

Kratek test PUCH G 320

Terence, ki smo jih v zadnjem času preskušali pri AVTO MAGAZINU, delimo v dve skupini. V prvi skupini so tisti, ki so zmes šminke, limuzinskega okolja, terenske mehanike, koles in oddaljenosti od tal. Eni imajo več šminke, drugi so bolj limuzinski, tretji so bolj terenski. Druga skupina ni tako pestra. V njej je puch.

Puch G. Takšen ali drugačen. Ne glede na motor, ki ga poganja, in ne glede na opremo, s katero se kiti. Vozili smo skoraj vse: od špartanskega 290 GD do prestižnega G 500. Vsi imajo skupni imenovalec: G. Gelände. Teren. Za to je narejen.

Tudi G 320 ni prav nič drugačen. Če upoštevamo, da so omejeno serijo G 500 že zaključili, je testni puch ta hip v vrhu motorne ponudbe; ne po motorni prostornini (večji je dizelski 350 GD), temveč po zmogljivostih, saj zmore 155 kW (210 KM) največje moči. Ta prihaja iz vrstnega šestvaljnika znanega izvora, saj se (skoraj) prav takšen vrti tudi v večjih Mercedesovih limuzinah. Dve z verigo gnani odmični gredi v glavi premikata štiriindvajset ventilov, ki



EVERGREEN



skupaj z Boschevo napravo za večtočkovni vbrizg omogočajo tudi velik navor 300 Nm. Ta motor ponuja dvoje. Enkratni zvok iz izpod levega praga zavite izpušne cevi je takšen, kot bi nekje v oddaljenosti poslušal polno obremenjene motorje čezoceanke z nekaj deset tisoč kubiki. Druga, uporabnejša zadeva so seveda (cestne) zmogljivosti. Čeprav je ob motorju nekoliko (mercedesovsko) leni štiristopenjski

samodejni menjalnik brez dodatnih programov pretikanja, je puch G 320 pri pospeševanju, pa tudi pri večjih hitrostih, na ravni povprečja osebnih avtomobilov, zato se mu normalne vožnje po cesti ni treba sramovati. Nasprotno! Njegovo podvozje je terensko

Ta motor ponuja v tem puchu dvoje.



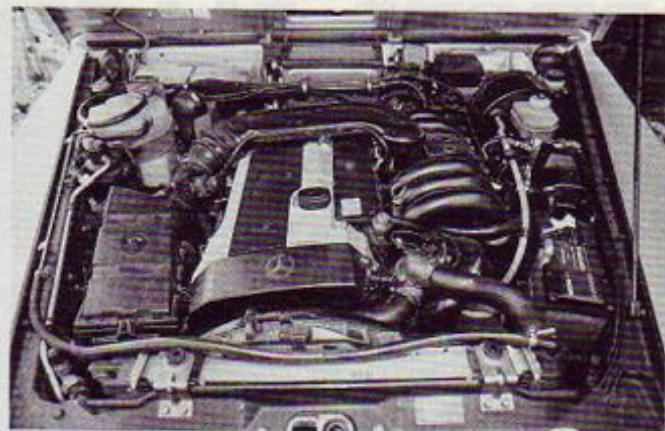
togo (premi), toda s takšnimi gumami, kot jih je imel testni puch, s kratko medosno razdaljo, z mehko servoojačanim volanom ter s podporo že omenjenih motornih zmogljivosti zmore spretni voznik presenetiti marsikateriga lokalnega dirkača.

Čeprav je na motorju jasno vidna trikraka zvezda in čeprav trudu pri opremljanju tega pucha ne gre oporekati, je počutje v njem povsem terensko. Trud? Seveda! Les v notranjosti, elektrika za vse, kar je možno (daljinska ključavnica, prednji šipi, zunanji ogledali, ogrevanje prednje in zadnje šipe, sončna streha, nastavitvev sedežev), prednji megljenki, nastavitvev snopa

Elektrika za vse, kar je možno.

žarometov in brizgalki zanj, zatemnjena stekla, tempomat, klimatska naprava, iz limuzin preseljeni merilniki in volanski obroč ter kakovosten radijski sprejemnik skušajo v vozniku in potnikih v puchu ustvariti vtis, da se vozijo v razkošni limuzini.

Tudi lita platišča z nizko-presečnimi gumami ter široke plastične obrobe nad kolesi delujejo šminkersko. Toda sedež(i) je (so) visoko nameščen(i), pred sovoznikom je na armaturni plošči ročaj, tam so tudi tri stikala za (elektronsko nadzirani) vklop (in izklop)



Motor: limuzinska mehanika iz prestižnih avtomobilov



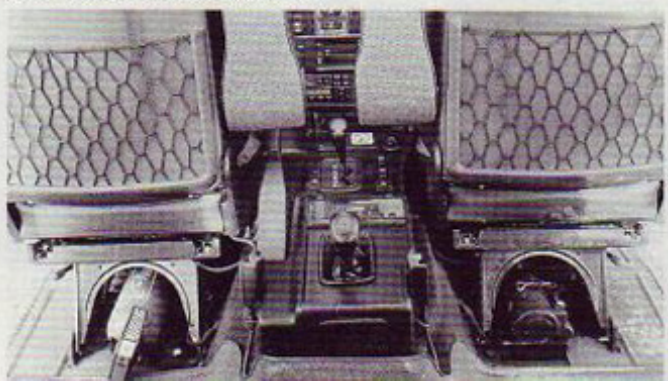
treh diferencialnih zapor in med sedežema je ročica za vklop reduktorja. Limuzinsko? Nikakor ne. Ampak to še ni vse.

Prav tako ravna kot prednja šipa je cela karoserija; najbolj zaobljeni del so obrobe žarometov. In kljub vsej tej oglatosti je do najvišje omejitve hitrosti, ki velja na slo-

venskih cestah, v notranjosti presenetljivo tiho. Nad to hitrostjo pa prično veter, diferenciali in gume zganjati vedno večji hrup, da radijski sprejemnik kmalu postane odveden del opreme.

Torej, dame moje: pedal zavore je hudičevo trd, zunanje kljuge za odpiranje vrat so neprivočne in trde, zadnja vra-

Pogled z zadnje klopi, od leve: gasilni aparat (pod voznikovim sedežem), ročica za vklop reduktorja, hidravlična dvigalka (pod sovoznikovim sedežem)





Limuzinsko? Nikakor ne.

ta je treba zapreti z zaletom, daljše krilo bo pri vstopanju in izstopanju umazano, pogovor bo moten z že omenjenim hrupom in za vami se bo le redkokdo ozrl. Kaj bi s takšnim avtomobilom? K sreči pa gospodje menijo drugače. Ves čar nastopi šele tam, ko se vse (beri: cesta) konča. No, da se na spolzkem terenu ne bi počutil kot od dekleta prevaran, bi si k temu terencu dokupil še komplet jeklenih platišč z ožjimi gumami bolj grobege profila, saj so serijske gume le premalo kos drugim terenskim zmogljivostim avtomobila. In poldrugi meter dolgo radijsko anteno bi zamenjal s takšno, ki se ne bi zapletla že v prvo vejo ob cesti ali krtače v pralnici. Potem...

Ja, potem bi pozabil na odročnost katerega od stikal in na to, da tudi v tem cenovnem razredu iz notranjosti odpada plastika ter da zablokira avtomat varnostnih utripalk. Vsi dvomi o uporabnosti

Pogled od zadaj: povečljiv prtljažnik, del opreme (levo verige, desno vrvi)



