

test

VOLKSWAGEN 1600 L VARIANT

tekst
**Martin
Česenj**

fotografije:
Marjan Zaplatil

Turistični poltovomjak

Cena:
6727 DM in 31 853,40 din

Zavarovanje:
Obvezno: 937 din
kasko brez franšize: 5234 din

Cestnina: 170 din

Proizvajalec:
Volkswagenwerk AG
318 Wolfsburg, ZR Nemčija

Generalni zastopnik:
Unis, generalno zastopstvo VW,
Sarajevo, Maršala Tita

Pridružil bi se že skoraj tistim,
ki očitajo rodu Volkswagnovih
nehroščev premalo
svojstvenih lastnosti.

Ne morejo si zapomniti
njihovih obrazov in jih zmerjajo,
da so »psi brez gobca«.

Toda: s testnim variantom sem
obtičal pred pricestno oštarijo.

Kot brat k bratu je k avtu,
ki se je ponašal z nalepkami
naše revije, počenil prav takšen
Wolfsburžan; še po barvi
sta si bila enaka.

Revežu z dunajsko oznako
se je slabše godilo:

obilni voznik in njegova
nič lažja soproga sta strpala
otroke k senčni mizi, v avtu je pa
še vedno ostalo ničkoliko
dopustniške ropotije, pa še čoln
na strehi in razkošna bajta,
z ločeno dnevno sobo za repom!
Nabasani variant se ni pritoževal.

Je pač prisluhnil svojim
stvarnikom, ko so mu
izstavili rojstni list:

»Zato smo te dali na svet,
da boš opravljal težaška dela.«

Ko so pred desetimi leti naredili prve
oglate volkswagne s 1500-kubičnim motorjem
in stopničastim zadkom, je bil vsak drugi
hrošč na cesti užaljen. Češ: kaj pa
tradicija in lepe obline?

Malokd je tistikrat verjel v lepo
prihodnost novega modela. Motorju so
izvrtali še sto kubikov, začrtali polihitri
zadek in na novo spodrezali nos, poboljšali
spodnji ustroj, vsako leto pa na drobno
poskrbeli za zunanjo lepoto in nastali so
volkswagni, kakršne lahko kupite danes.

1600 L variant je le eden od njih; za
preskušnjo smo ga izbrali, ko smo se
vprašali: kam z dopustniško kramo?

Avto za vse

Nemški statistiki so zapisali: na vsem
svetu vozi zdaj približno 830 000 VW
variantov 1600. Nismo jih šteli; jim
verjamemo. Velike številke zagotovo niso
krivi cehovski mojstri. Minili so časi, ko
so se vozniki otepali kobmijev samo zato,
da ne bi bili podobni šoferjem dostavnih
vozil. Ko izbira nov avto, se danes odloči
za kombi vsakdo, ki mu je običajna limuzina
promajhna. Lovci in ribiči, bobnarji in
vrtičkarji, obrtniki in turisti, vsi se
veselijo prostranega prtlačnjaka. Tudi





Dolg variantov nos poudarjajo štrleče in učinkovite utripalke, ki so za tesno parkiranje preveč izbočene. Čokat odbijač ni le v okras, temeljito se opira na šasijo. Registrska številka skriva dolgočasno pločevino.



zato, ker ne bodo plačali zanj niti dinarja več dajatev. In če kdo podvomni nad udobjem, mu pri Volkswagnu brž zagotovijo: v VW variantu se niti najbolj izbirčna deklina ne bo pritoževala, ko ji boste v njem razkazovali zvezde. Če se pa bo, je zanič voznik, ne pa avto!

Na zunanji se variant loči od drugih modelov z istega traku le po zadku. Spredaj je plod istega kalupa: štrleči nos, ki je spodrezan in moriški za muhe, poudarjata dva okrogla žaromet. Boke so kreatorji spodaj spodvili in jih ravne potegnili do repa. Zadek je klasično prisokan. Značilne volkswagenovske so hladilne reže motorja na zadnjih

