

test

VAZ 2101 ŽIGULI

tekst
**Martin
Česenj**
fotografije:
**Marjan
Zaplatil**

Sicer sovjetski, ampak: fiat!

Besede žiguli ni v ruskem slovarju. Tako je ime hribu, ki se boči nad sovjetskim mestom Togliattigrad in zato tudi avtomobilom VAZ 2101, ki nastajajo v tovarni ob vznožju Žigulija — hriba. Ko so jih oklicali za žigulije, so nalašč izpustili mogočne fiatove začetnice. A zato niso nič bolj ruski. Če ne silimo v nadržanosti, so prav takšni, kot so bili vsi torinski (pa tudi kragujevški) fiati 124.



Prvikrat smo na cesti srečali žiguli v njegovem domačem okolju: sredi popačene moskovske zime, ko smo skromen premor med primerjalnim testom izbrali za pešačenje po Moskvi. Le nekaj dni prej smo zrli vanj po službeni dolžnosti: ko se je vrtel pod reflektorji bruseljskega salona.

Obakrat smo ugibali le z očmi: kaj je po starem, kaj drugače? Zdaj smo med redkimi novinarji, ki so ga vozili in prvi na svetu, ki smo ga uradno gnali na enomesečni preskus. VAZ 2101 ne skriva rodovnika. Kljub temu, da so ga v na novo zgrajeni tovarni na triinštiridesetih koncih prikrojili po svoje, je po obliki in osnovnih lastnostih še vedno enak originalu — fiat 124 iz leta 1966, ki so si ga izmislili Agnellijevi inženirji. Široko odprta vzhodna vrata so mu skoraj že povrnila slavo iz časov, ko so ga, takoj po rojstvu, okronali za avto leta. Ogrel je mnoge izmed tistih, ki jim blokovska razmejitev ne da, da bi stegali roke po avtih z zahoda. Z razmeroma ugodno ceno in kratkim dobavnim rokom pa si lahko obeta tudi naklonjenost jugoslovanskih kupcev, seveda, če jih ne bodo pestili slabo založeni trgovci z rezervnimi deli.

Zunanji videz je v celoti podedovan. Milimetrske razlike v osnovnih merah pripisujemo sestavljanju vozila. Zato zapišem tisto,

kar so zapisali že drugi: široka karoserija se zdi rahlo potlačena in prepričuje, da sedamo v avto srednjega razreda. Nizek pas ga dela širšega kot je v resnici. Ponekod debelejša pločevina in močnejši zvari so prispevali k dodatnim 60 kg praznega avta. Pripravljen za vožnjo tehta žiguli 945 kg.

Za uvod: nežnost!

Svetlosiv VAZ 2101, ki smo ga vozili, je bil tako zelo nov, da nas je pritisil k nežnosti. Po navodilih iz spremne knjižice smo ga božali, dokler niso, po 1500 prevoženih km, mehaniki do kraja privili vijake v motorju. Zamudno, a pravično. Tako smo spoznali tudi vse težave, ki bodo trle najbrž nekatere novopečene lastnike.

Najprej se je zataknil pokrov motorja. Okorel zatič je trmoglavil toliko časa, da je naš redakcijski slovnica izgubil živce in v preveliki vniemi odlomil ročaj za odpiranje. O količini olja v motorju smo potlej ugibali. Žarometi so ugasnili vsakokrat, ko je voznik vključil leve utripalke. Za nameček se je zataknila še ključavnica prtljavnika. Rezervo



Cena: 39 082,50 din

Zavarovanje - obvezno: 754 din;

kasko brez franšize: 3821 din

Cestnina: 120 din

Proizvajalec: VAZ, Togliatij V/O
ZAPCHAST EXPORT, ZSSR

Generalni zastopnik: Crvena zastava,
Kragujevac



„Poletna idila“ našega testnega avtomobila (zgoraj)

Manj zanesljiv je žiguli na peščanih tleh. V nižjih prestavah zdrsejo kolesa že ob rahlem pritisku na pedal, avto pa v istem hipu ne posluša več volana. (spodaj)



kolo in nahrbtnik z orodjem (z žigulijem vred dobite tudi kopico mehanikarskega pribora, zračno tlačilko, prenosno lučko in merilnik pritiska v gumah) sta bila brez cene. Med rednim servisnim pregledom so napake odpravili.

