

PUCH G

**PUCH 500
GE V8**

Puch 500 GE V8 je tiste sorte odličnež, ki spada prav v vrh izbrane elite. Nastal je zato, da zasede prestol, da ne bo nikoli pozabljen, predvsem pa seveda zato, da ga kupujejo nekateri

Na zunaj se ta elitnež razlikuje od svojih bratov po barvi, saj ga proizvajajo le v eni in ta je ametistno modra, s kovinskim otenkom. Aluminijasta platišča so v ta namen na novo oblikovana, nad prednjim odbijačem pa se razkazuje elegantno grob ščitnik. Puch 500 GE je na voljo le z daljšo karoserijsko različico, torej s petimi vrati in s čvrsto streho. Prav tako kot 350 GD ima tudi ta puch v prednjem odbijaču dodatne reže za dotok hladilnega zraka, na obeh prednjih blatnikih pa reže za izhod tega zraka. Pa ju boste vseeno hitro ločili. Že pogled v notranjost vam pove vse. Pri 500 GE se začne rdeče polje merilnika vrtljajev pri 6000 vrtljajih, 220 je zadnja med številkami na merilniku hitrosti, na sredinski konzoli pa manjka stikalo za vklop zapore prednjega diferenciala. Serijska oprema tega terenca pa je zelo zelo gosposka. Usnje na sedežih, ki so seveda ogrevani in nastavljeni s pomočjo elektromotorjev, plemenit les na sredinski konzoli, prestavnih ročicah in ročni zavori, klimatska naprava, protitoplotna stekla, električna za vse bočne šipe v vozilu in pomično streho. Seveda ne manjkajo osrednja ključavnica, meglenske in brizgalke za čiščenje žaro-



GOSPOD

metov. Če si potencialni kupec razbija glavo s tem, kaj bi si v tem puchu še omislil, mu ponudijo dodatno gretje z daljinskim vodenjem, zaščito za rezervno kolo iz pokromane pločevine, vrhunski radiokasetofon... Za informacijo: slednji trije dodatki stanejo približno 15.000 DEM.

Paradni del tega pucha je tudi petlitrski V8 v nosu. Niti avto niti motor nista od lani

ali predlani. Pa, saj poznate tisto o dobrem vinu. Motor so prvič predstavili leta 1977 v mercedesu 450 SLC. Mercedesove limuzine razreda S je poganjal do leta 1991 (500 SE - W 126). Takrat je zmozel 187 kW (252 KM), sedaj, v puchu 500 GE, pa zmore največjo moč 177 kW (240 KM) pri 5000 vrtljajih. Nekoliko moči je izgubil zaradi predelanega sesalnega in izpuš-

nega sistema, terenskim napoprom na ljubo. Vsaki vrsti valjev pripada po ena odlična gred, žene pa ju veriga. Ventila za vsak valj sta dva. Izpušni plini so speljani prek velikanskega katalizatorja v eno izpušno cev, ki se konča na levi strani vozila pred zadnjim kolesom. To pomeni, da se tam prične koncert osmih valjev, zaradi katerega se nekateri vozijo naokoli tudi pri -5 stopinjah Celzija z odprto šipo, da bi ga bolje slišali. Enega svojih viškov doseže ta kompozicija pri 5750 vrtljajih, ko se vmeša odličen štiristopenjski samodejni menjalnik in pretakne v naslednjo prestavo. Menjalnik in motor se ujemata kot ključ in ključavnica.

Odzivnost je kljub avtoma-



Les, usnje, srebrn obesek na ključu - v ta avto ne smete z blatom na čevljih



tiki zadovoljivo hitra, tudi kadar odvezamemo plin; prav tako reagira tudi menjalnik. Menjalnik pretika zelo uglajeno in je tudi v "cestnem" prenosu moči imenitno izračunan. Tako v drugi prestavi z lahkoto pospešite do 93 kilometrov na uro, v tretji pa vse tja do 146 km na uro. Ponuja pa se vam še užitek 375 Nm navora, ob katerem se vam zazdi, da 2439 kg ni veliko. Da sta to skoraj čisto pravi dve toni in pol, pa spoznate, ko želite to maso ustaviti.

Na to so mislili že konstruktorji, saj so temu puchu namenili prednji prisilno hlajeni kolutni zavori iz mercedesov današnjega razreda S (W 140), na voljo pa je tudi priključljiva naprava proti blokiranju koles. Pa vseeno dve toni in pol niso mačje solze



Tehnični podatki

Motor: osemvaljni - štiritaktni - z valji na V - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 96,5x85 mm - gibna prostornina 4973 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 177 kW (240 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,2 m/s - specifična moč 35,6 kW/liter (48,3 KM/liter) - največji navor 375 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - ena odmična gred na vrsto valjev (veriga) - dva ventila za vsak valj - elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch KE-jetronica) - vodno hlajenje - motorno olje 8,2 litra - akumulator 12 V, 72 Ah - alternator 1120 W

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - samodejni štirstopenjski menjalnik - položaji prestavne ročice PRND-3-2-B - prestavna razmerja: I, 3,871; II, 2,247; III, 1,436; IV, 1,000; vzvratna 5,590; diferencial 4,375:1; cestni prenos moči: 0,870 - terenski prenos moči: 2,160 - ročno vključljivi zapori zadnjega in sredinskega diferenciala - delitev motornega navora spredaj 50%, zadaj 50% - platišča 7,5x16 - gume 265/70R16 (bridgestone RD) - kotalni obseg 2,44 m - hitrost vozila pri 1000/min v IV. prestavi: 36,7 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj in zadaj toga prema - spredaj in zadaj vijačne vzmeti, vzdolžna vodila, Panhardov drog, teleskopski blažilniki - spredaj stabilizator - dvokrožne zavore, servo, spredaj kalutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan s kroglicami, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge krajnje točke

Mere, zunanje: dolžina 4630 mm - širina 1690 mm - višina 1970 mm - medosna razdalja 2850 mm - kolatek spredaj 1475 mm, zadaj 1475 mm - rajdni krog 12,9 m - najmanjša višina vozila od tal 240 mm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalca) 1680 mm - širina (kramolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1450 mm - višina (nad sedežem) spredaj 990 mm, zadaj 988 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1090 mm, zadnja klopa 880-890 mm - premer volanskega obroča 410 mm - priljažnik (normna) 1340/2590 litrov - posoda za gorivo 96 litrov

Teže: prazno vozilo 2439 kg - dovoljena skupna teža 3050 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2950 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 200 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,4 s - poraba goriva (ECE): 16,2/20,8/21,2 litra neosvinčene bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
178 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	4,8 s
0-80 km/h	7,3 s
0-100 km/h	10,9 s
0-120 km/h	16,8 s
0-140 km/h	23,0 s
0-160 km/h	44,4 s

1000 m z mesta
33,1 s (150 km/h)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

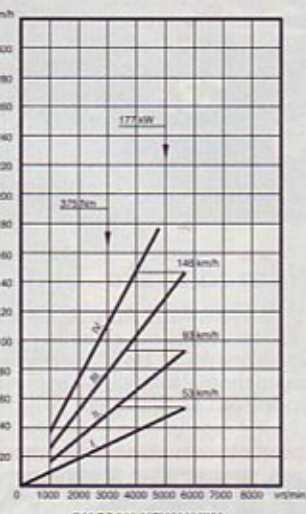
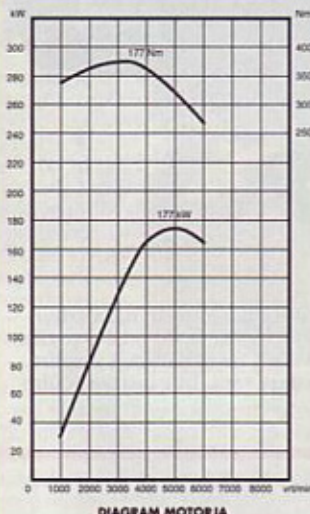
od 100 km/h 51,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	52,3 km/h
80	71,3 km/h
100	88,8 km/h
120	108,7 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
24,2 l na 100 km



Hvalimo

- motor in menjalnik
- podvozje
- prestiž
- končna izdelava
- terenska uporabnost
- cestna uporabnost
- zavore

Grajamo

- cena
- prenizki zunanji ogledali

Cena ATS 1.200.000 + 50 odstotkov tolarskih dajatev (AC InterCar, Ljubljana)

Končna ocena

Z lastnim delom, ob spoštovanju davkarije, postanete pri nas menda prej predsednik republike kot pa lastnik pucha 500 GE V8. To pa je pravzaprav edina grenka stvar na tem odličnem cestno-terenskem vozilu, ki meji na popolnost. G je tokrat povsem jaseen: gospod!

Test

in to si kaže zapomniti.

Pri tem puchu se prenaša moč stalno k vsem štirim kolesom. Na voljo je še terenska prestava moči (reduktor, 2,16:1), ki pa je znatno krajša od cestne (0,87:1). Če vam je pri odličnih terenskih vozni lastnostih terenska prestava premalo, sta v pomoč diferencialni zapori srednjega in zadnjega diferenciala (100%). Diferencialna zapora prednjega diferenciala, kot jo poznamo recimo v puchu 350, pri tem manjka iz preprostega razloga: motor bi v določenih delovnih razmerah utegnil biti prebrutalen s prednjim polosjem, kar bi lahko pomenilo hujšo okvaro. Prav tako pa bi

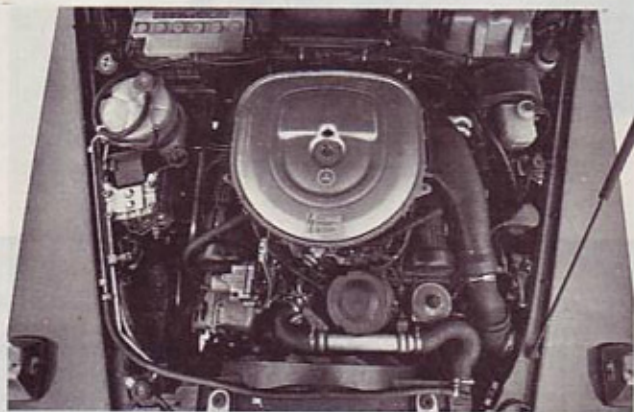
Serijska oprema tega terenca pa je zelo zelo gosposka.

zelo malo lastnikov tako drago terensko vozilo pripeljali do točke, kjer bi jih iz težav potegnili prav zapora prednjega diferenciala.

Prednja in zadnja toga prema z vzdolžnimi vodili in Panhardovima drogovima ob vijčnih vzmeteh ponujata vrhunsko kakovost podvozja. Ta je na takšni ravni, da zelo težko občutite razliko med makadamsko in asfaltno cesto. K udobju prispeva tudi precejšnja medosna razdalja. Lastniku takšnega pucha pa se tako ali tako ne poda ukvarjanje z majhnimi parkirnimi prostori. Če pa bi že lezli nanje, bi pogrešali nekoliko višji vzratni ogledali (tako da bi v obeh videli zadek vozila

od vrha do tal), nato bi se obrnili s telesom nazaj, da bi pogledali skozi zadnjo šipo in tam ugledali simpatično pokroano srajčko rezervnega kolesa. Drugače pa je vidljivost iz vozila odlična. Izdelava in obdelava tega terenca sta prav takšni kot tista številka in tista črka - 1A. Karoserijski spoji so na vsem vozilu enakomerni in natančni.

Volanski obroč s štirimi prečkami deluje s 410 mm premera nekoliko orjaško, vendar



To je tisto "pravo"

vam hitro leže v roki in se nanj v hipu navadite. Servomehanizem, ki podpira delovanje volana, vam bo življenje olajšal, saj deluje lahkotno in natančno. Preden si kupite takšen puch za vožnje v opero in v visoko družbo, se morate zavedati problema ozkega krila in nekoliko višjega, "terenskega" sedenja ter seveda lezenja k sedežem, pa svojsvene, dokaj toge oblike. In ne pozabite: serija teh vozil je omejena. Bojda na številko 500.

Poraba goriva? To se vendar pri nekaj več kot 20 (z besedo: dvajset!) milijonov tolarjev vrednem terencu ne sprašuje, predvsem pa ne takrat, ko ga kupujete. A vseeno povemo: ob poigravanju s kick-downom po mestu tja do 28 litrov, povprečje: 24,2 litra na 100 kilometrov. Varčevanje tu ne pride v poštev.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Ta puch nima dodatnih bočnih klopi