

Test:

PUCH 350 GD TURBO

VELIKI

G



Rečeš A in naša tajnica zna na izust: Armani.
Gospodična obvlada parfume in modo.

Rečeš J&B in izza pisalnih miz se sliši: whisky – ga
boš z ledom ali brez?

Rečeš G in poznavalci vedo: puch, alias mercedes-
benz. Geländewagen.

Jasno, (velike) črke je treba poznati!

In kratice tudi! Če na zidu piše ARTMŽ, to pomeni Ančka, rad te mam, Žiga. In če na avtu piše TD, je to največkrat zaradi turbodizla pod prednjim pokrovom. Od lani nova na puchu GD turbu je pravzaprav samo številka: 350. Največja pri puchih doslej! Pomeni pa 3,5-litrski, šestvaljni turbodizel v nosu tega geländewagna.

Geländewagen je po naše terenec, ampak puch G je več kot to. Na svetu je že trinajst let in vmes so ga le enkrat (leta 1989) rahlo preoblekli. Recimo, da so mu na suknič prišli nove gumbe. Drugega nič. Ni potrebno. Kajti puch G je tako rekoč nepokvarljivo blago.

Tudi če se stara, tega ni opaziti. Tovarna trdi: To je najlepša oblika vsestranskosti! No, glede lepote vsekakor pretirava. Puch G nikoli ni bil lep: ker je oglat, z robovi »kot britve«, ker je visok





Zunanje ogledalo: elektrificirano, vendar prenizko.



Lahko platišče in izpušna cev: povsem brez sledu o sajah iz izpuha.



Udobje à la mercedes: štiri bočna vrata, temeljiti sedeži



Zadnja vrata vstran; velik prtljažnik, zelo zasilne klopi



Luči: izbuljena utripalka, klasično okrogel žaromet, serijsko vgrajena megljenka



Zadnja stena: pogled skozi šipo zastira rezervno kolo

kot tovornjak, z okni kot pri starih tramvajih, ker ima luči kot predvojni DKW in nos kot miza raven, potem pa – enako kot zadek – navpično odsekan.

Duša in srce tega avta sta tisto, zaradi česar bi ga moral vsakdo v svojem življenju vsaj enkrat voziti! Potem bi vsi vedeli, da se v nobenem terencu ne sedi boljše kot v puchu; da voznikovo počutje in občutje zlepa ni tako suvereno kot v tem avtu; da je izdelava takšna kot v limuzinskih mercedesih; in da je ravno vsestranskost tega vozila tisto, zaradi česar vam drugačnega avtomobila sploh ne bi bilo treba imeti.

Zaradi vsega tega puchi niso poceni in prav zato jih veliko ljudi na tem svetu ne bo nikoli vozilo. Škoda.

Puch G je klen avtomobil: zato ima v prednjem odbijaču vlečni zatič in pod zadkom (doplačljivo) vlečno kljuko; zato kljuko na vratih niso za nežne roke in zato se je vanj treba malce vzpeti. Ampak od tod naprej je spet vse v redu. Puch 350 GD turbo sodi v vrh ponujanih različic in je takšen tudi videti. Obenem je bil testni avtomobil daljša od obeh karoserijskih možnosti, torej s po dvema vrata na vsakem boku, pa tudi tolikanj dodatno opremljen, da njegova prepričljivost sploh ni bila vprašanje.

Oprema je obsegala: lahka kolena platišča; megljenke; elektrificirana zunanja ogledala, šipe v vratih, pomično streho in ključavnice; štiri po višini nastavljive varnostne pasove; pet vzglavnikov; deljivo zadnje klopi; po višini prilagodljiv voznikov sedež; dve pomožni sedežni klopi (vzdolžno) v zadku; nastavljiva žarometna snopa in serijsko vgrajeni štiristopenjski samodejni menjalnik.

Vam ugaja? Dobro, torej gremo naprej; pod voznikovim sedežem sta zaprt predal in gasilni

aparatus; sredinska konzola in greben sta oplemeniteni z zlahtnim lesom; vsa stikala so natanko tam, kjer roki hočeta, da so; in armaturna plošča je značilno mercedesovska; temeljito zalozena, pregledna in še dovolj dobro zasenčena. Mercedesovski (po obliki in natančnosti) so tudi mnogi drugi deli puchove notranjosti. Vključno s plišem na tleh in kakovostnim blagom na sedežih. In vključno z nevidno zvočno izolacijo, ki notranjosti tega na videz grobega terenca pomaga, da streže z limuzinsko uglasjenostjo.

Vožniku se le prvih nekaj hipov zdi, da je volanski obroč preveč pokončen. Res je, da ni nastavljen. Res je pa tudi, da ob štirih prečkah zelo dobro »sede« v roki in ga je užitek sukati.

