

Pri testnem avtu je ključavnicam, šipam in ogledalom ukazovala elektrika, prednja od štirih avtomatskih varnostnih pasov sta bila na zgornjih oprijemališčih nastavljivo vpeta, luči na





stropu so bile štiri, merilnikov na armaturni plošči je bilo pet (gorivo, temperatura, oljni tlak, hitrost, vrtljaji), zadnja klop pa je bila tudi v celem zložljiva (navsezadnje je vsak terenec kombi in pri temle puchu je takšna klop edini pripomoček za zares velik prtljažnik).

Poleg večjega (osnovnega) prtljažnika, kar je v zvezi z zunanjo dolžino posamične različice, sem v avtu pogrešal tudi premalo prostora za priločne drobnjarije, kar je v zvezi s precejšnje zapolnjenostjo vozila s celo vrsto drugih dodatkov. Že samo zaradi zajetnih sredinskih konzole in grebena je utesnjenost v puchu precej večja, kot bi človek sodil

po centimetrskih merah njegove notranjosti; zunanosti pa sploh!

V nosu je prostorska stiska manjša. D ob G (300 GD) pomeni dizel in ta je zdaj šestvaljni, z interno oznako OM 603. Nameščen je vzdolžno, za orjaškim ventilatorjem, ob njem pa je še vedno toliko prostora, da se utegnejo v Stuttgartu premisliti in v katerega od G-jev vgraditi osemvaljni V-oblike, kakršnikoli že.

Omenjeni dizel je motorna klasika: v celem iz sive litine, s predkomorami, z batno razdelilno črpalko za gorivo in brez vsakršne polnilne pomoči. Vžiga na mah, tudi dovolj gladko in nehрупno steče, potem pa osta-

ne v zmernih zmogljivostnih mejah, ne da bi ga razganjalo od lastne moči. Za več kot dve toni »prazne« puchove teže je dizelskih 113 KM odločno premalo, pa tudi krivulja navora se zares dvigne šele med 2700 in 2900 vrtljaji v minuti, pa bi jo človek, če bi jo mogel, včasih dregnil, da bi kaj zaleglo. In potem še samodejni menjalnik! Ta je sicer za doplačilo, toda testne avte dobimo, ne kupimo. In da ne bo pomote, avtomatika sama po sebi je skorajda čudežna, ne glede na to, kje vozite, le dizel je zaradi nje še malce bolj oklevajoč.

Tako smo z mesta do posamičnih hitrosti in z ves čas pohojeznim »kick-downom« pod peda-

lom za plin pospeševali takole: do hitrosti 60 km na uro v 7,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 12,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 20,5 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 34,9 sekunde. Časi niso dirkaški, so pa malenkostno boljši od tovarniško objubljenih, večja pa je bila tudi »naša« največja hitrost: 142 kilometrov na uro je testni avtomobil dosegel pri 4800 vrtljajih v minuti. Avtomatika v menjalniku je bila štiristopenjska in je pretikala v drugo prestavo pri 42, v tretjo pri 70 in v četrto pri 105 kilometrih na uro.

Toliko o puchu, kadar je cesta gladka in ravna. In če ceste

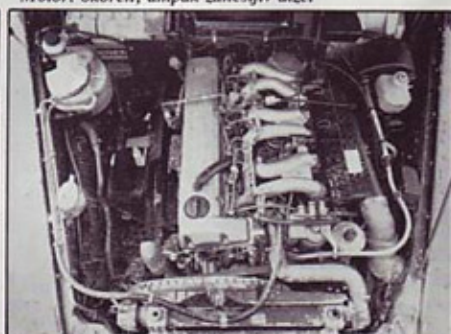
Notranjost: terenec ali limuzina?



Komandni most: avtomatika v menjalniku, reduktor



Motor: okoren, ampak zanesljiv dizel



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtnina in gib 87,0x84,0 mm – gibna prostornina 2996 kubikov – kompresija 22,0:1 – največja moč 83 kW (113 KM) pri 4600/min – največji navor 191 Nm pri 2700-2900/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava in blok iz sive litine – visokotlačna batna črpalka (bosch) – izogorevalne predkamore – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 88 Ah – alternator 770 W

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – samodejni štiristopenjski menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,870; II. 2,250; III. 1,440; IV. 1,000; vzvratna 5,590; diferencial 4,110 – sredinski diferencial z običajno prestavo 1,05:1 in s terensko prestavo 2,16:1, (ročica na sredinskem grebenu) – diferencialne zapore vseh treh diferencialov (stikala na sredinski konzoli) – platišča (testni avto: iz lahke kovine) 7J x 16 – gume 225/75 R 16 M S (semperit)

