

**supertest**



**TEKST:**

Martin Česenj,  
Ksaver Dolenc

**FOTO:**

Marjan Zaplatil

IMV RENAULT 4 –  
PO 50.000 KM.



Dobri avto je kot čedna  
čanca, zatrepaš se in  
pozres omok  
ob slovesu.

Konec supertestar.  
Na, nismo vredkali solz,  
mozem od volana in  
tehnike se to ne poda.  
Katra iz Novega mesta  
tudi ni takšnih oblik, da  
bi zmešala glavo, je še  
po tistih francoski modi, ki  
da več na priročnost kot  
na lepoto. Pa vajeni smo  
se presedati iz avta  
v avto, pisariti o dobrih  
in slabih rečeh na  
kolesih.

Torej, R 4 po letu dni,  
po 50 000 kilometrov  
dolgem preskusu

vzdržljivosti.

Ni omagal, potrežljivo in  
poceni je služil, z njim  
vred smo ostali celí.

**KLOBUK DOL, VSLOVO!**



Vražja reč, naš supersteti! Avto vzamemo v roke, ko je komaj združil s tovorniškega traku in ga vozimo 50.000 kilometrov daleč. Z renaultom 4 smo opravili to prekuso v pličem letu dni. Avt, ki se ni stiral za garazo, smo ponujali le tisto, kar mu pripeda: redne servisne preglede, občajno ne, ojlo in gorivo. Vsak pokvarjen del smo sproti zamenjali ali popravili. Kot vsi supersteti avti doslej je tudi R 4 prevezel vloga redakcijskega službenega avtomobila in vozniki v njem so se menjavali, kot jih je narekal vlogo. Avto smo trikrat pognali po letališču: vsakič smo zmerili zmagljivosti motorja, prvič smo ga vozili tudi med stroki. V dnevniku testa, debeli knjižici z oguljenimi platičnimi, pliše vse, kar se je z avtom zgodilo. Tečemo smo zapisovali naličja goriva, dolivanje olja, servisne preglede, motnje in okvare, popravila in stroške. Testnikom je natančnost v krvi. Vajeni vsoh sort avtomobilov ne

spregledaju nobene drobnjarije. Za konec smo avto zapeljali v mehaničarske roke, da so ga razstavili: pregledali, ocenili smo drobovje. Torej tisto, česar med prekušnjivo nismo mogli videti. Nač mož, ki je opazoval in meril, je vse skupaj tudi zapisal. Potem ja pa rekel: konec dober, vse dobro.

Čeprav smo o superistem R 4 že dvokrat pisali – v lancu 5, in 17, tekčiji Avta – veja nežaj reči ponoviti. Najmanjši renault, ki je nastal pred skrajnej podljudrino desetletjem zaradi preprostega značaja: biti boljši od Citroenovega späcka, ki postal v zadnjih letih dobro vidna štirikolesnična zvezdica tudi na našem, domačem trgu. Nebo. Ku je ljubljanskemu Litostroju pošla kratkotrajna zagodbina, ne da bi Francozi pogodili IMV iz Novega mesta. Čeprav se je resno lotil montaže, zdaj kajor pa sprogi ugodil vsem Jugoslovinom, ki hočajo te avto. Priljubjenost Renaultovje kaže med tistimi vozniki, ki se jim zdi späacki premalo ugleden, da je francoske myse butnala tudi k nam.

Avtu ponovno oglat, nerodno ubliko, ki je dopolnjena z znanimi franco-  
skim udobjem s petimi vrti, visokimi  
sodeži in mehkim vzmetenjem. Zrajen-  
sod ře ſe vse tisto, kar se Francoze ne  
zmenijo: pretirana preprostost z bla-  
gim preprihonom, pločevinatim zapira-  
njem vrat in triščem motorja. Re-  
naut 4 ſe je rodil pregozdij, da bi mu  
vili varnosti, ki jo danes zahtevamo od  
sodobnih avtomobilov, tudi od malj-  
kov. To ni avto, ki bi potnike razvajal  
toda Štirje sedijo v njem kot in kočiji  
vzravnamo, razmeroma udobno, nit  
klobukom jin ni treba sneti.

z zadnjimi vrati od vrha do tal in pričlaniškom z zadnjim klopgom, ki meri 210 litrov uporabne prostornine. Kdor pa spoznameš zamenjati tovorom, prepogne klop in prazni prostor dodobra podvoji. Pritjašniki smo preiskali z drživo trikotni kubki na polni in stršajo čed zaradi nobenega v tudi vzmetenje je pogumno kljuboval teži. Toda vse, kar se pri R1 odpira, zahteva močno in netančno roko, preden se spet zapre. Stranski vrata zato, ker se klicavljivim radom zatakanita, pokrov motorja odpira skupaj s prednjim masko in lučmi vred, ki vratia na zadniku pa zaradi loputanja, ki je bilo na znameni.

