

primerjalni
test

CITROEN GS: ZASTAVA 101

Andrej
Sedej

foto: **Marjan
Zaplattil**

Enakovredna, v zasnovi različna

Ko smo lani na jezen zbirali avtomobile za primerjalni test spodnjega srednjega razreda, smo imeli v mislih tudi malo žabo: citroen GS, ki ga kljub borim 1000 kubikom grifšvam k temu razredu. V Tomosu nam takrat tega avtomobila niso mogli priskrbeti in tako je minil primerjalni test brez njega. Na pomlad pa sta se pogledala iz luči v luči zastava 101, ki smo jo obdržali na superstetu, in citroen GS, ki so nam ga ponudili v Tomosu za test. Avtomobila istega razreda sta si bila do pred nedavnim tudi po ceni precej blizu. V Belgiji, kamor izvažamo zastavo 101, stane skoraj do franka toliko kot GS, v ostalih deželah na zahodu pa je GS (preračunano) le za nekaj tisočakov dražji od fiata 128. Zastava 101 enakoj s fiatom 128 zato, ker je to skoraj enak avto, saj se razlikujeta samo na zunan. Pri nas pa so nam jo naši ljubi predpisali tako zagodili, da je citroen GS približno dvakrat dražji kot zastava 101; zato bomo na tovrstno primerjavo kar pozabili. Tekmeča sta zelo enakovredna, v zasnovi pa se precej razlikujeta. Za-

stava 101 je iz rodbine velikoserijskih avtomobilov za široke množice. GS pa je član družine posebnostev, in je namenjen kupcem, ki hočejo nekaj svojstvenega. Oba sta sodobno zasnovana, oba s pogonom spredaj. Zastavo poginja klasični vrstni štirivaljni motor, ki je postavljen poprek, citroen GS pa žene štirivaljni, zračno hlajeni bokser. Francoz vzbuja pozornost s sodobnimi tehničnimi rešitvami in nenavadno obliko. Namenjen je pač kupcem, ki si žele Citroenovo tehniko, pa nimajo dovolj globokih žepov. Svede to z žepi pri nas ne veljaj Zastava pa je razburkala duhove že precej pred rojstvom. Še takrat, ko smo vsi ugibali, kakšen neki bo ta jugo avto. Polhalno je, da so za osnovo vzeli fiata 128, ki so ga prav tako kot citroen GS tuji avtomobilistični novinarji proglasili za avto leta.

Oba se bosta še precej let vozila po naših cestah. Citroen GS je oblikovan in zasnovan tako sodobno, da so konstruktorji in trgovci pripravi: več kot deset let ne bo treba spremeniti oblike! Zastavo 101 pa po iz-

kušnjah, ki jih imamo s fičkom in zastavo 1300 čaka ista usoda, čeprav iz drugih razlogov. Nove stiskalnice so pač precejšen izdatek. Oba avtomobila imata nekoliko slabokrvna motorja, zato pri Citroenu že pripravljajo motor z več kubiki. Za zastavin (beri Fiatov) motor pa so našli strokovnjaki iz Krajujevca ugotovili, da se ga bo dalo brez težav požvliti. Najbrž zato, ker so to že storili v Torinu. Povrtali so ga na 1300 kubikov.

KAROSERIJA, VIDEZ IN PROSTORNOST

V očih brez dvoma bolj zbode citroen GS, ki mu je že v rodu, da je nenavaden. Zaobljene oblike se končajo z osedenim zadkom in poskrbijo, da je GS eden najboljših aerodinamičnih avtomobilov. Velika, steklena površine dajajo videz prostornega, velikega avtomobila, kar še poudari dolga medosna razdalja. GS je tudi res za 28 cm daljši od tekmeča, zastave 101, ki je kljub manjšim zunanjim meram

prostornejši. Oblikovalci iz Krajujevca so skupno s kolegi iz Torina fiat 128 spreminili zadek in mu s petimi vrstami precej povečali uporabnost. Nastajajo poikombi, za katerega lahko trdimo, da je celo skladnejši oblik kot originalni fiat 128. Če podrete zadnje sedeže, je prostoren poikombi, v nasprotnem primeru pa limuzina za par oseb, z dokaj velikim prtljajnikom.

