

test

VW K 70L

Tom
Pleterski

fotografije:
Marjan Zaplatil

Volkswagen po receptu NSU je volkswagen



V velikih restavracijah za vsakdanjo množično prehranjevanje praznih želodcev se skoraj ne more zgoditi, da bi na krožnik dobili hrano, ki ne bi dišala po „menzi“. In kadar si direktorji ali lastniki takih množičnih restavracij zaželejo slastnih specialitet, navadno zavijejo k drobnim konkurenca – predmestne gostilne. V našem primeru je „Menza“ Volkswagenwerk, hrana pa več kot 15 milijonov hroščev in še nekaj milijonov večjih VW s težkimi zadki, predmestna gostilna je NSU, slastna specialiteta pa NSU K 70. S to razliko, da so veliki lastniki predmestno gostilno kar kupili in nad vrata nabili lastno firmo, prav v trenutku, ko naj bi specialiteta „K 70“ prišla na jedilni list. Potem so recepte

za specialiteto spravili v torbe in jo priredili za serviranje v veliki restavraciji.

Koliko je „K 70“ med selitvijo iz NSU v VW izgubil, se ne ve, ker avtomobila „K 70“ s priimkom NSU nihče ni preskusil, čeprav smo imeli vabila že v žepih. Bilo je marca 1969 tik pred ženevskim Salonom. Ko je bilo že vse pripravljeno, smo dobili sporočilo, da je veselica odpovedana, češ: NSU je prešel v roke velikega VW, „K 70“ pa, da bo nekaj časa v hladilniku, dokler ga ne pripravijo za velikoserijsko proizvodnjo.

Kakorkoli že: „K 70“ je poleti 1970 prišel na Volkswagenov jedilni list, nedvomno kot specialiteta. Če ne zavoljo drugega, že zaradi tega, kar se je Volkswaken-

werk prvič v zgodovini poklonil povsem drugačni tehnični zasnovi – motorju in pogonu spredaj in še vodnemu hlajenju. Pred tem je bil Volkswagnov moto: „Zrak ne zavre in ne zmrzne!“

LOVORIKE VNAPREJ

Je pa „K 70“ eden tistih avtomobilov, ki so postali slavni že pred rojstvom. Deloma zato, ker so zvit propagandisti v NSU znali zbuditi zanimanje za novincem predvsem pa zato, ker je Volkswagen po prevzemu tovarne NSU porod zavlekel za celo leto in pol, kar je hudo razhudilo nemajhno število tehničnih zagrizencev, zla-

sti med nemškimi vozniki avtomobilov srednjega razreda. Razburjenje je bilo še zlasti napeto na začetku, ko je kazalo, da bo Volkswagen „K 70“ enostavno odpisal.

No, hudovanju ljubiteljev je iskati korenine pri podobnosti drugim avtomobilom, prav tako iz NSU. Ni treba ugibati, da gre za Ro 80. Že zunanje oblike odkrivajo očitno podobnost v zasnovi: razmera velika medosna razdalja, ki ob majhnih zunanjih merah zagotavlja veliko prostornost; velike steklene površine (nizek pas vozila, tenki okvirji oken, tretji par stranskih oken); dolg nos in kratak zadek. Tudi rob vzdolž bokov, v višini kljuk na vratih je tak ali vsaj podoben kot pri Ro 80. Mimogrede: izkaže se, da je rob



Rezervno kolo v dnu prtljažnika zagotavlja velik prostor za prtljago. Manj je taka namestitve prijetna, ko gre za zamenjavo kolesa.

zelo posrečen kar zadeva umazano. Avto se na blatni cesti kaže do robu, višje pa ne.

Manj je podobnosti s prednje strani, ker je klasični motor previsok, da bi dovolil aerodinamičen, nizek nos.

Kakorkoli že: velika medosna razdalja je zagotovilo za veliko-potezno prostornost, in v K 70 imate za volanom vtis, da vozite prav res velik avto. Prostora za kolena na zadnjih sedežih ne zmanjka niti takrat, ko so prednji povsem zadaj, če ima voznik nad 185 cm. Pogled na avto težko ugane, da je v zadku preko 600 litrov prostornine prtljažnika, ki mu gre očitek, da ima previsok zadnji rob ter da se odpira le s ključem. To pa pomeni, da je treba vedno ugasniti motor. Pa še rezervno kolo je pod dnom prtljažnika in mora vsa prtljaga „na sonca“, če guma spusti zrak. Nemci se nikakor ne spomnijo, da bi rezervno gumo namestili drugačjem in bi bila dostopna z zunanje strani. Pravijo, da se preveč umaže. Ko smo že pri prostornosti, velja omeniti še štiri vrata, ki se odpirajo pod zelo velikim kotom in zagotavljajo ugoden vstop v vozilo.

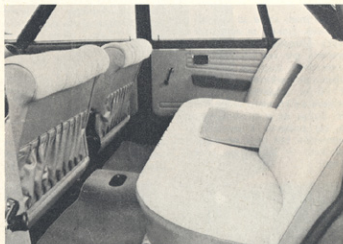
SKORAJ POPOLNO

Za uporabnost karoserije je poskrbljeno tudi z zunanje strani. Tovarna se je ognila pretiranemu kromu, ki zahteva stalno nego, pa še rad rjavi. Tako je velika maska hladilnika iz plastične mase, okvirji žarometov in oken pa iz nerjaveče pločevine.

V opremljenosti bi težko našli večje zamere. Še najslabši so sedeži, ki so sicer udobni, mehko oblaženi toda kljub temu dovolj trdi da ne utrujajo, so pa za novejši čas pomanjkljivo oblikovani in se slabo oprimejo telesa. Spremeniti jih je moč v ležalnike. Armatura plošča je urejena podobno kot v večini nemških avtomobilov. Vse je na svojem mestu in pripravno. Le ročica z desne strani volana ima preveč naloga, pa se zgodi, da namesto pranja vetre šipe (potisnete jo od sebe) zatrobite (potegnete k sebi). Avtomobili, ki imajo stikalo brizgalke za pranje in brisalnikov pri volanu (in teh je vedno več), običajno vključijo brizgalke s potegom ročice k sebi. Predno se voznik privadi, se mu v temi



Vzmeti in blažilniki K 70 imajo velik gib in zelo dobro skrbijo za udobje, pri tem so pa še dovolj trdi, da karoserija ne zaniha.



Prostora je v K 70 dovolj tudi na zadnjih sedežih. Preproga na tleh ni dovolj pritrjena in se pod nogami zbuga.

dogaja, da pomeša štiri tipke, ki so levo od volana na armaturni plošči, nameščene nekoliko preblizu ena drugi.

Sicer pa gre pri opremljenosti, ki so lepo in spretno na obeh, pa dobrim napravam za grejte in zračenje, posrečeni namestitvi varovalk v armaturni plošči, velikemu pepelniku (sicer je nekoliko predaleč), žepom na vratih pa zlasti velikanskemu predalu za drobnjarije, kamor gre celo premoženje, tudi predmeti, ki na sedežih zbuja pozornost ljubiteljev tuje lastnine, kot so fotoaparati, kamere, transistorski radiosaparati. — Da, kar zadeva radio v avtu: prostor za radio je v K 70 nameščen tako, da vozniku, ki sovraži glasbo, služi kot dodaten predalček za drobnjarije. Avtomobil, ki smo ga testirali, je imel dodatno oznako „L“. Pomeni, da je opremljen z „L“ pakatom dodatne opreme, v katero sodijo preproge na tleh,

ležalni sedeži, žepi na hrbtni strani sedežev, naslonjalo za kolmoce sredi zadnje klopi in ključavnico na predalu za drobnjarije.

Oprema z zunanje strani bolega, in sicer: žarometi so za hitrost avtomobila preslabotni, namestitve prednjih utripalk pod odbijač ni najbolj posrečena. Kaj lahko se razbijejo, če ima vozilo, za katerim tesno parkirata, nizek odbijač ali če je „pri roki“ kak visok robnik, kamen itd.

MENJALNIK ZA ŽIVCE

Vožnja s „K 70“ ne predstavlja nikakršnih težav, kar zadeva povozje. Tehnika ne skriva tesnega sorodstva z NSU Ro 80, tak je tudi vtis za volanom. Avto s prednjim pogonom je v ovinkih povsem neproblematičen, zahteva zmerno dodajanje volana in komajda spremeni obnašanje, če



mu sredi ovinka odzvamete plin. Na ravnem gre kot po tračnicah in na bočni veter ni občutljiv niti pri polnem prtljažniku. Pri tem ima svoj delež tudi to, da je del prtljage nad zadnjo premo. Tudi zavore s servoojačevalnikom moči in omejevalnikom, ki zadaj preprečuje blokiranje koles, ustrezajo hitrosti in teži vozila. Posebnost, ki je še vedno redka: prednje kolotne zavore so tesno ob motorju in na ta način zmanjšujejo nevzmetene mase; to pa posredno izboljša lego na cesti.

Tudi kar zadeva blaženje sunkov, je podvozje takšno kot pri Ro 80: vzmeti in blažilniki (spredaj in zadaj so združeni v vzmetne noge) imajo dolge gibe in zelo dobro požirajo kratke in dolge luknje. Le prečne vzbokline, na primer razpoke med betonskimi ploščami slabo blažijo. Je pa podvozje udobno in varno ob enem.

Veliko manj sreče so doživeli z volanom. Dokler se avto vozi z večjo hitrostjo in ovinki niso preostri, gre vse brez težav. V serpentinah, zlasti pa pri motoviljenju po parkirnih prostorih pa K 70 ni nikakršna zvezda in zahteva veliko mero krepkih mišic. Zdi se, da se da okoli volana še kaj postoriti s spremembo geometrije (ali pa s servoojačevalnikom — kar je pa seveda drago).

Še manj navdušuje prestavna ročica. Lahkotna je že, toda izjemno nenatančna. Zlasti še ko gre za pretikanje v vzvratno prestavo in včasih voznika pripelje že na rob obupa, ko je menjalnik kar naprej v prvi. Dokler je motor hladen, so težave tudi s pretikanjem v drugo prestavo, ki je trdo in včasih zaškrta, dokler se menjalnik ne ogreje. Kaže, da je menjalnik tudi podedovan od NSU, in to od modela 1200 C. Volkswagen pa tudi sicer ni bil nikoli pretirano dober, kar zadeva prestave.

Kdor ne pozna zgodovine K 70, bo najkasneje pri motorju ugotovil, da gre za sorodstvo z NSU, z motorjem NSU 1200; če ne zavoljo drugega, že zaradi pokrovčkov na glavi, ki se snamejo, kadar je potrebna nastavitev ventilov. Res, motor K 70 je hlajen z vodo, prednik pa z zrakom; toda ostala konstrukcija je povsem enaka. Razen gibne prostornine seveda.

PREMALO POPRA

No, bolj od sorodstva je zanimiva namestitvev celotnega pogonskega aparata: v nadstropja kot so rekli



pri NSU, zdaj pa pri VW. Da bi prihranili čimveč prostora, je motor v prvem nadstropju, menjalnik in diferencial pa sta v pritličju. Za razliko od večine prednjih pogonov je v K 70 možno odpiranje ali demontaža menjalnika oziroma diferenciala brez odpiranja motorja. Tudi olje imajo vsak posebej.

S tako namestitvijo pogonskih elementov je porazdelitev teže zelo ugodna, saj je motor tako-rekoč točno na prednji premii, poleg tega cel pogonski aparat zavzame malo prostora – vsaj kar zadeva dolžino. Zguba je pa pri višini, kar se pozna tako, da karoserija ni ravno aerodinamična. Nos vozila ima spredaj razmeroma veliko površino in deluje kot zračna zavora. To je verjetno glavni vzrok da je avto z 90 KM (DIN) nekoliko prepočasen in pa da poraba goriva ni povsem nedolžna.

Motorju samemu pa gre zameriti predvsem to, da je preglasen. Po eni strani pretiran hrup utruja, kar je še posebno škoda, ker so ostali zvoki, kar zadeva veter ob karoseriji in ropot podvozja zglodno zadušeni, po drugi strani pa ropot zavaja z vtisom, da je avto bolj poskočen, kot v resnici pokažejo štoparice.

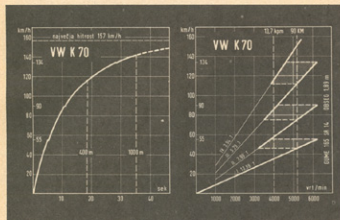
Testni avto je imel motor z 90 KM, tovarna pa izdeluje tudi enako velik motor s samo 75 KM, ki ima nižjo kompresijo (9 : 1) in gre na navaden bencin (91,5 oktana). Za naše razmere slabotnejši motor ne pride v poštev, ker ima naš navaden bencin premalo oktanov.

Kakorkoli že: K 70 je v primerjavi z drugimi avtomobili iz koncerna VW, na primer z VW 411 pa tudi z audijem 100, poskočnejši in okretnejši in kar precej spominja na ostale avtomobile razreda 1600 kubikov.

Težko pa je reči, koliko je avto pridobil in koliko izgubil z znakom „VW“. Nekateri stvari so mu gotovo v prid: na primer široka in dobro opremljena servisna služba in lepa navada Volkswagenwerka, da pri svojih avtomobilih skrbi za kvalitetno končno izdelavo, dober lak, krom itd.

Vsem kljubom navkljub se zdi, da je bilo okoli K 70 več grmenja kot dežja. Da se ni medtem postaral in kljub napredni tehniki ne zbuja več pozornosti?

Verjetno je nekaj drugega. Namreč, da je s tem, ko ga servirajo v velikem Volkswagnu, dobil priokus uniformiranosti. Vse je sicer korektno, čedno in razumno (celo preveč): skratka volkswagen. Manjka pa mu – začimb.



NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 18.000 kilometrov. Vse meritve z dvema osebama, podoba za gorivo polna.

Največja hitrost 157 km na uro (zalet 3km, poprečne štiri meritve)

pospeški

400 m brez zaleta: 18,6 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 141 km na uro)

1000 m brez zaleta: 35,3 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 141 km na uro)

- 0—40 km na uro: 3,4 sekunde
- 0—60 km na uro: 5,7 sekunde
- 0—80 km na uro: 8,7 sekunde
- 0—100 km na uro: 13,5 sekunde
- 0—120 km na uro: 20,7 sekunde
- 0—140 km na uro: 34,2 sekunde

prožnost

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 37,9 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 137 km na uro)

poraba goriva

Na potovanju: najmanj 9,3 litra goriva super na 100 km (zmrno, nikoli hitreje od 100 km/h), **največ 13,2 litra na 100 km** (ostro po cestah I. in II. reda, poprečje približno 90 km na uro) **na avtomobilski cesti 11,1 litra**, oziroma **13,6 litra na 100 km** [domača «avtomobilska» cesta, poprečje približno 100 oziroma 125 km na uro]

Po mestu: najmanj 11,3 litra, največ **14,2 litra** na 100 km.

Poprečna poraba na testu: 12,4 litra na 100 km.

Poraba olja: 0,3 litra na 1000 km

natančnost merilnika hitrosti

Kazalec na 40, resnična hitrost 38 km na uro
Kazalec na 60, resnična hitrost 58 km na uro
Kazalec na 80, resnična hitrost 77 km na uro
Kazalec na 100, resnična hitrost 96 km na uro
Kazalec na 120, resnična hitrost 115 km na uro
Kazalec na 140, resnična hitrost 134 km na uro
Kazalec na 160, resnična hitrost 153 km na uro

Odmična gred v glavi motorju K 70 zagotavlja visoke vrtljaje. Tovarna mu je vrtljaje sicer omejila na največ 6200 v minuti (tako je označeno tudi prepovedano polje na merilniku vrtljajev), za kratak čas pa v hudi sili dovoljuje tudi do 6800 vrtljajev v minuti. No, slej ko prej teh vrtljajev ne priporočamo, pa tudi potrebni niso. Motor, ki doseže največjo moč pri 5200 vrtljajih v minuti ima dovolj rezerve vrtljajev v še dovoljenem območju, pa tudi manjkalj je izračunan tako, da so končne hitrosti v posameznih prestavah razmeroma velike.

Manj ugoden je motor v spodnjem območju vrtljajev. Največji navor je namreč nekoliko visoko, pri 4000 vrtljajih v minuti. To sicer ne pomeni da motor ni prožen, saj je navor razmeroma velik. Pač pa od ostrejšega voznika, zahteva da ga stalno nekoliko „držijo na vrtljajih“, da bi imel dobre pospeške. Kakorkoli že, v vsakdanji vožnji zakostuje pospeševanje do vrtljajev kjer ima motor največjo moč. Tovarna zagotavlja, da največja hitrost sme biti tudi trajna potovalna hitrost na avtomobilskih cestah, ne da bi se motorju slabo godilo.

TEHNIČNI PODATKI

motor

Štirivaljni, vrstni motor nameščen vzdolžno nad prednjo premo, nagnjen za 32° v desno, poganja prednji kolesi; glava iz aluminijeve litine, blok iz sive litine.

- Vallji — 4
- Glavni ležaji — 5
- Nilazjenje — — vodno, črpalka, termostat
- Vrtna — — 82 mm
- Gib — — 76 mm
- Gibna prostornina — — 3055 kubičkov
- odmična gred — v glavi (veriga)
- Ventili — — visoki, na +V-
- Kompresija — — 9,5:1, gorivo super, najmanj 96,5 RON
- Uplinjač — — 1, presnetostni, dvojni, so-lek C 40 DDH
- — mehanična
- Mazanje — — pod pritiskom
- Oljni filter — — v glavnem toku, zamenljiv
- Največja moč — — 90 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih v minuti
- Litrska moč — — 36 KM (DIN)/liter
- Največji navor — — 13,7 kgm (DIN) pri 4000 vrtljajih v minuti

prenos moči

- Sklopka — — enokolovna, suha
- Menjalnik — — štiristopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica na tleh
- Prestavna razmerja — — četrti 0,906:1
- — tretji 1,214:1
- — drugi 1,325:1
- — prvi 3,106:1
- — vrstna 3,105:1
- — spiralna ozdoblanje, 4,375:1

VOZ

- Osilka — — limuzina, 4 vrata, 5 oseb, za doplačilo pominša streha
- Karoserija — — samonosa

obese in vzmetenje

- Prednja prema — — posamične obese; trikotna prečna vodila, vzmetne noge, prečni stabilizator
- Zadnja prema — — posamične obese; polevna vodila, vzmetne noge, prečni stabilizator

voľan

- Konstrukcija — — zobata letev, varnostni volanski drog z dvema zgloboma
- Rajdni drog — — 30,8 metra
- Obrazi volana — — 4,0

zavore

- Konstrukcija — — hidravlične, spredaj kolovne, zadaj bobnaste, vakuumski servoojstevalniki; omejevalnik za varnostno moč v odvisnosti od obtežbe voznika na zadnjih zavozah; dvoivotni sistem