Poti, ki jih je obredila naša supertestna katra po Evropi in Jugoslaviji



Kdor išče, ta najde!

Tudi voznikov "delovni prostor" je po francoskem okusu. Pokončen volan nam je ugajal od vlega začetka, lahkošča in priročna prestavna ročice, ki striži iz armature pličice, se priskupiže po nekaj kilometrih, toda ročici ob volantu sta bilih že pred nedenatčni in gumbi za levo roko ostali pretređi do konca preskušnje. Novopečeni lastnik bo iskal glavno stikalno uho (kratek vzvodek ob volanu), svetlobni signal (ki ga ni), trobjivo (dajši) vzvod ob volanu, pridržni s končal, utripalke (ročica), oben, ob volanu, ravnanje greja (dve ročice, dalec na razen), nedaviti se bo moral stevovanja pod volan (likujkasta ročica ročna rezervna zavore) in stikalke brislavnik, ki ga je treba posebej pritisniti, da se metilci ustavijo ob spodnjem robu šipa. Hvalimo veliko zunanje vzvratno ogljedalo, saj si z notranjim nismo domi pomagali: pritrjenje po spodnji rob prednjega vesa je ves čas trepetal in ne pokazuje tistega, kar hoči voznik. Zadržje okno in nevzvratno, in se boste zavedali.

je previsoko in se hitro zapakira. Doprava šipa je povsem ravna, levit opornik strehe tvori zopnik velikega mrtvih kot. Še posebej, če se stransko sklepko oblikuje na zaroščino. Trikotnih okenskih niš, šipe v vratih in vratovih ne grezajo. Kljub temu je vidljivo na vse stranice dolga vira, ko se voznik privadi do kratekega zadka, brez težav na tesno parkirja. Pogreljati smo luči za vzvratno vožnjo, slabotnim žarometom pa smo dodali v pomoč Sanurusumski halogenki. Žaromete sta gibljivo vpeti in ju je moč sproti prilagajati obsežnosti vozila.

Tonji: renaut 4 ni avto, ki bi bialele  
lepote in opremo, toda vozniku in  
trem sopotnikom ponuja vse tisto, kar  
v avtu tega razreda pričakujejo. Kot  
pričinik ima arédo, da je doberk dobre  
maghnih, okretnih, ki so obenem pro-  
stornih vozil, ki so s svojimi lastnost-  
mi kot nalač po okusu sodobnosti  
hitrostnih omrežij in dragega goriva.  
Po željah uporabnikov, ki kupijo  
avto za vsakdanje opravke, ne pa za  
nedeljnjo bahrario.

Renaut 4 sodi med najcenejše auto-  
mobile na jugoslovanskem trgu (na-  
zivni cene, ki se dajajo ali za denar, ali

je že zmeraj predrag. Med niso prekušnjo je cena novega vozila poskočila za okroglih 350 starih jurjev, toda lansko jesen so R 4 tudi poleplšali. Dobili je novo prednjo masko in izboljšeno notranje opremo. Zdaj stane R-4 43 841,50 dinarjev (cena v Ljubljani) in razteži se, kdor po vseh veljavnih razmerjih izračuna, v kolikor marsik avto bi se za enak denar vozil marsikije na tujem.

#### Sedemindvajset potrpežljivih konj

O motorju samo dobro. To je že neštetotek presekun širilnik, kot ustvarjen za to avto. Z 845 kubimi gibe prostornine in s kompresijo 8 : 1 zmore 27 KM pri 4700 vrtljajih v minutu. Zgrajen je preprosto: glava iz lahke litine, trikrat vležljena glavna gred, stranska odmica gred z verigo, enojni uplinjač z ročnim čokom, vodno hlajenje, v karterju pa le 2,5 litra olja.