Poprek postavljen motor je največ prispeval k prostorni notranjosti. Notranjost je pri obeh avtomobilih naš poprečjem tega razreda. Potniki zadaj imajo v GS več prostora za noge in račun krajših prednjih pa tudi zadnjih sedežev. Za to poskrbi tudi krajši potnik sedežev. Dolgonogi vozniki in potniki se sicer bolje počutijo v zastavi; saj se sedeži soneknejo za celih 28 cm, pri tem pa je sedaj le vedno dovolj prostora za kolena.

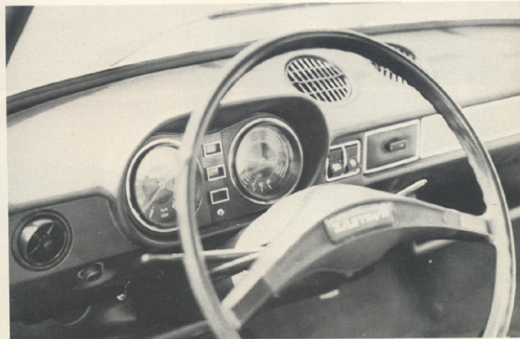
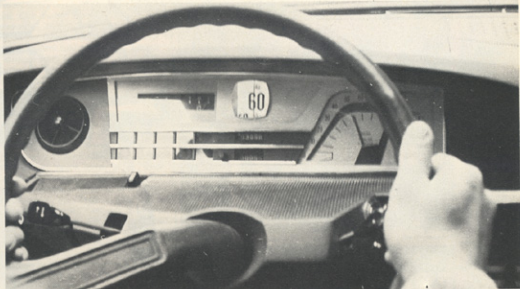
Vendar pa so sedeži v GS, čeprav krajši, veliko mehkejši in udobnejši, za kar imajo precej zaslug obloge iz blaga. Zastavini so obloženi v umetno usnje in tudi popolnoma togi. Prostor za potnike utesnjuje pri GS širok in



dolg štirivaljni bokser z menjalnikom in pa prtljažnik, ki sega precej v notranjost. Čeprav je prtljažnik GS idealen brez mrtvih kotov in zelo pripraven za nakladanje, je zastavlin le bolj uporaben, ker pridobi z zložljivimi sedeži. Za drobnjarijo pa ima GS precej več prostora in malih kotov zastava, kjer lahko dokumente in rokavice odložite samo v odprt predal pod armaturno ploščo. Za zadnjim sediščem je tudi nekaj prostora na polici, le da tisto, kar položite nanjo ne sme biti preteško. Polica ob petih vrstah ni pritrjena in se pod tle zvija. Pri GS pa jeolica za sedeštem velikanka, na njej lahko pustite kar dosti fare. Oba avtomobila imata rezervno kolo nad motorjem.

Na prednje sedeže se pri obeh vsadete skozi enako velika vrata, zadnja pa so pri zastavi širša, kar je poč notranjost daljša. Ključke na vratih so po varnostnih normah vgrajene, na notranji strani pa imata ova avtomobila gumba za zvarovanje. Na otroke, ki sedijo zadaj, morate v zastavi kar paziti, saj imata varnostni zaplock samo GS. Ključavnici sta pri obeh na obeh prednjih vratih.

V razpredelnicah lahko pogledate, kaj sta ta dva avtomobila imata, oz. nimata. Citroen GS je precej bolj opremljen kot zastava, vendar tudi tej skromnejši opremi skoraj nič važnega ne manjka. Pogledamo le termometer hladilne tekočine. Ostali instrumenti pa so pri našem „judskem“ vozilu snovstani in učinkoviti. Prav nič odveč ne bi bile mathe na vratih, ker odprta polica pod armaturo ni najbolj primerna za dokumente. Odlična stvar je odmornik pri brisalnikih, tako da druge hitrosti niti toliko ne pogrešate. Citroen GS pa z opremo sega v sam vrh svojega razreda. Armaturna plošča je citroenovsky svojstvena in nenavadna. Merilnik hitrosti glada v vas kot Kikiopovo oko. Merilnik vrtljajev imajo le Citroeni GS z oznako „club“ in je prav tako nenavadno, pahljaste oblike. Zelo priročna pa je ročna zavora, ki jo potegnete kar iz armaturne plošče.



MOTOR, MENJALNIK IN ZMOGLIVOSTI

Oba tekmeca imata motor v nosu in to pomeni različna konstrukcija. Zračno hlajeni motor GS je štirivaljni bokser. Zastava ima pa vodno hlajen, prečni motor, nagnjen za 20 stopinj naprej; za stoen kubik je prostornejši in za sebelega pol konja šibkejši od citroenovega. Oba odlično prenašata visoko vrtelje. GS se vrti celo hitreje, saj za največjo moč potrebuje 250 vrteljev več kot zastava. Tudi za največji navor potrebuje več vrteljev. Motorja sta si po zmogljivostih zelo podobna, toda GS le nekoliko bolj s težavo potegne. Čeprav ima štiri valje in precej kubikov več kot mali citroeni, je le vedno predstevnik motorjev, kjer morate voziti z vrtelji. Tudi zastava je vrste tle, ampak pri njej je to zaradi boljše polnjenja valjev manj opazno.

Motor in pogonski deli so pri mini žabi postavljeni zaporedno: za motorjem sta diferencial in nato menjalnik. Pri zastavi sta menjalnik in diferencial

ob strani in nekoliko nižje. Pogonski gredi sta zato različno dolgi. Menjalnik zastave je natančnejši, le da se večših zataken pri prestavljanju v prvo. Obe prestavni ročici sta na tleh in sta dokaj priročni.

Žeja muči kar ova enako in nasploh nista med žejnimi v tem razredu. Poprečna poraba na testu je pri obeh le malo nad 10 litrov. Tudi takrat, ko sta se pomerila med seboj na kratkih in dolgih stezah, sta bila bolj ali manj v sorodu. Zastava si je dobila nekaj prednosti: takoj po startu, na koncu pa je bil GS nekoliko hitrejši zaradi boljše različne postave.

UPRAVLJANJE IN UDOBJE

Oba tekmeca sta avtomobila spodnjega srednjega razreda in kot taka

namenjena predvsem za vožnjo po mestu in za kraje izlete. Dolžina in pa rajdni krog precej prispevata k okretnosti. Čeprav je GS nekoliko daljši, ima manjši rajdni krog in tudi zelo natančen volan. Zato je v gostem prometu odličen, zanesljiv in pripraven. Večji rajdni krog zastave 101 pa odtehtata: manjša dolžina in bolj neposreden volan. Pedala, volan in vsi ostali gumbi pa vzvodi so pri obeh kar se da priročno nameščeni. Po priročnosti najbolj izstopa ročna zavora GS, po nerodnosti pa gumijasti gumb za pranje vetrne šipe pri zastavi. Zavirajne citroena GS je pravi užitek in svojstven občutek. Pedala se samo dotaknete in avto že zanesljivo zavira. Pri zastavi smo pa pogrešali ojačevalnik zavorne moči. Kar pošteno je namreč treba pritisniti na pedal, da avto zadovoljivo zavre. Pa udobje? GS je precej pred zastavo Hidropnevmatsko vzmetenje in posamično obe-

šena kolesa pač naredijo svoje. Je tudi precej tišji. Pri spoljavanju bo mogoče koga motil značilni zvok bokserje. Toda to že pri 3000 vrtljajih preide v komaj slišno brenjenje. Tudi pri najvišji hitrosti je zelo tih, kar za zastavo pri hitrosti nad 100 km na uro ne bi mogli trditi; saj postane motor zelo glasen pa tudi veter močno zavirlega okoli robov.

GS je tudi izdelan bolj skrbno in natančno kot zastava. Stara bolezen Fiata se je prenesla na Kragujevčane, ki prav tako površno montirajo vrata, pokrov in ključke.

Luči pri zastavi niso najboljšje, čeprav to pri fiatih ni v navadi. Odlične pa so dolge halogenske luči citroena GS, ki bi brez škode lahko imele take tudi za zasenčene luči.