Čeprav podedovana, oblika še vedno ugaja. Prednji in zadnji konec sta tako ogljato spodrezana, da voznik brez nاپora vidi vse štiri vogale. Ravno oblikovane, le rahlo spodvite boke, s po dvojico vrat na vsaki strani, krepita stopničasta robova v višini koles. Sredi maske hladilnika, ki je razpeta med oba okrogla žaromet, se šopiri pločevinasti emblem z vtisnjanim znakom sovjetske tovarne. Da avto ni fiat, ampak žiguli, po rusko piše tudi na zadku.

Žiguli se, tako kot vsi večji in novejši fiati, hvali z velikim prtijažnikom. Ker sta posoda za gorivo in rezervno kolo ob straneh, je prtijažnik globok. Žal so ga malomarno zatesnili; saj ni, da bi s prtijažo v njem vozili po prahu! Pokrov je moč odpreti le s ključem. Odlično zoper tatove, pa hudo neprimerno za lastnika. Saj mora med vsakdanjimi nakupi kar naprej brskati za ključji ali ugašati motor. Stopničasto vdrti dno prtijažnika je nerodno za zlaganje velikih kovčkov, veseli pa smo bili svetilke, ki se prižge vsleajo, ko gorijo tudi pozicijske luči in dvignemo pokrov.

Tudi spodaj – fiat

Tudi podvožje je fiatovo. Slabe lastnosti toge zadnje preme predčej popravljajo vijajčne vzmeti, ki so zaradi vzdolžnih vodil lahko mehkejše, bolj gibljive. Kolesa se tako bolje prilagajo cestišču in zadek na gubasti cesti skoraj ne poskakuje. Na dolgih valovih se avto neprijetno vzdolžno guga. Kljub klasičnemu podvožju se žiguli odlično drži ceste. V hitrih ovinkih sili prednji konec navzven, vendar ne v tolikšni meri, da bi vozniku povzročal sitnosti. Zadka zlepa ne spodnese. Sele pri močnem pretiravanju v zavojih zahteva avto odzemanje volana. Delček pohvale zaslužijo pasaste continental gume, ki so bile edina neserijska oprema na testnem avtu.

Manj zanesljiv je žiguli na peščanih tleh. V nižjih prestavah zdrsejo kolesa že ob rahlem pritisku na pedal, avto pa v istem hipu ne posluša več volana. Zato predvidevam, da je podobno negotov tudi na zasneženi ali zamrznjeni cesti. Zadostovala bi že rahla obtežitev v prtijažniku, ned zadnjo osjo.

Voznikove želje prenaša volan preko polža. Zdi se, da so tokrat odpravili sicer pogosto napako takšnih prenosov. Kolesa sledijo ukazom, prav nič ne zaostajajo za volanom. Neposreden volan je lahkoten, da avta v neprijetnih trenutkih ni težko ujeti.

Pred udarci od spodaj so z dodatno oblogo zavarovali dvodelno kardansko gred ter odbeležili ohlajne diferenciale. Trdo vzmetenje pa ne prepreči, da žiguli ne bi udarjal ob tla: škoda, da niso zavarovali še karterja, ki izzivalno štrli izpod motorja!

Neverjetno mehka so platišča. Že majhena nepravilnost ob pločniku povzroči, da se prejšno jeklo neljubo zavije.

Po srednjem pokrovu je italijanski motor. Ta stavek postavlja na glavo vse govornice o žigulijem motorju made in ZSSR. Posebej za VAZ 2101 skonstruiran motor sestavijo v Torinu z ruski napis vred in ga v polvinilastem otmotu postljejo v Togliatigrad. Sovjeti dodajo nekaj manj pomembnih delov in stvar je opravljena. To smo zvedeli od jugoslovanskih prodajalcev žigulijev, nismo pa tega uradno preverili.

Zadaj bomo pa opravljali

Za normalno velike je v žiguliju dovolj prostora, le zadaj so potniki na tesnem s koleni. Sedeži kričijo po prevlekah, saj boste sicer skozi vse pasje dni ožemali srajco. Voznik sedi visoko, da se ne more pritoževati nad slabim pregledom, vendar ga sedeži opirajo le v stegnu. Naslonjala so preveč ploska. Prednja naslonjala smo z vijaki pri tleh lahko zelo natanko nastavljali. Če ga potegnemo navzgor, izberete grobo nastavitve, z vrtenjem prilagodite naslon do milimetra natanko. V žiguliju je moč tudi ležati.

