



Davis E. Davis, Jr., bivši šef ameriške revije Car and Driver (iz nje si od časa do časa sposodimo povzetke zanimivih testov), se je – pred leti – pustil fotografirati na vrhu svoje lične hiše: s kozarcem viskija v roki, z ženo pod roko ter s svojimi tremi avtomobili hkrati. In tako so bralci zvedeli, da ima Davis E. Davis, Jr., izbrušen okus: ne le zaradi čedne žene, tudi zaradi pucha GE, ki je stal zraven.

Da, seveda, boste zdaj rekli, lahko se je hvaliti z dobrim okusom, če je v žepu dovolj dolarjev. To je načelno res, ampak, ko bi vedeli, kakšne neumnosti kupujejo ljudje za enake denarje, bi brž pritrdirili: mož z druge strani oceana je vedel, kaj hoče.

Terenec, o katerem teče beseda, je prišel na svet že leta 1979: kot kooperacijski rezultat dveh Daimlerjev. Daimler-

### Puch 230 GE

## »On the rocks!«

### Želite v opero, ali v hribe?

Benz je prispeval motorje in menjalnike z nekaterimi drugimi mehanskimi podrobnostmi vred, Stey-Daimler-Puch pa je primaknil karoserijo in podvozje s prenosom moči do vseh štirih koles. Tako se je nemško-avstrijska poslovna kombinacija izkazala kot moderno zasnovan in natančno izdelan terenski avtomobil, ki sodi v višji vrednostni in hkrati v prestižni razred. Kupcev je bilo takoj dovolj: ne le med poklicnimi uporabniki takšnih vozil (tudi na naših cestah videljamo vojaško sive in miličniško modre puche), temveč tudi med zasebniki, ki znajo

ceniti temeljito in visoke zmogljivosti.

O puchu 280 GE (lahko bi reklamovali tudi o mercedesu z isto

### MOTORNO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZELSKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

oznako, ampak tovarni sta si tržišče razdelili, pa so pri nas na voljo Puchovi terenci) smo pisali pred debelim letom dni. Za tokrat smo se s tovarno v bližnjem Grazu sicer dogovarjali za puch z dizelskim motorjem in s krajšo karoserijsko različico; toda, vseh želja ni vedno mogoče vskladiti, pa smo sredi najhujšega, zdaj že minulega mraza sedli v puch 230 GE. Torej v vozilo z rahlo šibkejšim motorjem, a z vsemi že od prej znanimi lastnostmi.

To so, skoraj brez izjem, same dobre lastnosti. Na primer karoserija: takšna, kakršna je bila že drugič v naših rokah, se zdi očem malce predolga, zato pa streže s petimi vrtti (vsaka od njih so opremljena z lastno ključavnico) in z velikim prilagodljivim prtljažnikom v zadku. Za terence je že vnaprej jasno: namenjeni so zahtevnim voznim pogojem, ne pa ugodnemu rezanju zraka. Zato so terenski avtomobili praviloma oglati, puch G (g = Gelände, po naše teren) pa je zelo

dober primer spretnega oblikovanja. Čeprav je izrazito dolg, širok in visok, je hkrati s tem tudi zelo skladen. Velike pločevinaste površine so razibili z gumastimi in plastičnimi obrobami, tudi cel nos vozila je motno črn, okenska stekla pa so razkošna – ne le v prid optičnemu ravnotežju ko gre za zunanjí videz vozila, ampak hkrati z dvema učinkovitima zunanjima ogledaloma tudi v prid odlični voznikovi vidljivosti na vse strani.

Voznikov delovni prostor je tudi sam po sebi in v celiem zelo premišljeno odmerjen: začenši s telesu naklonjeno sedeženo obliko (sedež streže z dolgim vzdolžnim pomikom in z višinskim nastavljanjem, pa še z zglavnikom in z natančno nastavljivim naslonjalom), pa vse do preproste, a pregledne armaturne plošče, do velikega značilno mercedesovskega volanskega obroča in do vseh drugih napravic, brez katerih med vožnjo ne gre.

Nalogam primerno – in glede na vrsto gum ter obtežbo – je najnižji del vozila 21,5 centimetrov od tal: malce zaradi velikih koles in malce zaradi izrazito privzdignjene karose-



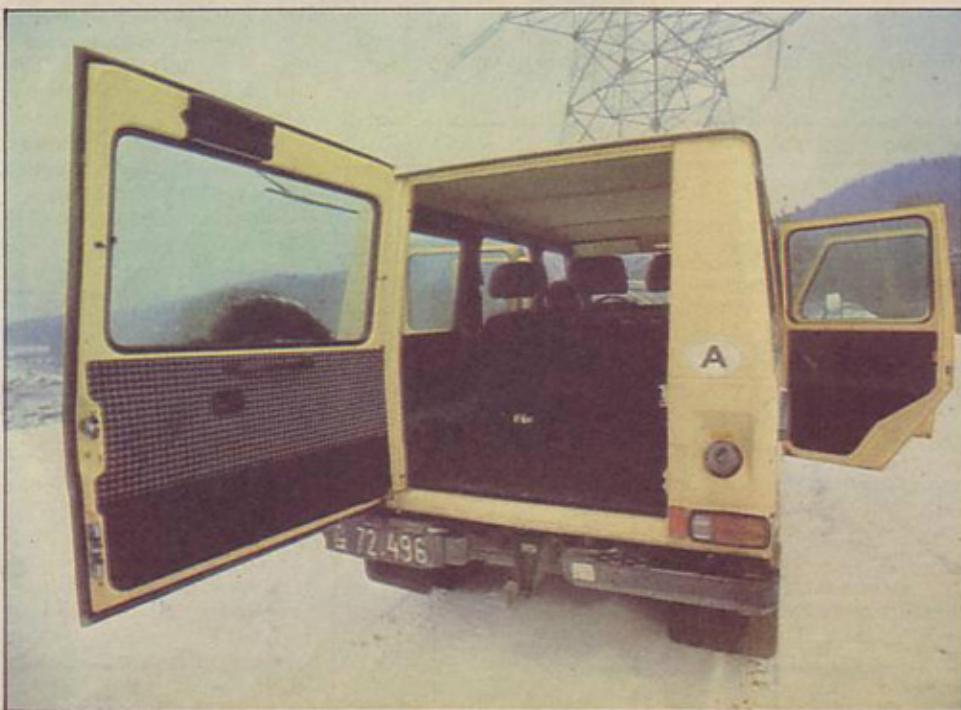
rije, gumasto spete s nosilnim (šasijskim) okvirjem. To pa pomeni, da se je potrebno na sedež, čisto vseeno kateri, povzeti. Dobitek je, vsaj za voznika, takojšen in razveseljiv: sedi po kombijevsko visoko od

tal, kar je v običajnem prometu prijetna prednost, saj vidi čez vse osebne avtomobile. Hkrati pa zmore že po nekaj minutnem znanstvu s tem vozilom zelo natančno oceniti njegove zunanje mere – in ga

zato natančno voditi tudi na skromno odmerjenem manevrskem prostoru.

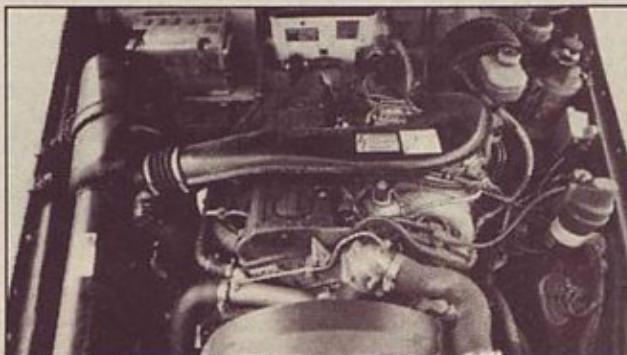
Čeprav je zaradi bolj grobe obutve (to je po želji in za doplačilo mogoče stopnjevati do povsem terenu namenjenih in ostro nazobčanih gum) vožnja s puchom G manj nežna in tiha kot vožnja z običajnim osebnim avtomobilom, pa razlika ni tolikšna, da bi bila lahko v napoto. Hočem reči, da zna biti to vozilo enako kos vozniku v smokingu, med vožnjo na operno premiero, ali pa vozniku v kavbojkah, med avanturo daleč proč od cestnih površin. Ker so na spisku dodatne opreme tudi takšne naprave kot na primer vlečna kljuka, vitlo na nosu, umetna klima, varnostni lok, školjkasta prednja sedeža, gume širših mer in tako dalje, zna biti puch G prava dvoživka. Skorajda je ni ovire, ki bi ji ne mogel biti kos. Zmore vzpon do osemdesetih odstotkov: zmore zapeljati v vodo do 0,6 metra globine; zmore se diagonalno »zviti« za 26 centimetrov. In, ker je mogoče s pomočjo lahkotne ročice na sredinskem grebenu kadarkoli vključiti štirikolesni pogon (torej: dodatno pognati še prednji kolesi), z isto ročico pa z malce drugačnim gibom vklipiti terensko prestavo (ki za približno polovico skrajša prestavna razmerja v celiem), z dvema kratkima poteznima vzdodata pa sprožiti še diferencialni zapori za prednji in za zadnji diferencial posebej: je puch G skoraj tank. Vsaj nam se ni zgodilo, da bi omagal. Pa smo ga gnali skozi okolja, že močno sprta z zdravo voznisko pametjo.

Pri vsem tem mu grozi pravzaprav le ena sama večja nevarnost: da se bočno prevrne. Težišče je razmeroma visoko od tal in tovarna na to v posebni prilogi z navodili za terensko vožnjo na ves glas opozarja. Merilnik prečnega nagiba, čeprav čisto preprost, narejen kot nihalo, bi bil zoper to nevarnost nadvse koristen pripomoček. Žal pa ga v vozilu ni.



Črka E v oznaki vozila pomeni vbrizgavanje goriva v motor. In, za motor sem že rekel: tudi ta, v puchu 230 GE, je bil znamke mercedes, le da za dva valja krajši in po gibni prostornini za pol litra manjši kot pred letom dni v puchu 280 GE. Torej: štirivaljnik z 2,3 litra gibne prostornine, s 92 kW (125 KM) največje moči in z 192 Nm največjega navora pri še ugodnih 4000 vrtljajih v minutu. Mercedesi oziroma puchi GE so s takšnimi motorji na voljo od leta 1982 dalje.

V primerjavi s šestivalnjikom je štirivaljnik rahlo nemirnejši, komaj slišno hrupnejši in bolj kratke sape, ko gre za prožnost. Sicer pa enako brezhibno vžiga (mehansko-elektronsko vbrizgavanje goriva je dobro kos vsem temperaturnim okoliščinam) in dovolj prepričljivo streže voznikovim željam. Za zelo ostre pospeške zahteva odločnejše priganjanje v višje vrtljajne območje, vsaj tja do številke 6000, kjer se na merilniku začne rdeče polje. Med našimi meritvami smo segli čez to mero in pognali vozilo z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v 18,5 sekunde,



**Motor:** Mercedesov štirivaljnik z vbrizgavanjem goriva

kar je le za 0,3 sekunde slabši čas od tistega, ki smo ga izmerili s puchom 280 GE. Tudi tokrat smo meritev opravili s pogonom na le zadnji kolesi, z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva. V enakih okoliščinah izmerjena največja hitrost je znašala 145 kilometrov na uro.

No, seveda je mogoče ta avtomobil voziti tudi zmerno in tekoče, brez nenehnega pritiskanja pedala za plin povsem do tal. Hitrosti so pri tem še

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni — štiritaktni — vrstni — nameščen vz dolžno nad prednjo premo — vrtina in gib 95,50×80,25 mm — gibna prostornina 2299 kubikov — kompresija 9,0:1 — največja moč 92 kW (125 KM) pri 5000/min — največji navor 192 Nm (19,6 kpm) pri 4000/min — ročična gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (veriga) — glava iz lahke litine — mehansko-elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch KE-jetronic) — vodno hlajenje — akumulator 12 V, 66 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 2,41:1 — po želji vklapljeni diferencialni zapori za prednjo in (ali) zadnjo premo — prestavna ročica, ročica za izbiro prenosa moći in ročica diferencialnih zapor na sredinskem grebenu — platišča 5 1/2 J × 16 — gume 205 R 16 (semperit M+S).

**Voz in obese:** terenski kombi — 5 vrat — 5 sedežev — karoserija na nosilnih okvirjih — spredaj toga prema, vijačne vzmeti, vzdolžni in prečno vodilo, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadaj toga prema, vijačne vzmeti, vzdolžni in prečno vodilo, teleskopski blažilniki — dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste; 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 — prtižnik 1340/2590 dm<sup>3</sup> (tovarna) — teža praznega vozila 1905 kg — dovoljena skupna teža 2800 kg — posoda za gorivo 70 litrov.

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost 143 km na uro — poraba goriva (ECE): 11, 6/15, 4/17,0 litra bencina super na 100 km.





vedno povsem zadovoljive, poraba goriva pa postane dosti zmernejša kot pri njegovem močnejšem bratu. Tokrat smo izmerili testno povprečje 16,6 litra na 100 prevoženih kilometrov. In ob naslednji opombi: da smo večidel testnih kilometrov našeli na avtomobilskih cestah (Dunaj–München–Ljubljana–Graz) ob razme-

roma visokih hitrostnih povprečij ter v okoliščinah, ki jim je avtomobil namenjen: na zasneženih in blatnih brezpotjih, »daleč od civilizacije«. Torej žeja motorja sploh ni bila pretirana, čeprav smo si ob njej žeeli izdatnejšo posodo za gorivo; ob predpostavki pač, da bi bila civilizacija tudi v resnici zelo daleč.

Glede vsega drugega je temu avtomobilu, hkrati pa tudi vozniku v njem, precej vseeno, kako daleč je kaj. Dokler je cestišče kultivirano in suho, zadošča pogon na samo zadnji kolesi. Tedaj avto streže s klasičnimi navadami za kombinacijo: motor v nosu, pogon zadaj. Zadek je namreč razmeroma lahek in če je ovinek zelo oster, spodrsne navzven. Pri tem zaleže naglo odvzemanje neposredno prestavljenega in z pomočjo servojačevalnika olajšanega volana, da je smer vozila zopet pravšnja.

Vsakršni terenski podvigi pa zahtevajo pogon na vsa štiri kolesa in v posebej težavnih okoliščinah tudi vključeni obe diferencialni zapori. Slednji otežujeta manevriranje na ozkih obračalnih prostorih (ker je vez med kolesoma v paru pač pretirano toga za majhne rajdne kroge), prispevata pa k premagovanju skorajda že nemogočega. In tako se s tem avtom lahko povzpnete z opernega dvorišča na vrh zas-

neženega hriba. Kamor vam pač poželi srce. Davek za takšno vsestransko gre le na račun malce tršega vzmetenja, ki pa je enako dobro kos gladkim in robatim voznim podlagam. Ne da bi oklevali, lahko verjamete tole: tudi izza volna pucha 230 GE smo bili neu-smiljeni: na vsak dan tritedenske preskušnje posebej.



V takšnih razmerah je terenska vožnja živčno opravilo. Saj pravzaprav nikoli natanko ne veš, kdaj si na robu in kdaj čez rob še možnega. Zoper potne dlani pa – potem, ko si že varno doma – kozarec viskija odlično pomaga. »On the rocks«, z ledom, torej! Takšen najbolj prija!

MARTIN ČESENJ  
Foto: MARJAN ZAPLATIL