Auto im Winterschlaf

Neue Nebelschlußleuchte

UNSER TEST

Saporoshez

TRANSPRESS · VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN · 108 BERLIN
31433

November 1971
Preis 1,– M
Verlagspostamt
Berlin

11

UNSER
TEST
IE 85-57

SAPOROSHEZ SAS 966

VOM AUTOMOBILWERK KOMMUNAR IN SAPOROSHE, UdSSR

Auf diesen Testbericht mußten unsere Leser sehr lange warten, denn der Wagen, über den wir hier berichten, wird schon seit rund zwei Jahren in unserer Republik angeboten. Nicht alle für den Vertrieb zuständigen Institutionen hatten aber Verständnis dafür, daß die Interessenten mehr über diesen damals neuen Typ wissen möchten als in Prospektangaben bzw. in der Betriebsanleitung zu finden ist. Ihre überaus zahlreichen Briefe, in denen berechtigte Wünsche über konkrete und umfassende Informationen bekundet wurden, trugen schließlich dazu bei, daß wir vom VEB Imperhandel Oberschöneweide im Bereich der Hauptdirektion der IFA-Vertriebe Karl-Marx-Stadt einen Testwagen bekamen.

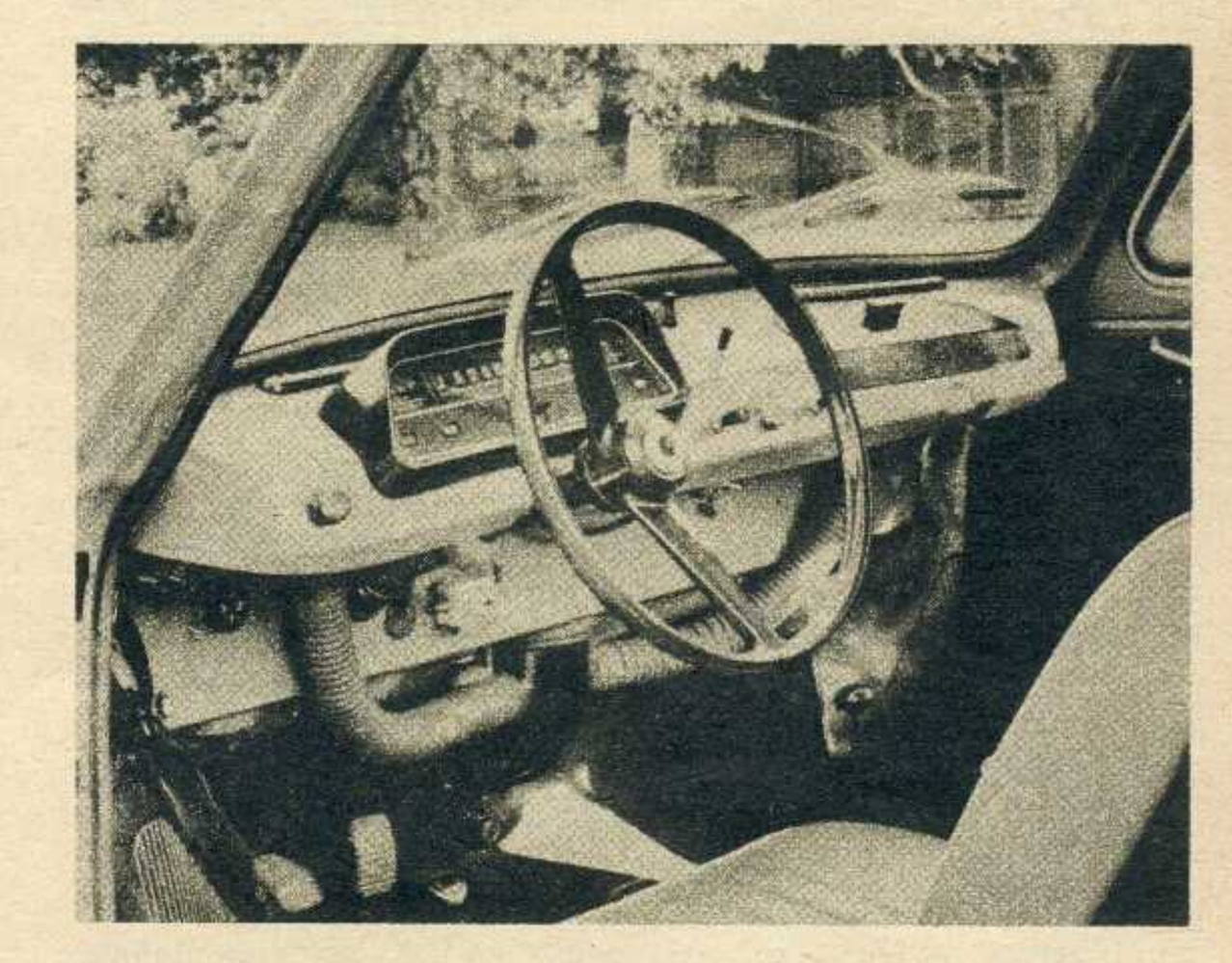
Unsere Leser bitten wir um Entschuldigung, daß wir nicht jeden einzelnen Brief beantworten konnten. Unser folgender Bericht über den Saporoshez 966 gibt – so hoffen wir – Antwort auf die zahlreichen Detailfragen, die an uns im Laufe der letzten zwei Jahre herangetragen wurden.

Karosserie und Ausstattung

Mit der neuen Karosserie haben die Saporosher Automobilbauer ein Fahrzeug entwickelt, das in Form und Linienführung den heute üblichen Tendenzen Rechnung trägt und im Straßenbild im allgemeinen recht gut gefällt. Die seitlichen Kanten unterhalb der Fenster und oberhalb der Stoßstangen lassen den Wagen gestreckter und länger erscheinen, als er tatsächlich ist, ebenso betonen die Zierteile vorn und hinten die Horizontale und vermitteln optisch den Eindruck größerer Breite. In dieser Beziehung unterscheidet sich der neue 966 von seinem Vorgänger 965 A wie Tag und Nacht.

Die neue Karosserie hat auch wesentlich größere Fensterflächen, so daß die Sicht nach vorn und hinten keine Wünsche offen läßt. Die nunmehr vorn angeschlagenen Türen mit Kurbel- und Dreieckausstellfenstern sind reichlich groß und haben extrem weite Öffnungswinkel, die das Einsteigen und wenn nötig auch das Beladen erleichtern. Die vorderen Einzelsitze lassen sich nach vorn kippen. Der Neigungswinkel ihrer Lehnen ist nicht verstellbar. Die Lehnen können aber

Die vorn angeschlagenen Türen lassen sich sehr weit öffnen, in den Türtaschen ist jedoch nur Platz für Papiere und ähnliches.



Bei der Gestaltung des Armaturenbrettes und der Anordnung der Bedienungselemente wäre eine modernere Gestaltung wünschenswert.

umgeklappt werden, so daß sich bei vorgeschobenen Vordersitzen und schräg gekipptem Rücksitz eine Liegefläche ergibt. Leider läßt sich die hintere Rückenlehne nicht wie beim 965 A mit einem Handgriff nach vorn klappen. Sie wurde fest angeschraubt und erschwert dadurch die Zugänglichkeit des hinteren kleinen Gepäckraumes und die Kontrolle des Getriebeölstandes. Der Kofferraum im Bug ist wesentlich größer als beim 965 A, erreicht aber nicht das Fassungsvermögen etwa des Škoda 1000 MB, weil das vornstehende Reserverad, die Batterie, die Benzinheizung sowie die Lenksäule und das Lenkgetriebe den Platz einschränken.

Der Kraftstofftank wurde hinten oberhalb der Hinterachse untergebracht. Der Tankverschluß liegt oben hinter der Heckscheibe nicht besonders günstig. Verschließbare Deckel gibt es zwar im Handel, die Funktionssicherheit von Schlössern, in die von oben das Wasser hineinlaufen kann, läßt aber im Winter zu wünschen übrig. Einige Zentimeter weiter hinten, aber unterhalb der Motorhaube, wäre der Tankstutzen besser untergebracht, denn die Motorhaube und die vordere Kofferklappe werden von innen entriegelt (Taste im Türholm, Zuggriff unter dem Armaturenbrett).

Die teilweise lieblose Verarbeitung der Verkleidungen im Innenraum, die Gestaltung des Armaturenbrettes, die Anordnung der Bedienungselemente, die bei einem Aufprall kaum nachgiebigen ungeschützten Blechkanten passen nicht recht zu dem gefälligen äußeren Eindruck des Wagens. Hier wären mehr Sorgfalt in der Fertigung und eine modernere Gestaltung wünschenswert, die auch der Sicherheit der Insassen entgegenkommt. Der Schalter für den zweistufigen Scheibenwischer und die Handpumpe der Scheibenwaschanlage sollten auf der gleichen Seite liegen, damit man nicht abwechselnd beide Hände vom Lenkrad loslassen muß, wenn plötzlich Schmutz auf die Scheibe kommt. Auch die Lage des Blinkschalters in der Mitte auf dem Armaturenbrett ist nicht mehr üblich, weil sich die Anordnung links an der Lenksäule bzw. in Lenkradnähe international als praktischer erwiesen hat. Die Ausstattung mit Kontrollinstrumenten ist reichhaltiger als bei vergleichbaren Kleinwagen. Das Kombinations-

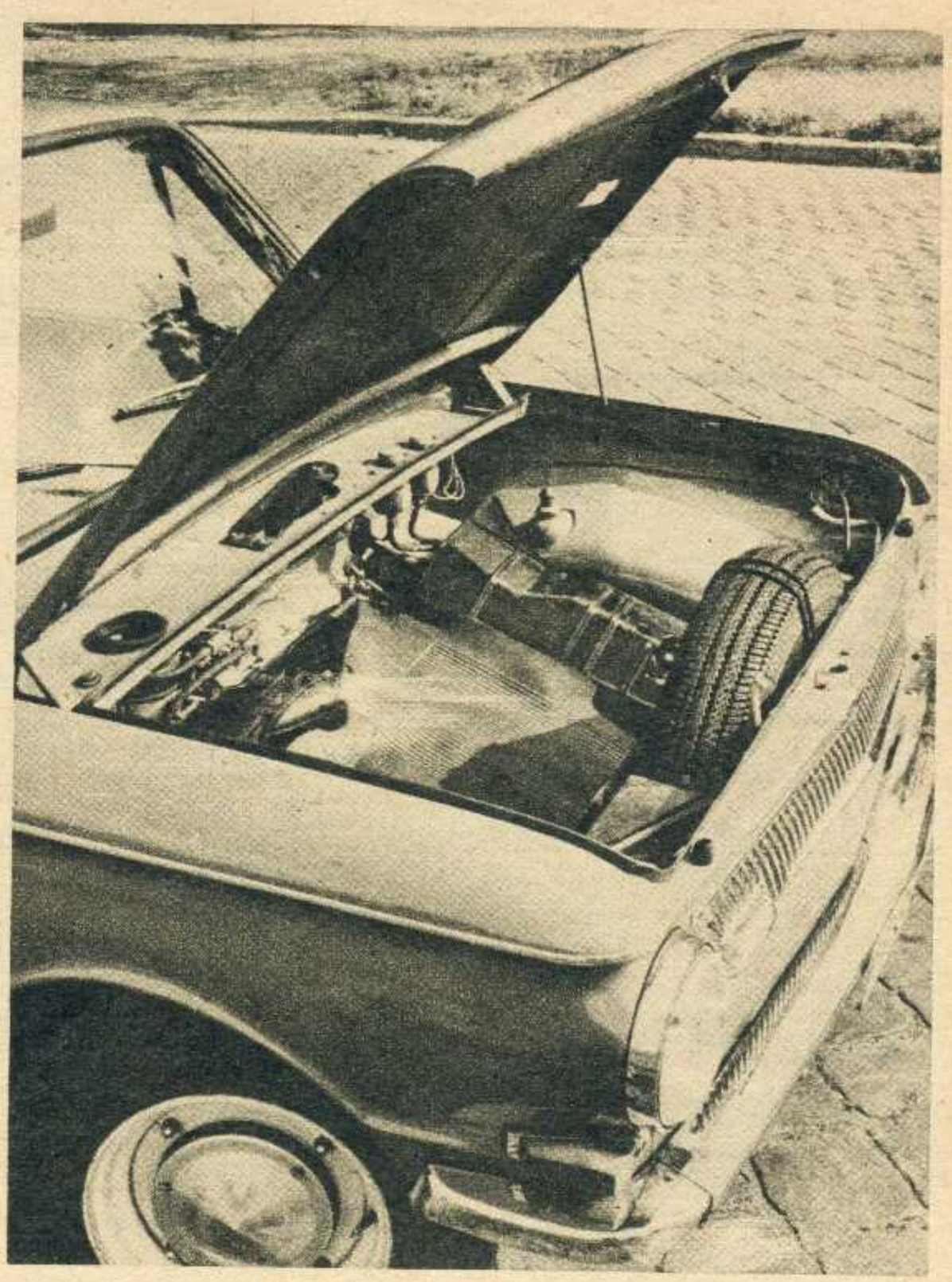
gerät enthält außer dem Tachometer Anzeigegeräte für Öltemperatur und Tankinhalt sowie Kontrollampen für Öldruck, Lichtmaschine, Blinkanlage und Fernlicht.

Die Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht haben die gleichen 170-mm-Einsätze wie Trabant und Barkas und sorgen bei Nachtfahrten für sehr gute Sichtverhältnisse. Der Abblendschalter liegt jedoch weit vorn versteckt unter dem Kupplungspedal. Eine stromsparende Parkschaltung und eine Lichthupe vermißten wir. Die vorn über Eck angebrachten Blinkleuchten und die extrem großen Heckleuchten sorgen für gute Erkennbarkeit der Signale. Das wie beim Innenspiegel auch beim Außenspiegel verwendete plane Spiegelglas halten wir für ungünstig. Die bei allen anderen Wagen üblichen konvex gewölbten Außenspiegel erfassen wesentlich größere Sichtwinkel.

An die Sitzposition muß man sich erst gewöhnen. Man sitzt im Saporoshez verhältnismäßig tief, näher am Lenkrad und auch dichter an der Windschutzscheibe als bei anderen Wagen. Trotzdem kann man die Beine weit ausstrecken, viel weiter als z. B. im Trabant. Die relativ großen Radkästen schränken zwar die Seitenfreiheit ein, sie stören aber höchstens beim Ein- und Aussteigen. Die Sitze selbst lassen auf den ersten Blick nicht erkennen, daß ihre Federung recht gut den Federungseigenschaften des Wagens angepaßt wurden, daß die relativ hohen Lehnen gut die Schultern stützen und daß sie in bezug auf Ermüdungsfreiheit kaum Wünsche offen lassen. Ihre Eigenschaften und die des ganzen Wagens lernt man spätestens nach 50 km scharfer Fahrt auf schlechten Straßen schätzen, auf denen man im Saporoshez weit weniger geschüttelt wird als in manchem anderen Wagen, der auf den ersten Blick bequemer erscheint, aber es eben nicht ist. Auch nach stundenlangen Fahrten auf miserablen Fahrbahnen, holprigem Kopfsteinpflaster usw. fühlt man sich körperlich nicht anders als nach entsprechender Fahrtzeit auf einwandfreier Fernverkehrsstraße. Nur auf den Kunststoffbezügen klebt und schwitzt man im Sommer weit mehr als auf Textilien.

Das Fahrwerk

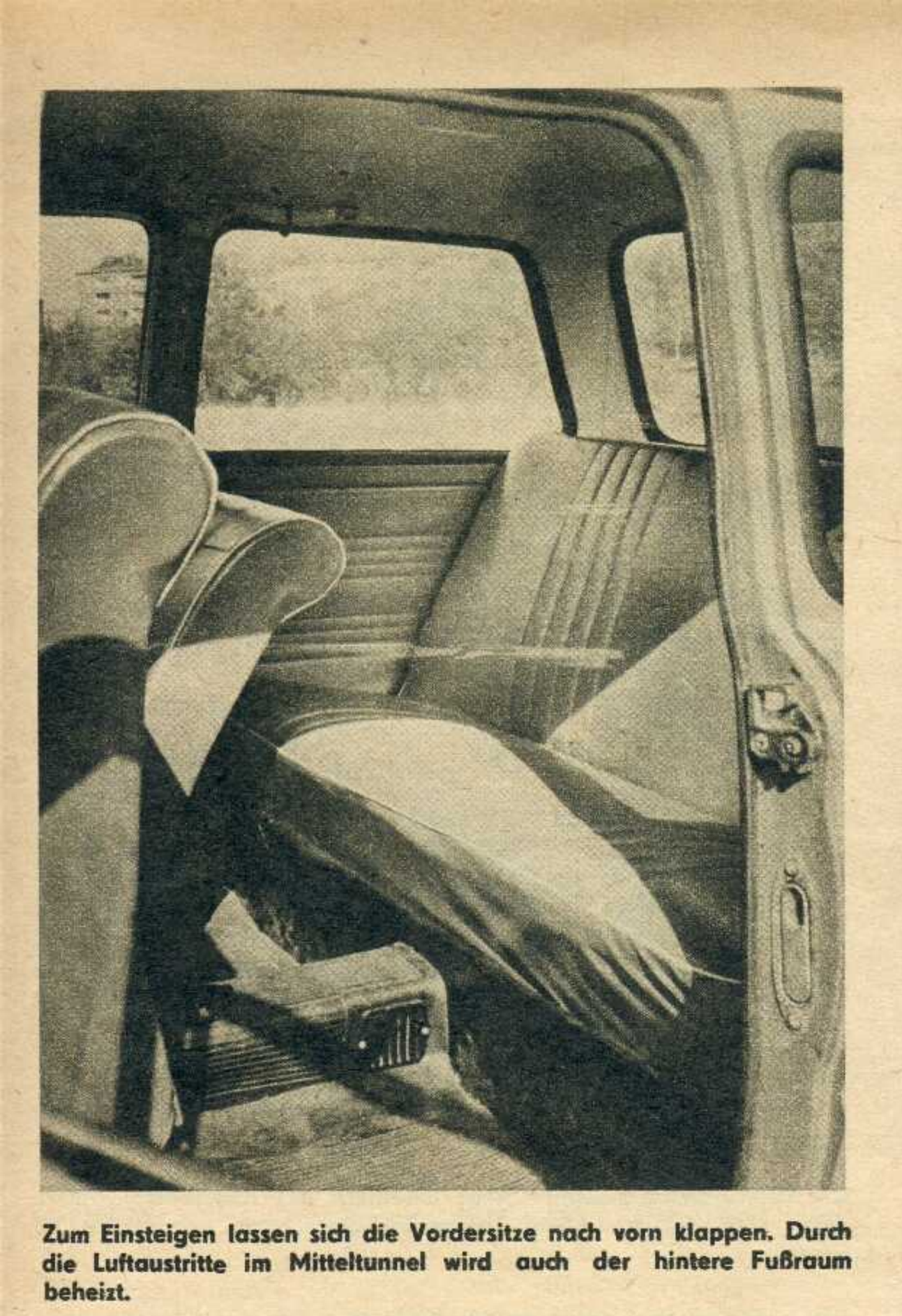
Die Vorderräder werden oben und unten an Kurbelarmen geführt und mit querliegenden Torsionsstäben sowie zusätzlichen Schraubenfedern an den Stoßdämpfern gestützt. Die angetriebenen Hinterräder hängen an Dreiecklenkern, die entsprechend dem Prinzip eines gezogenen Kurbelarmes am Boden der selbsttragenden Karosserie angelenkt sind. Die wie vorn überdurchschnittlich großvolumigen Stoßdämpfer sind mit den Schraubenfedern wie bei Federbeinen zusammengefaßt und stützen die Lenker. Im Stand, beim Druck auf eine Wagenecke, wirkt diese Federung und Dämpfung überaus steif und hart, während der Fahrt spricht sie aber schon bei geringen Unebenheiten gut an und hält auch bei größeren Absätzen, Schlaglöchern usw. die Schwingungen weitgehend vom Aufbau fern. Solchen Aufgaben werden die Federungen der meisten Wagen noch gut gerecht, ihre Grenzen zeigen sich jedoch bei größeren aufeinanderfolgenden Bodenwellen, die viele Typen zu beträchtlichen Schaukelbewegungen oder Nickschwingungen veranlassen. Der Saporoshez 966 liegt auch auf solchen Fahrbahnen buchstäblich wie ein Brett und ist durch beträchtliche Niveauunterschiede kaum aus der Ruhe und erst recht nicht aus der Spur zu bringen. Auf unbefestigten Fahrbahnen und Feldwegen zeigte das Fahrwerk nach unserer Einschätzung einmalige



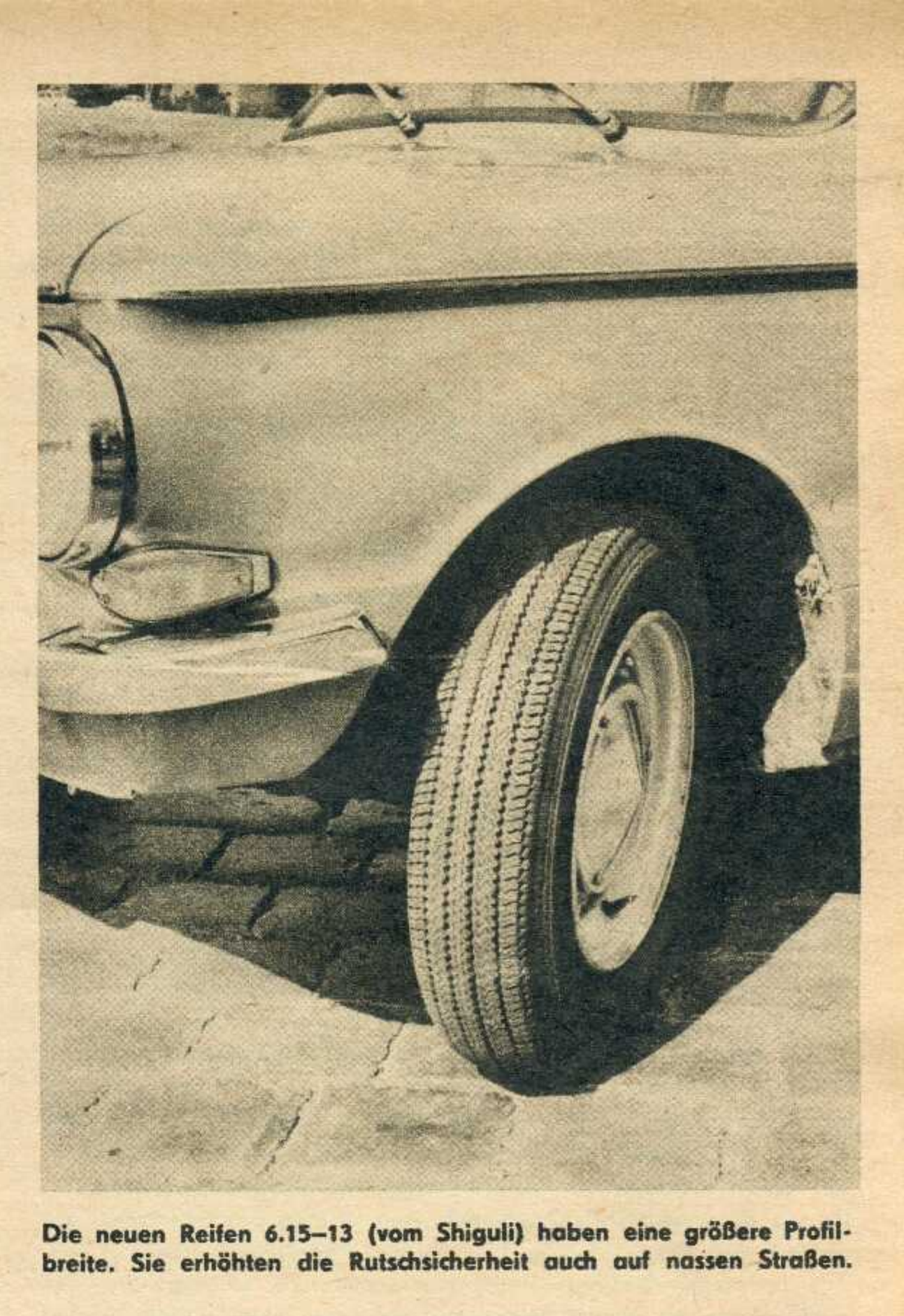
Der Kofferraum bietet wesentlich mehr Platz als beim Vortyp 965 A. Die Flüssigkeitsbehälter für Bremse und Kupplung sind gut zugänglich.

Die Scheinwerfereinsätze haben 170 mm Durchmesser und bieten bei Nachtfahrten sehr gute Sicht. Die über Eck angeordneten Blinkleuchten sind gut erkennbar.

Die Sicht nach hinten läßt keine Wünsche offen. Der Tankstutzen links hinter der Heckscheibe wäre im Motorraum besser untergebracht.



Zum Einsteigen lassen sich die Vordersitze nach vorn klappen. Durch die Luftaustritte im Mitteltunnel wird auch der hintere Fußraum beheizt.



Die neuen Reifen 6.15–13 (vom Shiguli) haben eine größere Profilbreite. Sie erhöhten die Rutschsicherheit auch auf nassen Straßen.

Qualitäten, die von keinem anderen uns bekannten Pkw auch nur annähernd erreicht werden.

Auf etwa 3 m breiten, stark gewölbten Nebenstraßen, deren von Querrinnen und Bodenwellen durchsetztes uraltes Kopfsteinpflaster teilweise spiegelglatt gefahren war und schon einen Grat in Fahrbahnmitte hatte, waren selbst 90 km/h kein Risiko, nicht einmal das Notizbuch, Kugelschreiber, Schraubenzieher usw. fielen dabei vom Beifahrersitz. Auf sandigen Feldwegen hielt der Saporoshez noch bei reichlich 80 km/h tadellos die Spur und ließ sich mit zwei Fingern lenken. Andere Wagen, mit denen wir dieselben Wege fuhren, gerieten schon bei 50 bis 60 km/h auf dem Sand ins „Schwimmen" bzw. schaukelten und schüttelten die Insassen derart, daß höhere Geschwindigkeiten unzumutbar waren. Nachdem wir erlebt hatten, wie spurtreu und kraftvoll der Saporoshez durch losen, tiefen Sand zieht, in dem manch anderer Wagen hoffnungslos steckengeblieben wäre, glaubten wir ungesehen, was uns Fachleute versicherten, nämlich, daß man mit dem Saporoshez eher einen Wolga aus dem Dreck ziehen könne als umgekehrt.

Auf nassen Straßen hatten wir auf Grund des im Heck eingebauten Triebwerks weniger Fahrstabilität erwartet, als der Wagen tatsächlich bot. Hier haben offenbar die neuen im Profil wesentlich breiteren Reifen 6.15 - 13, mit denen der Wagen seit einiger Zeit ausgerüstet wird, die Rutschsicherheit positiv beeinflußt. Das sind übrigens die gleichen Reifen, mit denen der WAS 2101 Shiguli serienmäßig ausgestattet ist. Sie ermöglichten dem Saporoshez auch bei hohen Geschwindigkeiten und bei böigem Seitenwind eine gute Spurhaltung. Die Windempfindlichkeit, die sich bei den meisten Wagen mit Heckmotor bei höheren Geschwindigkeiten bemerkbar macht, ist beim Saporoshez geringer als vergleichsweise beim Škoda 1000 MB. Sie erfordert erst bei Geschwindigkeiten über 100 km/h einige Aufmerksamkeit. Der für einen Kleinwagen anfangs extrem große Wendekreis erwies sich bei näherer Prüfung als Nachlässigkeit in der Montage. Die Anschlagschrauben der Lenkhebel waren nicht entsprechend dem maximal möglichen Radeinschlag eingestellt. Nach Korrektur lag der Wendekreis bei 9,40 m, also etwa in der Größenordnung des Trabant.

Seit einiger Zeit wird der 966 vorn mit Duplexbremsen ausgestattet, die schon bei relativ geringem Fußkraftaufwand recht gute Bremsverzögerungen ermöglichen. Bei Vollbremsungen ergaben sich mittlere Verzögerungen von über 9 m/s² mit der hydraulischen Betriebsbremse. Die Verzögerungswerte der mit Seilzügen auf die Hinterräder wirkenden Handbremse lagen zwischen 3 und 4 m/s², also auch wesentlich höher als gesetzlich vorgeschrieben. Der Handbremshebel liegt gut erreichbar zwischen den Vordersitzen. Die Flüssigkeitsbehälter für die Betriebsbremse und die hydraulische Kupplungsbetätigung sind nach Öffnen der Kofferklappe gut zugänglich.

Das Triebwerk

Der 4-Zylinder-V-Motor und das Getriebe sind im Heck untergebracht. Wechselgetriebe und Ausgleichgetriebe laufen im gemeinsamen Ölbad, die Hinterräder werden über Gelenkwellen angetrieben. Das Wechselgetriebe ist in allen Vorwärtsgängen synchronisiert und wird mit einem kurzen Knüppel geschaltet, der auf dem Mitteltunnel steht. Die Getriebeabstufung wurde so gewählt, daß jeweils die Höchstdrehzahl des kleineren Ganges etwa mit dem maximalen Drehmoment im nächst größeren Gang zusammenfällt und keine Lücken in der Zugkraft auftreten. Der erste Gang reicht bis reichlich 30 km/h, der zweite bis knapp 60 km/h, der dritte bis 85 km/h.

Die Gänge liegen beim Saporoshez anders als üblich, der erste links hinten, der zweite links vorn, der dritte rechts hinten, der vierte rechts vorn. Daran gewöhnt man sich schnell. Störend empfanden wir jedoch die Getriebegeräusche des Testwagens, die aus einer ungenauen

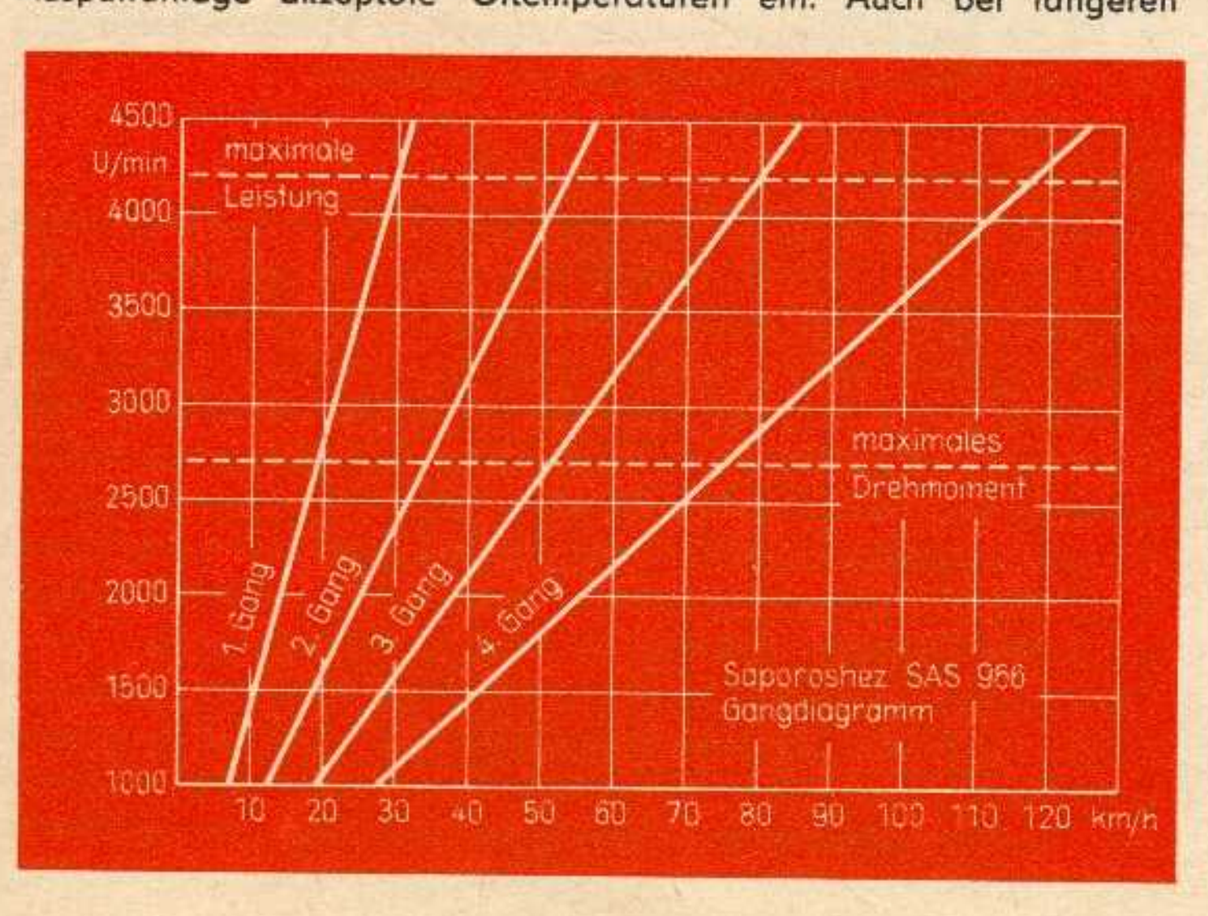
Einstellung des Zahnradspiels beim Teller- und Kegelrad resultierten. Wie wir vom VEB Imperhandel erfuhren, scheint das aber ein Einzelfall zu sein.

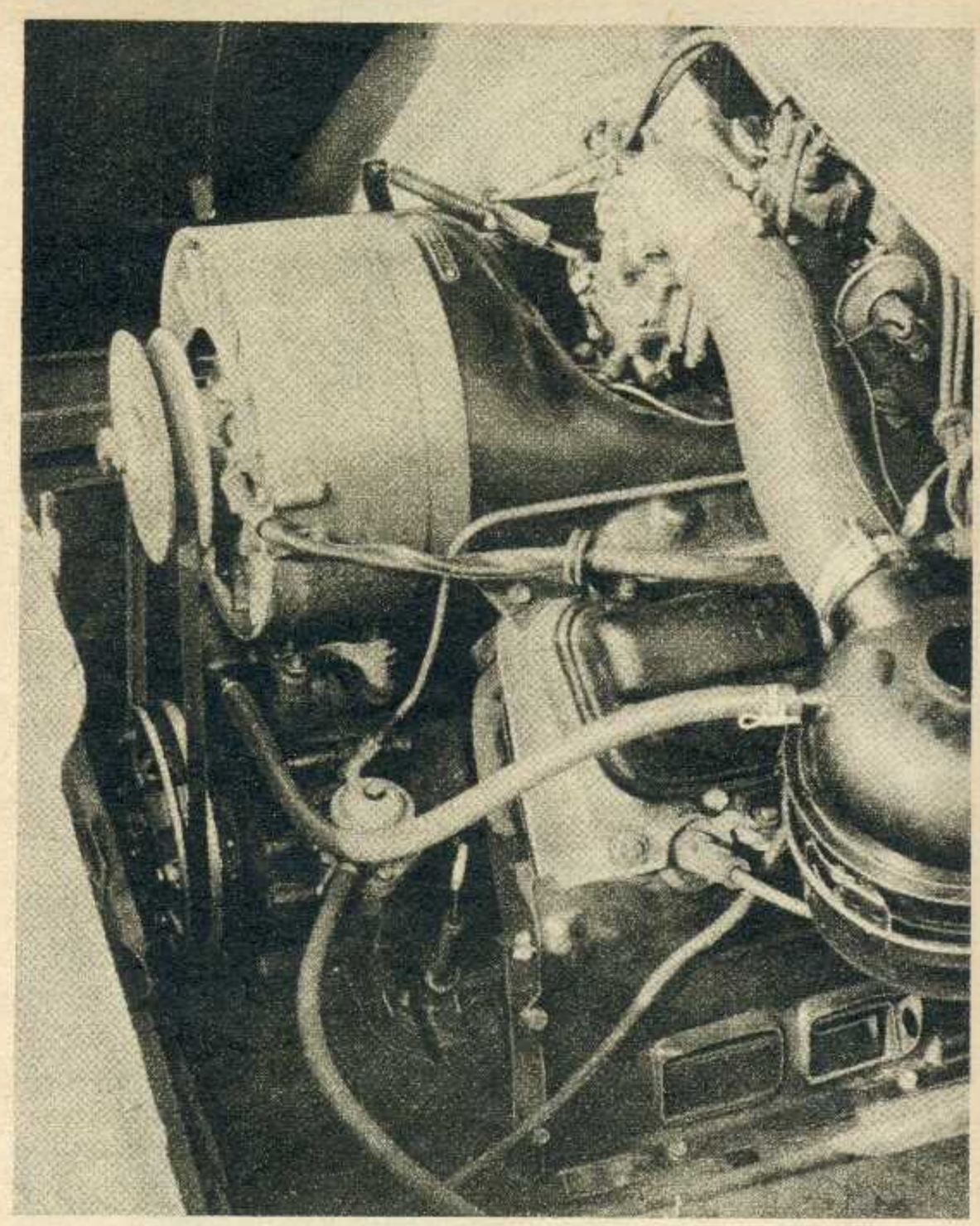
Der luftgekühlte Viertaktmotor mit 1196 cm³ Hubraum erreicht das maximale Drehmoment von 7,6 kpm bei 2700 bis 2900 U/min und die Höchstleistung von 40 PS (DIN) bei 4200 bis 4400 U/min, also bei relativ niedrigen Drehzahlen. Er hat Einzelzylinder aus Grauguß und für je zwei Zylinder einer Seite einen gemeinsamen Zylinderkopf aus Leichtmetall. Die hängenden Ventile werden über Stoßstangen und Kipphebel von der oberhalb der dreifach gelagerten Kurbelwelle angeordneten Nockenwelle gesteuert. Ein Fallstromvergaser, der zentral auf dem kreuzförmigen Ansaugkrümmer steht, versorgt die Zylinder mit Gemisch. Die Ansaugluft wird von einem Ölbadluftfilter gereinigt. Der Verteiler hat Fliehkraft- und Unterdruckzündverstellung.

Für die Kühlung sorgt ein Axialgebläse, das Frischluft aus dem Motorraum ansaugt und über die Kühlrippen drückt. Luftschächte auf beiden Seiten mit verstellbaren Klappen führen dem Heckraum Frischluft zu. Für die schnelle Erwärmung nach dem Kaltstart sorgen thermostatgesteuerte Klappen an den Luftaustritten, die die erwärmte Kühlluft entweder nach unten ins Freie oder in den Motorraum leiten, wo sie vom Gebläse erneut angesaugt wird. Mit dem Axialgebläse ist die Lichtmaschine vereinigt, die Drehstrom erzeugt, der von eingebauten Dioden gleichgerichtet wird.

Luftgekühlte Viertaktmotoren stellen mit ihrem gegenüber wassergekühlten Maschinen höheren Temperaturniveau hohe Ansprüche an die Qualität des Schmieröls, das nicht nur schmieren, sondern auch kühlen muß. Das bekamen wir bei sommerlichen Außentemperaturen sehr deutlich zu spüren, als die Öltemperatur bis zum Ende des Thermometers (110 °C) stieg, sobald auf der Autobahn schneller als 100 km/h gefahren wurde. Hier half nur noch anhalten und abkühlen lassen, denn auch bei anschließender „Schleichfahrt" erreichte das einmal aufgeheizte Öl nicht wieder die gewünschte Normaltemperatur. Dieses Temperaturverhalten ist wesentlich auf die Verlegung der Auspuffrohre und den Aufbau des Schalldämpfers zurückzuführen. Bei Kälte mag die gewählte Anordnung vorteilhaft sein, den thermischen Bedingungen im Hochsommer bei scharfer Fahrweise wird sie weniger gerecht. Besonders der erste Zylinder (links hinten) wurde dabei übermäßig heiß. Wir fuhren versuchsweise mit einer anderen Auspuffanlage, mit zwei Schalldämpfern getrennt für jede Seite, die vom Kollektiv der Berliner Saporoshez Vertragswerkstatt Uwe Nordmeier gebaut wurde. Die Beschleunigung, die Höchstgeschwindigkeit und der Kraftstoffverbrauch änderten sich damit nicht wesentlich, aber die Öltemperatur folgte exakt der Motordrehzahl, und die Maschine war vollgasfest, wobei die Öltemperatur 105 °C nicht überschritt. Diese Erfahrungen bezogen sich aber auf das damals im Motor befindliche handelsübliche Addinol extra.

Später montierten wir wieder den Serienauspuff und fuhren mit dem neuen HD-Öl MV 232. Mit diesem Öl, das qualitativ wesentlich besser ist als das Addinol extra, stellten sich auch mit der serienmäßigen Auspuffanlage akzeptale Öltemperaturen ein. Auch bei längeren





Die Drehstromlichtmaschine liegt innerhalb des Axiallüfters. Unten rechts sind die von einem Thermostat gesteuerten Luftaustritte zu sehen.

Vollgasfahrten auf der Autobahn erwärmte sich das Öl nicht über 105 °C, bei scharfer Fahrweise auf Fernverkehrsstraßen lag die Temperatur meist unter 100 °C. Auf Grund dieser Erfahrungen können wir nur raten, beim Saporoshez kein Addinol extra zu verwenden, da es den Ansprüchen, die der Motor an das Schmieröl stellt, besonders im Sommer nicht gewachsen ist.

Die Leistung und der Kraftstoffverbrauch des Testwagens erfüllten anfangs nicht unsere Erwartungen. Bei eingehender Überprüfung stellte sich heraus, daß das Kraftstoffniveau im Vergaser nicht stimmte, die Drosselklappe nicht paßte, die Unterdruckzündverstellung nicht wie vorgesehen arbeitete und die Ventile nicht dicht schlossen. Nachdem diese Unregelmäßigkeiten beseitigt waren, ergaben sich folgende Werte:

Höchstgeschwindigkeit:	120,5 km/h
Beschleunigung:	9 s bis 60 km/h
	17 s bis 80 km/h
	34 s bis 100 km/h

Der Kraftstoffverbrauch lag nunmehr im Stadtverkehr bei 8,5 l/100 km, er stieg bei scharfer Fahrweise (nicht unter 100 km/h) auf der Autobahn bis auf 9,6 l/100 km an. Auf Fernverkehrsstraßen bei Geschwindigkeiten nicht über 90 km/h, aber mit zahlreichen Überholvorgängen mit maximaler Beschleunigung lagen die Verbrauchswerte zwischen 7 und 7,5 l/100 km, bei sparsamer Fahrweise (Geschwindigkeit bis 90 km/h, aber nur sanftes Beschleunigen) kam der Wagen mit 6,35 l/100 km aus.

Die Benzinheizung

Die Verbrauchswerte beziehen sich aber auf den Fahrbetrieb ohne Heizung. Das mit Benzin betriebene Heizaggregat funktioniert unabhängig vom Motor. Man kann bereits im Stand bei stehendem

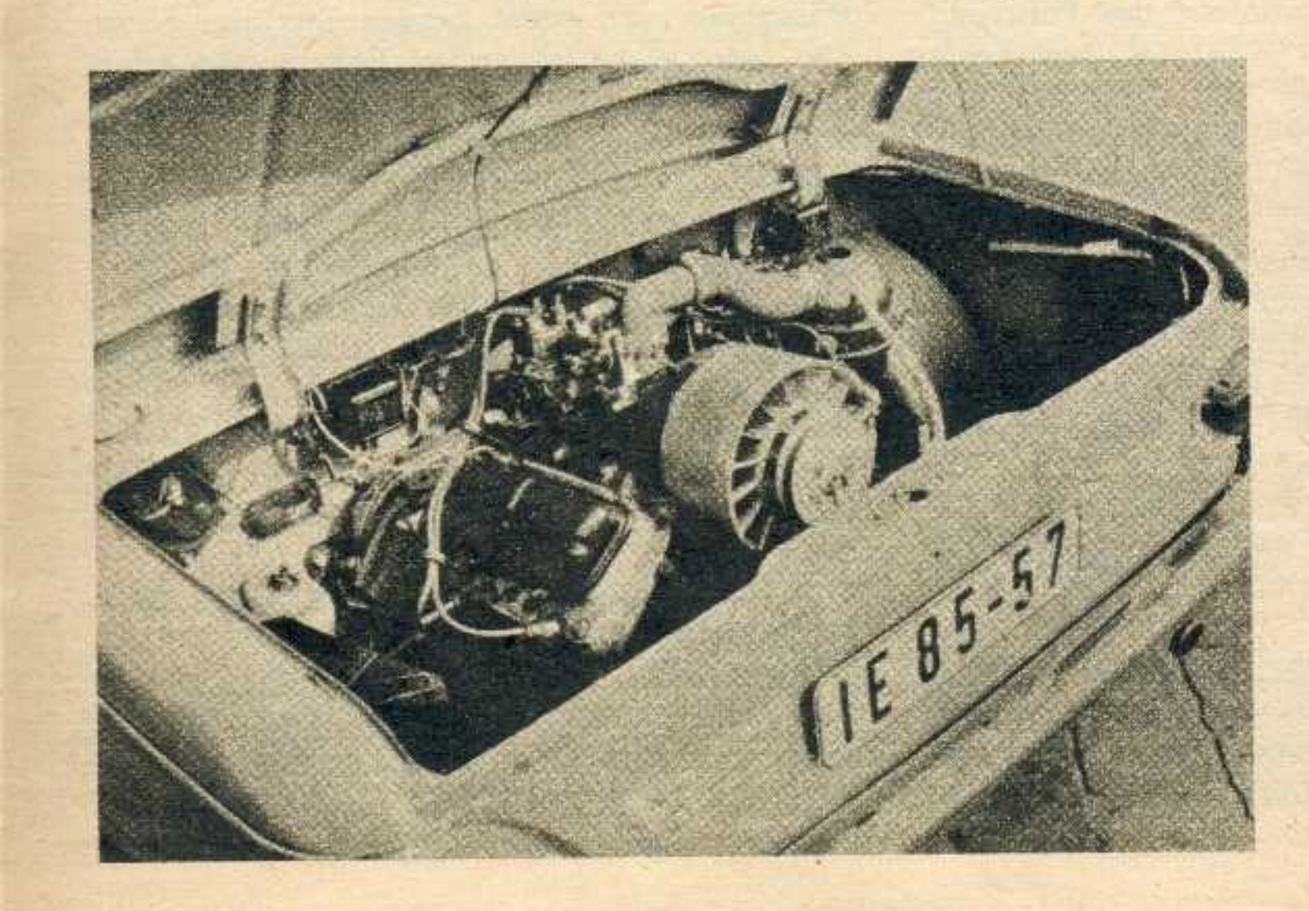
Motor heizen, wobei die Frischluft wahlweise vor der Windschutzscheibe oder nach Umschaltung der Eingangsklappen aus dem Innenraum entnommen wird, um die Kabine schneller zu erwärmen. Je nach Stellung der Verteilerklappen wird die Warmluft an die Windschutzscheibe, in den vorderen Fußraum und durch den Mitteltunnel auch in den hinteren Fußraum geleitet. Die aus den Entfrosterdüsen strömende Warmluft kann zusätzlich mit Frischluft gemischt werden, die durch die mit einem Drahtzug betätigte Klappe vor der Windschutzscheibe eintritt. Dem Prinzip „Kühler Kopf und warme Füße" trägt diese Kombination sehr gut Rechnung. Allerdings gibt es bei diesem Heizaggregat keine Regelmöglichkeit, sondern nur ein oder aus.

Das Heizaggregat entnimmt den Kraftstoff aus dem Fahrbenzintank. Bei stehendem Wagen und abgestelltem Motor verbrauchte die Heizung des Testwagens 447 cm³ pro Stunde. Während der Fahrt erhöhte sich aber der Heizkraftstoffverbrauch, denn je nach Fahrgeschwindigkeit stieg in Folge des Staudruckes auch die Luftgeschwindigkeit und davon abhängig die Kraftstoffentnahme im Heizgerät. Jedenfalls haben wir bei drei Stunden Fahrzeit auf Fernverkehrsstraßen auf einer Fahrstrecke von 180 km ohne Heizung 7,05 l/100 km gebraucht, mit Heizung (gleiche Zeit, gleiche Strecke) aber 8,65 l/100 km. Das ergibt einen Heizkraftstoffverbrauch von 1,6 l/100 km oder umgerechnet von fast 1 l pro Stunde, also etwa doppelt soviel wie im Stand. In der Sowjetunion ist der Kraftstoff billig, da spielt ein Verbrauch von 1,6 l/100 km mehr oder weniger keine wesentliche Rolle. Angesichts unserer Kraftstoffpreise lohnt sich aber auf jeden Fall der Einbau eines gesonderten Tanks (z. B. 5-l-Kanister) für das im Hinblick auf die Oktanzahl des Kraftstoffes völlig anspruchslose Heizaggregat, das genauso gut mit Katalytbenzin (0,30 M pro Liter) funktioniert.

Die Ausrüstung mit Werkzeug und Zubehör ist beim Saporoshez 966 sehr reichhaltig. Zum „kleinen" und „großen" Bordwerkzeug gehören auch eine Andrehkurbel, Montierhebel, die Luftpumpe und ein Luftdruckprüfer. Das Zubehörsortiment enthält außer Glühlampen einen Ersatzkeilriemen, verschiedene Ersatzteile für die Heizung und Vorlegeklötze, mit denen der Wagen gegen Abrollen gesichert werden kann. Im übrigen macht der Saporoshez einen sehr stabilen und robusten Eindruck. Nach einem Auffahrunfall, den wir erlebten, war dem Heck des Saporoshez 966 kaum etwas anzusehen, nicht einmal die Heckleuchten waren beschädigt. Bei dem Wartburg 353, der zu spät gebremst hatte, war vorn einschließlich Motorhaube alles eingedrückt und keine Leuchte mehr brauchbar. Soweit man daraus auf die Haltbarkeit der Karosserie, die Stabilität der verwendeten Bleche usw. schließen kann, hinterlassen solche Erfahrungen doch den Eindruck, daß man mit dem Saporoshez 966 auch in dieser Hinsicht nicht schlecht bedient ist.

Eberhard Preusch

Die Ventile und Zündkerzen des V-Motors, der Fallstromvergaser, der Verteiler und die Benzinpumpe sind im Heckraum gut zugänglich.



TECHNISCHE DATEN

Motor

Vierzylinder-Viertakt-OHV, V-Bauart
Hubraum: 1196 cm³
Bohrung: 76 mm
Hub: 66 mm
Verdichtung: 7,2
Leistung: 40 PS (DIN) bei 4200 bis 4400 U/min
max. Drehmoment: 7,6 kpm bei 2700 bis 2900 U/min
Schmierung: Druckumlauf, Zentrifugalfilter, Ölkühler
Kühlung: Axialgebläse, Luftaustritte mit Thermostaten gesteuert
Vergaser: Fallstrom mit Starterklappe und Beschleunigerpumpe
Zündung: Verteiler mit Fliehkraft- und Unterdruckverstellung
Zündkerzen: Isolator M 14–240, M 14–260

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trocken mit Torsionsdämpfer, hydraulisch betätigt
Getriebe: Viergang, 1. bis 4. synchronisiert, Knüppelschaltung
Getriebeübersetzungen:
1. Gang 3,8
2. Gang 2,12
3. Gang 1,409
4. Gang 0,964
R.-Gang 4,165
Übersetzung des Achsantriebes: 4,125

Elektrische Anlage

Batterie: 12 V, 42 Ah
Lichtmaschine: Drehstrom, Gleichrichter eingebaut
Anlasser: Mit elektromagnetischer Einspurung und Verriegelungsrelais

Fahrwerk

Karosserie: Ganzstahl, selbsttragend, 2 Türen
Vorderachse: Einzelradführung an Kurbelarmen, Torsionsfederung, Teleskopstoßdämpfer mit Zusatzschraubenfedern
Hinterachse: Einzelradführung an Dreiecklenkern, Teleskopstoßdämpfer mit Schraubenfedern
Lenkung: Globoidschneckengetriebe mit Doppelrolle, Spurstange dreiteilig
Wendekreis: 9,4 m Durchmesser (beim Testwagen)
Betriebsbremse: Hydraulisch, vorn Duplex-, hinten Simplexbremsen, Bremsbacken selbst nachstellend
Handbremse: Mit Seilzügen auf die Hinterräder wirkend
Bereifung: 6.15–13

Abmessungen und Massen

Radstand: 2160 mm
Spurweite: vorn 1220 mm, hinten 1200 mm
Länge: 3730 mm
Breite: 1535 mm
Höhe: 1370 mm
Bodenfreiheit: 190 mm (belastet)
Leermasse: 810 kg
Nutzmasse: 300 kg
Gesamtmasse: 1110 kg
Achslast leer: vorn 321 kg, hinten 489 kg
zul. Achslast: vorn 460 kg, hinten 650 kg
Platzzahl: 4 Personen
Tankinhalt: 30 l
Motorenöl: 3,35 l
Höchstgeschwindigkeit des Testwagens: 120,5 km/h
Preis: 11 947,– M (mit Zubehör)
Kfz.-Steuer: 216,– M
Kfz.-Haftpflicht: 127,50 M (Berlin 157,50 M)
Fahrzeugversicherung (Kasko)
mit 300,– M Selbstbeteiligung: 230,– M (Berlin 302,– M)
mit 500,– M Selbstbeteiligung: 172,– M (Berlin 226,– M)