



Puch 300 GD

Vsega je kriva Benzova Bertha, ki je že pred davним stoenim letom sedla k avtomobilskemu krmilu. Zavoljo nje je damska prednost – ladies first! – za vse večne čase obvejala tudi med avtomobilisti. In zavoljo nje tudi pri naši reviji nočemo biti izjeme. Pravi kavalirji, naj se ve!

Bila je dolgolasa, v ozkem kriku, z visokimi petami in v belih rokavicah. Nekakšen božji dar, če razumete, kaj hočem reči.

„Grozno, kako je grd,“ je rekla (seveda je mislila na avto).

„In umazan,“ je dodala.

Potem smo ji odprli vrata – in zdaj vemo: ozka krila imajo tudi slabo lastnost. Punca ni mogla v avto. Jasno: lahko bi ji pomagali, jo dvignili. Ampak pravi kavalirji imajo roke tesno ob sebi.

In tako je obveljalo: terenec puch je predvsem moški avtomobil.

Da znajo delati vrhunske limuzine, so pri Daimlerju-Benzu že zdavnaj dokazali. Da znajo delati tudi odlične terence pa je svet spoznal leta 1979,

## Naravni talent

Različica z dizlom in s tremi vrti

ko sta dva Daimlerja – stuttgartski Daimler-Benz in grški Steyr-Daimler-Puch – postregla s kooperacijskim avtomobilom mercedes-benz G oziroma puch G. Črka G je v oznaki obakrat kot »Gelände« (= teren), kupce pa so takoj našli pri policiji, pri vojski in pri premožnih civilistih.

Kdor je bral naši 5. številko letnika 1985 in 8. številko letnika 1986, ve, da smo dve različici tega pucha (kot mercedes je ta terenec naprodaj v večini

Europe, kot puch pa v Avstriji, v Švici, v vzhodnoevropskih deželah in tudi pri nas) že preskusili. To sta bila 280 GE in 230 GE, obakrat z željo po bencinu ter z daljšo karoserijsko možnostjo in s petimi vrti.

Tokrat smo v sneg in mraz zagrizli s puchom 300 GD. D pomeni dizel, samo 2,4-metrska medosna razdalja pa je pogojevala krajšo karoserijsko različico s samo tremi vrti. Takšna oblikovna kombinacija prispeva k večji optični skladnosti, zato se na izbirčnost damskega okusa tule ne gre zanašati. Puch je resda škatlasto oglat je pa tudi prestižnega videza, kar namiguje na samozavest – ne le vozila samega po sebi, ampak tudi voznika v njem.

Ker gre za terensko vozilo, je uporabnost pred čistokrvno

lepoto. Ravni boki, navpično odsekani zadek ter po džipovsko oglat nos vozila so vozniku v odločilno pomoč, ko gre za milimetrsko natančnost manevriranja. Edine štrline so učinkovito nameščeni, gibljivo

vpeti, a vseeno čvrsti zunanjini ogledali in rezervno kolo na zadnjih vratih. Ta se odpirajo po vsej višini in po skoraj vsej širini vozila, to pa zagotavlja tudi povsem poltovornjaške (ali vsaj kombijevske) lastnosti, če upoštevamo, da je mogoče zadnjo klop tudi zložiti, ali pa jo dokaj preprosto povsem odstraniti. K terenskim lastnostim sodijo še: zajetna odbijača z vlečnima kljkama, robati plastični letvi vzdolž obeh bočov, prednji utripalki na blatnikih, v plastiku odet nos vozila ter razmeroma majhni in zoper nevarne udarce dobro obrobljeni zadnji luči. »Terenska« pa je tudi ponudba, ki jo dobijo vozniki: odličen in dobro oprijemljiv ter dovolj natančno nastavljiv sedež (oba prednja sedeža se za vstopanje k zadnjem klopi trapezasto in malce težko zganeta), limuzinski, ampak preračunano nagnjen volanski obroč, pregledna in še vedno zelo »udobna« arma-



še vedno najboljša ta hip

turna plošča (merilniki hitrosti, motornih vrtlajev, temperature hladilne tekočine ter goriva), z vsemi priročnimi stikali vred ter zajeten sredinski greben, zaradi katerega sta prednja sedeža – navkljub popolnoma »civilni« zunanjji širini vozila 1,7 metra – močno razmaknjena in na katerem je vse tisto, kar pripada prenosu moči: prestavna ročica, ročica razdelilnega diferenciala in reduktiorja, potezna vzdova za obe diferencialni zapori ter ročica ročne zavore. Testni avtomobil je bil opremljen s štirimi avtomatskimi varnostnimi pasovi, s petimi zglavniki z elegantnimi preprogrami in notranjimi oblogami nasploh, z lahkim platišči in s širokimi običajnemu ter zahtevnemu vozišču prilagojenimi gumami; pa tudi z osrednjo klijučavnico vrat.

Zaradi velikih in povsem ravnih stekel in zaradi prijetne višine voznikovega sedeža od tak je vidljivost na vse strani odlična, ravne šipe pa postanejo zoprne le med nočno vožnjo, zaradi odblekov v njih. Ne gre pa prezreti tudi temeljnih žarometov, dobrih brisalnikov in orjaške posode za vodo na prednjo ter zadnjo



*Za voznika: vse na svojem mestu*

šipo, po želji uporabnika vozila pač.

Temeljito so temu avtomobilu všli tudi pod kožo. Motor in menjalnik (z nekaterimi drugimi mehanskimi podrobnost-

mi vred) je prispeval Daimler-Benz, številčna oznaka vozila pa priča o motorni velikosti. V nosu je torej trilitrski dizelski petvaljnik, že malce prileten, a preskušen in navajen vsega

hudega. Blok in glava sta iz sive litine, ročični gredi streže šest ležajev, odmično gred v glavi poganja veriga, ventili so viseči, v hladilnem sistemu je 11 litrov tekočine in v karterju je skoraj 7 litrov olja. Polnjenje motorja z gorivom opravlja električna črpalka in visokotlačna petbatna črpalka znamke Bosch. Motor je vajen vžigati z izredno kratkimi časi predgrevanja, se za začetek robato oglasi (hladni tek je moč ravnati z vrtljivim pospeševalnikom na armaturni plošči), potem pa umirjeno steče in postane dizelsko (pre)glasen spet ob odločne zvišanih vrtljajih. V celem je to suveren pogonski agregat, ki zmore kompresiji 21,0:1 uglednih 65 kW oziroma 88 KM pri 4400 vrtljajih v minutu toda skoraj dvotonska teža celotnega vozila to moč opazno »ublaži«; hočem reči, da je dizel pač dizel in da je to tudi pri puchu 300 GD potrebno upoštevati. Dovolj ugoden je pa motorni največji navor 172 Nm pri 2400 vrtljajih v minutu, ki skrbi za dovoljšno prožnost, česar je človek vesel predvsem na brezpotjih. Razumljivo: dirkal-





Za vožnje brez meja: kompaktna karoserija na črvistem podvozu

nik takšene dizelski terenec pač ne zmore biti in peta pre-stava v menjalniku mu omogoča (pri nas izmerjeno) največjo hitrost razmeroma skromnih 128 kilometrov na uro, kar se utegne med daljšimi vožnjami po avtomobilskih cestah sprevari v dolgočasje. Je pa mogoče tudi s tem puchom povsem zadovoljivo pospeševati, ne da bi dizel pretirano naprezzali in ne da bi tvegali preprotno uporabo goriva.

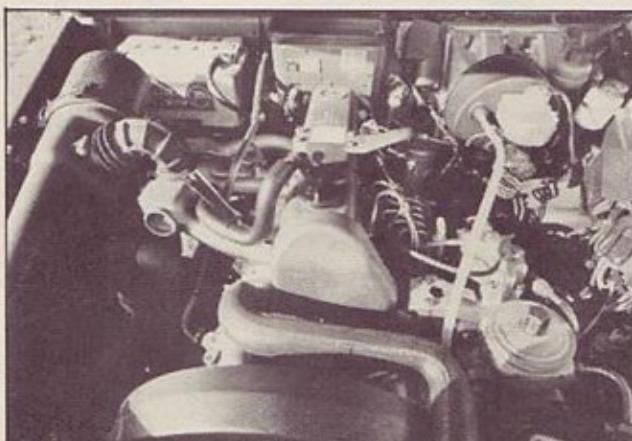
Med našimi meritvami smo pospeševali z mesta do hitrosti 60 kilometrov na uro v 8,3 sekunde, do hitrosti 80 kilometrov na uro v 14,6 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 24,9 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 52,5 sekunde. Meritve smo

opravili z dvema osebama v avtu, s polno 70-litrsko posodo za gorivo in s pogonom na samo zadnji kolesi.

Tako torej se puch 300 GD obnaša, če ga uporabite kot »potovno vozilo«. Ampak boljši del njegovih lastnosti pride na vrsto tedaj, ko zmajka ceste. Ko zavijete v naravo; na brezpotje; na strm klanec; v snežni zamet; celo v nepregloboko reko, če hočete.

Kajti, tudi ta puch je predvsem terenec. To pa pomeni dve togici premi z viačnimi vzmetmi in temeljitim vodenjem ter sredinski diferencial, ki ga je s premikom ročice med sedežema moč vključiti, kadarkoli si to zaželite. Tako sprožite pogonsko moč preko druge kardanske gredi k pred-

njima kolesoma, če pa to ne zadošča, sta pri roki še diferenzialni zapori, za vsak del prenosa posebej. Je breg prestrm, motorne moč pa premašio? Nič ne de: dodaten premik že omenjene ročice vključi terenski prenos moči, zaradi česar se (prestava 2,14:1) hitrosti v posamičnih prestavah praktično razpolovijo, moč na kolesa pa podvoji. In puch se spremeni skorajda v tank. Čudeži niso mogoči, ampak na ta avtomobil se zares lahko zanesete. Togi premi zagotavljata praktično nespremenjeno oddaljenost karoserije od tal, nosilni okvirji skribjo za čvrstost gumaste spone med njimi in karoserijo jamčijo za pravščino elastičnosti in skrbno vsklajeno vzmetanje prispeva k dobremu počutju najsib bo na kultiviranih ali surovih tleh. Ob vsem tem je vozniku povsem prizanešeno z naporom in



Za ekonomičnost: temeljni dizel, neodporen le na zelo nizke zunanjne temperature

Za k zadnji klopi: premakljiva prednja sedeža



skrbmi: prestavna ročica je lahkonja, enako lahkonje so tudi vse druge ročice, namenjene prenosu moći, volanu pa pomaga servoojačevalna naprava. Ko gre za lego vozila na zahtevnih terenih, je ta znatno zmogljivejša od tistega, kar zdrava pamet pričakuje. Strah pred bočnimi prevračanjimi in vzdolžnimi strminami je vsakič dosti večji od v resnicici upravičenega. To pa pomeni, da vam puh, predvsem na brezpotnih, izpolni tako rekoč vse želje. Celo, ko gre za skoke. Vozilo se ponaša z zelo dobrim uravnovešenjem in z izredno veliko absorbcijo udarcev od spodaj. Skoke, tudi zahtevnejše od tistega na



Za prtljago: veliko praznine in zložljiva zadnja klop

## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 90,9x92,4 mm – gibna prostornina 2998 kubikov – kompresija 21,0:1 – največja moč 65 kW (88 KM) pri 4400/min – največji navor 172 Nm pri 2400/min – ročična gred v 6 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – Boschova visokotlačna batna črpalka – električna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 88 Ah – alternator 770 W.

**Prenos moći:** motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna

razmerja: I. 3,822; II. 2,199; III. 1,398; IV. 1,00; V. 0,813; vzvratna 3,705; diferencial 4,900 – terenski prenos moći (reduktor), prestava 2,14:1 – po želji vklapljeni diferencialni zapori za prednjo in (ali) zadnjo premo – prestavna ročica, ročica za izbiro prenosa moći in ročici diferencialnih zavor na sredinskom grebenu – platišča (testni avto) iz lahke Kovine 7J x 15 – gume (testni avto) 255/75 R 15 C (good year wangler).

**Voz in obese:** terenski kombi – 3 vrata – 5 sedežev – karoserija na nosilnih okvirjih – spredaj toga prema, viačne vzmeti, vzdolžni in prečno vodilo, teleskopski blažilniki, sta-

bilizer – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,145 m – širina 1,700 m – višina 1,980 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj in zadaj 1,425 m – rajdni krog 11,5 m – najmanjša razdalja od tal 0,215 m – prtljaznik 745/1730 dm<sup>3</sup> (tovarna) – teža praznega vozila 1935 kg – dovoljena skupna teža 2600 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 750 kg, z zavoro 2000 kg – posoda za gorivo 70 litrov.

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost 130 km na uro – poraba goriva (ECE): 11,9/– 14,6 litra plinskega olja na 100 km.

naši naslovni strani, smo opravljali brez vsakršnega tveganja.

V celem smo lastnosti pucha 300 GD temeljito izkoristili: predvsem v naravi, pa tudi na običajnih cestah. Na slednjih se – ob samo zadnjem pogonu – obnaša klasično: z lastnostjo zadka, da se na prehitrem ovinku postavi poprek. Ob štirikolesnem pogonu pa z zahtevo do voznika, da zna dovolj hitro dodajati oboje hkrati: plin in volan. Pa zavore? Zelo temeljite so in, ker so servoojačane, jih je potrebno sproti krotiti: če ne, pod praznim vozilom kolesa prerada sposrsnejo.

Proč od cest morajo biti hitrosti pametno zmernejše. Tukrat smo prevozili več kot dva tisočaka izredno zahtevnih kilometrov – in zabeležili tudi ugodno porabo goriva: v povprečju le 14,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Puh 300 GD je – in to smo pri puchih že vajeni – avtomobil za vsakršne okoliščine. To je v zvezi z njegovo temeljito. Ampak kot dizel se hvali z še eno, kdove katero dobro lastnostjo: s sprejemljivo zmernim pogonskim stroški.

In kaj je bilo z brhko punc z začetka tega testa? Nič. Oblekla je hlače in tudi grd se ji avto ni zdel več. Da je pravcati naravni talent, je rekla.

Misliš je spet na avto. Kar verjemite ji!

MARTIN ČESEN  
Foto: MARJAN ZAPLATIL