blatnikih. Tretja vrata, ki jih ravnata dve nasproti napeti vzmeti, se odpirajo navzgor, za streho tistemu, ki v dežju brska po prtlačniku ali motorju. VW variant ni lepoteč, vse možnosti za to je zapravil tedaj, ko ga je usoda uvrstila med kombije. Vendar ga ne morem oklicati za pokveko. S svojo preprostostjo učinkuje togo, a ne skriva lične izdelave. Oči moti prekratka medosna razdalja. Čeprav je debelih trideset centimetrov daljši od „1300“, so osi enako razmaknjene. To pa ne škodi samo lepoti! Variant je posebež, ki ima dva prtlačnika. Morda je bilo slabo vreme

krivo, da nismo bili dovolj zahtevni: nikdar nismo do kraja izkoristili prtlačnega prostora. Smo ga pa izmerili: pod prednjim pokrovom je zraven rezervnega kolesa še za 200 litrov praznega prostora. Dno je ravno, rahlo nagnjeno naprej. Štiridesetlitrski rezervoar, premajhen za tak avto, je v prednjem, desnem blatniku. Če se odpovemo zadnji klopi in dvignemo sedež naprej, naslonjalo pa zravnamo, dobimo 1200 litrov praznine z ravnim podom. Ob vozniku in sopotniku torej 1400 litrov prtlačnega prostora. Ob petih potnikih pa 230 litrov manj. Skupna obtežba ne sme presegati 450 kilogramov.

Klasično prisekan zadek je praktičen: prtlačnik je lahko dostopen. Ključavnica na zadnjih vratih ni dovolj, da bi tovar ne zamikal tatov. Lahko si ga ogledajo skozi pet oken. (desno).

Iz dveh okroglih žarometov svetijo pozicijske, kratke in dolge luči. Pozicijske luči spominjajo na briljve, kratke pa svetlobo koristno razpršijo; dolge svetijo v preveč ozkih pramenih. (spodaj)



Komur je to premalo, lahko doplača za močnejše vzmetenje – v tovarni bodo zadnje premo oprli na vzdolžne nihanke – in naložil bo lahko devdeset kilogramov več. Mislim, da se to splača le tistemu, ki zares tovari.

Vzmetenje, ki pri variantu nosi cevasto šasijo skupaj z ravnim dnom, je prijetno trdo. Posamično obešena petnajstcokolska kolesa se odlično prilegajo cestišču tudi na spolzkem in redkokdaj spodrsno celo med plezanjem v breg.

Prazno vozilo je ob zmerni hitrosti precej nevtralnno. Voznik z lahkoto premaguje ovinke, tudi na ravnem nima težav. V zelo hitrih zavojih zahteva variant dodajanje volana, dokler mu nenadoma in brez napovedi

ne odnese zadka. Potem ga je težko ujeti. S hitrostjo postane občutljiv tudi na bočni veter; lahek prednji del le stežka sledi valoviti cesti. Tudi zaradi prekratke medosne razdalje.

Lahkoten volan s polžastim prenosom je dovolj direkten, da daje vozniku občutek gotovosti. Ko sem avto podlil z napolnjenim zadnjim prtlačnikom, je zadek še močnejše opletal. Preudaren voznik bo spretno izkoristil luknjo v nosu, da bo vozilo enakomerno obtežil. Otresel se bo marsikatere nevestnosti.

Testni avto je bil obut v navadne gume 6,00–15 6 PR. Kdor se radi hitro vozi, naj tu ne varčuje! Za doplačilo nataknejo pasaste gume 165 SR 15.

Da je celo prazen zadek zelo težak, sem se tudi prepričal. Kombiju ni bilo do poziranja in namesto, da bi se pred nežnimi valovi Save ponudil fotografu, se je prav grdo ugreznil v pesek. Do koles iz za dve uri trdega dela.

Kje je motor?

Volkswagen je nekajkrat kihnil, poskočil in obstal. Preplašeno voznico je zanimalo, kako je z motorjem. Pogledala je spredaj, pokukala zadaj, motorja nikjer! „Jasno, da ne gre,“ je zastokala v svet okrog sebe, „ko so mi pa ukradli motor!“ Tole je sicer anekdota. Za motornega novince je tudi pri variantu iskanje motorja majhen kviz. Skrili so ga pod dno prtlačnika, zadaj seveda, ga prekrili s pokrovom, ki ga zatikata dve kljukici in čez vse potegnili gumasto preprogo. Prav nič pripravno, če motor ponagaja in je prtlačnik polni! Ko sem takole positnaril inženirju iz Wolfsburga, je sveto prikimal: „Že res, ampak pri volkswagenu motor nikoli ne zataji.“

Všeč mi je odprtina za dolivanje olja, skozi katero tudi izmerimo, koliko olja je v motorju: v sredo pokrova je zataknela merilna paličica. Odprtina je ob zadnjih



vratih; oboje lahko opravimo, ne da bi segali k motorju.

1600-kubični, zračno hlajeni bokser doseže največjo moč 54 KM (DIN) že pri 4000 vrtljajih v minuti. Takrat ali prav malo kasneje tudi veja pretikati: iz prve v drugo prestavo pri 30, iz druge v tretjo pri 55 in iz tretje v četrto pri 90 kilometrih na uro. Nazivne vrtljaje doseže z lahkoto, tudi višjim se lep čas ne upira. Med meritvami smo pretikali pri 5700 vrtljajih, le malo pod tistimi, ko se ventili „sesujejo“, moč pa poide. Značilen trušč motorja je pri variantu še posebej razložen, ker ga duši le tanek, slabo izoliran pokrov.

Motor ima za tolikšno gibno prostornino premalo moči. Toda v isti sapi naj dodam: prepričan sem v njegovo dolgo življenje. Vžig motorja uravnava startna avtomatika, hladni motor odlično vžge, vendar dokončno oživi šele po nekaj sto metrih vožnje. Testnemu avtu smo točili super bencin, vendar motor s prav takšno hvaljeznostjo počira tudi navadni bencin, ali še bolje: mešanico obeh. Koristna lastnost za tiste, ki potujejo v dežele s slašim bencinom. Menjalnik nima direktne prestave, četrta prestava je v minusu. Zato se v najvišji prestavi ne more hvaliti s prožnostjo, pač pa z resnico, da je največja hitrost tudi potovalna. Medtem ko sta prva in druga prestava kratki in močni — prva prestava je slabo sinhronizirana — je tretja tako

dolga, da požene kazalec na merilniku hitrosti skoraj do kraja.

Zavore, kolone in prednjih, bobnaste na zadnjih kolesih, se nerade pregrevajo, odlično prijemljejo. V začetku moti precej trd pedal. Za servo napravo je treba doplačati.

Bolj za prtljago, kot za potnike

Variante ima troje vrat: ena za kovčke in dvojce za pet potnikov. Inženirji mislijo, da je to dovolj, potniki pa ne. Vrata so ozka, vstopanje in izstopanje pa telovadba. Zaradi izravnave z dnom prtljažnika je zadnji klop precej višja od prednjih sedežev. Dolgini butajo ob strop. Na tesnem so podolgem in počez. Zadaj je VW variant prostrek za tri odrasle ljudi, tudi prostora za kolena je premalo. Udobje je spredaj: sedeža prijetno oklepata telo, namesto ležalnikov je na voljo sedem različnih položajev nastoljara, ki jih izbiramo z vijačkom v pregibu.

Luknje v umetnem usnju so premalo. Potil sem se že, ko sploh ni bilo vroče. Sicer kvalitetni sedeži zaslužijo prevleke iz blaga, voznik pa tudi.

Črka L v imenu avta oznanja lukuznostno opremo: parkirne luči na bokih, gumaste obloge odbijačev, lepnotni obroči na

Prednji prtljažnik ni pretirano velik, koristi pa za izravnavo obtežitve.

kolesih, preproge, žepi na vratih, pepelniki ob zadnji klopi in druge drobnarije. Notranjost je pretepljena s čednimi tapetami, s katerimi so v tovarni skušali ublažiti rohnjenje motorja. Škoda bi jih bilo uničiti z umazano pleskarsko leštivo, zato trdim, da VW variant ni namenjen obrtnikom. Voznik dobi staromodno in grodo armaturno ploščo. Nad značilnim volanom, ki je prijetno pokončen in ni prenizek, so trije izbuljeni, okrogli instrumenti: merilnik goriva s kontrolnimi lučkami, merilnik hitrosti s števcem kilometrov in ura. Vsi trije, posebno še zelo natančen merilnik hitrosti, bi zaslužili lepšo obliko. Zanimivo bi bilo vedeti, zakaj so številke v njih motne in nejasne, pa komu neki je všeč zoprna, zelena osvetlitev. Od vseh stikal odgovarja le ročica ob volanu, ki vklaplja utripalke ter kratke in dolge žaromete. Kadilci pogrešajo vžigalnik. Praktične in nenevarne so vgrajene ključke na vratih. Vrata je moč zaklepati tudi brez ključa, če naprej pritisnemo zatič, potem pa še „petelina“ v zunanji ključki. Vse ključavnice — na prednjih in zadnjih vratih, ob volanu in na pokrovu predala — odklepa en sam ključ. Ročica za odpiranje prednjega pokrova je skrita v predalu, ročica pokrova rezervoarja pa pod njim. Za drobnarije je v avtu premalo prostora: predal je pretesen, žepi na vratih preozki. Police ni.

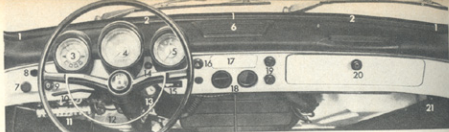
Zračno hlajeni motor oddaja dovolj toplote, če se hitro vrti. Testniki, ki so tak avto vozili pozimi, zatrjujejo, da jih je zeblo. Ogrevanje (tudi za potnike na zadnjih sedežih) uravnava ročica med sedežema. Topel zrak pihva skozi reže pod prednjo šipo in ob nogah, na tleh. Svetujemo doplačilo za ogrevanje zadnje šipe! Za prezračevanje skrbijo reže pod prednjo in ob zadnji šipi, odprtine v sredini armaturne plošče in dvostopenjski ventilator. Dotok hladnega zraka je zelo težko uravnati ne da bi tvegali prepih.

Avto je pregleden, tudi za mestni promet ni preneroden. Če sta v napatu tovor ali umazana zadnja šipa, pomagata vozniku stranski ogledali.

In ponóh? Pramen dolgih žarometov je malce preozek, a dovolj močan. Kdor veliko potuje in prikaplja tudi druge porabnike elektrike, naj doplača za močnejši akumulator. Namesto 36 bo dobil 45 amperov.



Volkswagen 1600 L variant je prav prijeten družinski avto, preprost in trpežen. Ne verjamem, da vam bo kdaj umazal roke. Ni pa edini med kombiji. Že v njegovi lastni hiši sta še dva: 411 in audi. Dobro razmislite, kdor dvakrat razmislite!



1 — reže za dovod vročega zraka, 2 — reže za dovod svežega zraka, 3 — merilnik goriva in kontrolne luči za utripalke, kratke in dolge žaromete, vžig in pritisek olja, 4 — merilnik hitrosti in števec kilometrov (tudi dnevi), 5 — ura, 6 — reže zvočnika, 7 — stikalo varnostnih utripalok, 8 — stikalo ventilatorja, 9 — stikalo za pozicijske luči in žaromete, 10 — ročica kratkih in dolgih žarometov ter utripalok, 11 — varovalke, 12 — polkrožna ročica troblje, 13 — vžig in ključavnica volana, 14 — kontrolna lučka dvokrožnega zavornega sistema (le za doplačilo), 15 — stikalo za ogrevanje zadnjega stekla (le za doplačilo), 16 — stikalo brisalnikov z gumbom za „briti-peri“, 17 — pepelnik, 18 — reže za dovod svežega zraka, 19 — gumbi za usmerjanje svežega zraka, 20 — gumb za odpiranje predala, 21 — ročica pokrova pri rezervarju goriva.

Za tale pogled smo morali izprazniti prtljajnik. Tanek pokrov in gumasta preproga slabo dušita močan ropot. (Levo)

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 3640 kilometrov.

Največja hitrost: 136 km na uro (povprečje štirih meritvev, zalet 3 km)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 22,1 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 104 km na uro)

1000 m brez zaleta: 41,6 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 124 km na uro)

0 — 40 km na uro: 4,0 sekunde
0 — 60 km na uro: 7,5 sekunde
0 — 80 km na uro: 12,1 sekunde
0 — 100 km na uro: 19,7 sekunde
0 — 120 km na uro: 36,3 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 47,5 sekunde

Poraba goriva:

Na potovanju: najmanj 9,0 litra na 100 km (zmerno, nikoli hitreje kot 110 km na uro), največ 13,5 litra na 100 km (ostro po cestah I. reda), na avtomobilski cesti 12,8 litra na 100 km (povprečna hitrost 130 km na uro)

Po mestu: najmanj 11,4 litra na 100 km, največ 13,0 litra na 100 km

Povprečna poraba na testu: 11,7 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 32,1 km na uro
kazalec na 60, resnična hitrost 56,8 km na uro
kazalec na 80, resnična hitrost 76,0 km na uro
kazalec na 100, resnična hitrost 99,1 km na uro
kazalec na 120, resnična hitrost 119,6 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

Motor zadaj poganja zadnja kolesa

Motor

Valji — 4, bokser, glava iz lahke litine
Glavni ležaji — 4
Hlajenje — radialno, ventilator na glavni gredi
Termostat — 85,5 mm
Vrtine — 89 mm
Gib — 1504 kubikov
Odmikna grad — v sredini (zobniki)
Kompresija — 7,7:1, gorivo 90 oktanolov
Uplinjalec — 2 pasožonska, solex 32 POSIT
Čepalka za gorivo — mehanična
Oljni filter — v glavnem toku
Največja moč — 54 KM (DIN) pri 4000 vr/min oziroma 65 KM (SAE) pri 4000 vr/min
— 34,1 KM/liter (DIN) oziroma 41 KM/liter (SAE)
Največji navor — 11,2 kgm (DIN) pri 2200 vr/min oziroma 12,0 kgm (SAE) pri 2900 vr/min

Prenos moči

Sklopka — enoklošna, suha
Menjalnik — štiristopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini
Prestavna razmerja — četrta 0,89:1
— tretja 1,26:1
— druga 2,06:1
— prva 3,80:1
— vzvratna 3,81:1
Diferencial — vzvratno ozobljenje, 4.125:1 (8/33)

Voz

Oblika — kombi, 3 vrata, 5 oseb
Karoserija — šasijski (oterdnji) cevasti okvir s ploščadjo

Obese in vzmetenje

Prednja prema — posamično obeljenje z dvojnimi ročicnimi vodili in vzvratno vzmetenju, stabilizator, teleskopski blažilniki
Zadnja prema — posamično obeljenje, prečna vodila, vzvratne vzmeti, teleskopski blažilniki

Volan

Konstrukcija — prenos s polžem, varnostna os
Rajdni krog — 11,1 metrov
Obrati volana — 2,85

Zavore

Konstrukcija — dvokrožne, spredaj kolutne, zadaj bobnaste
Ročna zavora — mehanska, na zadnja kolesa

Kolesa

Platišča — 4 1/2 x 15, jeklena, prešana
Gume — 6.00 — 15 L 6 PR, brez zračnik

Oprema

Akumulator — 12 voltov, 36 Ah
Alternator — 300 vatov
Žarometi — 2, običajna
Zadnje luči — 2, tudi luči za vzvratno vožnjo
Parkirne luči — 2, na bokih
Brisalnice — 12
— 2 hitrosti (44 in 60 zamahov v minuti)
— pnevmatična
— toplota motorja
— skoci odprtine pod prednjo kipo in v sredini, ob zadnji kipi, dvostopenjski ventilator
Notranjost — tapeta in sedeži iz umetnega usnja, preproge iz blagega
Dvigalo — z vzvodom
Vratna kipa — prednapeta
Zaščita podvozja — zaščiten lak

Mere in teže

Dotčina — 4340 mm
Širina — 1640 mm (brez parkirnih luči) in 1605 mm
Višina — 1470 mm
Mehosna razdalja — 2400 mm
Količnik — spredaj 1310, zadaj 1300 mm
Najmanjša razdalja do cestnice — 150 mm
Prazno vozilo — 1035 kg (pripravljeni za vožnjo)
— 450 kg
Obtežila — 1485 kg (spredaj) 580 kg (zadaj)
Dovoljena skupna teža — 340 kg

Vzdrževanje

Poseđa za gorivo — 40 litrov
Karter — 2,5 litra, menjava na 3000 km
Menjalnik in diferencial — 3,0 litra, menjava na 20.000 km
Oljni filter — 0,40 litra, menjava na 10.000 km
Maslaček — 4, mazanje vsakih 10.000 km
Pritisk v gumah — spredaj 1,2–1,3, zadaj 1,8–2,5

Zmogljivosti

Hitrost v četrti prestavi pri 1000 vr/min — 30 km na uro
Srednje hitrost bata pri maksimalni moči — 9,2 m/sek
Moč na tono pramena gata + vesnik (75 kg) — 48,6 KM (DIN)
Moč na tono polno natočenojane gata — 36,4 KM (DIN)



Prtljažnik – spredaj: širina 108, dolžina 70, višina 25 prostornina 200 dm³

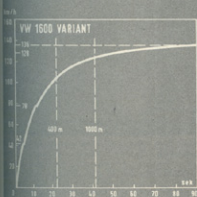
Prtljažnik zadaj: širina spredaj 120 (povečano: 126), zadaj 114, dolžina 107 (povečano: 157), višina 75 (v sredini), širina odprtine prtljažnika: 101, prostornina 1200 kubičnih decimetrov.

Širina pri kromolch spredaj: 136, zadaj: 136, širina prdnjega sedeža: 54, zadnje klopi: 122, notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala: 152, pomik prednjega sedla 15,5.

Primerjajte	VW 1600 L variant	audi 60 variant	ford taunus Turnier 1600	opel ascona voyage 1,6	peugeot 404 kombi
glbna prostornina (kubiki)	1584	1496	1576	1584	1618
Moč KM (DIN) pri vr/min	54/4000	55/4750	72/5500	68/5200	68/5400
Cena (devize + dinarji)	6727 DM + 31853,40 din	6300 DM + 28748,40 din	6336 DM + 27918,25 din	7333,83 DM + 34431,15 din	6494 DM + 28277,25 din
Največja hitrost (km na uro)	136	136	152	145	144
Pospeški (sekunde) 0–100 km na uro	19,7	18,0	17,3	20,0	17,8
Dovoljena obtežba (kg)	450	500	375	455	575
Prostornina prtljažnika ob polno zasedenem avtu (litri)	930 (+ 200)	950	960	n. p.	1100

REZULTATI

Videz	8	Nos je oglat, preveč klasičen. Še kar skladna oblika učinkuje okorno. Ravno prisekan zadek ni lep, pač pa praktičen.
Prostornost	9	Potniki, predvsem na zadnji klopi, so na tesnem, tudi prednji blatniki preveč silijo navznoter. Dva razsežna in dosegljiva prtljažnika. Neudobno vstopanje in izstopanje.
Upravljanje	9	Lahkoten volan je precej neposreden. Prestavna ročica je natančna, prva prestava slabo sinhronizirana. Nepravilni gumbi.
Vidljivost	9	Voznik vidi prednja vogala, zadnjim se hitro privadi. V dežju velik, levi mrtvi kot (brisaalniki obrišejo premajhno površino). Dobri žarometi.
Največja hitrost	8	Pod poprečjem avtomobilov svojega razreda. Karoserija slabo reže zrak, veter šumi. Največja hitrost je potovalna — motor se takrat vrti s 4300 vrtljaji v minuti.
Pospeški	8	Dokler je prazen, ne zaostaja za konkurenti; polnemu zmanjka moči. Siljenje v visoke vrtljaje ne zaleže kaj prida.
Poraba goriva	8	Glede na zmogljivosti je prepožrešen, vendar v poprečju nemških meril.
Legla na cesti	9	Precej nevtralen avto, zadek rad neljubo presenetli. Odlični na klančih in na spolzki cesti.
Udobje	7	Preglasen motor, premočno šumenje vetra. Neenakomerno ogrevanje, zračenje s preprihom. Dobri prednji sedeži.
Motor	8	Zračno hlajeni bokser. Premalo prožen. Nedostopen ob polnem prtljažniku. Nad 5700 vrtljaji izgubi vso moč.
Oprema	7	Za izvedbo L zelo skop avto. Staromodna armaturna plošča. Solidna končna izdelava.



Štirivaljni bokser Volkswagna 1600 L varčuje z močjo. Do 4000 vrtljajev v minuti, ko doseže največjo moč 54 KM, se z lahkoto vrti, siljenje v višje vrtljaje oporeka z neprijetnim ropotom. Pri meritvah smo preticali pri 5700 vrtljajih (iz prve v drugo pri 42 km na uro, iz druge v tretjo pri 78 in iz tretje v četrto pri 128). Le malo vide so se ventili hrupno „sesuli“ in moč je v hipu pošla. V četrsti prestavi nikdar ne preseže 4300 vrtljajev, pa ob največji hitrosti tudi na dolgih potovanjih ne omaga.