Vidljivost s puchovega sedeža je zelo dobra na vse strani, razen nazaj; zadnja šipa je odrezana po meri zadnjih vrat in je zato razmeroma ozka, karoserijska vogala sta zategadelj zajetnejša, povrh tega zakriva pogled skozi zadnje šipe tudi tik pod njo nameščeno rezervno kolo, zunanji ogledali pa nista dovolj visoki, da bi voznik z njuno pomočjo videl celotni višini obeh bokov. Če je v avtu pet ljudi, je pogled skozi steklo v zadku povsem brez vrednosti. Ampak puch je – če je sila – namenjen tudi devetim potnikom. Preostali četverci ostaneta zložljivi in vzdolžno nameščeni klopi v zadku, kjer je sicer prtljažnik. Ne želite si sedeti tam! Klopi sta zares zasilni in preozki za udobje. Jasno: če gre za službene vožnje (na primer v vojaške ali policijske namene), za razpravo o udobju ni pravega časa.

Če teh klopi ni, ali pa jih povsem izvlečete, ostane v zadku ugodno velik prtljažnik. In, ker je moč zadnje (prečno) klopi delno

ali povsem zložiti (ne da bi morali pred tem sneti vzglavnike), je prtljažnik lahko še dosti večji in ta puch postane pravcati (teren-ski) kombi.

Triinpollitrski vrstni šestvaljni turbodizel je v njem od lanskega frankfurtskega salona dalje. To sicer ni povsem nov motor: nastal je iz enako velikega Mercedesovega sesalnega dizla, vgrajujejo pa ga tudi v limuzino 350 SD, ki je bila doslej namenjena predvsem ameriškega trgu. Motor nosi tovarniško oznako OM 603 in zmore v mercedesu 350 SD okroglih 150 KM. Razlika 14 KM, za koliko je v puchu G slabotnejši, gre na račun zoper vodo in prah odpornejšega sesalnega in drugačnega izpušnega sistema.

Motor vžge na mah, že po nekaj pičlih sekundah predgretja. Prosti tek (650/min) uravnava elektronika, ki se ne pusti zmešati ne volanskemu servoojačevalniku, ne (ročno krmiljeni) klimatski napravi, ne samodejnemu menjalniku. Kazalec na merilniku vrtljajev ostaja ob predpisani številki kot pribit. Turbinski polnilnik pa takrat še spi. Zgane se pri 1500 vrtljajih v minuti in poskrbi, da se krivulja navora skoraj navpično dvigne. Potem že pri 1800 vrtljajih doseže svoj višek in razmeroma urno tudi upada. Tudi krivulja moči se vzpenja zelo strmo, do končnih 100 kW oziroma 136 KM pri 4000 vrtljajih v minuti, ko še bolj strmo spet šine navzdol. Avtomatika v menjalniku pretika pri 4100 vrtljajih v minuti, največjo hitrost pa je testni puch 350 GD turbo dosegel tik pod 4300 vrtljaji oziroma le malce prej, kot črpalka prekine dotok goriva.



Uporaba menjalnika – oziroma njegovega »kick-downa« je seveda prepuščena vozniku, nikakor pa se ni moč ogniti sekundi ali dvema, ki ju ta puch porabi za vsakično omahovanje med pospeševanjem z mesta. Šele potem in ob piskanju turbinskega polnilnika se zares in odlično zgane. Pri tem ne gre prezreti 2240-kilogramske teže (praznega vozila) in podaljšane prestave v »cestnem« prenosu moči (0,87:1). Terenska prestava (reduktor) je seveda znatno krajša: 2,16:1. In tudi njej se motor zelo dobro poda.

Temu dizlu zares ni mogoče očitati slabosti: v primerjavi z že prej uporabljanim trilitrskim dizlom zmore za šestdeset odstotkov več navora, po prožnosti pa se povsem zlahka kosa tudi z bencinsko različico 300 GE. Povrh tega je uglasjeno tih in miren (njegov najglasnejši del je termostatski ventilator hladilnega sistema), ne zmore pa biti ravno varčen, saj opravlja dobro in zahtevno delo. Prenos moči je stalen k vsem štirim kolesom in enakovredno porazdeljen med obe premi. Vsak od treh diferencialov pa je opremljen z zaporo; voznik jih vklaplja po potrebi, v natanko določenem zaporedju in s pomočjo stikal na sredinski konzoli.

Obe premi sta togi, z vzdolžnimi vodili in Panhardovima drogovoma, ter vijačno vzmeteni. To je v celem dovolj za navadno

cestno uporabnost, četudi gre za daljše potovalne razdalje. K prijetni vzmetenosti vozila pripomore še razmeroma dolga medosna razdalja, ki povečuje tudi smerno stabilnost vozila, otežuje pa manevre na bolj skopo odmerjenem prostoru in terenske vožnje čez izrazito grbasta področja.

Turbodizel: odličnih manir, zmogljiv in požrešen



Kokpit: temeljita opremljenost za voznika, temeljit ročaj za sovoznika, zloščen les za oba hkrati



No, na terenu je ta puch vseeno mojster svoje stroke. Zmore prevoziti 60 centimetrov globoko vodo, premagovati 80-odstotne vzdolžne in 54-odstotne prečne nagibe, njegova najmanjša razdalja od tal znaša ugodnih 21,5 centimetra, prečni vzvojni zamik karoserije pa nič manj kot 26

centimetrov. Tolikšne karoserijske zmogljivosti, tri diferencialne zapore, avtomatika v menjalniku, motor z vsemi lastnostmi vred in ugodno prestavljen servoojačani volan zagotavljajo resnično vsestranskost tega – uradno terenskega – vozila. Vidjužno z zavornimi, lučmi in brisalniki, za kate-re utegne biti vožnja čez drn in strn še posebej kruta.