samodejnega menjalnika v terenskem avtomobilu se v hipu razblinijo. Skozi zadnjo šipo zaradi rezervnega kolesa ne vidim dobro, ampak brisalnik so spredaj in zadaj odlični: brezhibno brišejo in na obeh je moč izbirati med prekinjenim in neprekinjenim tekom. Sedeži so prijetno trdi, izdatno nastavljivi, a premalo bočno oprijemljivi, ko začne na telo delovati prečna sila, naj bo v ovinku ali pri terenskih nagibih. Tam je puch doma. Že brez čarobnih ročic in gumbov zaradi stalnega štirikolesnega pogona suvereno obvladuje kolovoze, travnike in peščene podlage. Reduktor za več kot dvakrat zmanjša prestavna razmerja in zaporedno vkapljanje treh(!) diferencialnih zapor (kdo, pravite, da še ima tri?) zna delati čudeže. Seveda pri razumnih željah, spretnem vozniku in primerni podlagi, glede na gume. Puch ni traktor, ne pozabite! Puch je avtomobil, traktor je delovni stroj. Z zmogljivostmi pucha G 320 pa tako ali tako ne bo težav, saj na terenu velika moč sploh ne pride (toliko) do izraza - to vemo že iz izkušenj z najšibkejšim modelom te znamke. Lahko pa pride prav, posebej takrat, ko skušate preveriti tovarniški podatek o premagovanju največjega vzpona.

Šestnajsto leto torej puch G suvereno obvladuje svoj tržni segment. Visoka cena pri tem ni ovira. Je kot nekakšen evergreen. Zimzelen. Blizu polnoletnosti, a še vedno svež. Vedno korak spredaj.

VINKO KERNC
Foto: TOMI LOMBAR

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štirivaljni - vstni - gibna prostornina 3199 kubicov - kompresija 10,0:1 - največja moč 155 kW (210 KM) pri 5500/min - ročni gred v petih ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - elektronska večtočkovni vbrizg in vžig (bosch HFM) - vodna hlajenje 11,8 litra - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - štiristopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,870; II. 2,250; III. 1,440; IV. 1,000; vzvratna 5,590; diferencial 4,860 - terenski prenos moči, prestavi 0,870 in 2,160 - gume 255/65 HR 16 michelin X 4x4

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj toga prema, par vzdolžnih vodil, Panhardov drog, vijalne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - zadaj toga prema, par vzdolžnih vodil, Panhardov drog, vijalne vzmeti, teleskopski blažniki - dvokrožne zavore, spredaj kolotne, zadaj bobnaste, servo, ABS valan s krogljicami, servo

Mere, zunanje: dolžina 4229 mm - širina 1760 mm - višina 1931 mm - medosna razdalja 2400 mm - kolotak spredaj 1475 mm, zadaj 1475 mm - najmanjša razdalja od tal 210 mm - ročni krog 13,3 m - **notranje:** dolžina 1510 mm - širina 1460/1510 mm - višina 1030/960 - vzdolžnica 950-1080; 750-590 mm - prtljažnik (volumen) 800/1750 l - posada za gorivo 96 l

Teže: prazno vozilo 2220 kg - dovoljena skupna teža 2750 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2620 kg - brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba steha 200 kg

Zmogljivosti (lavarna): največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,0 s - vzponski kot spredaj 36 stopinj, zadaj 27 stopinj - največje premagovanje vzpona 80 % - največji prečni nagib 54 % - poraba goriva (ECE) 14,0/18,4/16,6 litra neavinskega benzina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost

168 km/h (IV, prestava)

Pospeski:

0-60 km/h	5,3 s
0-80 km/h	7,7 s
0-100 km/h	11,7 s
0-120 km/h	17,5 s
0-140 km/h	25,9 s
1000 m z mesta	33,2 s (155 km/h)

Prožnost:

meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

od 150 km/h	109,2 m
od 100 km/h	48,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	54,1 km/h
80	74,3 km/h
100	91,9 km/h
120	111,3 km/h

Poraba goriva: testno povprečje

23,5 litra/100 km

Hvalimo

- svečnost
- terenske zmogljivosti
- zmogljivosti na cesti
- bogata oprema
- zvok motorja

Grajamo

- odpiranje in zapiranje vrat
- predolga antena
- poraba goriva
- nekatera stikala so od rok
- materiali v notranjosti
- občasna zatikanje

Končna ocena:

Puchu G se ni treba posebej dokazovati. Njegove terenske zmogljivosti so izjemne, zato je to vsestransko uporaben terenec, naj gre za policijo, vojsko, gozdarske službe, pa tudi za posameznika, če je denarnica dovolj debela. Ko pa gre za G 320, so v njem pridužene še visoke motorne zmogljivosti in dobrišna mera udobja.