Ročna zavora

- — mehanična na zadnji kolesi

kolesa

- Platišča — — jeklena, prešana 4/12,1 x 14 H

gume

- — 165 SR 14

oprema

- Akumulator — — 12 voltov, 44 Ah
- Alternator — — 600 vatov
- Svečke — — bosch W 20 T 30
- Zaromat — — 2, običajna
- Zadnje luči — — 2, običajne (zvošne in zrcialne luči, utroplka in luči za vzvratno vožnjo v svetlobni ohišju)
- Varovalke — — 8, v armaturni plošči 8, 8 A, 16 A, ana 25 A)
- Brisalniki — — 2, hitrosti 140 in 60 cm na uro (v mraku) in pranje (2 zamaha vsake 7 sekund)
- Brizgalna Grejta — — električna
- — radiator s hladilno vodo, torija, topel zrak na vomo 60 k noga in skoki šobe ob njih armaturne plošče, ventilator 3 hitrosti.
- Zračenje — — skoki odprtine za grejo ločeno od greta skizi žilna na armaturni plošči
- Notranjost — — sedeži iz blaga ali stla tapete iz umetnega usnja, loga podla iz vevirja
- Ogrevanje zadnje šipe — — za doplačilo
- Vetrna šipa — — prednapeta
- Orodje — — ključ za zamenjavo koles avtoš, kosilnica, trivalec
- Dvigalo — — stebričnik z vijakom
- Zaščita podvozja — — bitumenski premaz

mere in teže

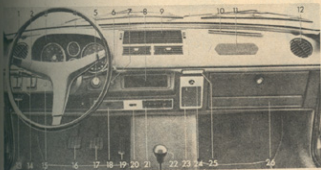
- Dolžina — — 4470 mm
- Širina — — 1685 mm
- Višina — — 1450 mm
- Medosna razdalja — — 2600 mm
- Kaletek — — spredaj 1300, zadaj 1625
- Najmanjša radalja od cestniša — — 130 mm (pri polni obtežbi)
- Prazno vozilo — — 1050 kg (pripravljenost za vožnjo)
- Obtežba — — 460 kg
- Dovoljena skupna teža — — 1510 kg
- Dovoljena teža priklole — — 1000 kg (brez zavore 500 kg)

zdrževanje

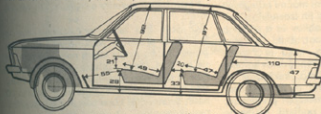
- Pasoda za gorivo — — 52 litrov (42 l in rezervi)
- Karter — — 4,0 litra (5 litrov) menj na 10.000 km
- Menjalnik — — 1,4 litra, menjava na 30 kilometrov
- Diferencial — — 0,4 litra, menjava na 30 kilometrov
- Hladilnik — — 7,5 litra (z grelnikom, 4 friz za — 60 stopinj C. men) na 2 stopinj
- Mazalica podvozja — — nima
- Pritisk v gumah — — spredej in zadaj 1,5 strojno re pri polni obtežbi; spredej 1,7 — zadaj 1,5 atm

zmogljivosti

- Teoretična hitrost v IV. prestavi pri 1000 obratih v minuti — — 29 km na uro
- Moč na tone praznega vozila + voznik (75 kg) — — 80 KM (DIN)
- Moč na tone polno obtežnega avta — — 59,5 KM (DIN)



1 – vrtljiva loža za dovod zraka (na stranske šipe), 2 – ročica utripalk, dolgih in kratkih luči, svetlobnega signala, 3 – instrumentna ploščica z instrumenti (merilnik hitrosti, vrtljajev, temperature motorja, goriva in ura), 4 – zrak na vetro šipo, 5 – kontaktna ključavnica in zaklepanje volana, 6 – ročica trobrlje, bričnikov in brizgavke, 7 – šok, 8 – predalček ali prostor za radio, 9 – žvižje za dovod svežega zraka, 10 – zrak na vetro šipo, 11 – prostor za zvonič, 12 – loža za dovod zraka (na stransko šipo), 15 – nastavev osvetlitve instrumentov, 16 – pedal sklopke, 17 – pedal zavore, 18 – predalček z varovalkami, 19 – pospeševalnik, 20 – stikalo ventilatorja, 21 – ročice gretja in zrakanja, 22 – prestavna ročica, 23 – papelnik, 24 – vžgalnik, 25 – prednja luč za osvetlitev notranjosti, 26 – predal za drobnarije.



NOTRANJE MERE (prednji sedeži v zadnji legi) v cm:
širina pri kolenih spredaj 138, zadaj 138; širina prednjega sedeza 56 cm, zadnje klozi 138; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala 170. Pomik prednjih sedozev 20. Odprtina vrat višina/širina: spredaj 93/85, zadaj 83/68. Prtljajnik približno 650 litrov.

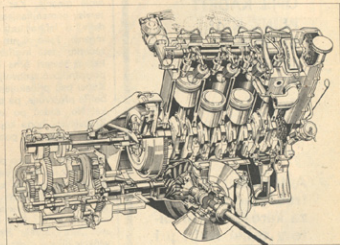
O CENAH, CARINAH, DAVKIH, CESTNINAH, ZAVAROVALNINAH IN OSTALIH TEŽAVAH NE VEMO SE NIČ, KER VW K 70 V JUGOSLAVIJI TA ČAS ŠE NE PRODAJAJO. PRADAJA NAJ BI SE ZAČELA V DRUGI POLOVICI LETA. TAKO TOKRAT TUDI NE OBJAVLJAMO CEN IN PRIMERJALNE TABELLE. SICER PA K 70 V TUJINI, PO CENAH SODEČ, POSTAVLJAJO V ISTO VRSTO Z RENAULTOM 16 TS, AUDIEM 100, VW 412 E, BMW 1600, IN NOVIMI FORD CONSUL, OPEL REKORD L, FIAT 132.

HVALIMO

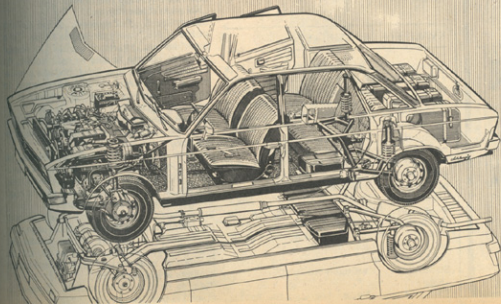
Skladna zasnova in oblika karoserije, ugodno razmerje notranjih in zunanjih mer
Prostornost za potnike in prtljago
Zelo dobra vidljivost
Prvovrstne vozne lastnosti
Udobno vzmetenje
Priročna in popolna oprema
Zelo kvalitetna končna izdelava

GRAJAMO

Preglasen motor
Zelo nenatančen menjalnik
Pretožak volan
Za razred le poprečni sedeži, slabo oprijemanje telesa
Največja hitrost nekoliko premajhna
Slabotne luči



V tovarni NSU so si K 70 zamislili po sodobnih načelih in v Volkswagnu ga, kar zadeva tehniko, niso spreminjali. Na „rentgenski“ sliki se vidi osnovni koncept avtomobila: prednji pogon, podvozje, podobno preskušanemu podvozju v R80. Pomotrska karoserija z veliko medosno razdaljo zagotavlja veliko prostora, veliko steklenih površin pa vidljivost.



Motor K 70 kaže sorodstvo z NSU 1200 na zunanji in pod kožo. Ključna razlika je edino vodno hlajenje. Motor, menjalnik in diferencial so postavljeni v „nadstropja“, tako da je motor nad prednjo premo in prednji kolesi sta pravilno obtoženi. Motor, menjalnik in diferencial niso v istem bloku, kot pri mnogih avtomobilih s prednjim pogonom; to olajša popravila.