Rjasti robovi vrst in malomarno oblepljene tapete nas niso preprečale o kvalitetni končni obdelavi. Tudi številni čričkovi je v avtu naraščalo hkrati s kilometri. Vozniku so, kot v fiat 124, privoščili skopo armaturno ploščo, ki štrli iz priskeane police. Volan bi bil zelo priročen, če ga ne bi tako visoko nasadili. Obroč trobilje sodi med lepote pripomočke, vendar troblja deluje le na pritisk na desni strani. Stikala brisalnikov, žarometov in osvetlitve instrumentov so pre-

prostora za potnike se močno spreminja z različno temperaturo motorja. Žigulij nima prezračevalnih rež, ima za trikotna okena, premakljivi loputi pod prednjo šipo, veliko loputo pri nogah in neznošno glasen, dvostopenjski ventilator. Na reže, skozi katere bi zrak sušil le prednjo šipo, so pozabili. Zračenje zaleže, vendar potnikom s trganjem po ušesih ni v veselje.

• • •

Čprav Sovjet po državljanstvu, žiguli ne more skriti italijanskega temperamenta. Podoval je preveč lastnosti, da bi bil lahko drugačen. Zato sem prepričan: všeč bo vsem, ki jim ugajajo fiat. Le sem ter tja mu bodo morali pogledati skozi prste. Kam bodo pogledali za nadomestnimi deli, se pa še ne ve natanko.

Kako z njim potujemo?

Zanesljivo pa je: motor v VAZ 2101 je povsem drugačen od motorja v fiat 124. Ob večji vrtni in manjšem gibu ima 1198 kubikov glave prostornine, torej le kubični centimeter več kot fiat 124. Največjo moč 61,8 KM doseže pri 5600 vrtljajih v minuti, vendar se ne upira vrtati hitreje. Med meritvami smo pretikali pri 6800 vrtljajih — le malo preden so se sesuli ventili. Torej: iz prve v drugo prestavo pri 41 km/h, iz druge v tretjo pri 71 km/h in iz tretje v četrto pri 109 km/h.



eIrad
teleskopske
antene
iz
nerjavečega
jekla
za
vaš avto

Odlični gred v glavi tudi v visokih območjih krmili ventile. Najvišje hitrosti v posameznih prestavah bi bile lahko višje, če bi bil menjalnik drugače prilagojen. Zato pa motor prav zaradi tako izbranih prestavnih razmerij zagotavlja dobre pospeške na klančih in obilico rezervne moči. Hkrati je dovolj prožen, da se voznik lahko odpove pogostemu pretikanju. Motor dobro potegne tudi pri nižjih vrtljajih. Velika prožnost dovoljuje, vsiljiv hrup pri pretiravanju pa skorajda ukazuje vozniku, da med normalno vožnjo ne sili motorja čez 6000 vrtljajev v minuti.

Mehanski črpalki za gorivo so dodali zvod za točno črpanje. Uplinjač je dvojni, padočni, znanke weber. Vžig motorja smo uravnavali s čokom. Kompresijski razmerje 8,8 : 1 narekuje visoko oktansko gorivo.

V hladilnik so že v tovarni nalili tekočino, ki prenaša nizke temperature in jo je treba zamenjati šele po dveh letih ali po približno 60.000 prevoženih kilometrih. Hladilni sistem je zaprt, nivo tekočine uravnavamo s pomočjo dodatne podese.

Žiguli ima kolturne zavore na prednjih kolesih, zadaj zavira z bobni. Prednje in zadnje zavore uravnava ločena zavorna krog. Kljub zelo trdemu zavornemu pedalu — zelo smo pogrešali servo napravo — zavore odlično primejo in se ne pregrejejo niti, če z zaviranjem močno pretiravate.

blizu skupaj, da smo večkrat nehote pritisnili doli hkrati. Prestavna ročica se zdi kot v tovornjaku, pa se vozniku vseeno prikupi: ugajajo kratki in natančni hodi. Pedal za plin je približno, voznika začne boleti noga v gležnju.

Preglednost smo že pohvalili. Vendar, ko so šipe zarosene, si voznik pri vzvratni vožnji lahko pomaga le z zunanjim ogledalom na vratih. Tudi vzvratne luči žiguli nima. Sicer prepročaste brisalnice opravičuje avtomatski prekinjevalec, ki se sproži vsakih pet sekund; brisalniki tedaj enkrat zamahnejo. Redkokdaj smo vozili po dežju, da ga ne bi bili veseli. Motilo nas je, da je voda kljub vključenim brisalnikom ostajala na šipi — zadrževal jo je veter — občudovali pa smo lepljeno šipo, ki je ustavila dokaj velik kamen, ne da bi se sesula. Žigulijeva okretlost je varljiva. Sorazmerno velikega rajnega kroga voznik ne opazi, v mestni gnetci le redkokdaj zaide v težave.

Drobničarjem so namenili velik zaprt predal pred desnim sedežem. Žepi na vratih so preplitki in pretetni, da bi bili uporabni. Manjka police. Sovjeti so pepelnik prestavili na desno tran: kadilci tarnajo, da je premajhen in predaleč od voznikovih rok.

Hladne večere ne ravno poletnih dni smo izrabili za preskušnjo ogrevanja. Ravnanje z ročico sredi armaturne plošče je priročno, pa zelo zamudno in nenatančno. Temperatura v

Ko pridete v Trst

AVTO-RADIO
BLAUPUNKT
PHILIPS
GRUNDIG
JAPONSKI
od 15.000 lir dalje

VSE ZA AVTO:

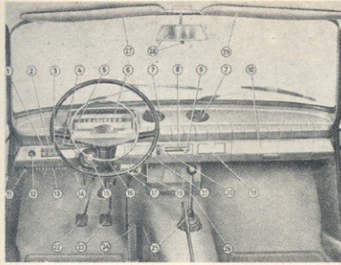
gramofon	7.000 lir
radio-gramofon	14.000 lir
transistor	3.500 lir
sesalniki	6.100 lir

baterije vseh vrst
televizorji
antene s ključem
Precizna montaža z garantiranimi deli

IZREDNA CENA
ZA TISTEGA, KI BO PREDLOŽIL TA
ODREZEK AVTORADIO + ANTENA
+ ZVOČNIK + MASKA + BLOK-
IRANIE MOTORJA
ZA 20.000 lir

GUMIJASTI ZAMSKI
na steklu za CANDY
ZOPPAS IN REX

RADIO-TREVISAN
TRST, Corso Italia 10 (center)



Armatura ploča

1 — stikalo žarometov, 2 — stikalo osvetlitve armaturne ploče, 3 — stikalo brisalnikov, 4 — ročica pozicijskih luči in žarometov in svetlobnega signala, 5 — ročica utripalk, 6 — merilnik hitrosti, števec kilometrov, merilnik goriva, merilnik temperature hladilne tekočine, kontrolne lučke ročne zavore, pritiska olja, vžiga, utripalk, pozicijskih luči in žarometov, 7 — vrtljive reže za dovod svetlobe in toplenega zraka, 8 — ročica za uravnavanje zračenja, 9 — ročica za uravnavanje ogrevanja, 10 — zaprt predal, 11 — zvzd pokrova motorja, 12 — brizgalka, 13 — varovalke, 14 — vtičnica prenosne svetilke, 15 — stikalo vžiga in klučavnica volana, 16 — stikalo troblje, 17 — čok, 18 — pepelnik, 19 — vžigalnik, 20 — stikalo ventilatorja, 21 — pokrov odprtine za radio, 22 — pedal sklopke, 23 — zavorni pedal, 24 — pedal za plin, 25 — ročica ročne zavore, 26 — prestavna ročica, 27 — senčnik, 28 — vzvratno ogledalo, 29 — senčnik.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 1876 km.

Med meritvami sta bili v avtu dve osebi.

Največja hitrost: 140,3 km na uro (zalet 3 km povprečje širih meritev)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 21,8 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 107 km na uro)
 1000 m brez zaleta: 40,8 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 122 km na uro)
 0 — 40 km na uro: 3,6 sekunde
 0 — 60 km na uro: 7,1 sekunde
 0 — 80 km na uro: 11,6 sekunde
 0 — 100 km na uro: 18,0 sekunde
 0 — 120 km na uro: 36,5 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi. 42,6 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 119 km na uro)

Poraba goriva:

Na potovanju: najmanj 8,9 litra na 100 km, največ 12,3 litra na 100 km (ostro po cestah-I. reda)
 Na avtomobilski cesti: 11,1 litra na 100 km (povprečna hitrost 130 km na uro)
 Po mestu: najmanj 10,7 litra na 100 km, največ 12,9 litra na 100 km.

Povprečna poraba na testu: 10,3 litra na 100 km.

Poraba olja: 0,2 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

Kazalec na 40, resnična hitrost 39,0 km na uro
 Kazalec na 60, resnična hitrost 58,5 km na uro
 Kazalec na 80, resnična hitrost 76,2 km na uro
 Kazalec na 100, resnična hitrost 96,5 km na uro
 Kazalec na 120, resnična hitrost 115,3 km na uro
 Kazalec na 140, resnična hitrost 133,6 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

Motor spredaj poganja zadnja kolesa

motor

Valji	— 4, nameščeni vzdolžno, blok iz lahke litine
Glavni ležaji	— 5
Hlačenje	— vodno, zaprti sistem, črpalka, termostati, ventilator
Vrtna Gib	— 28 mm
Gibna prostornina	— 1198 kubikov
Odmikna gred	— v glavi (verzija)
Kompresija	— 8:8:1, gorivo super
Uplinjač	— dvojni, padajoči, weber 32 DCR, s čokom
Črpalka za gorivo	— mehanska, z ročico za ročno dovajanje goriva
Oljni filter	— v glavnem toku, se zamenjuje
Največja moč	— 83,8 KM (DIN) pri 5600 vr/min
Specifična moč	— 51,6 KM/liter (DIN)
Največji navor	— 8,9 kgm (DIN) pri 3400 vr/min

prenos moči

Sklopka	— enokolutna, suha
Menjalnik	— štiristopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini
Prestavna razmerja	— četrta 1:1 — tretja 1,49:1 — druga 2,30:1 — prva 3,75:1 — vzvratna 3,87:1
Diferencial	— hipoidno ozobljenje, 4,3:1 (10/43)
Prenos	— dvodelna kardanska gred

VOZ

Oblika	— limuzina, 4 vrata, 5 oseb
Karoserija	— samonosna

obese in vzmetenje

Prednja prema	— potamične obese, prečne nihalke, vijadne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator
Zadnja prema	— toga prema, vijadne vzmeti, teleskopski blažilniki, vzdolžna volana, Panhardov drog

volan

Konstrukcija	— prenos s polžem, prestava 16,4:1
Rajdni brog	— 11 metrov
Obrati volana	— 2,8

ZAVORE

Konstrukcija	— kolčne na prednjih, bobnaste na zadnjih kolesih, dvokrožne
Ročna zavora	— mehanska, na zadnja kolesa

kolesa

Pletilca	— jeklena, prešana, 4/2 I — 13
Gume	— pesaste, continental 155 — 13

oprema

Akumulator	— 12 voltov, 55 Ah
Alternator	— 600 vatov
Zarometi	— 2, običajna
Zadnje luči	— 2, običajne, nima luči za vzvratno vožnjo
Varovalke	— 10 (levo pod armaturno ploščo)
Brisalniki	— 2 hitrosti (nepretgroma: 56 zamahov v minuti, prekinjeno 1 zamah vsajih 6 sekund)
Brizgalka	— mehanska
Kurjavnica	— običajna, radiator, dvostopenjski ventilator
Zračenje	— skazi reže pod prednjo šipo, trikotna okena na prednjih vratih
Notranjost	— sedeži in tapete iz umetnega usnja, gumaste preproge
Dvigalo	— z vijakom
Vetna šipa	— tepljena
Zaščita podvozja	— bitumenska masa

mere in teže

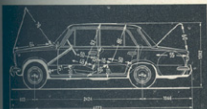
Dolžina	— 4073 mm
Širina	— 1611 mm
Višina	— 1362 mm
Medeno razdalja	— 2424 mm
Kolcat	— spredaj 1345 mm, zadaj 1304 mm
Najmanjša razdalja do cestišča	— 170 mm
Prazno vozilo	— 945 kg (pripravljeno za vožnjo)
Obtežba	— 400 kg
Dovoljene skupna teža	— 1345 kg

vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 39 litrov
Karter	— 3,75 litra (skupaj s filtrom), menjava vsajih 5000 km
Menjalnik	— 1,35 litra, menjava vsajih 20 000 km
Diferencial	— 1,5 litra, menjava vsajih 20 000 km
Pritisek v gumah	— spredaj 1,7, zadaj 1,8 atm

zmogljivosti

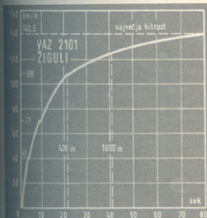
Hitrost v četrti prestavi pri 1000 vr/min	— 24,5 km na uro
Srednja hitrost bota pri maksimalni moči	— 12,3 m/sek
Moč na tono praznega avta	— 46,6 KM (DIN)
Moč na tono polno navorjenega avta	— 46,0 KM (DIN)