Posebnost „francoza“, ki bi bil rad tudi „jugoslovan“, je tudi spreminjalne višine dna od ceste. S pomočjo tega zamenjate tudi predrto gumo.



VOZNE LASTNOSTI

Velike steklene površine omogočajo, da iz citroena GS lepo vidite na vse strani. Odsekani zadek natanko pokaže konec avtomobila in s tem omogoči natančno parkiranje. Pri zastavi pa zaradi poševnih, zadnjih — petih vrat zadnje robove le slutite in se morate nanje najprej navaditi. Oba imata izvrstno ogledalo na vratih. Boljše in tudi lepše je citroenovo. Zadnja stekla se pri enem kot drugem rada rosijo, pregled naprej pa vam v dežju zagotovita dovolj velika brisalca. Med keglji je GS za spoznanje slabši, to pa le zaradi malo večje poskočnosti zasteve, pri preskusu prehitevanja pa se pokaže, da se „francoz“ boljše drži ceste in da ima bolj natančen volan. Kako se avtomobili s prednjim pogonom obnašajo v ovinkih? Citroenu GS pri ostri vožnji v ovinek močno vleče nos navzven, zastava pa v kritičnem trenutku celo zdrsi, tako da imate občutek, da je zaneslo zadnji del.

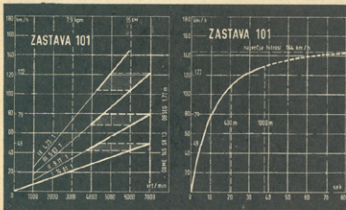
Precej dobri rezultati obeh med keglji pač niso čudež. Oba imata sodobno podvozje! Zastava ima prednja kolesa na McPharsonovih nogah, zadaj sta pa kolesi obešeni tudi posamično, prečna listnata vzmet je obenem tudi stabilizator. Podvozje pri GS je pa sploh zadnja beseda tehnike. Posamične obese in hidropnevmatsko vzmetenje so odlična kombinacija in zato ni nič čudnega, če ima tak avtomobil nenadkrijljivo lego na cesti.

Če pogledamo seštete točke ocen vidimo, da sta ta dva avtomobila res precej enakovredna tekmeca. Citroen GS je že pravi avto in je zato zaslužen zmagal. Toda ob naših cenah je primerjanje teh dveh avtomobilov neumnost. Ostane nam samo upanje, da se bodo obljube iz Kopra uresničile in bodo GS sestavljali res pri nas. Potem se ceni ne bosta razlikovali nič več kot končni seštevki točk. Ob tem seveda tudi upamo, da se ta razlika ne bo zmanjšala zato, ker bi medtem podražili zastavo. Sedanja cena namreč precej realno ustreza vsemu, kar ta naš domačin nudi.

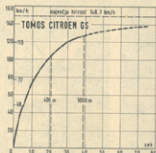
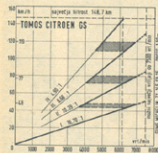
PRESKUŠEVALCI SO OCENILI

Razložimo še naš način ocenjevanja. Točkujemo od dvajset navzdol, tako da je na primer odlična prostornost vredna 20 točk, odlična armaturna plošča pa le 14. Pač v skladu s pomembnostjo posameznih lastnosti. Večja vsota končnih točk kaže zmagovalca.

	zastava 101	citroen GS
karoserija		
videz	9	10
prostornost	20	18
prtljažnik	16	17
sedeži	14	18
vrata, vstop, izstop	17	15
počutje		
armaturna plošča in oprema	11	14
zračenje	17	16
vzmetenje	14	18
izdelava	14	15
gospodarnost		
poraba goriva	16	15
rekup in dajatve	20	14
motor, menjalnik, zmogljivosti		
največja hitrost	17	18
pospeški	20	19
prožnost	15	15
tek motorja	10	10
menjalnik in pretikanje	14	13
vozne lastnosti		
vidljivost	13	15
okretnost	14	14
lega na cesti	12	15
zavore in zaviranje	14	20
končna ocena		
karoserija	76	78
počutje	56	63
gospodarnost	36	29
motor, menjalnik, zmogljivosti	78	75
vozne lastnosti	53	64
Končna vsota točk	297	309

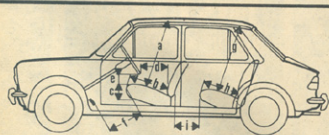


Čprav sta motorja obeh tekmecev po zasnovi zelo različna, imata močno podobne lastnosti in zmogljivosti. Zato, da citroenov motor doseže največjo moč, ki je enaka zastavini, se mora vrteti nekoliko hitreje. Tudi največji navor doseže pri višjih vrtitjajih. Skupno prestavno razmerje je kljub različnim stopnjam menjalnika in različnim velikostim gum pri obeh skoraj enako. Tako se točke prestavljanja skoraj popolnoma ujemajo. Oba motorja se zelo rada vrtila in brez težave prenašata vrtitjaje čez 7000. Oba imata super kvadratno razmerje giba in vrtnice; zato so hitrosti batov kljub visokim vrtitjajem relativno nizke.



ZASTAVA 101

Širina pri kormolcih spredaj 1310 mm, zadaj 1320 mm; širina prednjega sedeža 520 mm, zadnje klopi 1190 mm; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 1710; pomik prednjih sedežev 280; odprtina prednjih vrat (višina x širina) 910 x 800, zadnjih 920 x 850 mm.



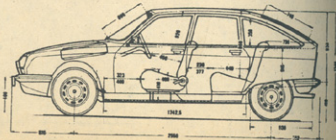
a	b	c	d	e	f	g	h	i
92	48	26	52	18	56	85	53	14

OPREMA SERIJSKA

merilnik goriva	●	● +
merilnik vrtitjajev	●	● -
kontrolna lučka za gorivo	●	● -
kontrolna lučka za temperaturo motorja	●	● -
kontrolna lučka za pritisk olja	●	● -
ura	●	● -
kontrolna lučka za kratke luči	●	● -
kontrolna lučka za dolge luči	●	● +
nastavitev osvetlitve instrumentov	●	● -
dnevni števec kilometrov	●	● -
samoedjen izklop smerokazov	●	● -
naprava »peri-briški«	●	● -
dve hitrosti brisalnikov	●	● -
svetlobni signal	●	● +
dvoglasna trobilja	●	● +
vstran pomični senčniki	●	● +
ogledalo na senčniku sopotnika	●	● +
vzratno ogledalo dan-noč	●	● -
zunanje vzratno ogledalo	●	● -
zaprt predal za drobnjarije	●	● +
stropne luči	●	● +
odprt predal za drobnjarije	●	● +
vžgalnik za cigarete	●	● -
pepelnik z zadaj	●	● -
naslonjali za kormolce na vratih spredaj	●	● -
držalo za sopotnika spredaj	●	● +
držalo za sopotnika zadaj	●	● -
trikotna okenca	●	● -
žepi na sedežih	●	● -
razsvetljava prtljajnika	●	● -
razsvetljava motorja	●	● -
luči za vzratno vožnjo	●	● -
zaklepanje posode za gorivo	●	● -
varovalke za otroke na zadnjih vratih	●	● -
gumaste rožete na odbijačih	●	● -
rezervno kolo pri motorju	●	● -
alternator	●	● -
pasaste gume	●	● +
mesta za pritrditve varnostnih pasov	●	● +
zaklepanje volene	●	● +
ležalni sedeži	●	● -
pomični naslon	●	● -
obešalniki	●	● -
poseben kluč za prtljajnik	●	● -
prevleke iz blaga	●	● -
halogene luči — dolge	●	● -

CITROEN GS

Širina pri kormolcih spredaj 1350 mm, zadaj 1330 mm; širina prednjega sedeža 560 mm, zadnje klopi 1220; Notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 1600; pomik prednjih sedežev 130; Odprtina prednjih vrat (višina x širina) 920 x 820, zadnjih 920 x 650 mm