•••

Puch 350 GD turbo je zmogljiv in atraktiven avtomobil. Biti zmore elegantno udoben, da se zloščen in v bleščeči opravi poda celo smokingu in damskim toaletam, ter terensko grob in neomajen, če so voznikovi cilji divja brezpotja.

Zato je prav, da so nanj zapisali veliki G. Ta avtomobil je zares velik: v obeh pomenih te besede.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrtni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 89,0 x 92,4 mm – gibna prostornina 3449 kubikov – kompresija 22,0:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s – specifična moč 29,0 kW/liter (39,4 KM/liter) – največji navor 305 Nm pri 1800/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – 2 ventila za vsak valj – visokotlačna razdelilna črpalka za gorivo – turbinski polnilnik na izpušne pline – predkomore – vodno hlajenje – motorno olje 8,5 litra – akumulator 12 V, 72 h – alternator 770 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – samodejni štiritopenjski menjalnik – položaji prestavne ročice: P-R-N-D-3-2-B – prestavna razmerja: I. 3,870; II. 2,250; III. 1,440; IV. 1,000; vzvratna 5,590; diferencial 4,110; cestni prenos moči: 0,870 – terenski prenos moči 2,160 – ročno vključljive zapore sredinskega, zadnjega in prednjega diferenciala – delitev motornega navora spredaj 50 %, zadaj 50 % – platišča 6 l x 16 – gume 205 R 16 (M+S), michelin, katalni obseg 2,69 m – hitrost vozila pri 1000/min v IV. prestavi: 34,1 km/h.

Voz in obese: terenski kombi – 5 vrat, 5 + 4 sedeži – karoserija na šasiji – spredaj in zadaj toga prema – spredaj in zadaj vijake vzmeti, vzdolžna vodila, Panhardov drog, teleskopski blažilniki – spredaj stabilizator – dvokrožne zavore, servo, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan s kroglicami, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4630 mm – širina 1690 mm – višina 1935 mm – medosna razdalja 2850 mm – kolotek spredaj 1425 mm, zadaj 1475 mm – rajdni krog 13,3 m – najmanjša višina vozila od tal 215 mm – **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1650 mm – širina (komoletci) spredaj 1470 mm, zadaj 1470 mm – višina (nad sedežem) spredaj 1010 mm, zadaj 985 mm – vzdolžnica prednji sedež 960–1100 mm, zadnja klopa 840–700 mm – premer volanskega obroča 410 mm – prtljažnik (normno) 1340/2590 litrov – posoda za gorivo 96 litrov.

Teže: prazno vozilo 2240 kg – dovoljena skupna teža 2950 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 2950 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 200 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km/h – pospešek 0–100 km/h: 16,0 s – poraba goriva (ECE): 11,8/16,9/13,5 litra plinskega olja na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost
148 km/h (IV. prestava)

Pospeški

0–60 km/h	6,9 s
0–80 km/h	11,4 s
0–100 km/h	17,3 s
0–120 km/h	27,9 s
0–140 km/h	48,7 s
1000 m z mesta	37,1 s (129 km/h)

Prožnost

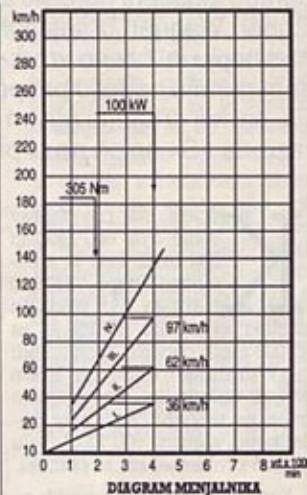
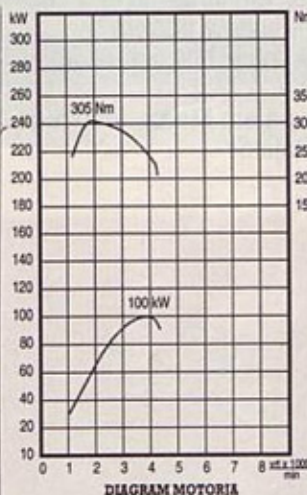
Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot
od 100 km/h 48,7 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60	resnično 56,4
kazalec 80	resnično 74,2
kazalec 100	resnično 92,9
kazalec 120	resnično 113,7

Poraba goriva
testno povprečje 16,4 litra/100 km



Hvalimo

- zunanja prestižnost
- motor in menjalnik
- cestna uglojenost
- terenske zmogljivosti
- lahkotna vodljivost
- oprema in počutje
- končna izdelava

Grajamo

- prenziki zunanji ogledali
- ni brisalnikov za žarometa
- volanski obroč ni nastavljiv

Cena

676.800,00 ATS + 54 odstotkov tolaških dajatev
(Autocommerce, Ljubljana)

BEBOP
OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda