



Tomos Citroen DS 21 IE

Ante Mahkota

Elektronsko vbrizgavanje goriva je zadnja injekcija gerovitala, ki so jo citroenu DS 21 zapisali za (upajo!) večno mladost. Na pragu sedemdesetih let, ko bi se že najraje pogovarjali v svetlobnih letih, je namreč 15 navadnih, zemeljskih let za avto res častitljiva starost. Pomlajevalna kura je dobro uspešna!

„Preskušeno in novo!“ bi lahko po vzorcu reklame na naš „Avto“ v barvah hvalili Tomosovo žabo, kot se modelom DS reče pri nas. Se ime je samo spomin, zakaj pred tremi leti so žabi sneli štirčle Zaromete – žabje oči.

Naj bo ime po tradiciji ali po podobi, najdražja Tomosova žaba z zlatim napisom „injection electronic“ na zadku je najuglednejša, največji in seveda tudi najdražji „jugoslovanski“ avto. Se ceno si lahko preberete v dinarjih... Prodajajo pa jo seveda samo za devize. Za privatne, prosim! Kajti: ko bi se tudi kak revolucionar razjezil na mercedese in zavpil, da je bila žaba še za De Gaulle dovolj dobra ter ukazal našim direktorjem, naj si kupujejo reprezentančne avtomobile doma, češ še samodejna sklopka je serjska, bi ga bili v Tomosu malo veselili. Zaukazano je namreč, da se spremene devize v dinarje; devize, ki jih tovarni za „domače avto“ vplača domače podjetje, v banki, samodejno. Dinarjev pa v Koprju za avtomobile ne rabijo.

Zato je na dolgem seznamu posebnosti tega nenavadnega avtomobila še cna, ena jugoslovanska. (Servis, ki še ni vajen najnovjšega modela, v tej državi tako ni nič novega, posebnega).

Tudi kralji se starajo

Nenavadni avto, pravimo tudi zato, ker so se inženirji pri njegovem rojstvu odločili skrbeti predvsem za smotnost, ne najbolj za utiranje novih poti; za modne mašine jim ni bilo mar. Pri tem so največkrat ubirali povsem svoja, izvirna pota. Še dandanašnji se ne menjajo, kako rešujejo podobne probleme v drugih tovarnah.

Zato je voznik, ki sede v žabjega kralja naj ml brata Grim ne zamerala, da si za naključno žabo sposodim ime iz rjane pravljice! – na začetku povsem

zaučen. Tolikim nenavadnostim se mora namreč privaditi – mnoge so prav odlične, druge pa le prišpejone o avtomobilovih starosti.

Zakaj niti hidropnevmatično vzmetje (žaba ima namresto jeklenih peres in hidravličnih blažnikov posebne naprave, kjer vzmetita in blažita udarce tekočina in plin), niti visokotlačno zavore (gre za izjemno občutljivo in učinkovito servo napravo), niti polavtomatske prestave (DS 21 IE se za enak denar dobi z navadno ali s samodejno sklopko) se niso v desetletju prav nič spremenili.

Najbolj navdušeni zagovorniki žabe bodo zdaj vpili: „Ko pa ni bilo treba!“ Prav, to bomo poskušali v testu oceniti. Za zdaj naj povem le to, da je imela žaba DS 19, ki so jo predstavili pred štirinajstimi leti, vse to že serjsko: izenačevanje nivoja (zvezana za kota na prednji in zadnji premi, da avto ne pokimava), servo volan, servo zavore in samodejno sklopko. In to v času, ko so se celo v „razviti Evropi“ vozili še v predvojnih škatah!

Danes imajo vse takrat tako revolucionarne novosti že mnogi avtomobili, ki jih vse poznamo. Toda, ko sem se presedel v testno žabo, je bilo vse tako izjemno novo – pa čeprav je bil žabji kralj že tretji veliki citroen, ki sem ga preiskal.