NAŠE MERITVE

	zastava 101	sitron GS
napetja hitrost (km/h)	144,0	148,7
pospeški (sek)		
— 40 km/h	3,9	4,0
— 60 km/h	6,8	7,8
— 80 km/h	10,6	11,8
— 100 km/h	16,4	18,4
— 120 km/h	27,0	29,8
400 m brez zaleta (sek) ¹	20,4 (110)	20,9 (102,1)
30 m brez zaleta (sek) ²	38,2 (130)	39 (124,5)
prodnost (sek) ³	42,6 (124)	43,1 (119)

meritve med stožci

prehitavanje ⁴	• 4,0	3,9
sklon ⁵	• 108	110,6
preskus v krogu:		
— najboljši čas (sek)	• 11,1	11,4
— najboljši čas (sek)	• 32,6	31,6
— najboljši čas (sek)		
napetja poprečna hitrost	• 9,0	8,9
napetja poprečna hitrost	• 31,4	31,8
napetja poprečna hitrost		

poraba goriva (l/100 km)

osrednja vožnja ⁶	8,7	8,5
ostra vožnja ⁷	10,6	11,8
avtomobilska cesta	9,5—11,8	8,6—12,2
po mestu	9,7—11,9	9,0—11,4
poprečna poraba na testu	10,2	10,6
poraba olja (liter na 1000 km)	—	0,5

natančnost merilnika hitrosti

Kazalec na 40, resnična hitrost:	33,0	36,1
Kazalec na 60, resnična hitrost:	53,0	55,8
Kazalec na 80, resnična hitrost:	74,0	76,2
Kazalec na 100, resnična hitrost:	97,0	94,9
Kazalec na 120, resnična hitrost:	115,0	114,6
Kazalec na 140, resnična hitrost:	133,0	133,8

OPOMBE

1. Vsi podatki so pomeje štiri meritev. Med meritvami temperatura zraka 20°C, znači pritisk 1020 mb, groba asfaltna steza — suha, v avtomobilih dve osebi. Pred meritvami sta avtomobila prevzela — zastava 101: 10.524 km, citreon GS: 7025 km.
2. V okolišjih so poprečne hitrosti zadnjih pet metrov.
3. V kolonah z zadnje hitrostjo 40 km na uro.
4. Vozni smo po pot, ki smo jo na letališki ploščadi označili s stožci. Najboljši rezultat (čas in hitrost) nam pove podatke stabilnost avtomobila.
5. Vignji smo med stožci v ravni vrsti. Po najboljšem rezultatu lahko presojimo ovrnost avtomobila.
6. Ovirni smo ob stožcih, ki so označevali krog s premerom 25 metrov. Rezultat predstavlja podatek stabilnost avta v zelo ostrih ovinkih.
7. Poprečna hitrost približno 90 km na uro.
8. Kar natančneje po cestah 1. reda. Poprečno 90 km na uro.

TEHNIČNI PODATKI

motor

	zastava 101	citreon GS
Vaji	— 4, v vrstni, prečno razvrščeni (nagnjeni naprej za 20°), glavna iz lahke litine	— 4, bokser, glavna iz lahke litine
Glavni ležaji	— 5	— 3
Mikanje	— vodno, črpalka, temostat, elastični ventilator, ekspanzijska posoda	— zračno
Vrta	— 80 mm	— 74 mm
Gš	— 55,5 mm	— 50 mm
Glna prostornina	— 1116 kubikov	— 1015 kubikov
Odnikna gred	— 1, v glavi (zobati jermen)	— 2, v glavi (zobata jermena)
Kompresija	— 6,8-1, super bencin	— 9-1, super bencin
Usiljalj	— enostopenjski, Weber 32 ICEV, čok	— dvostopenjski, solex C1CM
Črpalka za gorivo	— mehanska	— mehanska
Oljni liter	— v glavnem toku	— v glavnem toku
Najvišja moč	— 55 KM (DIN) pri 6000 vr/min	— 56,4 KM (DIN) pri 4250 vr/min
Spejčitva moč	— 49,2 KM na liter (DIN)	— 53,4 KM na liter (DIN)
Najvišji navar	— 7,9 kpm (DIN) pri 3500 vr/min	— 7,2 kpm (DIN) pri 3500 vr/min

prenos moči

Sklopka	— enokolutna, suha	— citreon GS	— enokolutna, suha, s krožičano vzmetjo
Menjalnik	— štiritopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini	— štiritopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini	— štiritopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini
Prestavna razmerja	— četrta 1,037:1 — tretja 1,454:1 — druga 2,235:1 — prva 3,583:1 — vzvratna 3,853:1	— četrta 1,037:1 — tretja 1,524:1 — druga 2,275:1 — prva 3,818:1 — vzvratna 4,182:1	— četrta 1,120:1 — tretja 1,524:1 — druga 2,275:1 — prva 3,818:1 — vzvratna 4,182:1
Diferencial	— počevno ozobljenje 4,077:1	— spiralno ozobljenje 4,375:1	— spiralno ozobljenje 4,375:1