Po značaju ni dirkač, pa pre nezahtevni, ki se z razmerno visokim navonom 5,7 kpm pri 2100 vrtljajih v minuti hujša z veliko mero prožnjenosti in z dovolj dobrimi pogeski tudi v višjih prestavah. Motor na mre in na rebi prigajanja v zgornji območnosti vrtljajev. Za takško vožnjo zadolžič je pretikanje pri 4000 vrtljajih, to pa je pomemljivo v posameznih prestavah telesne hitrosti: 20, 28, 46 in 73 km na uro. Mladenci pa srebu bodo to menjati, presegli, toda vedeti je treba, da se približno pri 5300 vrtljajih motor začne upre, ventili zadržejo, moč pa usahi. Tveganja prehitavanju pustiti za čas, ko boste sedeli v močnejšem avtu.

Med vsemi prekušnjami nam motor nima delal preglivac. To je hvale vredno, saj posebej, če upoštavamo, da se nam je zmeraj mudilo in smo mu le poreklico prizadeli.

Preprizemljeno iz testnega dnevnika:  
 15 930 km: motor neenakomorno više, motrije v izpuhu. Napako smo mimočrge odpravili, kriv je bil površno nastavljen vžig.  
 24 000–24 800 s poti po Sovjetski zvezdi: pritisk olja od časa do časa prenik, kontrolna lučka sveti. (Nebitno, kriv motor ampak mehaniki na

# NAŠE MERITVE

NAŠE MERITVE*	M 1	M 2	M 3
razvelja hitrosti (km na urco)	111	134	115
presečki (sek)			
0-40 km na urco	5,1	5,5	5,5
0-60 km na urco	11,3	11,5	11,5
0-80 km na urco	18,3	20,3	20,3
0-100 km na urco	39,7	45,9	46,4
400 m prek zaledja (vsički meritvi vsekodnevni)	24,1 [89]	26,3 [85]	26,6 [83]
1000 m prek zaledja (vsički meritvi vsekodnevni)	45,2 [103]	50,5 [95]	51,3 [93]
pridomac (x kilometri z zadetno hitrostjo)*			
40 km na urco v 4 prestavki	44,8 [103]	48,5 [80]	48,0 [80]
meritve med stolpi (sek, pop. hitrosti)**			
prekus v krogu		3,3 [30,4 km/h]	
slalom		12,2 [29,5 km/h]	
prehitevanje		4,4 [58,1 km/h]	
poraba goriva 1/100 kmh			
poprečno po etapah	8,8 [1100-1C 100 kmh]	8,5 [10 150 do 30 000 km]	8,1 [30 000 do 50 000 km]
po običajnih cestah	najmanj 5 s, največ 10,2 /100		
na avtomobilski cesti	8,5 /100 km (poprečje 90 km na urco)		
po mestu	7,6 do 10,6 /100 kmh		
poprečno na supercestu (1/100 - 30 000 km)	8,6 i na 100 km		
poprečna poraba olja na supercestu	0,41 na 1000 km		

Opremljen:

\* — meritve smo vrstili iz opravljenih z dvema osebmama v avtu in s polno posadko goriva

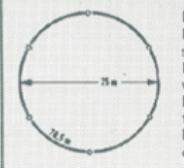
M 1 — meritve pri 10 150 kmh; M 2 — meritve pri 30 000 kmh;

M 3 — meritve pri 50 000 kmh.

\*\* — meritve med stolpi smo opravili le eksakt — pri 10-150 kmh;

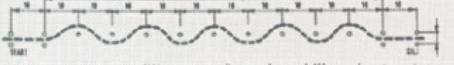
sile kažejo in opisne meritve!

## PRESKUS V KROGU



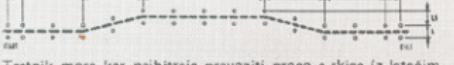
Na letališki ploščadi smo s stožci označili krog s premerom 25 metrov. Voznik je skušal zvoziti krog okoli stožcev kar se da hitro, večkrat v obeh smereh. Iz sredine vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve — pravijo ji tudi „steering pad“ — je moč sklepati, kako se avto drži ceste v zelo ostrom ovinku.

## SLALOM



Stožce smo razporedili v ravno črto, da so bili po deset metrov vsakebi in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrsko slalom prog (z letičnim startom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

## PREHITEVANJE



Testnik mora kar najhitrejše prevoziti progo s skico (z letičnim startom). Podrl stožec razveljavljeli meritve. Hitrost s katero avto prevozi progo govori o tem, kako se vozilo drži ceste in kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in nenadnem spremenjanju smeri; ta preskus je zelo podoben izogibanju neprizakovanih ovir na cesti ali reševanju iz nevarnih „škarilj“.

servisu. Za tople spomladanske dni so naliži zimski cilj, ki je na tisočkilometričnih etapah po SZ preved zrečino. Nalili smo pravilne olje in nadaljevali pot.)

Zadnje tedne testa nam je sem pa tja ponosnjala še električna napeljava: slabo pokrite varovalke je preklelo nesmag, ki se je naleza v vlage, pa je prito do prekinitev — zdaj pri trobiji, potem pri brislinkah, pa pri lučeh. Nekaj minut čiščenja in WD 40 so opravili svoje.

Motorja pa ne hvatimo le zaradi potrebitnosti in v nezahodnega vzdrževanja, pač pa tudi zaradi skromnosti glede gorive in olja. Poleg rednih menjav olja smo dolili na vsej presekujnji le 20 litrov olja, na vsej, 50 000 kilometrov dolgi poti pa 4300 litrov super bencina. To pomeni povprečni porabi 0,4 litra olja na 1000 kmh in 8,6 litre bencina na 100 km. Če upoštevamo, da smo od motorja izredno veliko zahtevali, sta ti steklivi najboljši dokaz za vernost.

Pri izračunavanju stroškov goriva smo upoštevali le zadnjo, najnovjnjo ceno bencina. Peč tisto govorilo, ki smo ga točili na tujih tleh, smo zaračunali po naši. Dinerska številka torej ni povsem natančna (glede na naš super-test), je pa več vredna za tiste lastnike malih renaultov, ki jo bodo primerjal s svojimi izračuni.

## Slab začetek, dober konec

Ko je nel Renault zapeljal na svojo prvo delajo pot — kot spremembni avto velikega zimskega primerjalnega testa — mu je srca na ovinku obrnil hribet. Trelič je v zdrobljene skale na cesti, ki se jih voznik ni uspelogniti, in natančneje prednje premje je šla rakom življet. Nai se so mehaniki trudili ali ne, niso je nikdar več mogli povsem popraviti, in tudi nov osni krek ni pomagal. Tej nezgodji prispoljamo tri unicene letaje na prednjih kolesih (terge pri izven, dva pri desnemu) in večjo orabijo prednjih gum.

Na rečah mehanikarske malomarnosti pa gre še zavorni pedal, ki je neradoma povsem popustil — zaradi prazne posode za zavorno tekocino. Z vso lastnikičko pravico smo namreč predvidevali, da zavore v servisni delavnici recimo pregledujejo — pa nas je nedotaknjena in zarmazana posoda prepričala o nasprotnem.

Avto smo preobuli le enkrat: pri 36 500 kmh. Če v tovari so mu nataknili pasaste gume save in ko se se obrabilo, smo jih zamenjali z novimi, prav takšnimi. Pa ne zato, ker bi se nam zdelo, da so za avto najprimernejše (po izkušnjah z R 12 do novembra), da so tudi pri R 4 krije za razmeroma slab lego, predvsem na mokri cesti, temveč zato, ker mislimo, da lastniki renaultov 4 nimajo dirkaških želja, pa se zadovolijo z gumenimi, ki jih ponudi tovarna. Resda smo na zabetku praskuljivje, v zimskih dneh, nataknili tudi Savinje žlebjevke, toda z njimi smo prevozili tako kratek pot, da jih v testu ne omenjam, pa tudi njihov vpliv na porabo goriva je bil povsem neznaten.

Pa te to: med preskušanjem renaulta smo sprejeli ponudbo neke italijanske tvrtke, ki nam je dala na test poseben pokrov posode za gorivo, ki naj bi zmajšal porabo goriva. „Šparovni

pokrovček“ pa je povzročil neznen smrd po bencinu v prostoru za potnike in smo ga že po nekaj kilometrih snei,

## Na letališču

Na asfalti letališči stezi smo rezultat 4 preuskrili trikrat: po 10 150, po 30 000 in po 50 000 prevozenih kilometrih. Vsečid smo izmerili zmogljivosti motorja, po našem že ustaljenem rečnicu. Ob prvih meritvah pa smo avto zapoldili tudi med stožci — zaradi preuskrusa lege na cesti, okretajočini in „prehrivjanju“.

Rezultate vseh meritv smo zdaj zbrinjali v tabeli. Renault 4 je najboljši izkazal ob prvih meritvah. Drugi smo izmazili znatno slabše pospeška pa večjo hitrost, tretjič pa so bili pospeški in prehrivjanje skoraj enaki kot pri drugih meritvah, toda vsto je zmogel največjo hitrost 115 km na urco.