Voz in obese: terenski kombi – 3 vrata, 5 sedežev – karoserija na nosilnih okvirjih – vsa štiri kolesa na toгих premah, s po dvema vzdolžnima vodiloma in s po enim Panhardovim drogom, vijolne vzmeti, teleskopski blažniki, zadaj stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,185 m – širina 1,674 m – višina 1,975 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,425 m – rajdni krog 11,2 m – najmanjša razdalja vozila od tal 0,210 m – teža praznega vozila 2090 kg – dovoljena skupna teža 2600 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg – prtljajnik 745/1730 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 96 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 135 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 22,0 s – poraba goriva (ECE): 10,8/15,9/12,2 litra plinskega olja na 100 km

zmanjka? Nič, gremo dalje! Pol drugo leto stara Puchova novost je stalni štirikolesni pogon. Pri tem so se odrekli lamelno-viskoznom posredovanjem in so obdržali že od priključivega po-



gona znani sredinski diferencial. Torej so diferenciali med kolesi tega avta trije. Vsakemu posebej so namenili tudi diferencialno zaporo, te zapore ubogajo elektropnevmatiko, njej pa ukazujejo stikala na sredinski konzoli. Poznati je treba vrstni red vklapljanja: najprej zapora sredinskega diferenciala, potem zadnjega in nazadnje prednjega diferenciala. Na grebenu, za prestavno ročico, je ročica za terenski prenos moči. Z njo je moč končno prestavno razmerje približno razpoloviti, za primer, če so strmine posebej zahtevne. Tako se puch G spremeni v žilav avtomobil, ki bi se utegnil kosati celo

z goseničarjem. Jasno: vključene diferencialne zapore (predvsem prednja) otrdijo volan in otežijo običajni rajdni krog. Tudi glasnost prenosa moči naraste. Ampak puch zmore več, kot si drznete pričakovati. In ker je s prednjim ter zadnjim karoserijskim previsom in z oddaljenostjo celotnega vozila od tal izračunan predvsem za brezpotja, so ta lahko zelo zahtevna in navidezno povsem neobetavna. Vzdolžni vzponi in spusti smejo biti osemdesetodstotni, prečni nagibi štirinpetdesetodstotni, voda sme biti največ 60 centimetrov globoka. Nova pogonska zasnova omogoča zavorni ABS, kar je

dobrodošla pomoč na običajnem in neobičajnem vozišču. Pa tudi volan s samo 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, a z učinkovitim servojačevalnikom, je terenski zahtevnosti bolj prilagojen, kot je bil včasih.

Avtomatika v menjalniku terensko vožnjo prijetno olajša. Vozniku se ni potrebno ubadati s sklopko in z zahtevnimi speljevanji, pa je zato lahko tudi manj izbirčen, ko išče sprotno »prehodo«. Obutev vozila je celo v širši, »salonski« izvedbi dovolj temeljita, da je različnim kolesnim podlagam kos skoraj povsem brez težav.

Seveda gre levji delež visoko zmogljivemu puchovemu podvožju. Tega niso spreminjali, še vedno sta obe premi togi, z vzdolžnimi vodili in s Panhardovima drogoma. Vijolne vzmeti so pri tem avtu (že od nekdaj) ugodno dolge, blaženje pa tako uravnano, da se lahko kolesa skoraj kačasto »lepijo« ob zveržena brezpotja. In to je največji prispevek k zmožnosti avta, da se izvleče. Izvleče pa se – vsaj po naših izkušnjah – vedno. Če ste z njim količjak preudarni in trezne glave.

Zadek: vrata z rezervnim kolesom, prtljajnik

Dodatek: ščitnik na nosu, po potrebi snemljiv



Vidite – in to je to! Zdajle v blatu do prago, morebiti na poti čez potok ali reko, morda na vrhu hriba, ki bi mu peš ne bili kos – potem pa v pralnico, po druge čevlje (potrpeljivo počakajte, da se preobleče tudi dama) pa v opero! Ali na obisk! Ali kar tako, na potep po mestnih ulicah. Puch 300 GD to vljudno ponuja: ker je temeljit in temeljito izdelan avtomobil. V tehniške učbenike bi ga morali vpisati pod »visoka šola vsestranskosti«.

Takšen je.

*Tekst: Martin Česen
Foto: Srđan Živulović*