

Unser Test

„Octavia“ und „Octavia-Super“ von den Skoda-Werken, ČSR

Seitdem im vergangenen Jahr die Skoda-Importe sprunghaft anstiegen, erreichten uns zahlreiche Zuschriften mit Vorschlägen, endlich einmal auch diesen Wagen zu testen. Wir hatten diese Absicht schon vor längerer Zeit, stellten das jedoch wieder zurück, da in Kürze die neuen „Octavia“-Typen erwartet werden, die gegenüber dem bisherigen Wagen „Skoda 440“ bzw. „Skoda 445“ einige Verbesserungen aufweisen. Inzwischen ist der „Octavia“ bereits in einigen Exemplaren in der DDR gelandet, und der „Octavia Super“ wird bald ebenfalls in größerer Stückzahl folgen. Der Name „Octavia“ wurde vom Werk in Mlada Boleslav deshalb gewählt, weil es sich bei diesem Wagen um den achten Typ der Entwicklungsreihe handelt.

Von seinem Vorgänger unterscheidet sich der „Octavia“ durch ein neues Kühlergesicht, ein geändertes Armaturenbrett, neue Heckleuchten und vor allem durch die neue Vorderachse, bei der die Querblattfeder durch Schraubenfedern ersetzt wurde. Die Vorderräder hängen jetzt oben und unten an Dreieckquerlenkern und auch vorn dämpfen Teleskopstoßdämpfer die Schwingungen. Die unteren Querlenker sind durch einen Torsionsstabilisator verbunden.

Der Rahmen, dessen zentrales Rohr zwei Querträger besitzt und sich nach vorn zur Aufnahme von Motor und Getriebe gabelt, die Lenkung mit Schraubenge triebe und dreiteiliger Spurstange und die hintere Pendelachse mit Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern wurden unverändert vom Vorgänger „Skoda 440“ bzw. „445“ übernommen. Auch die Karosserie ist bis auf die erwähnten Detailänderungen die gleiche geblieben.

Die Federung kann man als sportlich hart bezeichnen, und bei schlechter Straße muß man hin und wieder schon einige Stöße mit in Kauf nehmen. Andererseits liegt der Wagen in der Kurve ausgezeichnet. Die Kurvenneigung ist so gering, daß sie von den Insassen kaum bemerkt wird. Die Stoßdämpfer könnten unseres Erachtens jedoch noch etwas besser abgestimmt sein. Bei Kopfsteinpflaster oder Bodenwellen kommt es vor, daß die Räder kurz-



zeitig die Bodenhaftung verlieren, wodurch die Seitenführung etwas beeinträchtigt wird; vor allem bei nasser Straße ist hier etwas Vorsicht geboten. Bei trockener Straße kündigt sich das Weggehen der Hinterachse sehr allmählich an, so daß man mit der leichtgängigen und relativ direkt ausgelegten Lenkung des Wagen sicher in der Hand hat.

Auf der Autobahn stellten wir bei Geschwindigkeiten über 100 km/h eine gewisse Windempfindlichkeit vor allem bei seitlichen Böen fest. Man kann das etwas kompensieren, indem man hinter jeder Brücke bzw. hinter jedem Waldgebiet sofort die Lenkung etwas in der Richtung anzieht, aus der der Windstoß zu erwarten ist. In seinem Element ist der Wagen auf der Landstraße, speziell auf kurvenreicher und bergiger Strecke. Das ist nicht weiter verwunderlich, schließlich stammt er aus der tschechoslowakischen Volksrepublik, in der es Autobahnen in unserem Sinne nicht gibt, dafür aber kurvenreiche und hügelige Fernverkehrsstraßen sowie zahlreiche Nebenstraßen, mit denen der Wagen auch ohne Weiteres fertig wird. Bevor wir jedoch auf die von uns erreichten Vorfeststellungen eingehen, noch einige Worte zu den Motoren und den Getriebe.

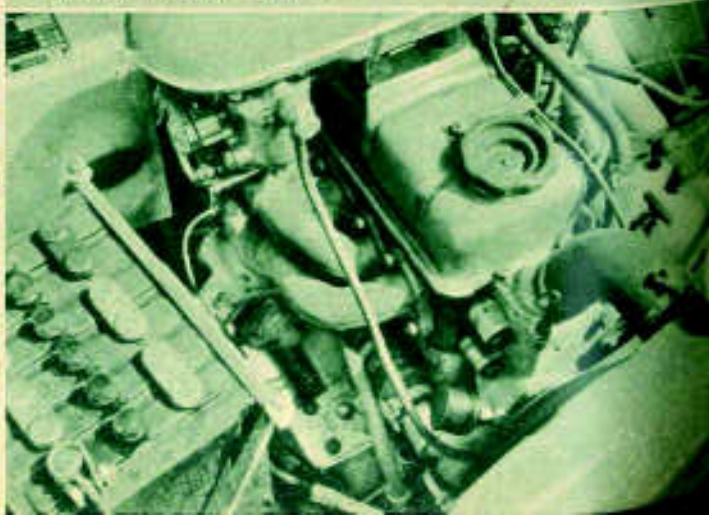
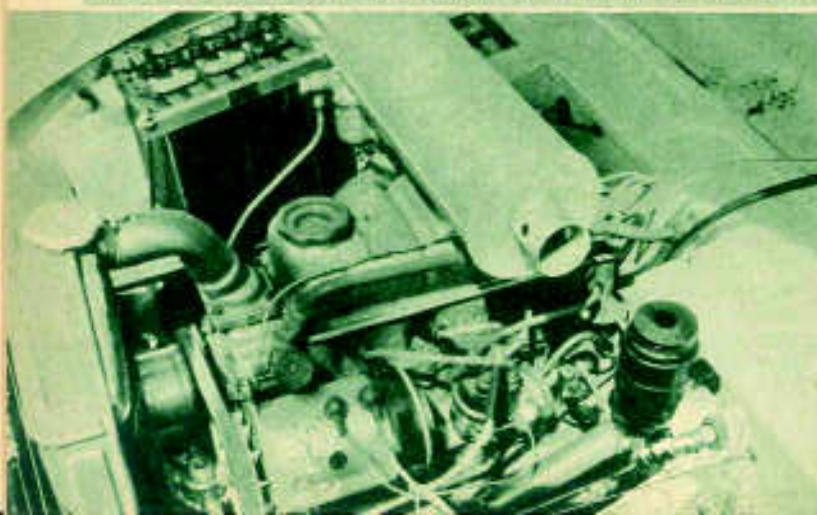
Der Motor des „Octavia“ hat 1089 cm³ Hubraum und leistet 40 SAE-PS bei 4200 U/min. Die vier Zylinder stehen in Reihe, die Ventile hängen und werden über Kipphebel und Stoßstangen von der seitlich liegenden Nockenwelle gesteuert. Die Duplexantriebskette der Nockenwelle wurde inzwischen durch eine Dreifachkette ersetzt. Die Verdichtung beträgt 7:1. Der Verteiler hat neben der Fliehkraftregelung eine Vakuumverstellung, die vom Unterdruck im Ansaugrohr gesteuert wird. Der Jikov-Fallstromvergaser mit Beschleunigerpumpe hat einen Durchlaß von 32 mm. Die Kühlfläche ist sehr reichlich bemessen, so daß auch bei scharfer stundenlangen Fahrt bei Lufttemperaturen von 25 Grad und darüber die Kühlwassertemperatur nie über 80 Grad anstieg. Ein Ölmanometer sucht man auch beim „Skoda“ vergebens. Er hat dafür eine rote Warnlampe, die bei einem Öldruck von weniger als etwa 1 atü aufleuchtet.

Das auffallendste Kennzeichen der „Octavia“-Wagen ist das neue Kühlergesicht. Anstelle der drei Öffnungen für den Lufteintritt ist ein senkrecht verschiebter Einlaß getreten, der durch die waagerechte Chromleiste mit dem Skoda-Zeichen breiter wirken soll (Bild oben).

An der linken Motorseite sind die Lichtmaschine und der Verteiler mit Fliehkraft- und Unterdruckverstellung untergebracht. Rechts im Bild an der

Spitzwand ist der durchsichtige Bremsflüssigkeitsbehälter zu erkennen. Oberhalb der Lichtmaschine liegt der Abstellhahn für den Wasserzuluß zum Heizaggregat (Bild unten links).

Der Auslaß- und der Einlaßkrümmer mit dem Fallstromvergaser liegen auf der rechten Motorseite. Die Benzinpumpe befindet sich auf der Stirnseite des Motors unter der Wasserpumpe. Das Öl wird oben in den Ventilkammerdeckel eingefüllt (Bild unten rechts).



in seinen Laufeigenschaften ist der Motor außerordentlich elastisch. Der Maximalwert des Drehmoments von 7 mkg wird schon bei 2800 U/min erreicht. Mit rotem Tankstellenkraftstoff zeigte der Motor jedoch unterhalb 2000 U/min im vierten Gang eine gewisse Neigung zum Klingeln. Die 2000 U/min entsprechen rund 50 km/h. Versuchsweise fütterten wir ihn auch mit Sonderkraftstoff (87 Oktan). Mit diesem Sonderkraftstoff konnte man im vierten Gang bis 25 km/h — das sind rund 1000 U/min — heruntergehen und von da aus wieder ruckfrei und absolut klingelfrei beschleunigen. Auch in der Höchstgeschwindigkeit reagierte der Motor auf diese 87 Oktan. Während wir mit rotem Tankstellenkraftstoff in beiden Richtungen 127 km/h Höchstgeschwindigkeit stoppten, erreichte der Wagen mit Sonderkraftstoff in beiden Richtungen 127,5 km/h. Oberhaupt kam mit dem Sonderkraftstoff die dem Motor von Haus aus mitgegebene Elastizität erst richtig zum Ausdruck. Er lief wesentlich ruhiger und wie man so sagt „runder“. Der Motor des „Octavia Super“, der in seiner Ausführung dem des „Skoda 445“ entspricht, leistet 45 PS bei 4200 U/min und hat sein maximales Drehmoment von 8,6 mkg schon bei 2500 U/min. Die Mehrleistung ist einzig und allein auf den vergrößerten Hubraum von 1221 cm³ zurückzuführen. Verdichtung und alle übrigen Daten sind die gleichen wie beim kleineren Motor vom Typ „440“. Da beide Skoda-Wagen auch in Getriebe und Achsantrieb völlig gleich übersetzt sind, wirken sich die 5 PS Mehrleistung des größeren Motors erheblich auf das Beschleunigungsvermögen des Wagens aus. Während mit dem kleineren Motor mit rotem Tankstellenkraftstoff fließiger geschaltet werden muß, wenn man fährt und dabei nicht in den Klingelbereich kommen will, spielt der große Motor mit dem Wagen. Das kommt auch darin zum Ausdruck, daß der große Motor auf den Sonderkraftstoff nicht feststellbar reagiert. Sowohl mit rotem Tankstellenkraftstoff als auch mit dem Sonderkraftstoff erreichten wir eine Höchstgeschwindigkeit in beiden Richtungen von 129 km/h. Irgendwelche Unterschiede im Drehverhalten des Motors waren zwischen den beiden Kraftstoffsorten nicht festzustellen.

Die Kurbelwelle ist bei beiden Motoren dreifach gelagert und überträgt das Drehmoment über die Einscheibentrockenkupplung auf das im zweiten, dritten und vierten Gang synchronisierte Getriebe. Das Differential ist hinten an das zentrale Rahmenrohr angeflanscht, und die Kardanwelle läuft innerhalb dieses Rohres. Die Übersetzungen im Differential und in den unteren Gängen des Getriebes sind sehr reichlich gewählt, wodurch sich die hervorragende Gebirgseignung des Wagens ergibt. An das Schalten muß man sich gewöhnen. Hier drückt nämlich eine Rückstellfeder den Lenkradschalthebel stets in die Ebene des ersten und zweiten Ganges. Beim Hochschalten vom zweiten zum dritten Gang muß man den Hebel gegen den Druck dieser Rückstellfeder in Richtung Armaturenbrett drücken. Vergißt man dieses Drücken einmal, z. B. beim Schalten vom dritten zum vierten Gang, so kann man unversehens im zweiten Gang landen. Logischer wäre diese Feder umgekehrt, nämlich mit Druckrichtung zur Ebene des dritten und vierten Ganges, die man im praktischen Fahrbetrieb viel öfter benötigt als den zweiten oder den ersten.

Die Getrieberäder machten sich in den höheren Gängen geräuschvoll bemerkbar, während das Geräusch der Räder des Auswärtigen etwas hinter dem sportlich hallenden Ton des Auspuffs zurücktrat. Die



TECHNISCHE DATEN

Motor „Octavia“

Viertakt, Vierzylinder in Reihe
Ventilsteuerung OHV
Hubraum: 1089 cm³
Hub: 75 mm
Bohrung: 66 mm
Verdichtung: 7:1
Leistung: 40 SAE-PS (30 DIN-PS) bei 4200 U/min
Max. Drehmoment: 7 mkg bei 2800 U/min
Schmierung: Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe
Kühlung: Wasserkühlung mit Pumpe und Ventilator, Regelung durch Thermostat
Vergasen: Jikav 32 SOP b, Fallstrom mit Beschleunigerpumpe
Zündung: Batteriezündung, Verteiler mit Fliehkraft- und Vakuumverstellung
Zündfolge: 1-3-4-2
Zündkerzen: PAL 14 195 (Isolator M 14/175)

Motor „Octavia Super“

Hubraum: 1221 cm³
Bohrung: 72 mm
Leistung: 45 SAE-PS (43 DIN-PS) bei 4200 U/min
Max. Drehmoment: 8,6 mkg bei 2500 U/min
(Übrige Daten wie Motor „Octavia“)

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trocken
Getriebe: Viergang, 2., 3., 4. synchronisiert, Lenkstodschaltung
Getriebeübersetzungen: 1. Gang 1: 4,27
2. Gang 1: 2,46
3. Gang 1: 1,59
4. Gang 1: 1
R.-Gang 1: 3,61
Ausgleichgetriebe: am Rahmenrohr angeflanscht, Gleason-Verzählung, Kardanwelle innerhalb des Rahmenrohres
Übersetzung: 1: 4,78

Elektrische Anlage

Batterie: 12 V, 40 Ah
Lichtmaschine: 200 W, spannungsregelmäßig
Anlasser: 0,8 PS, mechanische Einrückung des Ritzels durch Seilzug
Scheibenwischer: in Parallelschlag

Fahrwerk

Rahmen: Mittelträger, 2 Querträger, vorn Gabelung aus Längsträgern
Vorderradse: Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern oben und unten, Schraubentfedern, Teleskopstoßdämpfer

Hinterradse: Pendelachse, Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Schraubenge triebe, Spurstange dreiteilig, 3,5 Lenkrodumrehungen bei Gesamteinlenkung

Wendekreis: etwa 10,6 m

Fußbremse: hydraulisch, auf alle 4 Räder wirkend

Handbremse: mechanisch, auf Hinterräder wirkend

Räder: Scheibenräder, Vierlochteilung

Bereifung: 5,50-15

Luftdruck: vorn 1,4, hinten 1,7 atü

Karosserie: Ganzmetallausführung, geschweißt

Platzzahl: 4

Kofferraum: etwa 0,300 m³

Heizung: Warmwasserheizung an der Spritzwand, Frischluftzuführung

Maße und Gewichte

Radstand: 2400 mm
Spurweite: vorn 1210, hinten 1250 mm
Bodenfreiheit: 175 mm
Länge: 4065 mm
Breite: 1500 mm
Höhe: 1430 mm (belastet)
Gewicht: 890 kg (trocken)
Gewicht: 920 kg (getankt)
Zulässiges Gesamtgewicht: 1270 kg
Tragfähigkeit: 350 kg
Tankinhalt: 30 l
Ölinhalt: 2,9 l (etwa 3,5 l bis Maximalstand am Peilstab)

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: „Octavia“ 122 km/h
„Octavia Super“ 129 km/h

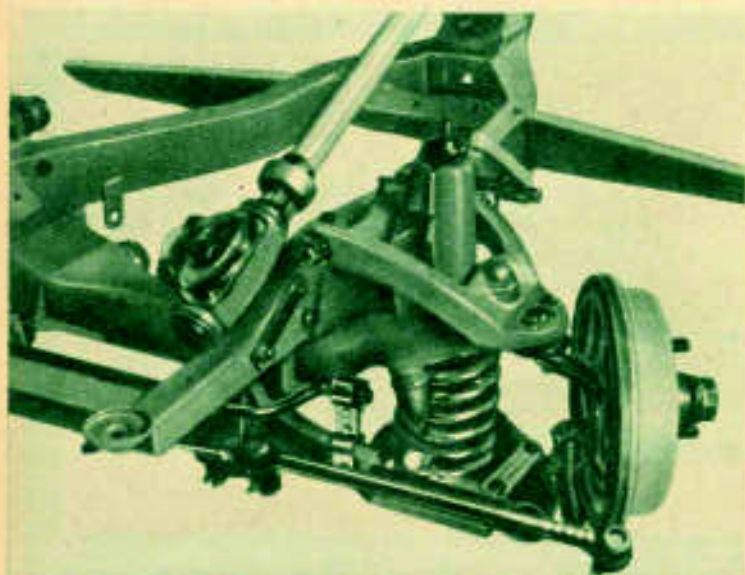
Steigfähigkeit:

„Octavia Super“ 1. Gang 39%
2. Gang 20%
3. Gang 12%
4. Gang 7%
R.-Gang 50%

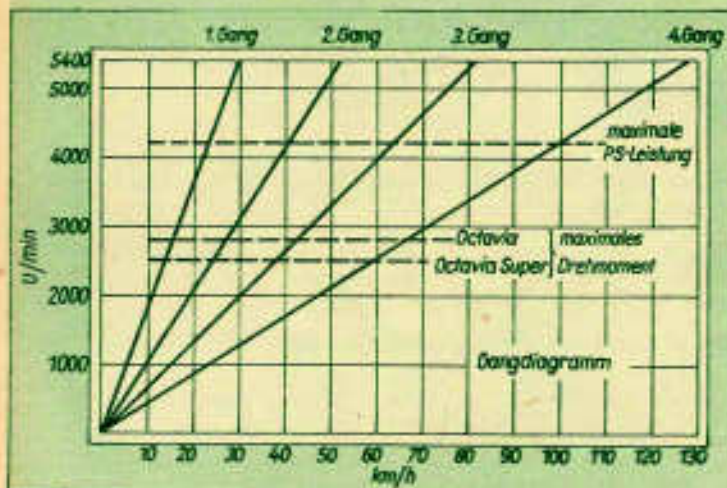
„Octavia“ 1. Gang 33%
2. Gang 17%
3. Gang 10%
4. Gang 5%
R.-Gang 45%

(Werkangaben, bei vollbesetztem Wagen)

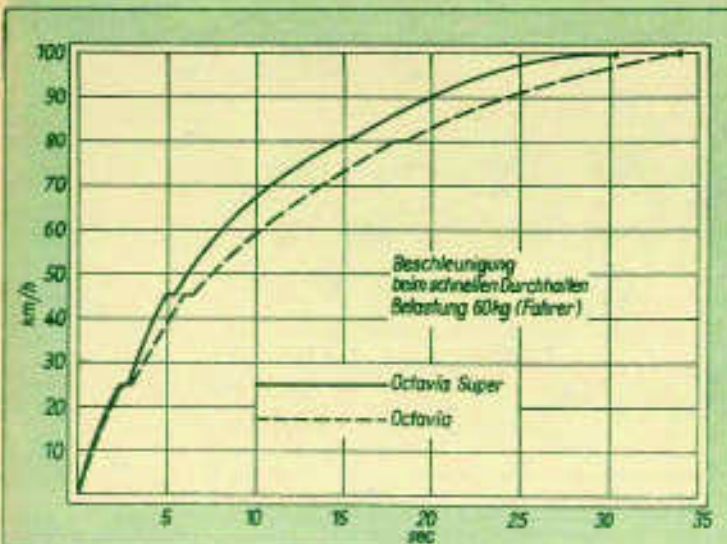
	„Octavia“	„Octavia Super“
Preis:	14 500,- DM	14 900,- DM
Kfz.-Steuer (jährlich):	198,- DM	234,- DM
Kfz.-Hauptpflicht (jährlich):	127,50 DM	136,- DM (DDR)
	157,50 DM	168,- DM (Berlin)



Die wichtigste Neuheit der „Octavia“-Typen ist die Vorderachse. Während beim Skoda 440 die Räder unten an einer Querblattfeder und oben an Dreieckschenkeln, die gleichzeitig die Hebel der Stoßdämpfer bildeten, geführt wurden, hat der „Octavia“ jetzt oben und unten Querlenker, so daß sich beim Fahren die Spur nicht verändern kann. Die Teleskopstoßdämpfer liegen innerhalb der Schraubenfedern. Um der Kurvenneigung entgegen zu wirken, sind die unteren Querlenker durch einen Torsionsstabilisator verbunden. Die Lenkung hat ein Schraubenge triebe und eine dreiteilige Spurstange.



Das Gangdiagramm (oben) zeigt, daß der Motor trotz seiner erstaunlichen Elastizität in erheblichem Maße überdreht ist. Die Höchstgeschwindigkeit von 129 km/h („Octavia-Super“) liegt weit jenseits der Drehzahl der Höchstleistung von 4300 U/min. Da beide Wagen die gleichen Getriebe- und Achsübersetzungen haben, wirkt sich die Mehrleistung des „Super“ als reine Leistungsreserve aus. Die Wagen haben dadurch annähernd gleiche Spitzengeschwindigkeiten, in der Beschleunigung ergeben sich jedoch wesentliche Unterschiede. Wie die Beschleunigungskurve (unten) zeigt, kann man mit dem „Octavia-Super“ sehr schnell „weg“ sein.



Karosserie des Testwagens „Octavia Super“ blieb auch bei hohen Drehzahlen und Geschwindigkeiten absolut ruhig, während der Aufbau des „Octavia“ oberhalb 100 km/h Dröhngeräusche von sich gab.

Mit dem „Octavia“ fuhren wir auf der Autobahn Geschwindigkeitsdurchschnitte zwischen 103 km/h und 105,5 km/h über Strecken von 240 bzw. 180 km. Auf der Fernverkehrsstraße erreichten wir mit dem „Octavia“ Geschwindigkeitsdurchschnitte von 70,5 bis 74 km/h über Entfernungen von 70 und 200 km. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten beziehen sich wie auch beim „Octavia Super“ sämtlich auf roten Tankstellenkraftstoff. Da man beim Super die gleiche Achsübersetzung und die gleichen Getriebeübersetzungen wie beim Octavia beibehalten hat, wirkt sich die motorische Mehrleistung kaum auf die Höchstgeschwindigkeit, dafür aber um so mehr auf die Beschleunigung und im Zusammenhang damit auf die erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten über lange Strecken aus. So fuhren wir mit dem „Super“ 95 km Autobahn in 47 Minuten. Das ist ein Durchschnitt von 121 km/h. Die 71 km Fernverkehrsstraße von Anklam nach Stralsund schafften wir in 47 Minuten, Durchschnitt 90,5 km/h. (Eine Nachahmung empfehlen wir nicht, da diese Geschwindigkeiten ohne Sondergenehmigung lt. STVO nicht gestattet sind.) Hier zeigt sich die motorische Leistungsreserve des „Super“. Der dritte Gang schafft den Wagen beim Überholen sehr schnell auf 80 km/h, und mit dem vierten Gang hat man dann freie Bahn. Man bedauert manchmal, daß der Sprung vom dritten zum vierten Gang nicht etwas knapper gewählt wurde. In manchen Situationen könnte der dritte Gang ruhig noch etwas höher reichen. Andererseits setzt der vierte Gang mit seinem maximalen Drehmoment schon bei 60 km/h (beim „Octavia“ bei 67 km/h) voll ein, und wenn man auf etwas Rasanz verzichtet, kann man die meisten Überholvorgänge mit dem Gaspedal ohne zu schalten erledigen. Aber der Skoda verleitet schon von der Sitzposition her zum sportlichen Fahren, ganz abgesehen von seiner Kurvenlage, die erhebliche Geschwindigkeiten verträgt. Bei nasser Straße ist es ratsam, beim scharfen Beschleunigen im ersten und zweiten Gang das Gaspedal etwas vorsichtiger zu bedienen, sonst ist es leicht möglich, daß die Hinterachse zu schwänzeln anfängt. Allerdings konnten wir das nur bei Belastung mit einer Person beobachten. Ist der Wagen mit drei bis vier Personen besetzt, so liegt er absolut ruhig. Die Mehrleistung des „Super“ gegenüber dem „Octavia“ bekommt man natürlich nicht umsonst geboten. Beim „Octavia“ betrug der Kraftstoffverbrauch mit rotem Tankstellenkraftstoff im reinen Stadtverkehr 9 l/100 km. Der „Super“ brauchte unter gleichen Bedingungen 11,2 l/100 km. Dabei darf nicht verschwiegen werden, daß wir die Möglichkeit, mit dem „Super“ zuerst von der Kreuzung wegzusein, auch reichlich ausnutzten, und das kostet eben Kraftstoff. Auf der Fernverkehrsstraße brauchte der „Octavia“ bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,5 km/h etwa 8,2 l/100 km. Der Super benötigte 10,1 l auf der Fernverkehrsstraße bei 90 km/h Geschwindigkeitsdurchschnitt. Auf der Autobahn lag der „Octavia“ bei einem Durchschnitt von 103 km/h bei 8,6 l/100 km, und der „Super“ brauchte für seinen 121er Schnitt 10,5 l/100 km. Bei ruhiger gemütlicher Kaffeefahrt kamen wir mit dem „Octavia“ mit 7,7 l/100 km auf der Fernverkehrsstraße aus, während der „Super“ 8 l für die gleiche Strecke brauchte. Mehr Leistung kostet eben Geld. Die hydraulische Fußbremse der „Octavia“-Wagen“ setzt sehr weich und geschmeidig ein und erreichte eine mittlere Verzögerung von 7,4 m/s². Die Bremswege betragen bei 50 km/h 13 m und bei 40 km/h 8,3 m. Mit der Handbremse brauchten wir einen Bremsweg von 30 m aus 50 km/h und 19,2 m aus 40 km/h. Das entspricht einer mittleren Verzögerung von 3,2 m/s². Der Wagen war bei den Bremsversuchen nur mit dem Fahrer belastet. Der Handbremshebel ist als Zuggriff ausgebildet und liegt unter dem Armaturenbrett. Die Bremskraft wird über Seilzüge auf die Hinterräder übertragen.

Der Hauptbremszylinder der hydraulischen Bremsanlage ist unten am Rahmen befestigt. Der Bremsflüssigkeitsbehälter jedoch befindet sich oben an der Spritzwand und ist aus durchsichtigem Material gefertigt, so daß man auf einen Blick kontrollieren kann, wieviel Bremsflüssigkeit vorhanden ist.

Die „Octavia“-Typen sind gegenüber ihren Vorgängern auch mit einem neuen Bremslichtschalter ausgestattet, der in seiner Funktion eingestellt werden kann. Eine Madenschraube verändert dabei den Federdruck der Rückstellfeder des Schalters. Falls das Bremslicht nicht ausgeht, braucht man praktisch nur die Madenschraube etwas anzuziehen und schon arbeitet er wieder exakt. Diese Erkenntnis hat uns immerhin einige Stunden nutzloses Bauen gekostet, denn in der Betriebsanleitung findet man keinerlei Hinweis auf die betreffende Madenschraube und darauf, daß die bisher verwendete Ausführung des Bremslichtschalters geändert wurde. Auch die Abmessung des Keilriemens ist in der Betriebsanleitung nicht angegeben. Anstelle der ausführlichen Behandlung wie man den Wagen wäscht und wie man Flecke aus den Polstern entfernt, wäre eine exakte technische Beschreibung mit Schnittzeichnungen und Detailfotos der einzelnen Aggregate des Wagens zweckmäßiger gewesen, denn nicht immer ist gleich eine Skoda-Vertragswerkstatt in der Nähe, wenn man mal eine Panne hat. Die Rückenlehnen der Vordersitze lassen sich in ihrer Neigung mit zwei gekonterten M-8-Schrauben verstellen. Während der Fahrt



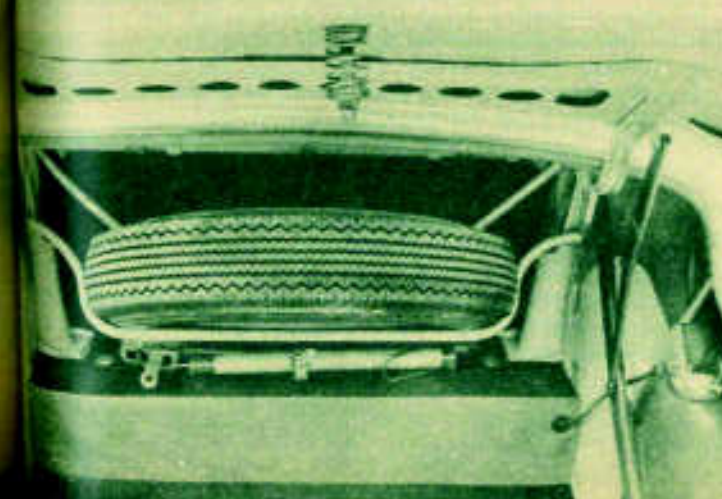
Das Lenkrad ist beim „Octavia“ schiffsförmig ausgebildet. Die Instrumente liegen gut im Blickfeld. Der Tachometer zeigt bei beiden Testwagen kaum Abweichungen von den Stoppwerten. Der Hebel des Blinklichtschalters, links von der Instrumentengruppe, ragt weit aus dem Armaturenbrett heraus, damit er vom Lenkrad aus erreichbar ist, seine Anordnung ist etwas ungewöhnlich. Unter dem Armaturenbrett liegen in der Mitte das Heizaggregat, links neben der Lenksäule der Handbremshebel und ganz links der Zugknopf für die Haubenantriebsregelung und die Ketten für Kühlerjalousie und Luftklappen.

ist das allerdings nicht möglich. Die Verstellbarkeit der vorderen Sitzbank nach hinten ließ zu wünschen übrig. Für meine Größe (1,88 m) stand die Sitzbank schon im letzten Loch der Zahnreihe. Für große Menschen dürfte der Platz knapp werden, auch wenn der Verstellhebel hinter die Zahnreihe eingerastet wird.

Die Instrumente – Tachometer, Kühlwassertemperatur- und Kraftstoffmengenmesser – liegen gut im Blickfeld. Im Tachometer sind vier Kontrolllampen für Blinker, Fernlicht, Öldruck und Ladekontrolle angeordnet. Links von der Instrumentengruppe befinden sich das Zündschloß und der weit aus dem Armaturenbrett herausragende Blinkhebel, der in seiner Anordnung etwas ungewöhnlich, vom Lenkrad aus aber ebensogut erreichbar ist wie ein an der Lenksäule angebrachter Hebel. In der Mitte sind außer dem Aschenbecher die Schalter für Licht, Scheibenwischer, Heizgebläse und Deckenbeleuchtung und die Zugknöpfe für den Startverriegler und den Anlasser angeordnet. Der Handbremshebel liegt links neben der Lenksäule unter dem Armaturenbrett. Ganz links unter dem Armaturenbrett befinden sich der Zugknopf für die Haubenriegelung und die Zugketten für die Kühlerjalousie und die Lüftungsklappen. Die Kühlerjalousie war bei beiden Testwagen leider nicht verwendbar, da sie sich wohl hochziehen ließ, aber von selbst nicht wieder herunterging. Man mußte dazu die Haube aufmachen und nachhelfen. Rechts im Armaturenbrett befindet sich ein offenes Ablagefach aus lackiertem Blech. Eine Auskleidung mit Stoff oder Kunststoff könnte dem Klappern der eingelegten Gegenstände abhelfen. Für den nachträglichen Einbau eines Radios ist kein Platz vorgesehen. Man muß entweder den Ablagekasten opfern oder das Radio unterhalb des Armaturenbrettes einbringen.

Außerordentlich wirksam ist das in der Mitte über dem Getriebegehäuse angebrachte Warmwasserheizungsaggregat der Skoda-Wagen. Das Wasser wird im Nebenschluß zum Kühlwasserkreislauf erwärmt. Dreht man das Zuflußventil zu, so strömt im Kommer bei geöffneten Luftklappen Frischluft in den Fußraum des Wagens. Die Entfrosterdüsen sind nicht getrennt abschaltbar, sie sind aber so bemessen, daß der überwiegende Teil der Warmluft bzw. Frischluft in den Fußraum geht. Ein Gebläse ist in das Warmwasseraggregat eingebaut. Zur zugfreien Belüftung sind außerdem in den Vordertüren Dreiecksausstellfenster vorhanden.

Rechts hinter dem Radkasten ist der Benzintank stehend untergebracht. Sein Verschluß wird mit dem Türschlüssel aufgeschlossen. Hinter dem linken Radkasten sind Riemen angebracht, mit denen man einen 20-l-Kanister festschnallen kann. Durch die hängende Anordnung des Reserverades steht der Kofferraum in seiner ganzen Tiefe für das Gepäck zur Verfügung. Beleuchtet wird er von den Kennzeichenlampen.



Die vordere Sitzbank hat geteilte Rückenlehnen, die schräg nach vorn klappen und einen großen Einstieg nach hinten freigeben. Die Lehnen lassen sich nicht nach hinten umklappen, sie können aber in ihrer Neigung verstellt werden. Die Verstellbarkeit der Sitzbank selbst reicht für große Menschen nicht ganz aus. Vor dem Heckfenster befindet sich eine große Ablagefläche, und Kleiderhaken sind links und rechts an den Türholmen angebracht. Den Hintersitzenden stehen Armstützen und eingelassene Aschenbecher zur Verfügung.

Vor dem gewölbten Heckfenster befindet sich eine breite Ablagefläche, und den hinten Sitzenden stehen Armstützen, Aschenbecher und Kleiderhaken zur Verfügung.

Der Kofferraum wird von einem Hebel am linken Türholm entriegelt und von der Kennzeichenbeleuchtung mit beleuchtet. Der Benzintank steht rechts hinter dem Radkasten, und das Reserverad ruht auf einer Querstange und auf dem Hinterachstunnel. Hinter dem linken Radkasten sind Riemen für die Befestigung eines 20-Liter-Kanisters vorhanden.

Das Bordwerkzeug ist sehr reichhaltig. Verschiedene Maulschlüssel, Steckschlüssel, Montierhebel, Hammer, Wagenheber, Luftpumpe, Drehkurbel, Kombizange, Fettpresse, Ölkanne, Reifendruckprüfer, Bremsenentlüftungsschlauch usw. Den Bremsenentlüftungsschlauch mußten wir allerdings erst um 1 cm kürzen, um an die Entlüftungsschrauben heranzukommen.

In seiner Innenausstattung könnten wir uns den Skoda noch etwas gediegener vorstellen. Das Hammerschlag-lackierte Armaturenbrett und der nackte Getriebegehäuse betonen zu sehr das funktionell Zweckmäßige. In seinen Fahreigenschaften ist der Skoda jedoch ein sportliches Fahrzeug mit außerordentlichen Fahrleistungen, die immer wieder bestechen.

Abschließend kann gesagt werden, daß für diese Fahrzeuge, die vom Außenhandelsunternehmen Transportmaschinen Export-Import, Berlin, eingeführt werden und uns auch zum Testen von dem Außenhandelsunternehmen Transportmaschinen zur Verfügung gestellt wurden, in Zusammenarbeit mit dem VEH Automot, Heidenau, ein gut organisiertes Netz von Vertragswerkstätten eingerichtet wurde. In diesen Vertragswerkstätten werden die Fahrzeuge nach festgelegten Normen und von in Speziallehrgängen ausgebildeten Fachkräften betreut und gewartet. Wie uns versichert wurde, wird das Netz der Vertragswerkstätten entsprechend der Menge der Importfahrzeuge laufend verdichtet. Zur Ergänzung sei noch festgestellt, daß die Vertragswerkstätten neben ihrer Aufgabe, Reparaturen durchzuführen, auch die vertragliche Verpflichtung übernommen haben, Ersatzteile ab Lager zu verkaufen. Sollten hier oder da Beschwerden notwendig sein, so empfehlen wir, sich an die Kundendienstabteilung des VEH Automot, Heidenau, Gabelsberger Straße 6-7, zu wenden. e-p

Die große gewölbte Heckscheibe gestattet eine gute Sicht nach hinten. Die seitlichen Heckleuchten sind in ihrer Form etwas verändert und übersichtlicher gegliedert worden. Oben ist das gelbe Bremslicht und unten kombiniert das Rück- und Blinklicht angeordnet. Die Pendelachse hinten mit Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern wurde in ihrer Ausführung vom Skoda 440 übernommen.



Unser Test

Sportwagen

Felicia

von den Skoda-Werken, ČSR

Selten erregten wir mit einem Testfahrzeug so viel Aufsehen wie mit dem Skoda „Felicia“. Überall wurden wir angesprochen und nach näheren Einzelheiten gefragt. Das ist durchaus verständlich, denn der Wagen sieht ja auch – besonders offen – sehr nett aus. Hinzu kommt, daß ein Sportwagen ohnehin in den Vorstellungen vieler Interessenten vom Nimbus sagenhafter Spitzengeschwindigkeiten umgeben wird. „Der läuft doch 160“ und ähnliche Bemerkungen bekamen wir mehrfach zu hören. Wir mußten diejenigen leider enttäuschen, denn aus rund 40 PS werden auch in sportlicher Verpackung keine 80. Um es gleich vorwegzunehmen – bei rund 130 km/h war bei unserem Testwagen Schluß. Vielleicht werden einige hier vor lauter Enttäuschung nicht weiterlesen. Wir wollen trotzdem den Wagen etwas genauer betrachten, und zwar von vornherein als das, was er ist: ein Fahrzeug mit sportlicher Note, das sich aber in seinen Motor- und Fahrleistungen im großen und ganzen im Rahmen der bekannten Skoda-Limousinen bewegt. Seine Verwandtschaft mit den „Octavia“-Limousinen kann der Sportwagen ohnehin nicht leugnen, zumindest vorn sieht man das auf den ersten Blick. Lediglich die Kühlerverkleidung weicht etwas vom „Octavia“ ab. Wir fanden den Kühlergrill der Limousine schöner, da das horizontale Stillelement den Wagen flacher und breiter erscheinen läßt. Dieser Eindruck wäre beim Sportwagen ebenso angebracht. Entschädigt wird man jedoch durch das gegenüber der Limousine erheblich günstiger gestaltete flach auslaufende Heck.

Getragen wird die Sportkarosserie von dem gleichen Zentralrohrrahmen mit vorderer Gabelung wie die „Octavia“-Typen. Man muß sich darüber im klaren sein, daß die Karosserie des Sportwagens gegenüber der Limousine in einer Hinsicht immer benachteiligt ist. Ein festes Dach trägt erheblich zur Stabilisierung bei und begegnet damit gewissen Verwindungsmöglichkeiten, die beim offenen Wagen nur gewisser Vermeidungen werden können. Mit dem Arbeiten der einzelnen Baugruppen (Bug – Heck – Türen)

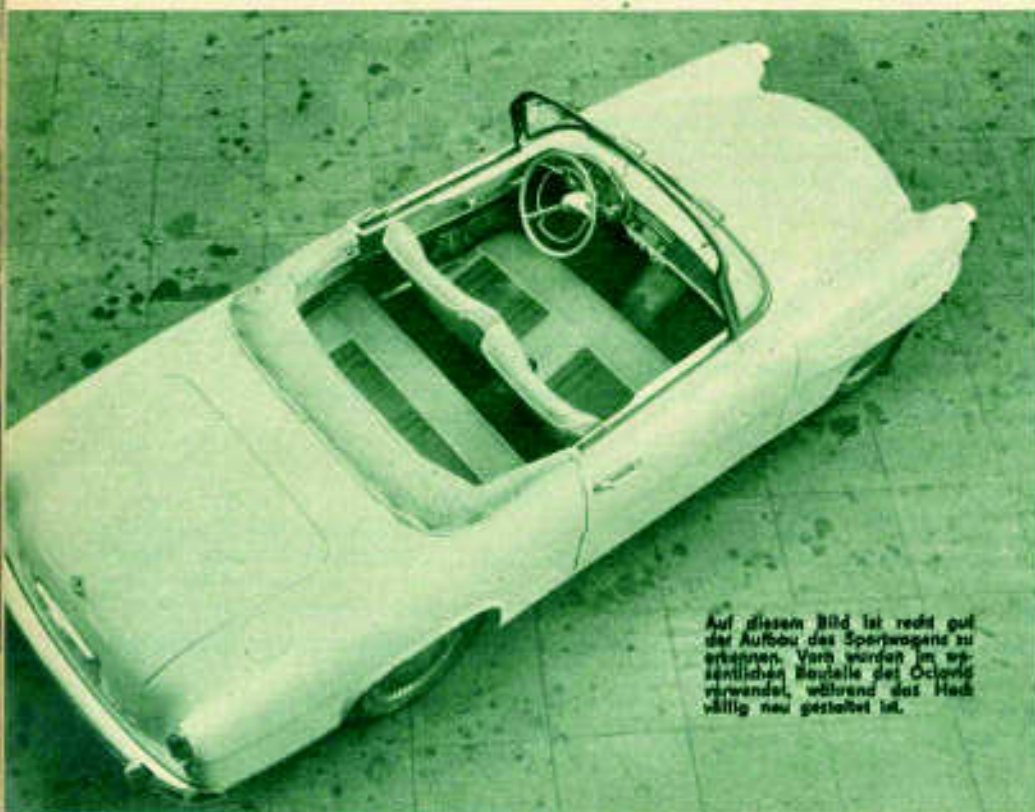


bei schlechten Straßenverhältnissen muß man sich bei dieser Konstruktion abfinden. Die derzeitige Optimallösung wäre ein Gitterrohrrahmen, der jedoch erheblich teurer ist und die Verwendung zahlreicher „Octavia“-Baugruppen kaum noch ermöglichen würde. Die Lenkung und Radaufhängung, noch doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator und hinten Pendelachse mit Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern entspricht der Limousine. Mit der neuen Vorderachse, die wir im „Octavia“-Test (Heft 8) ausführlich besprochen haben, bekam der Sportwagen auch den klangvollen Namen „Felicia“. Vorher hieß er schlicht „Skoda 450“.

Der „Felicia“ bietet außer zwei Erwachsenen auf einer hinteren kleineren Sitzbank zwei Kindern bequem Platz. Für kurze Strecken können hinten auch einmal zwei Erwachsene sitzen. Es geht dabei hinsichtlich der Beinfreiheit und bei geschlossenem Verdeck auch in der Kopfhöhe etwas eng zu. Aus Platzgründen wurde die Rückenlehne hinten nicht gepolstert, und außerdem stören bei hochgeklapptem Verdeck die etwas groß ausgefallenen Druckknöpfe des Schutzüberzuges. Für lange Strecken sollte man eben nur mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern rechnen. Der Kofferraum ist dagegen sehr geräumig. Das Reserverad hängt infolge der flacheren Gestaltung des Hecks nicht wie beim „Octavia“ in einer Schlinge, sondern ist auf dem Boden mit einer Gummischlaufe festgelegt. Eine Matte deckt das Reserverad und das mit Riemen angeschnallte Werkzeug ab. Links hinter dem Radkasten sind wie bei der Limousine Platz und Ansnallriemen für einen 20-Liter-Kanister vorhanden, der auch notwendig ist, da der 30-Liter-Tank im rechten Radkasten wirklich etwas knapp bemessen ist. Der Tankstutzen wurde beim „Felicia“ eingelassen und durch einen Decken abgedeckt, der mit einem Zug vom Innenraum aus entriegelt werden kann. Verschlössen wird wie bei den Limousinen die Fahrertür. Das Schloß legt dabei nicht nur den äußeren Türgriff fest, sondern verriegelt die Tür mit dem Holm. Bei abgeschlossener Fahrertür ist demzufolge auch der im Türholm liegende Öffnungshebel des Kofferraums verschlossen, so daß dieser bei offenem Wagen die Gegenstände aufnehmen kann, die man unter Verschluss haben will. Außerdem ist der Handschuhkasten im Armaturenbrett abschließbar.

Das im zusammengefalteten Zustand mit einem Schutzüberzug abgedeckte Klappverdeck läßt sich sehr schnell auch von einer Person hochklappen. Es wird am Rahmen der Windschutzscheibe lediglich durch zwei Schnellverschlüsse festgehalten. Einige Druckknöpfe legen die Kanten des Verdecks an den Seiten und an der Windschutzscheibe fest. Das Klappverdeck ist auch an den Kanten erstaunlich wasserdicht, an die Dichtigkeit gegen Zugluft darf man jedoch bei dieser Konstruktion nicht allzu große Anforderungen stellen. Es bleiben immer einige Ritzen, die für Frischluft sorgen. Dafür entschädigt die sehr wirksame Warmwasserheizung mit Gebläse, die in der Ausführung der der Limousinen entspricht. Ein festes Coupédach gibt es bisher für den „Felicia“ bei uns noch nicht.

Die voll mit Kunstleder überzogenen Vordersitze lassen sich genau wie bei der



Auf diesem Bild ist recht gut der Aufbau des Sportwagens zu erkennen. Vorn würde im wesentlichen Bauteile der Octavia verwendet, während das Heck völlig neu gestaltet ist.

Limousine schräg nach vorn klappen, um einen weiten Ausschnitt für das Einsteigen nach hinten freizugeben. Das Lenkrad liegt etwas dichter am Armaturenbrett, wodurch die Sitzposition und die Haltung der Arme beim Fahren gewonnen haben. Die Verstellbarkeit der Sitzbank könnte wie bei der Limousine nach hinten etwas reichlicher sein. Andererseits wären gerade bei der Raumaufteilung in Sportwagen getrennt verstellbare Einzelsitze vorteilhaft, so daß unterschiedliche Größen von Fahrer und Beifahrer berücksichtigt und dadurch Platz für den hinteren Raum gewonnen werden kann.

Im Armaturenbrett ist beim Sportwagen Platz für den Einbau eines Lautsprechers eingeplant, nicht aber für das Bedienungsteil eines Radios. Der eingelassene Aschenbecher ist etwas klein ausgefallen und wäre auf der Fläche hinter der Windschutzscheibe noch besser platziert. Den Blinkhebel — jetzt in der Mitte zwischen den Zugknöpfen — sollte man wie beim „Octavia“ links von der Lenksäule neben dem Zündschloß anordnen, damit er vom Lenkrad aus besser erreichbar ist. Die übrigen Bedienelemente entsprechen denen der Limousine. Auch die Kühlerjalousie hatte die gleiche Eigenschaft, sie ließ sich einwandfrei hochziehen, aber zum Öffnen mußte man vorn nachhelfen. Eine Änderung der Rückstellfedern und des Bowdenzuges, der auch bei der Frischluftzufuhr etwas schwach ausgefallen ist, wäre angebracht.

Nun zum Herz des „Felicia“. In seinen Daten (1089 cm³ Hubraum, Hub 75, Bohrung 68 mm) basiert der Sportmotor auf dem Typ 440. Er hat jedoch gegenüber dem „Octavia“-Motor eine „schärfere“ Nockenwelle, wodurch sich eine etwas größere Überschneidung der Ventilzeiten ergibt. Weiter wurde der Ansaugstutzen verändert, und zwei Vergaser mit 32er Durchlaß versorgen je zwei Zylinder. In der Originalausführung hat der Sportwagen auch geänderte Verdichtungsräume mit einer Verdichtung von 8,4. Mit dieser Verdichtung leistet er 50 PS (SAE) bei 5750 U/min. Da der hochverdichtete Motor mit den in der DDR zur Verfügung stehenden Kraftstoffen nicht



Das Klopferdeck wird, wie im Bild sichtbar, durch zwei Springel abgestützt und vom am Rahmen der Windschutzscheibe mit zwei Schnellverschlüssen gehalten.

klingelfrei gefahren werden kann, wurde bei der für den Import in unsere Republik vorgesehenen Ausführung die Verdichtung auf etwa 7 herabgesetzt. Sie entspricht damit der des „Octavia“-Motors. Die Leistung dürfte sich nach unseren Geschwindigkeits- und Beschleunigungsmessungen zwischen 40 und 45 PS bewegen. Daraus ergibt sich natürlich auch die gegenüber der Werksangabe etwas geringere Spitzengeschwindigkeit. Alle übrigen Details des Sportmotors entsprechen der Originalausführung, so daß lediglich ein neuer Zylinderkopf erforderlich wäre, um den Motor auf die Verdichtung von 8,4 und damit auf die Leistung von über 50 PS zu bringen. (Es wäre zu hoffen, daß in einiger Zeit auch bei uns Kraftstoff für diese Verdichtung zur Verfügung steht. In der CSR ist das seit Juni dieses Jahres bereits der Fall.) Gegenüber dem „Octavia“-Motor hat jedoch auch der niedrig verdichtete Sportmotor einen bedeutenden Vorteil — er dreht höher. Dafür sorgen vor allem die weiter überschrittenen Steuerzeiten, die auch in hohen Drehzahlen eine ausreichende Zylinderfüllung gewährleisten. Wir haben ohne weiteres Drehzahlen von über 6000 U/min erreicht und gemessen. Besonders im 3. Gang, der dadurch bis über 90 km/h reicht, wirkt sich diese Eigenschaft günstig auf schnelle Überholvorgänge aus, da man während des Überholens kaum zu schalten braucht. Allerdings kommt bei diesen hohen Drehzahlen keine wesentliche Mehrleistung heraus. Die Beschleunigungszeiten mit dem Sportwagen entsprechen unten denen des „Octavia“. Oben liegen sie zwischen den Werten des „Octavia“ und des „Octavia Super“. Die Meßwerte, die an verschiedenen Tagen in beiden Richtungen auf den gleichen Autobahnabschnitten wie mit den „Octavia“-Typen ermittelt wurden, finden Sie in den technischen Daten. Eine Be-



TECHNISCHE DATEN

Motor „Felicia“

Viertakt, Vierrylinder in Reihe, OHV

Hubraum: 1089 cm³

Hub: 75 mm

Bohrung: 68 mm

Verdichtung: etwa 7

Leistung: etwa 40 bis 42 PS (nach unseren Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsmessungen, genaue Angaben lagen uns für den niedriger verdichteten Sportmotor nicht vor)

Vergaser: 2 Jikov 32 SOP, Fallstrom mit Beschleunigepumpe

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Tradon

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

Getriebeübersetzungen: 1. Gang 1:4,27

2. Gang 1:2,46

3. Gang 1:1,59

4. Gang 1:1

R.-Gang 1:3,61

Hilfsradsantrieb: 1:4,78

Elektrische Anlage

Batterie: 12 V, 40 Ah

Lichtmaschine: 200 W, spannungsregelnd

Zündung: Batteriezündung, Verteiler mit Fliehkraft- und Vakuumregler

Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit doppelten Dreieckslenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator

Hinterachse: Pendelachse mit Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Schraubengebriebe, Spurstange dreiteilig

Wendekreis: etwa 10,6 m

Bremsen: Fußbremse hydraulisch, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend

Bereifung: 5,50 - 15

Maße und Gewichte

Radstand: 2400 mm

Spurweite: vorn 1210, hinten 1250 mm

Länge: 4065 mm

Breite: 1600 mm

Höhe: 1380 mm

Gewicht: 900 kg

zulässiges Gesamtgewicht: 1200 kg

Tankinhalt: 30 l

Ölinhalt: 2,9 l (etwa 3,3 l bis Maximalstand am Peilstab)

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: 124 km/h (Stoppwert)

Beschleunigung: 0 bis 25 km/h 2,4 sec im 1. Gang

0 bis 45 km/h 6 sec im 1. und 2. Gang

0 bis 80 km/h 14 sec im 1. bis 3. Gang

0 bis 100 km/h 22 sec im 1. bis 4. Gang

(besetzt war der Wagen dabei nur mit dem Fahrer — 60 kg —)

Preis: 18 900 DM

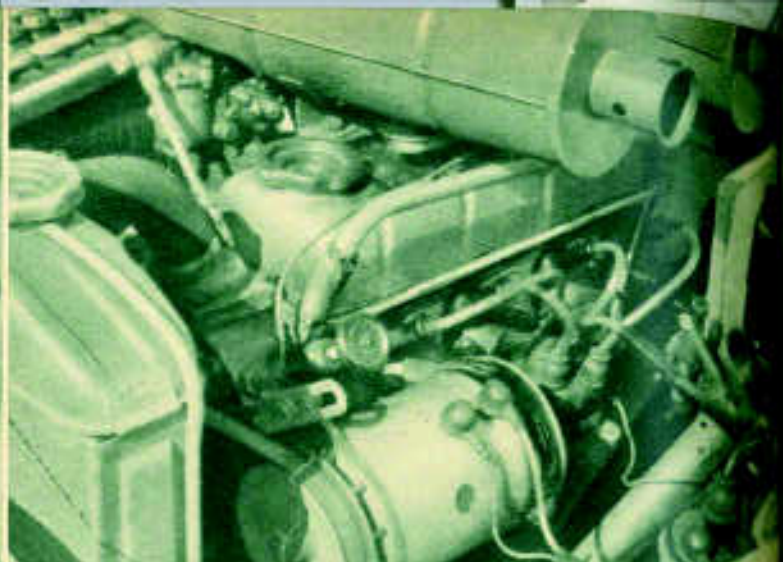
Kfz.-Steuer: 198 DM (jährlich)

Kfz.-Haltpflicht: 136,- DM (DDR)

168,- DM (Berlin)



In der Mitte des Armaturenbrettes ist Platz für einen Lautsprecher. Das Bedienungsteil eines Bordradio muß man allerdings anderweitig unterbringen. Unter der Lautsprecherabblendung befinden sich links der Lichtschalter und rechts vom Aschenbecher der Regelwiderstand für die Armaturenbekleuchtung. Darunter die Zugknöpfe für Gebläse, Scheibenwischer usw., in der Mitte der Blinkerschalter.



Beim Sportmotor des „Felicio“ fallen sofort die beiden mächtigen Ansaugerbüchsdämpfer und Luftfilter ins Auge. Bis auf die zwei Vergaser sieht der Motor äußerlich genauso aus wie seine Schwester Typen. Die Benzinpumpe sitzt an der Stirnseite des Motors und hat einen Handhebel zum Vorpumpen. Bei Temperaturen um null Grad ist das auch notwendig, wenn der Wagen über Nacht im Freien gestanden hat.

schleunigungskurve können wir uns sparen, sie fällt bis 45 km/h mit der des „Octavia“ zusammen, darüber liegt sie zwischen der des „Octavia“ und des „Octavia Super“ (siehe Heft 8). Offensichtlich bringt die vor allem hinten etwas leichtere Sportkarosserie eine günstigere Achslastverteilung beim Bremsen mit sich, denn die Fußbremse des Sportwagens ergab mit 8,5 m/s² eine um 1,1 m/s² höhere mittlere Verzögerung gegenüber den Limousinen. Die Handbremse brachte 3 m/s².

Auf langen Strecken zeigte der Sportmotor auch bei hohen Drehzahlen die gleiche Standfestigkeit wie seine Schwester Typen. Auf Autobahnabschnitten von über 100 km Länge erreichten wir Geschwindigkeitsdurchschnitte von 110 km/h. Auf der Landstraße lagen die Durchschnitte bei 80 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit stopten wir mit 124 km/h. Diese Werte beziehen sich sämtlich auf roten Kraftstoff. Mit dem Sonderkraftstoff B 87 (87 Oktan), den wir bereits mit den „Octavia“-Limousinen probierten, ergab sich eine Höchstgeschwindigkeit von genau 130 km/h.

Der Kraftstoffverbrauch betrug durchschnittlich im Stadtverkehr 10 l/100 km, bei scharfer Fahrt auf der Autobahn stieg er auf 11,9 l/100 km an. Bei ruhiger Fahrt, wobei 90 km/h nicht überschritten wurden, lag der Verbrauch bei 8,9 l/100 km auf Fernverkehrsstraßen und bei 8,1 l/100 km auf der Autobahn. Die Verbrauchsangaben beziehen sich wieder auf roten Kraftstoff. Die Werte liegen sämtlich etwas über denen der Limousinen.

Über die Straßenlage gibt es kaum etwas zu sagen. Sie entspricht in allem den im Heft 8 besprochenen Limousinen. Auf trockener Straße ist die Kurvenfestigkeit erheblich und die Kurvenneigung kaum zu spüren. Auf nasser Straße ist Vorsicht geboten. Die Windempfindlichkeit fanden wir bei hohen Geschwindigkeiten auch mit dem Sportwagen in gleichem Maße bestätigt wie mit den Limousinen. Hinsichtlich der Fahrgeräusche waren wir mit dem offenen Wagen zunächst angenehm über die hervorragende Laufruhe überrascht, die so ganz im Gegensatz zu unseren Erfahrungen mit den Limousinen stand. Als wir jedoch das Verdeck hoch-

klappten, war es wieder der vertraute Skoda mit dem sportlich vollen Auspuffton und dem unterschiedlichen Getriebegeräusch, je nachdem ob der Motor zog oder beim Gaswegnehmen geschoben wurde. Das Getriebe und die Hinterachse entsprechen auch in den Übersetzungen denen der „Octavia“-Typen, so daß sich für Drehzahlen und Geschwindigkeiten die gleichen Verhältnisse ergeben. (Siehe Gangdiagramm Heft 8.)

Noch einige Worte zur Ausstattung. Beim Sportwagen ist wie bei der Limousine der Kofferraum durch die Kennzeichenbeleuchtung mitbeleuchtet. Die Innenlampe der Limousine ist in den Motorraum gewandert und leuchtet dort bei eingeschaltetem Standlicht, wenn die Motorhaube geöffnet wird. Im Fahrgastraum herrscht absolute Dunkelheit. Wenn auch das Stoffverdeck die Befestigung einer Lampe verbietet, so sollte man dennoch eine Beleuchtungsmöglichkeit schaffen. Eine Lampe unter dem Armaturenbrett wäre z. B. völlig ausreichend — wir haben das ausprobiert. Ferner würde der Wagen durch eine Matte über dem Getriebetunnel und mit Weißrandreifen sehr gewinnen.

Der Innenspiegel ist brauchbar, wenn das Verdeck geöffnet ist. Bei hochgeklapptem Verdeck betrachtet man damit allenfalls die Oberkante des schmalen Heckfensters. Um unserer StVZO § 65 zu genügen, sind eine tiefere Anbringung des Innenspiegels oder zwei Außenspiegel erforderlich.

In der obligatorischen Schlußbemerkung möchten wir feststellen, daß der Sportwagen entgegen seinem schmeichelnden Namen „Felicio“ (die Glückliche) eher ein Fahrzeug für raue Männer ist, die die Annehmlichkeiten eines Wagens nicht missen, aber auch nicht auf den vom Motorradfahren her bekannten frischen Wind verzichten wollen. Ob der Wind nun von vorn oder infolge der Windschutzscheibe als Wirbel und Sog von hinten kommt, ist schließlich gleichgültig. Jedenfalls ist der „Felicio“ kein alltägliches Beförderungsmittel, sondern ein Fahrzeug für Liebhaber, die zugunsten des zweifellos hohen Fahrgenusses — besonders bei schönem Wetter — auch bereit sind, einige Konzessionen im Hinblick auf die Annehmlichkeiten einer Limousine zu machen. e-p

Die Windschutzscheibe ist weit herangezogen. Die Tür gibt jedoch durch den Ausschnitt einen bequemen Einstieg her. Das hintere Sitzkissen ist nur aufgelegt. Man kann bei Herausnahme den Raum gut für Gepäck ausnutzen.

Infolge der Rotheren Gestaltung des Hecks wurde das Reserverad liegend im Kofferraum untergebracht und mit einer Gummimatte abgedeckt. Platz und Anschlaggurt für einen 20-Liter-Kanister sind hinter dem linken Radkasten vorhanden.