Najprej branje potle vožnja

Ko sedete v DS 21, je prvi vtis izjemno udoben. Pravo bogataško stanovanje! Široki, bogato oblaženi sedži so prevlečeni z voljnim žametom. Na tleh je velar in pod njim pena; oboje se vdere kot najbolj mehka smirnska preproga. Na vratih so mehki naslonjaci, strop je visoko nad glavo.

Pri vsem tem bogastvu se zdijo okna za sodoben avto prenzika; zaman iščeš obelalnik, da bi obesil suknjic in avtomobilu, ki ima po svoje izredno bogato serjsko opremo ter je prostoren malodane za šest oseb, v tovarni niso privili zunanjšega ogledala, da bi ga lahko registrirali vsaj za pet oseb. Pa sedež v to bogastvo in se začudiš visokemu naslonjaju; pred tabo je pa





neskončno dolg pokrov motorja, tako dolg, da zaradi starinskega ogledala na armaturni plošči ne vidiš, kje se konča desni blatnik.

Obrnem kijuč. V levem, okroglem instrumentu z bрезitevinimi kontrolnimi lučkami se priže velikanska rdečka z napisom „Stop“! Zelo koristna naprava, saj se priže tudi med vožnjo in takrat velja ubogati zapisani ukaz, saj pove, da je padel pritisk olja v motorju ali v zavorah ali da je hladilna voda zavrela. Z.daj pa bi rad – kot smo vajeni vsi – obrnil kijuč še naprej in zgnal motor. Pa ne premakne nič.

Namesto brezupnih poskusov je v takem primeru najbolje poiskati knjižico z navodili – mimogrede povedano: neprepletno je urejena in slovensčina je nenavadno turozita – da se naučiš: motor zaženeš tako, da ročico polavtomatskih prestav porineš v skrajno desno.

Potem zgrabiš nenavaden volan z enim samim opornikom. In servo naprava, ki je tako močna, da lahko obroč obračaš z mezinem, pri vsakem obratu potihlem zastoka. Nič ni narobe – takšna je pač žaba.

Namesto ročice za ročno zavoto je pedal – kot v skoraj vseh ameriških avtomobilih. Zelo koristna naprava! Skoda je le, da navodila ne povedo, da je treba pri speljavanju ne le potegniti gumb, ki pedal zaskoči, ampak ga je treba potisniti tudi navzdol. Če namreč gumb le potegneta, kar je pri speljavanju na ravnem povsem dovolj, se vam bo pedal zaskočil, ko boste hoteli speljati na klanec. In med kontrolnimi lučkami, ki jih kar mrgoli (poglejte, prosim, ribo na naslednji strani), je res škoda, da ni kontrolne, kdaj je ročna zavora pritegnjena takšno lupo ima na primer celo zastava 1300.

Med presenečenji naj omenim še zavorni pedal, ki sploh ni pedal, ampak gumajasti gumb na jeklenem stikalu. Nanj pritisnete zelo vrha in prav nič se ne pada, ko hočete še z večjo silo pritisniti zavoro. Ta nenavadni nogaški prav fantastično deluje dokler se ga ne navadite; za začetnika v žabi je tak pedal problem, da sem v srutnem strahu, ko sem v največji stiski zavrnil na avtomobilski cesti, s takšno silo od strani pritisnil na gobici, da sem jo odtrgal z jeklenege člena, kamor je zataknela.

Polavtomatko varčevanje

Seveda je testni voznik vajen, da neprestano menjava avtomobile in se v vsakem takoj znajde. Pravi rezeč je v tej žabi; saj se spotika, pa čeprav jih hvali, ob žabine posebnosti. Izpostavljala se namreč gromu in blisku njenih lastnikov, ki si jim zde vse naprave običajne v običajnih avtomobilih pa nenavadne.

To le posebej velja za polavtomatke prestave, kjer sklopka zelo sunkovito zgrabi. Testni žabi so najbrž zaradi nižje porabe – le-ta je bila res izjemna naravnani hčerposredni tek motorja tako nizko (570 vrtljajev), da so se sunki le posebej občutili.

Kakorkoli ži: dokler naši servisi ne bodo dovolj vajeni najdražjih žab, kupite raje žabo s klasično sklopko. Če pa že imate polavtomatko, potem nikar ne popustite mehanikom, dokler vam je ne urode tako, da se bo avto v prvi ali v vzvratni prestavi počasi premakel, plazil, ko se pedala za plin se pritaknili ne boste. Sklopka namreč takoj po tem, ko dodate plin, močno zgrabi; z narobe nastavljen avtomatiko boste zelo težko parkirali.

Žabki torej vozniki citroenov prisegajo na svojo polavtomatko – pa čeprav

najbrž vedo, da je popolna avtomatika s hidravličnim menjalnikom navora veliko udobnejša. Žato, ker ne gre v izgubo prav nič energije in je poraba goriva zelo majhna!

Te žaba laudamus!

Že slišim prijatelje žab, ki govorijo: „Nenavadno odličnega vzmetenja pa tega, da avto lahko dvignete na slabih cestih in fantastično lege na najbolj splošnem cestniču ter velike notranjosti, ste se pa tako hitro navadili, da kar molčite. Še to povejte!“

Že začnem:

Na prednjih sedežih, ki so zdaj prijetele trši kot so bili včasih, je prostora kot v boljših avtomobilih tega razreda. Po širini je prostora za noge nekoliko manj kot v najboljših, ker je na sredi debel stebel, za katerim je skrit motor, ki sega v notranjost kabine. Zadaj pa je prostoroje (!) kot v katerikoli avtu – če ni pulman. To je zasuga izredno velike medosne razdalje.

Hidropnevmatika je gotovo najboljšje vzmetenje, kar so jih doslej naredili v avtomobilih. Podvožje pože tudi najhujše luknje, avto se nikoli prevrne ne nagne, tudi na dolgih valovih ne pokimava. Z velikimi, pasastimi prevmatkami (18. 380 x kos globokemu blatu. In tudi snežni zamet, ki pokriva cesto le do polovice, pa ne zanese. Pred slabo cesto se ustavite, prestavite ročico in karoserija se bo dvignila, da se razkosa limazina spretni v terensko vozilo.

V hitrih, dolgih ovih avtomobilskih cesteh vodite žabo kot po tračnicah. Tudi če ste pridrveli prehitro – „prehitrega“ ovinka žaba skoro ne pozna – je treba dokaj dodajati volan. To pa z lahkonim servom sploh ni težko. V vseh okoličinah se „DS 21“ drži celo, ko kot si samo želite. Zaradi prednjega posona zaradi naporovite teče, ki je je precej več kot pol na prednjih kolesih, drvi avto naravnost, da ne občuti ne burje in tudi hujših udarcev od strani ne. Izjemna oolika, pravim, ker zelo rad živim.

Zakaj, kadar sem se jezil, ker se ročica utripal samu ni vrnil nazaj in se pritoževal, da je eni sami ročki res težko zaupati kar Štiri naloge (ravna: utripalke, blesktivni in brizgalko) sem žabi vse prav rad odpustil, ko sem se spomnil, kako mi je na avtomobilski cesti pred Rimom rešila glavo.

Tako je bilo:

Drvim po levem pasu za prehitvanje.

Na merilniku hitrosti 180 – kot že

nečaj ur. Nenadoma, sto metrov pred

menoj plane na levo velika Shellova

cisterna – voznik me ni opazil in

začel je prehitovati sovornjak s priko-

zalo. Obupno pritisnem zavoro, da

zbijem gumajsto gobico. Hitrost se

biskovito zmanjšuje, kolesa vsej nasi-

lovosti navkljub ne blokirajo.

(Žabine zavore imajo najboljši sistem

proti blokiranju koles, kar jih pozn-

am!)

Prebržva sem, ne bo se ustavilo!

Planem v presledek, ki je še ostal med

cisterno in jekleno ogrado. Ograjo

oplažim s prednjim levim blatnikom,

pa žabe sploh ne odbije. Le premakne

jo za nekaj centimetrov. Čeprav so

zavore stisnjene do konca, avto še

vedno uboga volan. Vratolomne

smuknem skozi prekat med ograjo in

tovornjakom.

Da me kdo ne obtoži Lažnjivoga

Ključka, hranim fotografije, kako je

žabi dva centimetra na široko posnjo

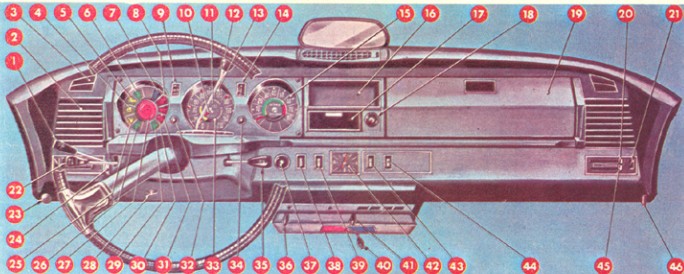
lak na prednjem blatniku in za nekaj

milimetrov udro česna zadnja vrata.

Tako ozka so bila vrata v življenju!

Štroški popavaliva bodo največ pet

starih jurjev...



Vse hvalnice, ki so jih preskuševalci avtomobilov v minulih petnajstih letih žabi zapeli o legi na cesti, o zavornih in udobju, so se nadaljevale v molu, ko je šla beseda o motorju. Natančneje povedano: žalostinka pospeškom.

Elektronski gerovlat je žaba pomagal, da ji ni več očitali presleditvenih pospeškov, 120 km/h iz ročnega motorja jo potegnje v 13 sekundah do hitrosti 100 km na uro, kar je zadovoljivo povprečje. Največja hitrost pa: 185 km na uro.

Naj opišem, kako misli mali computer, ki ravna vbrizgavanje goriva. Glavni ventil, ki ga krmili računalnik, je v sesalni cevi pred ventilom; dalj ko je odprt, več goriva vbrizga v valj. Potem je še pomozni ventil, ki brizga gorivo v cev za zrak, ko je motor že mruzel – dejali bi: elektronska startna avtomatika. Computer, ki ukazuje ventilom, ima svoje tipikalne pri motorju (da mu sporoča, kako je ogret), pri pedalu za plin, pri razdelilniku in pri napravi, ki dovaja dodaten zrak ima tipalko, ki ugotavlja podtlak.

Elektronski računalnik tako misli namesto vas, da v motorju ne boste zapeljali, ne morete pogonni na motorcu temu motorju zapeljati, ne morete pogonni na največje vrtljaje: čeprav pritisnete pedal za plin do konca, kazalec na merilniku vrtljajev nikoli ne preseže 3000.

Pa tudi med vožnjo se skoro ni bati previsokih vrtljajev. Prestavna razmerja so izbrana tako, da tudi dolgotrajno priskanje na plin v drugi in tretji prestavi motorja nikoli ne posili v rdečo, preprečeno območje vrtljajev. Začne se pri 6000.

Brez nevarnosti za motor lahko v tretji pospešuje do 140 km na uro, v drugi do 90. Pri hitrosti do 140 km vam je torej vedno na voljo: ali se odločite za prestavo, v kateri avto najbolj potegnje, ali pa za potokovalno, četrti prestavo. (Po prestavnem razmerju se četrti nekakšen over-drive.) Ponavadi se odločite za slednjo, saj je pri najvišjih vrtljajih žabin motor precej glasen.

ln če vozite tako, kot vam narekuje avtomobilov značaj, (velike potovalne limuzine, ki je namenjena prvem avtomobilskim cestam, ne zamenjajte s lopotnikom, ki naj bi se zaletaval v ostrih serpentinah) je poraba izredno skromna. Na testu, kjer smo na primer med drugim v sedmih urah pripeljali iz Trsta v Neapelj, smo v povprečju porabili komaj 12,8 litra goriva super na 100 km.

V odličnem podvozju in bogati oprebi bi si želeli le še šestvaljni.

Teza pa od Citroëna (čeprav so ga članikarji že tolikokrat napovedali) že zaradi izredno skromne porabe (z njo se postavljajo vsi Citroëni) le ni pričakovati kmalu.

Ali pa morda Citroëna namerava spet preskočiti nekaj stopnic, kot je storil, ko je predstavljal prvo žabo. Zaradi preskusnih citroënov z Wanklovim motorjem se kar ponuja naklep, da bodo za zelo zamotan in (kar odprite pokrov motorja, če ne verjamete!) motorjem „21 IE“ privili v prihodnjo žabo kar naklep.

Takrat leje mi do zmanjkalo prostora za opisovanje tehničnih nadrobnosti, ko le zdaj nisem utegnil razložiti vsega! Se znamenitih žabinih žarometov, ki svetijo okoli vogla, ne. Pa se mi vendar zdi pri dragem avtu pomembneje opisovati tehnične posledice, kot svetovati naklep. Saj tako redki prejemoro 8000 dolarjev... Tudi Tomos je najdražjo žabo vključil v svoj prodajni program predvsem zaradi bližje firme!

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Valji	4 vrstni, štirtakni
Gibna prostornina	2175 kubikov
Vrtna	65,5 mm
Os	5
Ležaji na ročni gredi	5
Osmilina grad	pri strani, pogon z verigo
Olja	9,1, gorivo super
Kompresija	črpalka, temostat, posoda za vodo je ločena od hladilnika, 13 litrov
Hlajenje	14,2, če je avto prilagojen za zelo hudo zimo
Prestriba z gorivom	elektronski računalnik vodi ubrizgovanje goriva pred ventilom
Filter za olje	V glavnem toku, tlačno mazanje, hladilnik
Največja moč	125 KM (DIN) pri 5.250 vrt./min
Največji navor	18,7 km pri 2.500 vrt./min

Prenos moči

Sklopka	enokolutna, suha, samodejna (pri točnem avtu) ali pa se jo zavira s pedalom (pri nss za obo različni enaka cena)
Menjalnik	štirinastopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica pri volanu (brez avtomatske sklopke) ali pri ornatni plošči (samodejna sklopka)
Prestavna razmerja	prva 3,2:1 druga 1,91: tretje 1,27: četrti 0,65:1

Prestavne razmerje v diferencialu

	4,375:1 (8 x 35 zob)
--	----------------------

Vozilo

Obilna šaklja	limuzina, štir: vrsta nosilna ploščad z vzdržnimi nosilci iz jeklene pločevine, ki pomagajo nositi sicer samonosno karoserijo
---------------	---

Obese in vzmetenje

Predeja prema	posamične obese; hidropnevmatične vzmeti (obese ne opira na posebno vzmet, ki je ob enem bližnjik – v vrstje je posebno olja, nad njim plim); prečni stabilizator
Zadnja prema	posamične; vzdržne hidropnevmatične vzmeti; prečni stabilizator

Volan

Konstrukcija	z zoboto letvijo, serve
Rajdni drog	11,6 metra

Zavore

Konstrukcija	spredaj kalturne, zadaj bobnaste, serve dvokrožne mehanične, ne rotične ampak pedal (pri samodejni sklopki)
Ročna zavora	pasaste michelin XAS, 185 x 300 (štirak spredaj 2 sm. zadaj 1,8)
Pnevmatike	

Oprema

Akumulater	12 voltov, 40 amperskih ur
Zarometi	Citroë, vplani vrvi; nezaščena žarometna utrpalka so letene od luči za označevanje vozila in zavornih luči; dve hitrosti
Zadnje luči	Bosch, serijsko samo (1) ena hitrost
Brizalniki	utrpalka so letene od luči za označevanje vozila in zavornih luči; dve hitrosti
Ogrevanje zadnje šipe	Bosch, serijsko samo (1) ena hitrost
Ventilator	električna z radiatorji, učinkovit mešanik
Grejice	hidnega in toplega zraka
Zračenje	brez pregiba; šobe pri straneh avtomatske plošče
Varnostni pasovi	za dopletje veljar na sedežih, bogate propore
Notranjost	le oporniki, hidravlika sama dvignje avto, ko menjate kolo
Dvigalo	

Mere in teže

Dulžina	4840 mm
Širina	1810 mm
Višina	1420 mm (pri normalni višini pod vožnjo)
Najmanjša razdalja od tal	normalni položaj: 150 mm srednji položaj: 170 mm za silbo cesto 225 mm za menjavo koles 250 mm
Medosena razdalja	3125 mm
Kolotek	spredaj 1500 mm, zadaj 1300 mm
Pratno vozilo	1250 kg (300 kg na prednji preni in 450 na zadnji)

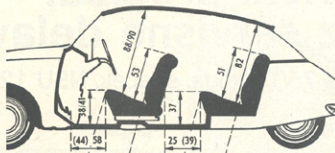
Zmogljivosti

Hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt./min	33,15 km na uro
Srednja hitrost bata pri 5250 vrt./min	14,9 metra/sek
Moč na tono pretežna avta + voznik (75 kg)	67,7 KM (DIN)

Vzdrževanje

Posoda za gorivo	60 litrov
Karter	4,3 litra olja 20 W 40
Oljni filter	10.000 km
Zračni filter	10.000 km
Mazalke	zadnje obesa 2, vsajih 20.000 km

1 — ročica brisalnikov, 2 — zračnik, 3 — odmrzovalnik, 4 — kontrola polnjenja akumulatorja, 5 — grelje, zadnje kolo, 6 — luči, 7 — razsvetljeni žarometi, 8 pritisek olja v zavorah, 9 — gorivo in posodi, 10 — črtni števec, 11 — števec kilometrov, 12 — ročica polavtomatskih prestav, 13 — merilnik hitrosti, 14 — termometer (samo pri zabah z uplinjačem), 15 — merilnik vrtljajev, 16 — predal za radio, 17 — pepelnik, 18 — vžigalnik, 19 — predel, 20 — regulator močnatosti zračenja, 21 — regulator zračenja navzgor in navzdol, 22 — ročica utripalk, brizgalke in blesnivka, 23 — zaskočka ročne zavore, 24 — ključavnica, 25 — kontrola obrabe zavor, 26 — utripalke, 27 — glavna luč -stop-, 28 — osvetlitev armaturne plošče, 29 utripalke, 30 — temperatura vode, 31 — pritisek olja, 32 — kontrola rdečih kontrolnih luči, 33 — kazalec zavornih razdalj, 34 — nastavitel dnevnega števca, 35 — stikalo žarometov, 36 — zračenje, 38 — luči za sonečevanje vozača, 39 — luči v notranjosti vozila, 40 in 41 — metalnik grelja, 42 — ura, 43 — ventilator, 44 — grelje zadnje sipe, 45 — zračenje navzdol, 46 — ročica pokrova motorja.



NAŠE MERITVE

(testni avto je prevozil 5200 kilometrov, na našem testu 4000 — meritve pospeškov smo lahko opravili le do 100 km na uro, naprej so povzete po francoskem -L'Auto Journal-).

Največja hitrost: 135,0 km na uro (zalet 5 km — merjeno na avtomobilski cesti).

Pospeški:

400 m brez zaleta: 18,7 sekunde (končna hitrost 112 km/h)

Kilometer brez zaleta: 34,3 sekunde (končna hitrost 144 km/h)

0 do 40 km na uro: 3,6 sekunde

0 do 60 km na uro: 5,3 sekunde

0 do 80 km na uro: 9,1 sekunde

0 do 100 km na uro: 13,8 sekunde

0 do 120 km na uro: 21 sekund

0 do 140 km na uro: 31 sekund

Prostnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrtni prestavi: 59,5 sekunde

Poraba goriva:

na potovanju: najmanj 9,8 litra na 100 km (zmanjšano, nikoli hitreje kot 120 km na uro), največ 16,2 litra na 100 km, po avtomobilski cesti 14,8 litra na 100 km (poprечно hitrost 145 km na uro)

po mestu: najmanj 12,5 litra na 100 km, največ 14,3 litra na 100 km.

Poprčna poraba pri testnih voznjakh: 12,7 litra na 100 km

Cena: 114 450 din ali 8000 ameriških dolarjev (fco Koper)

Zavarovanje: obvezno 464,00 din

kazno brez franšize: 4653,40 din

Cestnina: 250,00 din

Proizvajalec: Tomos, Koper, Šmarska 4

REZULTATI

Videz 10 Aerodinamična limuzina je z novimi žarometi še lepša. Jasna in smotrna linija — oblikovalci se ne menijo za modo. Če bi bila karoserija manj konvencionalna, bi ji lahko očitali visokke boke.

Prostnost 8 Štiri vrata. Na zadnji klopi prostora kot v nobenem avtu tega razreda. Široki prednji sedeži, ogrom malo utesnjaju motor. Prtljajnik ni dovolj velik za ta razred, pa še nogo ima na dnu.

Upravljanje 10 Servo volan je izjemno lahkoten. Servo zavore. Ročica polavtomatskih prestav je predalet od voznika, tudi nekatere gumbje težko doseže, če je privezan. Ko se zabe navadite: desetka.

Oprema 9 Natančen merilnik hitrosti kaže tudi zavorne poti, kar ima seveda le „moralno“ vrednost. Merilnik vrtljajev. Ogrevanje zadnje sipe, praktični žepi na vratih in konzoli, kolo se menja brez dvigala, saj avto dvigne hidravlika. Nima pa zunanje ogledala; utripalke se ne izklopijo same in tudi citroenovih serijskih gumijastih zavesic nas tehnični pregled ne prizna — zato 9.

Vidljivost 7 Skozi nizko, prednje okno voznik včasih slabo vidi zgornjo luč na semafora. Zaradi zelo dolgega, na vse strani zaobljenega nosa, slabo vidimo, do kod sega prednji del, zadnjega sploh ne vidimo. Slabo vzvratno ogledalo.

Največja hitrost 10 185 km na uro. Pri tem karoserija skoro ne sumi — izredno dobro reže zrak. Motor je takrat glasnejši od vetra — vrtljaji pa še daleč od prepovedanih.

Pospeški 9 Zadovoljivi. Če pretikate pri vrtljajih največje moči, (višji vrtljaji ponavadi ne splajajo) potem je to pri resničnih hitrostih: 47, 78 in 120 km na uro. Se dovoljenih 6000 vrtljajev pa doseže motor pri: 52, 90 in 132 km na uro.

Poraba goriva 10 Za to hitrost in velikost zelo najhna.

Legla na cesti 10 Avto se odlično drži tudi spolzke ceste. Neobčutiljiv na bočni veter. Izjemno drži smer. Volan je treba dodajati. Sprejaj in zadaj prečni stabilizator.

Udobje 10 Prijetno mehki sedeži. Oblazinjen je tudi pod. Precej glasen motor. Vzmeti požro vsako luknjico. Treba pa se je privaditi marsikateremu crčku, ki se vgnezdijo v tem velikem konglomeratu iz jekla, aluminija in umetne snovi. Izjemno zračenje in ogrevanje — vsak potnik si lahko uredi svojo mikroklimo.

Motor 9 Dvolitrski štirivaljnik se ne vrti dovolj mirno. Preveč nedostopen: pod pokrovom motorja, ki ga je treba odprtga podpreti s palico, cel gozd kablov, cevi in dodatnih naprav. Zelo varčen.

Zavore 10 Par excellence. Ne blokirajo. Učinkoviti servo. Kontrolna lučka, če se obloge preveč obrabijo.