Razlike vseh nismo tolkotine, da bi motorju smeli odčitati upenost. Nasproti, tudi natančen pregled delov motorja je dokazal, da je v „najlepših letih“. Vzrok za tole dobre rezultate prvih meritv vidimo v natančno pravipreveljenem nastavljanju motorju, za nekoliko slabše kesnejše rezultate pa v tam da se tako dobro delo mehanikom ni več posrečilo, pa tudi motor je ob veri že napetih uzdah malce popustil. Sicer pa tudi največje dosežene hitrosti pričajo o njegovem „zdravem“ življenju.

## Nobena muzika ni zastonj

Po pičlem letu dni smo s kilometri zagrizli krepko v drugi krog po Zemljini emitoriku. Če pozabimo na prednjo premo in zvit zadnjih odbiječ, nismo nicaš polomili in razbilj. Vedno smo stolci celii iz celega avta. Pogledajmo končni račun: za popravila, vzdrževanje, nove gume, obvezno dočitno opremo, porivo in dolito oleja smo oditi 29 424,90 dinarjev. Tri stare milijone v letu dni. Za 50 000 prevozenih kilometrov. Popravni vozniški, ki prevozi letno 15 000 do 20 000 kilometrov, bo za številko deli tretjini leti vožnja. Zraven ceste so renaultove nekupna cena, stroški za cestno in zavarovalnično, potem pa kritična presoga, kaj je več vredno: plačana muzika na štirih kolesih ali zastonjarsko polačenje. Cene prevoženega kilometra, ki smo jih za vse supercestne avte revije AVTO zgrnili v tabeli, dajejo varljivo sliko. Sej je od prvega superesta (zestava 750) minila že osm let. Toda po klicu, ki bi bila zvez za avtomobilistične podražitve, lahko izračunate, da sodi renault 4 med skromnejše. Tako počeni vožnjo obljubijo še le radiščekarji veto.

Renault 4 je prijetno skromen avto za tistega voznika, ki je v njem pravljil melce potrebiti in se spriznasti s hrapljivim motorjem, statičnem zračenjem in nepravilen udobjem. V zemenu dobri okretnost, varčnost in dobro izdelavo. Saj smo že zadnje zapisali: renault 4 so v njegovih mlajših letih pristevali med najrazumejnejše evropske automobile.

Cas hiti, lovarkova ne bledi.

P. S.: To je le tretje del zapisu o preskušu vzdržljivosti renaulta 4. Kdor hoče zvesti prav vse, mora prebrati še tisto, kar smo zapisali že letni 5. in 17. številki revije AVTO.

# DNEVNIK SUPERTESTA

Pričagi:	
17. 12. 1973	1.100 km (prvemčasno vozila)
20. 2. 1974	10.150 km (+Avto-, 74/5)
1. 7. 1974	20.000 km (+Avto-, 74/17)
15. 11. 1974	50.000 km

popravna poraba goriva:  
 1.100 km do 10.150 km: 8,3 l na 100 km  
 10.150 km do 30.000 km: 8,5 l na 100 km  
 30.000 km do 50.000 km: 8,1 l na 100 km

vzdrževanje po navodilih preizvajalca	1200 km servisni pregled, menjava olja, itd. 5000 km servisni pregled, menjava olja, itd. 10.100 km servisni pregled, menjava olja, itd. 10.250 km servisni pregled, menjava olja, itd. 20.500 km servisni pregled, menjava olja, itd. 24.500 km: zamenjali olja (na poti) 29.600 km servisni pregled, menjava olja, itd. 32.200 km servisni pregled, menjava olja, itd. 40.000 km servisni pregled, menjava olja, itd. 45.700 km servisni pregled, menjava olja, itd. 49.900 km servisni pregled, menjava olja, itd.
motanje in okvare	
2880 km:	avto s spodnjim delom udari ob skalo na cesti
	potovanje je na več mestih rahlo po skidovanju, vozilo vlide v levo
4100 km:	vzdrževalnik nedel je premozno vgreza ključavnica na levih vrstilih se zata ka
5770 km:	pregonilna žamica za osvetlitev nogatrske česeljke
6880 km:	pregonila žamica za osvetlitev nogatrske česeljke
9000 km:	zdrobljeno enjinsko letalo pri levem prednjem kolesu
14.000 km:	prednja zračnica
15.930 km:	motor neenakomerno vrleče, motor v levi strani
16.000 – 16.400 km:	prednja leva guma se neenakomerno obrazlja
16.300 km:	lažna zračna cev — rahlo zviri zadnji odprtje
16.300 km:	med zaviranjem vleči v desno
23.300 km:	pregonila žamica v zavoretu
24.000 – 24.800 km:	pritisak olje od časa do časa
25.530 km:	zdrobljeno enjinsko letalo pri desnem prednjem kolesu
36.500 km:	gume obraščene pod dovoljenjo mesta
39.000 – 50.000 km:	večkratni prekinitev na električni napeljavi, vetrok umazanju, gospodarski vetrok
39.920 km:	zdrobljeno enjinsko letalo pri prednjem desnom kolesu
42.300 km:	popusti vijak levtega brišalnika
44.190 km:	pregonila žamica za osvetlitev nogatrske česeljke
44.961 km:	popusti zavorni pedal, v posodi ni zavorni tekočine