VOZ

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

obese in vzmetenje

Prednja prema	— posamične prečne obese, McPhersonove noge, stabilizator	— posamične prečne obese, hidropnevmatsko vzmetenje, stabilizator
Zadnja prema	— posamične prečne obese, prečna listata vzmet (kot stabilizator, teleskopski amortizerji)	— posamične vzdolžne roke, hidropnevmatsko vzmetenje, stabilizator

voľan

Konstrukcija	— prenos s polžem	— zobata leval, drug volan z dvema kardanskima zglobova
Rajdni krog	— 10,3 m	— 10,2 m
Obroti volana	— 3,4	— 3,75

ZAVORE

Konstrukcija	— dvokrožne, spredaj kaluzne, zadaj bobnaste, samodejni omejevalniki zavorne moči na zadnjih kolesih	— kaluzne na vseh štirih kolesih, dvokrožno z avtomatskim izravnavanjem med osema in samodejnimi omejevalnikom na zadnjih kolesih
Ročna zavora	— mehanska, na zadnja kolesa	— mehanska, na prednja kolesa posebne čeljusti

kolesa

Pletišča	— jeklena, prešana, 4/12 J x 13	— jeklena, prešana, 4/12 J x 15
Gume	— pasate, Pirelli cintaratto 145-13	— pasate, Michelin, ZX, 145 SR 15

oprema

Akumulator	— 12 voltov, 34 Ah	— 12 voltov, 30 Ah
Alternator	— 462 vatov	— 490 vatov
Zarometi	— 2, običajna	— 2, dolge halogenske, zasenčene običajne
Zašne luči	— 2, običajni	— 2, običajne z lučjo za vzvratno vožnjo
Brisalniki	— dve hitrosti (intervalno stikalo)	— dve hitrosti
Brigalka	— mehanska	— električna
Kurjava	— grelnik, dvostopenjski ventilator	— toplotno odvzema motorju
Zračenje	— skoz odprtine pod prednjim steklom in v sredini, trioglatna okrasna	— ventilator, šobe na armaturi
Notranjost	— sedišča in tapete iz umetnega usnja, gumaste preproge	— sedišča iz blage, tapete iz umetnega usnja, iglane talne obloge

Dvigalo

Vetna šipa	— z vijakom	— z vijakom, samo za podolžit
Zaščita podvozja	— lapijena	— prednapeta
	— zaščitni lak	— tovarniško zaščiteno

mere in teže

Dolžina	— 3836 mm	— 4120 mm
Sirina	— 1580 mm	— 1808 mm
Višina	— 1372 mm	— 1340 mm (običajna — pri viganem motorju)
Medosna razdalja	— 2440 mm	— 2550 mm
Kolotek	— spredaj 1304 mm — zadaj 1300 mm	— spredaj 1378 mm — zadaj 1328 mm
Razdalja od cestišča	— 145 mm	— 154 mm (običajna — pri viganem motorju), največ 250 mm
Prtljajnik	— 365/1100 litrov	— 465 litrov
Prazno vozilo	— 815 kg (pripravljenost za vožnjo)	— 880 kg, pripravljeno za vožnjo
Obtežna Dovoljena skupna teža	— 400 kg	— 365 kg
	— 1215 kg	— 1295 kg
vzdrževanje		
Posoda za gorivo	— 38 litrov	— 43 litrov
Hladilnik	— 6,5 litra	— 6,5 litra
Karter	— 4,15 litra (skupaj s filtrom), menjava vsakih 5000 km	— 4 litre, menjava vsakih 5000 km
Posoda za olje za hidravlike	— 56,4 litra	— 3,3 litre