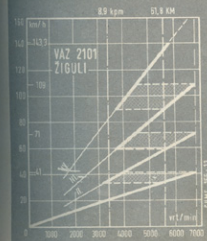
Notranje mere (cm):

širina pri kolenih spredaj 139, zadaj 139;
širina prednjega sedeža 59, zadnje klopi 140;
norrana dolžina od armaturne plošče do
zadnjega nastojala 173; pomik prednjega
sedeža 23,5; odprtina vrat (višina x širina) 92
x 82; širina odprtine motorja 120, prtlačnik
— dolžina 103, širina 100, višina (v sredini)
55.

PRIMERJAJTE	VAZ 2101 žiguli	reno 12	pežo 204	NSU 1200	VW 1300
Cilbna prostornina (kubiki)	1198	1289	1130	1177	1285
Moč KM (DIN) pri vr/min	61,8/5600	54/5250	53/5800	55/5500	40/4000
Cena (devize + dinarji)	39 082,50 din	2726 \$	1495 \$ + 23 017 din	1954,10 \$ + 550,00 din ali 32 866,00 din	7502 DM + 400,00 din ali 35 586,00 din
Največja hitrost (km na uro)	140,3	143,5	135,8	141,4	120,8
Pospeski (sekunde):					
0—60 km na uro	7,1	7,0	7,1	6,5	9,2
0—80 km na uro	11,6	11,5	12,1	10,0	15,6
0—100 km na uro	18,0	17,4	19,4	15,2	24,6
0—120 km na uro	35,5	30,2	—	25,2	—
1000 m brez zaleta	40,8	38,4	39,6	36,8	42,1



Motor žigulija brez težav prenaša visoke
vrtljaje, ne da bi se zato odrekal prožnosti
v spodnjem območju. Prestavna razmerja,
podežoval jih je po fiatu 124, omogočajo
dobre pospeške in rezervna vrtljaje, po
razmeroma majhne končne hitrosti v posa-
meznih prestavah. Največjo moč — 61,8
KM doseže motor pri 5600 vrtljajih v
minuti. Med meritvami smo ga vrteli do
6800 vrtljajev, le malo pod mejo, ko se
sesujejo ventili. V tem območju je motor
zopmo glasen, da voznik nehotе pretakne
že pri 5000 vrtljajih: dovolj visoko za
normalno vožnjo.



REZULTATI

- videz** 8 Klasična karoserija z nizkim pasom. Pet let stara zunanja podoba. Veliko stekla za dobro preglednost.
- prostornost** 9 Pri nas med najbolj prostornimi avti za ta denar. Štiri vrata, razmeroma velik, zelo globok prtlačnik.
- upravljanje** 8 Previsok a lahkoten volan, precej trda a prikupna prestavna ročica. Si aba sinhronizacija, nerodna stikala, priročna ročica ročne zavore, prevelik rajdni krog.
- vidljivost** 9 Odlična na vse strani. Slabotni dolgi žarometi, nima luči za vzvratno vožnjo. Zadnje steklo se rado rosi.
- največja hitrost** 9 V poprečju avtomobilov tega razreda. Pri polni hitrosti preglasen motor.
- pospeški** 9 V poprečju svojih vrstnikov. Precajšna rezerva moči.
- poraba goriva** 7 Močno narašča z ostro vožnjo. Prevelika poprečna poraba na testu.
- lega na cesti** 9 Zelo dobra na suhem asfaltu. VV dežju in na pesku mu odnaša zadek. Bočnega vetra skoraj ne čuti (ocena velja za pasasto obutev).
- udobje** 8 Trdo vzmetenje, preglasen motor. Umetno usnje, nenatančna nastavitve ogrevanja, močno šumenje vetra.
- zavore** 9 Dvokrožne, zelo učinkovite, tudi po večkratnem ostrem zaviranju. Želeli bi še servo napravo.
- motor** 9 Na novo zasnovan motor z odmično gredjo v glavi in z dvojnimi uplinjačem. Dovolj živahen in prožen.
- oprema** 9 Razmeroma bogata oprema, preglasen ventilator, zelo koristno avtomatsko stikalo brisalnikov. Ležalniki, vtičnica.