

Skoda Felicia ein Testbericht von 1962

UNSER TEST:



FELICIA

VON DEN ŠKODA-WERKEN, ČSSR

Als wir diesen Felicia übernahmen, hatte er schon über 18 000 km auf dem Tachometer und war von Hand zu Hand gegangen und von den verschiedensten Stellen getestet worden. Unter solchen Bedingungen wird ein Wagen natürlich viel höher beansprucht als bei einem privaten Fahrer. Er klapperte an allen Ecken und Enden und mußte zunächst einmal in die Werkstatt, die ihn wieder auf Vordermann brachte. Da hatte die Lagerung des rechten Hinterrades schon gefährlich viel Spiel, die Handbremse ließ sich nicht mehr fest stellen, kein Kennzeichenlicht brannte. Bei Abnahme der Türverkleidungen fielen uns sämtliche Schrauben der Fensterkurbelapparate entgegen, der Zug für den Tankdeckel war gerissen, und auf den Reifen der Hinterachse war keine Spur mehr von Profil. — Aber er lief ausgezeichnet, hatte eine hervor-

ragende Beschleunigung und bremste so, daß man einen nachfolgenden Wagen beinahe zum Auffahren zwingen konnte.

Nach den anfänglichen Reparaturen gab es nie wieder Ärger und nicht die geringste Panne, weder bei stundenlangem Autobahnjagerei, noch auf Feld- und Sandwegen rund um Mecklenburgs Seenplatte.

Gegenüber früheren Ausführungen hatte unser Felicia die Maschine vom Octavia Super. Der hochverdichtete Sportmotor der Originalausführung ist mit unserem Kraftstoff nicht zu fahren, und bei Herabsetzung der Verdichtung geht die sportliche Note verloren, und der Wagen ist nicht schneller als der Octavia. Wir berichteten im Heft 11/1959 über diese Version des Felicia; die in die DDR exportierten Wagen erhalten deshalb jetzt den Motor vom Super. Das Fahrwerk des Felicia ist das gleiche wie bei den Limousinen. Ein zentrales Rahmenrohr trägt mit Querträgern die Karosserie und nimmt vorn in einer Gabel den Triebwerksblock und die Vorderachse auf. Die Vorderräder werden von Dreieckslenkern geführt und von Schraubentfernern gestützt. Innerhalb der Federn liegen die Teleskopstoßdämpfer, und ein Querstabilisator wirkt der Kurvenneigung entgegen. Hinten ist am Rahmenrohr das Ausgleichsgetriebe angeflanscht — die Kardanwelle läuft innerhalb des Rahmenrohres —, an dem die Pendelhalbachsen gelagert sind. Eine Querblattfeder stützt die Hinterräder, und schräg liegende Teleskopstoßdämpfer unterdrücken die Schwingungen.

Der Clou des Felicia ist das von nur vier Schnellverschlüssen gehaltene feste Dach. Es besteht aus glasfaserverstärktem Polyesterharz und ist deshalb trotz der großen Scheiben im Heck von zwei Personen mühelos abzunehmen und zu tragen. Aufgesetzt verkleidet es auch das zusätzlich vorhandene faltverdeck, das zur Verfügung steht, wenn an schönen Tagen das Hardtop zu Hause in der Garage bleibt. Mit und ohne Dach sieht der Felicia ausgesprochen rasant aus, daran haben sowohl die weit gewölbte Frontscheibe wie auch das flach abfallende Heck mit den kleinen aufgesetzten Flossen einigen Anteil. Die Kurbelfenster sind mit ihren Rahmen voll versenkbar, und die hinteren Seitenscheiben im Hardtop lassen sich weit ausstellen. Ihre Bandscharniere sind jedoch den Erschütterungen nicht gewachsen, so daß man bei schlechter Straße Angst haben muß, die ausgestellt erheblich klappernden Fenster zu verlieren.

Auf langen Strecken führen wir nicht ohne Dach, denn bei hohen Geschwindigkeiten ist der Sog hinter der Windschutzscheibe derartig stark, daß er lose im Wagen liegende Karten, Kleidungsstücke und ähnliches ohne weiteres herausreißt. Bis etwa 70 km/h ist das offene Fahren ein Vergnügen, für höhere Geschwindigkeiten muß man sich entsprechend anziehen, Schutzkappe und eng anliegende

Die Armaturen sind übersichtlich und zweckmäßig gestaltet. Der Scholthebel liegt günstig im Griff und läßt sich ausgezeichnet bedienen. Komfort und Ausstattung beschränken sich auf das Notwendigste. Das verrotten die aufgeschraubten Entfrosterdüsen, die Kette mit dem Schlüsselring für die Kühlerjalousie, der winzige Aschenbecher und die fehlenden Türtaschen.



Mit und ohne Verdeck wirkt der Felicia elegant und schnittig. Hat man das Hardtop zu Hause gelassen, so steht immer noch das Faltdach bei einem überraschenden Regen zur Verfügung.

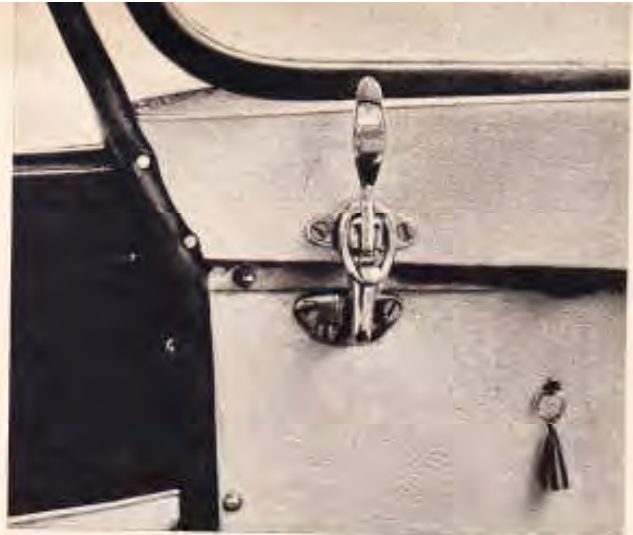
Windjacke sind dann unentbehrlich. Dank der großen Seitenscheiben und Ausstellfenster kann man aber auch mit dem Hardtop für mehr als genug Frischluft sorgen.

An der Oberkante der Windschutzscheibe und am Heck dichtet das Hardtop einwandfrei auch bei starkem Regen. Lediglich an den Kanten der Türfenster kommt einiges durch, vor allem, wenn man die Fenster einen Spalt offen läßt, damit die Scheiben nicht beschlagen. Undicht waren noch die Durchführungen der Fußhebel und der Lenksäule an der Stirnwand, von denen nach jeder durchfahrenen Pflüze kleine Rinnsale zum Wagenboden strebten. Aber das ist wahrscheinlich auf die sehr harten Beanspruchungen zurückzuführen, denen der Testwagen ausgesetzt war.

Die Vordersitze sind ausgezeichnet, nicht zu hart und nicht zu weich, entsprechend der Körperform ausgearbeitet. Sie bieten auch bei schneller Kurvenfahrt einen einwandfreien Halt und verursachen auch auf langen Strecken keine Ermüdungserscheinungen. Der Platz ist im Felicia jedoch nur für mittelgroße Menschen bemessen. Mit meinen 1,68 m halte ich den Sitz schon in der vorletzten Raste und zur Tür hin kaum noch Ellbogenfreiheit. Für große und beleibte Menschen reicht die Sitzverstellung nicht mehr aus, sie sitzen sehr beengt. Die hintere schmale Sitzbank ist für Erwachsene nicht gedacht, vor allem die Kopffreiheit zum Dach reicht dann nicht, Kinder sitzen dort bequem auch auf langen Strecken.

Die Federung ist für sportlich scharfes Fahren ausgelegt und dadurch relativ hart. Sie läßt den Fahrer genau spüren, was unter den Rädern los ist, ohne harte Stöße bis in den Sitz durchdringen zu lassen. Auf der Landstraße kann man den Felicia mit (zulässiger) Höchstgeschwindigkeit um die Kurven „dreschen“, ohne daß er sich auch nur rührt. Eine Seitenneigung, die bei solchen Experimenten bei weich gefederten Wagen geradezu beängstigend stark auftritt, ist beim Felicia überhaupt nicht zu merken. Der Wagen läuft wie auf Schienen, und allenfalls das Quietschen der Reifen verrät, daß hier erhebliche Fliehkräfte wirksam sind und bewältigt werden. Geht man mit hohem Kraftüberschuß im dritten Gang an solche Kurven heran, so läßt sich das Lenken noch durch leichtes seitliches Rutschen der Hinterachse unterstützen. Fachleute sagen dazu „power-slide“, das heißt frei übersetzt etwa kraftschlüssiges Gleiten. Bei solcher Fahrweise kann man natürlich sehen, wie das Reifenprofil abnimmt. Mit langen Bodenwellen und vereinzelt Schlaglöchern wird diese Federung ohne weiteres fertig. Weniger angenehm sind kurze hintereinanderfolgende Wellen und Schlaglöcherreihen. Hier zwingt das starke Schütteln des Wagens zum Langsamfahren. Bei hohen Geschwindigkeiten ist der Wagen auch empfindlich gegenüber Seitenwind und Böen.

Die Schraubenlenkung ist sehr direkt ausgelegt, geht trotzdem spielend leicht und gestattet ein exaktes Fahren genau nach Strich, vorausgesetzt der Strich ist keine Straßenbahnschiene oder abgesetzte Autobahntrasse. Auf solche Sachen reagiert die hintere Pendelachse mit deutlichem Schlenker, je nachdem wie spitz der Fahrtrichtungswinkel zur Unebenheit ist. Das ist jedoch harmlos, solange die Straßen trocken sind. Unangenehm ist das Rückstellmoment der Lenkung, das die Räder nach durchfahrener Kurve von selbst geradeaus stellt, wenn man das Lenkrad losläßt.



Insgesamt vier dieser Schnellverschlüsse halten das feste Dach, das zwei Personen mühelos abnehmen und tragen können. Der Zuggriff rechts unter dem Schnellverschluß entriegelt den Tankdeckel.

So viel Spaß das schnelle Fahren bei trockener Fahrbahn macht, bei nasser Straße ist das Vergnügen vorbei. Hier zeigt sich, daß auch der Skoda wie jedes Auto ein Kompromiß auf Rädern ist. So gut die hintere Pendelachse bei trockener Fahrbahn den Wagen führt, bei Nässe erhöht sie die Rutschgefahr erheblich. Bei jeder Federbewegung gibt es Spuränderungen, denn mit zunehmendem Einfedern wird der Abstand zwischen den Berührungsstellen des Reifens auf der Fahrbahn größer. Schon bei leicht welliger Straße – und es gibt keine Landstraße ohne kleine Wellen – laufen die Hinterräder nicht in einer Spur, sondern wischen ständig hin und her. (Fährt man hinter einem Skoda, so kann man das sehr schön beobachten.) Die Bodenhaftung der Reifen wird dadurch zwangsläufig immer wieder zunichte gemacht. Bei schmieriger Fahrbahn, wenn es gerade angefangen hat zu regnen, rutscht die Hinterachse bei dem geringsten Anlaß, manchmal auf völlig gerader Straße, ausgelöst von einer kaum bemerkten Bodenwelle. Hier hilft nur langsam fahren! Mit den abgefahrenen Reifen unseres Testwagens war bei Nässe eine Geschwindigkeit von etwa 70 km/h das Höchste, was man verantworten konnte, zum Erstaunen sämtlicher überholenden Trabantfahrer. Bei schmieriger Nässe oder hinter einem Sprengwagen begann der Eiertanz schon bei etwa 50 km/h. Fuhr man schneller, so brauchte man einigen Platz, um den mehr schlingernden als rollenden Wagen wieder zu fangen.

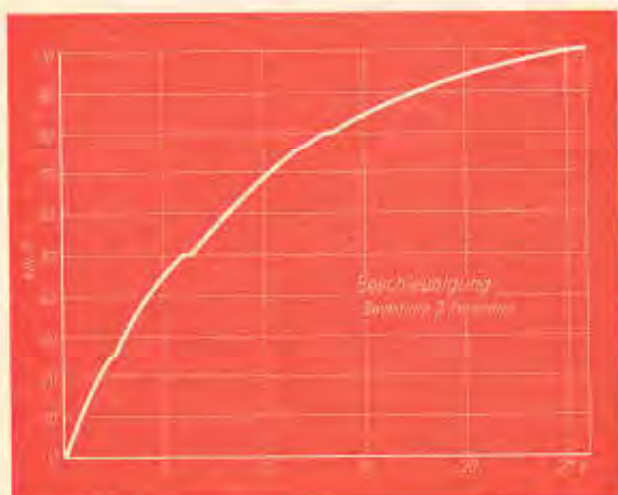
Sicherer fahren wir bei Nässe mit voll belastetem Fahrzeug. Dabei lag die Hinterachse wesentlich ruhiger und rutschte durchaus nicht so schnell und unvermittelt. Mit einwandfreien Reifen sieht das natürlich etwas anders aus. Die Spuränderungen beim Federn ver-



Eine raffinierte Lösung ist die im Spiegel eingebaute Innenbeleuchtung. – Die großen Fensterflächen im Heck des aufgesetzten Verdecks bieten nach allen Seiten eine gute Sicht. Die kleinen Heckflössen gestatten



das Visieren beim Rückwärtsfahren und ermöglichen den Anbau dieser gegenüber früheren Typen wesentlich größeren Heckleuchten. Die Kofferklappe war verbogen worden, daher der große Spalt.



mindern jedoch auch die Bodenhaftung der besten Reifen, und man darf diese typische Eigenschaft nicht unterschätzen. Vor allem, wenn man überwiegend allein oder nur zu zweit fährt, sollte man immer wieder für eine belastete Hinterachse sorgen. Einige schwere Gegenstände im Kofferraum oder ein Sandsack sind bei schlechtem Wetter angebracht. Die tschechoslowakischen Rallyefahrer kennen diese Eigenschaft ihrer Skodas ganz genau. Sie fahren mit geänderten Federn, bei denen die Räder schon beim unbelasteten Wagen schräg nach innen geneigt stehen, d. h. unten weiter auseinander als oben. Damit wird zwar die mögliche Zuladung stark reduziert, der Wagen liegt aber unvergleichbar sicherer. Abseits von der befestigten Straße haben wir keinen Feldweg gefunden, mit dem der Felicia nicht fertig wurde. Tief ausgefahrene Furchen, halbe Sturzacker und loser Sand von etwa 40 cm Tiefe machten ihm nicht das geringste aus. Er schlingert im Sand nicht einmal, sondern zieht genau der Lenkung folgend durch, gleichgültig, ob schnell oder langsam gefahren wurde.

Der Motor vom Oktavia Super leistet 45 SAE-PS (43 DIN-PS) bei 4200 U/min. Das maximale Drehmoment ist mit 8,6 kpm schon bei 2500 U/min vorhanden. Diese Daten versprechen eine gute Elastizität über einen weiten Drehzahlbereich. Im vierten Gang sind 2500 U/min bei 60 km/h und 4200 U/min bei 102 km/h vorhanden. Obwohl die Höchstleistung bei 4200 U/min erreicht wird, dreht die Maschine mühelos bis auf etwa 5500 U/min, die einer Geschwindigkeit von 133 km/h entsprechen. Unser Testwagen erreichte diese gestoppte Spitzengeschwindigkeit auf der Autobahn in beiden Fahrrichtungen schon nach einem relativ kurzen Anlauf. Der Tachometer stand dabei allerdings zwischen 140 und 150 km/h. Diese erhebliche Überdrehzahl, 1300 U/min über die Drehzahl bei Höchstleistung hinaus, machen die von Stoßstangen und Kippschaltern gesteuerten Ventile ohne weiteres mit.

Besonders erstaunlich ist die erhebliche Beschleunigung, die der Wagen noch oberhalb 100 km/h aufweist. Führt man „gemüthlich“ mit etwa Halbgas und 110 km/h auf der Autobahn und gibt vor dem Überholen Vollgas, so sind 130 km/h erreicht, noch bevor der Über-

holvorgang abgeschlossen ist. Diese Beschleunigung im Bereich jenseits der Höchstleistung ist auch auf die überaus reichliche Antriebsübersetzung zurückzuführen, die dem Wagen auch seine hervorragende Gebirgsleistung verschafft. Für den schnellen Reisedurchschnitt sind jedoch die Geschwindigkeiten über 100 km/h weniger interessant als die Beschleunigung „von unten heraus“. Und hier kann man die unteren Gänge weit ausfahren und beim Überholen sehr schnell beschleunigen, bevor der Überholte das richtig bemerkt hat. Der zweite Gang reicht bis rund 55 km/h, der dritte setzt mit maximaler Zugkraft schon bei 38 km/h ein und läßt sich bis etwa 85 km/h hochziehen.

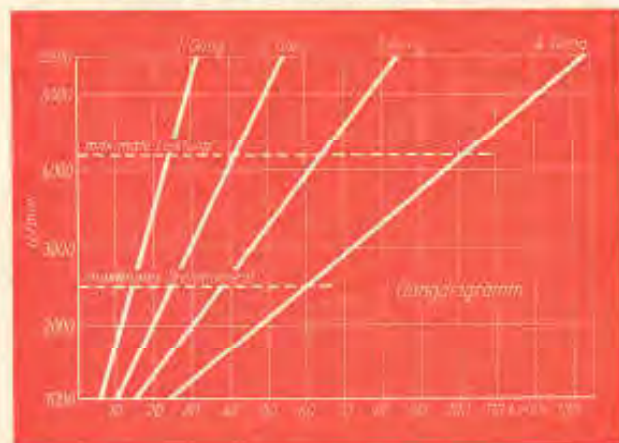
Bei unseren Beschleunigungsmessungen erreichte der Wagen aus dem Stand nach sechs Sekunden 50 km/h, nach dreizehn Sekunden 80 km/h und nach sechsundzwanzig Sekunden echte 100 km/h. Die gute Beschleunigung erhöht beim Überholen wesentlich die Sicherheit. Auch an langen Lastzügen ist man blitzschnell vorbei, lange bevor ein eventuell am Horizont auftauchender Gegenverkehr gefährlich werden kann. Auf Grund der guten Elastizität des Motors läßt sich der Wagen auch ausgesprochen schaltfaul fahren. Mit diesem Motor kann man überhaupt alles machen. Stundenlanges Hetzen auf der Autobahn nimmt er genauso wenig übel wie Quälen in niedrigen Drehzahlen bei starker Belastung im Gelände. Die Kühlung ist auch einer extremen Dauerbelastung gewachsen. Wir haben es nie erlebt, daß die Maschine übermäßig heiß wurde oder gar das Wasser kochte. Auch bei warmen Außentemperaturen konnte bei ruhiger Fahrweise die Kühllalouise halb geschlossen bleiben. In seiner Unempfindlichkeit, Elastizität, Drehfreudigkeit und Sparsamkeit kann sich dieser Motor mit den Spitzenleistungen im Weltmaßstab messen. Seine Konstrukteure haben beim Entwurf eine sehr glückliche Hand gehabt.



Die Maschine vom Oktavia Super ist über einen weiten Drehzahlbereich elastisch und sehr sparsam im Verbrauch. Im Vordergrund über der Lichtmaschine ist der Heizwasserhahn zu sehen. Wird er abgesperrt, so strömt über die Heizung wahlweise kühlende Frischluft in den Fußraum.

Hervorragend ist die Schaltung mit dem kurzen Knüppel direkt am Getriebetunnel. Der Knüppel liegt so, daß die rechte Hand genau darauf fällt, wenn man sie vom Lenkrad losläßt, und die Schaltbewegungen nach vorn und hinten liegen dem ganzen Körper mehr als das Bewegen eines Hebels hinter dem Lenkrad nach oben und unten. Mit dem Knüppel schaltet man exakter und schneller, und nicht zuletzt fallen die zahlreichen Gestänge und Gelenke weg, die bei Lenkradschaltung die Hebelbewegung mehrmals um die Ecke herum zum Getriebe übertragen müssen. Es wäre nur zu wünschen, wenn sich dieses alte und bewährte Schaltprinzip nicht nur bei den Sportwagen, sondern auch bei den Limousinen wieder durchsetzen würde. Gerade bei Wagen, die ohnehin einen Getriebe- und Kardantunnel haben, ist es widersinnig, den Schalthebel von seinem Idealplatz auf dem Getriebetunnel an die Lenksäule zu verlegen. Das ist untechnisch, kompliziert und störanfällig – aber es ist Mode!

Erstaunlich ist auch, was die einfach aufgebauten Simplex-Bremsen leisten. Die erreichten Bremswege waren so kurz, daß wir an unseren Messungen zweifeln. Dabei war an der Bremsanlage nichts gemacht worden, die Bremswirkung setzte erst nach etwa zwei Drittel des Pedalwegs ein, und die Backen hätten eigentlich schon lange nachgestellt werden müssen. Wir haben sie absichtlich so gelassen, um einmal zu sehen, welche Werte damit bei inzwischen erreichter Laufzeit von über 21 000 km zu messen sind. Dank der Unterstützung der technischen Prüfstelle der Berliner Verkehrspolizei wurde der Felicia auf dem Rollenprüfstand durchgemessen,



nachdem die Flüssigkeitssäule des transportablen Bremsprüfers bei der Bremsprobe über das Ende der Skala (8 m/s² maximale Verzögerung) hinaus bis an den Anschlag stieg und erst nach einer ganzen Weile wieder zurückfloß. Auf dem Rollenprüfstand brachten die einzelnen Räder mittlere Bremsverzögerungen zwischen 7 und 9 m/s². Wie der Genosse am Prüfstand sehr treffend bemerkte, kann man damit manchen Unfall vermeiden, aber auch ein nachfolgendes Fahrzeug zum Auffahren zwingen! Die Handbremse brachte etwas mehr als die geforderte Mindestverzögerung und ist als Feststellbremse gut zu gebrauchen. Ihr Griff liegt links neben der Lenksäule nicht besonders günstig.

Der Kraftstoffverbrauch des Felicia war günstig. Wir brauchten im Gesamtdurchschnitt 8,8 l/100 km, bei ruhiger Fahrweise auf Fernverkehrsstraßen kam der Wagen mit 8 l/100 km und weniger aus, im Stadtverkehr waren es 8,85 l/100 km und bei Autobahnfahrt ständig um 120 km/h liefen nur 8,1 l/100 km durch. Damit kann man bei dieser Leistung sehr zufrieden sein. Mit Kraftstoff „Extra“ beschleunigte der Motor im vierten Gang etwa ab 60 km/h klingelfrei. Bei vorsichtigem Gasgeben konnte man jedoch auch aus etwa 30 km/h im vierten Gang ruckfrei beschleunigen. Ohne Klingeln geht das mit Rennkraftstoff, dessen Oktanzahl bei etwa 85 liegt. Die Spitzengeschwindigkeit änderte sich bei Verwendung dieses hochoktanigen Kraftstoffs jedoch nicht. Von Ölwechsel zu Ölwechsel brauchte der Testwagen etwas über einen Liter Öl. Das war aber vor allem auf eine defekte Kurbelwellendichtung zurückzuführen, die ständig für eine kleine Ölpfütze unter dem Wagen sorgte.

Bei den warmen Temperaturen sprang der Motor auch ohne Schock frühmorgens sofort an. Die auf 50 Ah vergrößerte 12-V-Batterie (früher 40 Ah) läßt jedoch auch auf ein verbessertes Kaltstartverhalten im Winter schließen. Eine raffinierte Lösung ist die im Rückspiegel eingebaute Innenbeleuchtung. Die Ausstattung des Felicia beschränkt sich jedoch auf das unbedingt Notwendige. Es gibt eine Lichtlupe, aber keine Scheibenwaschanlage. Die Scheibenwischer laufen sehr langsam, so daß man bei starkem Regen nicht allzuviel sieht. Für Kleinigkeiten steht nur der verschließbare Handschuhkasten zur Verfügung, Türtaschen gibt es nicht. Bei dem mit mattschwarzem Kunststoff bezogenen Armaturenbrett gibt es keine Spiegelung in der Windschutzscheibe, und die Armaturenbeleuchtung ist regelbar. Das Armaturenbrett selbst besteht aus Kunststoff. Die Oberkante ist jedoch hart und gibt bei einem Unfall nicht im geringsten nach. Eine Polsterung wäre hier angebracht.



Kinder sitzen hinten bequem. Für Erwachsene ist es eng, vor allem die Kopffreiheit bei aufgesetztem Dach ist nicht für Erwachsene bemessen. Die Plane hinter den Sitzen verkleidet das Faltdach.

Primitiv muten die oben aufgeschraubten Defrosterdüsen und die Kette mit dem Schlüsselring an, mit der die Rolljalousie vor dem Kühler bedient wird. Öffnen läßt sich die Jalousie nur bei niedrigen Geschwindigkeiten, sonst drückt sie der Fahrtwind gegen den Kühler.

Der Kofferraum ist sehr geräumig, wenn auch das auf dem Boden liegende Reserverad seine Tiefe einschränkt. Beleuchtet wird er durch Ausschnitte der Kennzeichenbeleuchtung. Der Kraftstofftank hinter dem rechten Radkasten ist mit 30 l Inhalt nicht allzu groß. Bei dem geringen Durchschnittsverbrauch reicht sein Benzin jedoch für rund 350 km. Hinter dem linken Radkasten sind außerdem Halterungen und Riemen zum Anschließen eines 20-Liter-Kanisters vorhanden. Der Zugriff für den Kofferraumriegel liegt im linken Türholm, und das Türschloß verriegelt nicht die Klinke, sondern die Tür mit dem Holm, so daß die Gegenstände im Kofferraum auch bei offenem Wagen nicht zugänglich sind.

e-p



TECHNISCHE DATEN

Motor: „Oktavia Super“

Hubraum: 1221 cm³

Hub: 75 mm

Bohrung: 72 mm

Leistung: 45 SAE-PS (43 DIN-PS) bei 4200 U/min

Max. Drehmoment: 8,6 kpm bei 2500 U/min

Verdichtung: 7,5:1

Schmierung: Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe

Kühlung: Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat

Vergasen: Fallstrom mit Beschleunigerpumpe

Zündung: Batteriezündung, Verteiler mit Fliehkraft- und Vakuumregler

Zündfolge: 1-3-4-2

Zündkerzen: PAL 14/195 (Isolator M 14/175)

Kraftübertragung:

Kupplung: Einschelben-Trocken

Getriebe: Viergang, 2., 3., 4. synchronisiert

Getriebeübersetzungen: 1. Gang 4,27

2. Gang 2,46

3. Gang 1,59

4. Gang 1,0

R.-Gang 5,61

Achsübersetzung im Ausgleichgetriebe: 4,78

Elektrische Anlage:

Batterie: 12 V, 50 Ah

Lichtmaschine: 200 W, spannungsregelmäßig

Anlasser: 0,8 PS, betätigt mit Zündanlaßschloß

Fahrwerk:

Rahmen: Mitteltragrohr, zwei Querträger, vorn Gabelung

Vorderachse: Dreieckslenker oben und unten, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer

Hinterachse: Pendelachse, Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Schraubengetriebe, Spurstange dreiteilig

Wendekreis: etwa 10,6 m

Fußbremse: hydraulisch, Simplex-Bremsen vorn und hinten

Handbremse: mechanisch auf Hinterräder wirkend

Bereifung: 5,50-15

Abmessungen:

Radstand: 2400 mm

Spurweite: vorn 1210 mm, hinten 1250 mm

Länge: 4065 mm

Breite: 1600 mm

Höhe: 1380 mm

Eigenmasse: 900 kg

zul. Gesamtmasse: 1200 kg

Tankinhalt: 30 l

Ölinhalt: 3 l (Motorenöl „Addinol“)

Preis: 18 700 DM, mit Hardtop: 19 500 DM

Kfz.-Steuer: 234 DM

Kfz.-Hauptpflicht: DDR 136 DM, Berlin 168 DM

Fahrzeugversicherung (Kasko) mit 100 DM Selbstbeteiligung:

DDR 388 DM, Berlin 475 DM + 5% Versicherungssteuer