## popravila

3700 km:	popravila podvozja, nastavitev prednjih premja
5300 km:	popravilo vozilnega sedeža in ključavnice na prednjih levih vrstilih
5770 km:	zamenjali (sam) žamico
6880 km:	zamenjali (sam) žamico
10.100 km:	nov ležaj na prednjem levem kolesu, nov nosni krek levega pravilnega kolesa
14.800 km:	kripanje zračne ce

PRIMERJAJTE			
avto	cena prevoženega kilometra (brez cestnine, zavarovanja in amortizacije, goriva in dolitja olja)	cena prevoženega kilometra (brez cestnine, zavarovanja in amortizacije, goriva in dolitja olja)	cena prevoženega kilometra (brez cestnine, zavarovanja in amortizacije, goriva in dolitja olja)
na supertestu			
revije			
AVTO			

zastava 750	23,33 par	11,00 par
zastava 1300	43,49 par	23,35 par
skoda 1000 MB	26,94 par	9,19 par
Austin 1300 IMV	33,77 par	13,74 par
BMW 1800	35,69 par	14,20 par
lorus citroen ami 8	28,58 par	11,62 par
zastava 101	45,99 par	17,49 par
VW 1200	39,11 par	9,98 par
VAZ 2101 lada	50,60 par	16,65 par
RENAULT 4 IMV	58,84 par	13,16 par

## Opomba:

Naše, že tradicionalno primerjanje cen prevoženega kilometra, ki smo jih izračunali ob posamičnih supertestnih avtih, kvare žalostna resnica, da so cene hitrejši od avtomobilov. Zato upoštevala, da smo preskušali fička že leta 1967, zastava 101 leta 1972 VW 1200 leta 1973 in tako naprej. Nekdanja cena super bencina — 1,80 dinarjev za liter — se dandanes prav blaženo sišči. Pri izračunih za R 4 smo upoštevali zadnjo ceno bencina (5,20 din. za liter), čeprav smo v prvi polovici preskušali plačevljati bencin že po 4,30 dinarju. Međimurje, da bralcu zanimira, koliko bočo ostvarili za vožnjo z R 4 letos, ne lani — pa tudi upanja, da bi se bencin popolnil, ni.

Toda tudi pri številkah v drugem stolpu, kjer smo izpustili stroške za gorivo in dolijo olje, so manjše razlike, na radu prav teko višjih cen rezervnih delov in mehaničarskih storitev.

## HVALIMO

Trpežen, nezahteven in varčen motor

Dobra, varna lega na cesti

Pet vrst

Velik, prilagodljiv prtižačnik

Veliko prostora ob prednjih sedežih

Lahkotna in priročna volan in prestavna ročica

Udobne vzmeti

Dobra končna obdelava

Nizki vzdrževalni stroški

## GRAJAMO

Grda, nerodna oblika

Nezadostno zračenje

V vlažnem in hladnem vremenu se rosijo šope

Vidljivost naprej; velik mrtvi kot; nazaj: neustrezeno vzvratno ogledalo, vedno umazana šipa

Toga naslonila prednjih sedežev

Glašen motor

Površna servisna služba (v Ljubljani!)

Visoka nakupna cena

## STROŠKI

Popravila, vzdrževanje (tudi gume)	6.415,30 din
obvezne dodatna oprema (trikotnik, prva pomoč, komplet žamic)	169,60 din
gorivo*	22.360,00 din
dolito olje	480,00 din
<b>SKUPAJ</b>	<b>29.424,90 din</b>

Opomba: \* — upoštevali smo današnjo ceno bencina, zato je znesek večji od dejanskega: