

## Kilka słów na temat bezpieczeństwa Trabanta...

Napisałem ten tekst aby ostatecznie raz na zawsze unicestwić liczne przesady i uprzedzenia dotyczące Trabanta i jego bezpieczeństwa biernego. Ta strona jest przeznaczona dla wszystkich, którzy stale wątpią w bezpieczeństwo Trabanta i wierzą w liczne fałszywe pogłoski, które w kółko ukazują się w wielu gazetach. Nazwisko Danner będzie się pojawiało w tekście wielokrotnie i każdy może sobie zbudować własne zdanie, niekoniecznie pozytywne, na temat tego człowieka. Kilka tekstów i zdjęć pochodzi ze źródła "Super Trabi" (wydanie specjalne na 6 zlot).

### TUV Nadrenia, Auto Bild 20/21.05.1990

Uderzenie rogiem nadwozia przy 45 km/h w nieodkształcalną barierę w obecności rozczarowanego pozytywnym wynikiem badacza wypadków Prof. Dannera z następującym komentarzem: **"Eksperci byli zaskoczeni... niewiarygodne, że kabina pasażerska została zachowana! Zbiornik paliwa pozostał całkiem napełniony (nie rozszczelnił się - przyp. red.), drzwi dały się normalnie otworzyć i zamknąć, zamocowanie siedzeń wytrzymało."** Dalej zostało zarejestrowane, że wartości HIC dla kierowcy i pasażera wyniosły 727 i 463 i były dalekie od krytycznej wartości 1000 (HIC to kryterium ciężkich obrażeń). Obrażenia miednicy, klatki piersiowej i nóg zostały ocenione przez ekspertów jako nie odbiegające od normy. Danner przepowiedział totalną katastrofę. W tych samych warunkach został przetestowany także VW Polo. Tutaj deformacje ukazały się w rejonie progów, stopa manekina została zakleszczona między fałdami blachy, drzwi udało się otworzyć dopiero z większą siłą. Obecność zmusiła wprawdzie prominentnego profesora do przeprosin za dobre wyniki testu: Napisano ku zdumieniu tutejszego producenta aut, że to (dobry wynik) może być związane z przestarzałym podwoziem i pozwolono aby artykuł ukazał się pod tytułem "Tak niebezpieczny jest Trabant!"



**Zdjęcie 1. AUTO 18.01.91.**

Test prof. Dannera i Allianz. Zdjęcie po zderzeniu czołowym z przesunięciem ze sztywną barierą. Mechaniczne właściwości prasowanego tworzywa użytego na poszycie w połączeniu ze stalowym szkieletem pozwoliły na spełnienie wymagania bezpieczeństwa nr 1 o sztywnej kabine pasażerskiej.



**Zdjęcie 2. ADAC - Motorwelt 7/90.**

Uderzenie jak dla Trabanta, ale z energią niższą o 11,8%. Karoseria Forda Escorta przy uderzeniu z prędkością 50 km/h zawałowała się jak domek z kart.

### Zderzenie czołowe asymetryczne. Trabant i auta z karoserią z blachy.

Porównanie zachowania przy tak zwanym Offset-Crashu przy 50 km/h z 40% przekryciem (powierzchnia uderzenia) w sztywną barierę zostało w podobny sposób zrelacjonowane w magazynie "Super Trabi" nr 4. Z ośmiu postawionych naprzeciwko, do 150 KM mocy aut znanych firm z blaszaną karoserią **Trabant jako jedyny** spełnił wymagania nr 1 mówiące o sztywnym przedziale pasażerskim, chociaż niekoniernie w dobrej wierze tylko dla małego auta z plastikowym poszyciem zwiększono energię uderzenia o 11,4% przez podwyższenie prędkości. Także wartości pomiarowe są dalekie od najgorszych (przemieszczenie kolumny kierownicy poziome i pionowe, wartość HIC, prędkość przemieszczeń głowy powyżej 3 m/s i skrócenie przestrzeni na stopy - konfrontacja z kolejnymi autami w ww. "Super Trabi". Opisanym testem objęto dowolnie wybrane auta początku lat 90 takie jak Mercedes, BMW, Audi i Porsche, oraz, co napełnia nas dumą, także mały Trabi został tutaj uwzględniony. **Wyniki dowiodły, że prasowane poszycie obok podwyższenia odporności na warunki atmosferyczne znacząco przyczyniło się do usztywnienia karoserii i przez to służy podwyższeniu bezpieczeństwa pasażerów**, co w wielu publikacjach chętnie jest pomijane. Zdjęcie pierwsze pokazuje Trabię po takim zderzeniu asymetrycznym przy prędkości podwyższonej do 52,8 km/h i dla porównania w tych samych warunkach, ale z prędkością 50 km/h względnie 11,4% niższą energią rozbite auta osobowe z karoserią blaszaną.



**Zdjęcie 3. ADAC - Motorwelt 3/91.**

Opel Vectra. "Opel rozczarowuje. Odkształcenia sięgają aż po dach".



**Zdjęcie 4. AUTO BILD 04.09.93.**

Fiat Cinquecento. Offset-crash przy 50 km/h. "Wszystko wokół pogięte. Poskładał się jak domek z kart".

## Zderzenie ze ścianą pod kątem 30° przy prędkości 50km/h.

Zachowanie kabiny pokazuje zdjęcie piąte poniżej. W teście jego opis brzmi: "**Przestrzeń pasażerska Trabanta znikomo zdeformowana, podwozie i sekcja podłogowa niezdeformowana.**" W raporcie przedstawiony jako pojazd, który uległ zgniotowi tylko w części przedniej czyli takiemu, na jaki maksymalnie pozwala wymagania sztywnej i niełamliwej przestrzeni pasażerskiej. Rozpraszanie energii na długości 3 metrów może oczywiście być łagodniejsze względnie skutkować korzystniejszym opóźnieniem (droga opóźnienia wzrasta liniowo). Przyczyna spełnienia wymagania bezpieczeństwa nr 1 o sztywnej kabinie pasażerskiej w przeciwieństwie do innych przetestowanych samochodów leży w **około dwukrotnie wyższej sztywności na zginanie** grubych na 3 mm elementów bocznych poszycia i 3,7 krotnie wyższej sztywności dachu w porównaniu do elementów metalowych (moment bezwładności zależy od grubości w 3 potęgę). Tak więc zastosowanie tworzywa sztucznego z wysokim modułem Younga i odpowiednimi własnościami mechanicznymi specjalnie na kabiny ma sens i nie jest żadnym substytutem, a podwyższa także odporność na korozję. Nie nadają się do tego miękkie, nieutwardzane termoplasty. W pewnej nowo wydanej książce o Trabantie jakiś redaktor napisał, że prasowane tworzywo (duroplast) było jedynie pokryciem. To by oznaczało, że Trabant bez części z tworzywa podczas crashtestu zachowałby się lepiej niż VW Polo z kompletną karoserią z blachy, co oczywiście się nie zgadza. Takie badanie dowiodłoby, że nieodkształcenie podczas zderzenia kabiny Trabanta może być osiągnięte tylko przez połączenie szkieletu z częściami z tworzywa.



**Zdjęcie 5. "Kraftfahrzeugtechnik" 2/91**

Trabant po skośnym uderzeniu przy 50 km/h, Uniwersytet Techniczny w Berlinie.

"Przestrzeń pasażerska niewiele zdeformowana, podwozie i dalsza część podłogi nienaruszona". Wymaganie sztywnej klatki pozwala tylko na zgniot przedniej części. Przejmowanie energii na dwa razy dłuższej drodze byłoby łagodniejsze, ale stoi w sprzeczności z wymaganiem mocnej klatki pasażerskiej. Opóźnienie jest wprost proporcjonalne do drogi.



**Zdjęcie 6. AUTO BILD 04.09.93.**

Renault Twingo po asymetrycznym zderzeniu przy 50 km/h, "Tutaj zniknęły wszelkie uśmiechy. Przestrzeń pasażerska prawie nie istnieje. Nawet dach został rozerwany".

Ukoronowaniem był test zderzeniowy, w którym prof. Danner wziął na widelec trzydziestoletniego P50, którego karoseria trzymała się w całości może już tylko dzięki nie gnijącym częściom z tworzywa. Porównywany samochód z blaszanym poszyciem wyglądał tutaj bardziej staro, gdyż obok szkieletu także części zewnętrzne były przerdzewiały. Danner po licznych protestach przyznał w fachowej gazecie, że jednak popełnił błąd, ale zaznaczył: "to był mój jedyny lapsus". Zdjęcia z tego "testu" ukazywały się całymi latami w dodatku programu "Explosiv" w RTL jak również w licznych mediach. Jawnie wrócono do tego bezsensownego testu w Auto Bild nr. 49 z 04.12.98 w artykule "Mistrz sztuki przeżycia" z porównaniem do pękającego arbuza. Co się tyczy zachowania w trakcie wypadku Danner postawił tak zabawne tezy, że pewien znany redaktor czasopisma fachowego "Autostrassenverkehr" następującymi słowami prostował autora tego artykułu: "Wiem tylko tyle: Jeśli Danner ma rację, powinienem już nie żyć od 1972. Wówczas mój 601 wjechał w korek między 2 Wołgi i został skrócony z przodu i z tyłu o kilka centymetrów. Mnie nic nie jest, ale też prawie nic się nie zdarzyło." Fachowe czasopismo zaryzykowało dwa artykuły przeciw: "Volkswagen zwany Trabantem" i "Trabant jest lepszy niż jego opinia". W "Automobilbauer" z 19.11.68 pewien Czech opisał wypadek i jest przekonany, że przeżył tylko dzięki osobliwości karoserii. Istnieje wiele dalszych raportów z wypadków z pozytywnym wydźwiękiem, które czytelnicy mrozących krew w żyłach informacji z branżowych gazet przesyłają do opublikowania.



**Zdjęcie 7. "ADAC Motorwelt", 1/94.**

Fiat Tipo po takim samym zderzeniu. "Także nowe Tipo w teście to była katastrofa".



**Zdjęcie 8. "ADAC Motorwelt", 1/94.**

Nissan Patrol po zderzeniu jw. "Także przy drugim teście nowy wyglądał dokładnie tak samo jak stary".

## Wysokie skoki na dachu Trabanta.

Z okazji świętowania 60 urodzin salonu samochodowego w Zwickau-Lindenhof pewien tancerz skakał wysoko na dachu Trabanta. Przedstawienie zatytułowane "Muzyka w skrzyni biegów" wystawione 23 maja 1964 było transmitowane przez telewizję, fotografia ukazała się w zakładowej gazecie fabryki Sachsenring. Na blaszanym dachu każdy pojedynczy skok pozostawiłby wgniecenie. Telewizji NRD służył także jednorazowo Trabant P70 jako trampolina. Ówczesny zapis ukazał się do tego jeszcze raz w 1998, w programie tv z okazji zlotu Trabantów w Zwickau (program "Wielki Trabi - wieczór") dnia 21.06.1998 w MDR

## Dalsze nierzeczowe przedstawienia.

Jednym z artykułów Auto-Bilda jest zdjęcie z dołączonym podpisem "Dla obniżenia kosztów do szkieletu Trabiego przyklejone jest 10 arkuszy Duroplastu". Poza arogackim tonem artykułu, która otwiera nam oczy na nasze ograniczenie, możemy stamtąd wyczytać, że w pierwszych latach produkcji części była znacząco droższa niż porównywalnych części stalowych. Na początku cena musiała być wyższa, bo blaszana karoseria była na zakazanej liście (bo rudę trzeba było importować a szmat nie :-)) przyp. tłum.). Dopiero z biegiem czasu koszty zostały tak obniżone, że przygotowanie części do nawet 200 000 samochodów na rok stało się opłacalne i pomimo poprawy zaopatrzenia w surowce niższa cena pozostała zaletą wykonania z tworzywa.



**Zdjęcie 9. AUTO BILD 04.09.93.**  
Daihatsu Cuore. "Nic już nie funkcjonuje, karoseria to złom".



**Zdjęcie 10. Auto Motor und Sport Spezial, 16/93.**  
Mazda 323, uderzenie z 55 km/h. "Znaczne deformacje, kabina pasażerska silnie skrócona, widoczne nawet rysy. Próg drzwi złamany".

## Stary Trabant nie rdzewieje.

W latach 60-tych prawie wszyscy wielcy producenci aut starali się wykonać karoserie z poszyciem z tworzywa. Auto-Bild mówi zresztą także o problemie rdzy. Rzeczywiste zachowanie wg ustaleń Dekry zawartych w artykule pod niedosłownym tytułem "Stary Trabi nie rdzewieje": "**Przez łatwe czynności regulacyjne lub elementarne naprawy szybko daje się usunąć większość awarii** - w przeciwieństwie do nielicznych w używanych samochodach z Zachodu. Potem: zachodniemieckie auta rdzewieją dwa razy częściej i przeważnie znacznie silniej" (AUTO 1.2.91). Jest to dowód, że części z prasowanego tworzywa przynajmniej dla narażonego na wpływy atmosferyczne poszycia zewnętrznego zapewniają podwyższoną średnią długość życia. Elementy podłogi dają się niezauważalnymi środkami dodatkowo indywidualnie zabezpieczyć. Także została wprowadzona później konserwacja zamkniętych przestrzeni. **Części z tworzywa mają praktycznie nieograniczoną odporność na warunki atmosferyczne.** Egzystencja jeszcze dopuszczonych do ruchu Trabantów - pomimo kampanii medialnych i dokręcania podatkowej śruby - jak również wyginiecie prawie wszystkich samochodów z blaszaną karoserią z poprzedniej epoki jak Moskwicz, Zaporozec, Dacia, Skoda MB1000, S100...wszystkie te fakty dowodzą wyższej średniej długości życia Trabanta. W AUTO z dnia 09.11.94 napisano, że w crash-testach 4-6 letnie samochody z blaszaną karoserią z powodu korozji uzyskują znacząco gorsze wyniki niż egzemplarze fabrycznie nowe. Według autora nowo wydanej książki o Trabantie zapanowało mylne przekonanie, że problem korozji od lat 70 został opanowany w budowie karoserii.



**Zdjęcie 11. Auto Motor und Sport Spezial, 16/93.**  
Nissan Sunny. "Poważne deformacje karoserii. Klatka pasażerska nie sprostała silnemu uderzeniu".



**Zdjęcie 12. Auto Motor und Sport Spezial, 16/93.**  
Honda Civic. "Chwiejna karoseria, wnętrze skrócone o 35 cm. Dach i drzwi połamane. Nie może być mowy o bezpiecznej przestrzeni pasażerskiej".

## Nierzeczowe przedstawienia nie miały żadnego znaczenia.

Zgromadzono wiele informacji prasowych dotyczących jednej kwestii. Wg TUV Eefurt, Leipzig, Chemnitz i Zwickau wiele używanych samochodów przywiezionych z Zachodu było gorszych także pod względem toksyczności spalin



**Zdjęcie 12. Auto Motor und Sport Spezial, 16/93.**  
Mitsubishi Colt. "Miękką konstrukcją przeciążoną w twardym teście. Pedale wtłoczone do wnętrza o 35 cm."

## Trabant przeszedł przegląd TUV brawurowo.

W "Vogtlandanzeiger" nr 18/19.90 napisano: "Trabi przeszedł przegląd dobrze, nawet zawartość CO była poniżej dopuszczalnych norm RFN". AUTO Strassenverkehr 9/90: "**Trabanty przeszły przegląd TUV wg zachodniemieckiego wzorca brawurowo.** Nawet emisja CO rzadko przekraczała wartość dopuszczalną, przy samochodach używanych z importu przysparzała o wiele więcej problemów. Wg Dannera w Uckermark-kurier z dnia 7.12.90: "Pierwsze Trabanty będą już po badaniu emisji spalin od stycznia '91 wycofywane z ruchu." Dalsze jego spostrzeżenia: "Kiedy właściciel Trabantu przyjedzie na przegląd, samochód wedle przepisów musi być natychmiast skasowany." Inne opublikowane jego śmieszne ostrzeżenie: "Mogę tylko poradzić: Najwyższa uwaga, jeśli Trabant nadjeżdża, pasażerowie ryzykują naprawdę wszystko!". Krótko po tym troskliwy o swoje życie badacz spowodował wypadek drogowy, w którym najechał na inny samochód mając 2.3 promila we krwi. Po tym fackie nie zagrażał innym uczestnikom ruchu przez 10 miesięcy.

## Twierdzenia Dannera a inteligencja techniczna.

Więc pomimo czterdziestoletniej obecności Trabantów teraz są tylko pozostałe przy życiu. W trabantowych aglomeracjach według prognoz średnia długość życia ludzi i samochodów musi zostać zredukowana. Dodatkowe twierdzenia Dannera pozwalają wątpić, że posiada on techniczne wykształcenie. Tak więc według niego P50 dysponuje rzekomo żarówkami 3W (w rzeczywistości 40/45W), przednie szyby byłyby ze szkła okiennego, zbiornik paliwa z tworzywa sztucznego, które w razie wypadku się rozrywa a silnik wyrzuca przez wydech 10 razy więcej trucizn niż VW Golf bez katalizatora, która to teza została obalona przez wspomniane badania okresowe TUV.

## Krytyka, krytyka, krytyka i nic poza tym.

Do rzeczywistych pozytywnych wyników można dołączyć dalsze informacje o tej samej treści pochodzące z dodatkowych źródeł badawczych. Danner kwestionuje dalej, że Trabant nie posiada poduszek powietrznych. **Który samochód z dużego segmentu małych aut był w 1990 wyposażony w poduszkę powietrzną?** Krytykuje także brak wspomaganie kierownicy. Czytelnik może sam sprawdzić i ocenić, który pojazd był w nie w tamtym czasie wyposażony. Dalej twierdzi on, że droga hamowania jest trzykrotnie dłuższa niż VW Golfa bez wspomaganie hamulców. **Nie jest technicznie możliwe zablokować koła.**

## Starszy Trabant - wyższa wartość opałowa ?

Szczególny wydatek poniosły niektóre media, aby przedstawić zagrożenie jakim jest Trabant przy spalaniu i utylizacji. Według nich prasowane tworzywo pali się jak pochodnia. **W rzeczywistości punkt zapłonu leży w okolicach temperatury topnienia aluminium i trudno jest zapalić duroplast palnikiem spawalniczym.** Przy spalaniu powinny być uwalniane furony, dioksyny i cyjanowodory. Były one tylko w niektórych stosowanych w budowie karoserii termoplastycznych tworzywach i jak dotąd nikt nie dowiódł ich negatywnego działania. Potem odwołano te rewelacje.

## Z tektury nagle zostały trujące odpady niebezpieczne.

Istnieje pewien artykuł pt. "Stary Trabant - wyższa wartość opałowa". W niniejszym nie jest wspomniane, że dziś stosowane w produkcji samochodów silniej rozdrobnione termoplastyczne tworzywa o wysokiej gęstości mają około dwukrotnie wyższą wartość opałową w porównaniu do materiałów z utwardzaną żywicą fenolową jako spoiwem dla podzielonych pierwotnych włókien bawełnianych. Dla zajmujących się ponownym przetwarzaniem Trabantów zewnętrzne poszycie nagle przestało być tekturą i stało się "niebezpiecznym ciągliwym tworzywem, trującym odpadem niebezpiecznym", i znalazła się nawet firma, która żądała 500 marek za utylizację. Kompetentny ekspert poświadczył ostatecznie **pełną nieszkodliwość.**

Wszyscy razem nie zawahali się użyć wszelkich dostępnych środków i kłamstw, aby małe auto przedstawić jako diabła wcielonego, co także licznym czytelnikom na Wschodzie i Zachodzie było nie w smak. To, że także naukowcy poddali się tego rodzaju propagandzie, było dla nas w nowych landach (byłe NRD) nowym doświadczeniem. Tak zostały za czasów NRD szczególnie raporty znanego w starych landach badacza wypadków prof. Dannera surowo przyjęte, nikt nie przypisał mu nieprawdziwych informacji. Był on zaproszony na kontrowersyjną publiczną debatę na targach w Lipsku w kwietniu 1996, ale w wiadomym celu postawił tak wysokie wymagania, że organizator musiał z niego zrezygnować. Reprezentujący go człowiek nie podzielał zdania Dannera. Z powodu protestów czytelników, jakie ukazały się w BILD i SUPER

ILLU kwestia odżyła na nowo. Został ustalony nowy termin debaty z prof. Dannerem w maju 1997 na który on się zgodził. Niestety zmarł wcześniej.

## ...wielkie dzięki za szczerze słowa.

Oczywiście Trabant ma także wady, które słusznie są krytykowane. Przeciw rzeczowym przedstawieniom nie można oponować. Pewien Niemiec z Zachodu napisał do autora tego raportu po opublikowaniu w specjalistycznej gazecie AUTO z listopada '90 dnia 16.11.90: "Wielkie dzięki za Pańskie szczerze słowa. **To jest na czasie, że nazywa się wschodniemieckie produkty takimi, jakie są i zaprzestaje się polemicznej demonizacji**".

## Testy zderzeniowe kolejnych samochodów "wyższej klasy".

**Daewoo Nexia**, Auto Bild 01,07,95, asymetryczne uderzenie przy 50 km/h. "Smutny obraz. Samochód złożony w harmonijkę na dł 93 cm. Maski złamana jak kartka papieru. Dach do słupka B regularnie pofalowany, deska rozdzielcza przesunięta o 12 cm do wewnątrz, przestrzeni na stopy prawie nie ma, drzwi kierowcy wygięte jak banan, **katastrofalny wynik**."

**Hyundai Accent**, Auto Bild 01,07,95, asymetryczne uderzenie przy 50 km/h. "Tylne siedzenie **połamane jak zapalka**, tablica rozdzielcza wniknęła do wewnątrz o 16,3 cm. Kolana masakra, na stopy o połowę mniej miejsca."

**Kia Sephia**, Auto Bild 01,07,95, asymetryczne uderzenie przy 50 km/h. "Pozostawia po sobie smutne wrażenie, przednia część krótsza o 85 cm. **Manekin jak martwy**. Silne zagrożenie życia."

**Fiat Croma**, ADAC - Motorwelt 10/90, asymetryczne uderzenie przy 55 km/h. "Kabina pasażerska runęła. Kierownica wniknęła na 30 cm do wewnątrz, manekin został zaklinowany, drzwi od strony kierowcy dały się otworzyć dopiero strażakom po 20 minutach, **minimalne szanse na przeżycie**."

**Opel Sintra**, USA, AUTO-MOTOR und SPORT 15/97, asymetryczne uderzenie przy 55 km/h "Przestrzeń pasażerska złamana do wewnątrz o 20 cm, **kierowca zaklinowany**, drzwi tylko dużą siłą otwarte, skrócenie kabiny o 38 cm."

Dalsze zderzenia offset przy 50 km/h, AUTO MOTOR und SPORT 15/97: Peugeot 405, Ford Sierra, Opel Corsa, Nissan Micra - we wszystkich przypadkach wymagania nr 1 o sztywnej przestrzeni pasażerskiej nie spełnione.

## Test porównawczy Citroena 2 CV i Trabanta.

Kfz Technik 2/91: Test wg norm USA FMVSS 208, 48,8 km/h i sztywna ściana

**Citroen**: "Kabina znacznie zdeformowana, dach złamany"

**Trabant**: "Kabina prawie nie zdeformowana, podłoga nie zdeformowana. Krytykowano przy Trabancie przeważnie twarde uderzenie, które u Citroena na skutek silnej deformacji kabiny kosztem wymagania nr 1 (sztywna przestrzeń pasażerska) musiało wypaść bardziej miękko. Przy wszystkich testach poza Trabantem odkształcenia doszły do kabiny. Przyczyna: Duroplast ma w stosunku do blachy dwukrotnie większą wytrzymałość na zginanie bocznych elementów i 3,7 krotnie w obszarze dachu. Wymaganie bezpieczeństwa nr 1 to sztywna klatka kabiny. Bardziej miękkie uderzenie jest korzystne, ale naprzeciw wymagania nr 1 drugorzędne."

## Skrócenia samochodów podczas offset-crashu

Pojazd	Skrócenie samochodu [cm]	Prędkość [km/h]	Źródło
Trabant	42	52.8	Auto 10.01.91
Peugeot 806	66	55.0	AMSport 15/97
Renault Twingo	69	50.0	ADAC Mo 9/93
Daihatsu Cuore	74	50.0	ADAC Mo 9/93
Fiat Cinquecento	74	50.0	ADAC Mo 9/93
VW Passat	82	50.0	ADAC Mo 9/91
Opel Sintra	82	55.0	AMSport 15/97
Open Vectra	84	50.0	ADAC Mo 7/90
Hyundai Accent	85	50.0	ADAC Mo 7/95
Kia Sephia	85	55.0	ADAC Mo 7/95
Ford Sierra	87	50.0	ADAC Mo 9/91
Peugeot 405	88	50.0	ADAC Mo 9/91
Audi 80	93	50.0	ADAC Mo 9/91
Daewoo Nexia	93	55.0	Auto Bild 7/95
Nissan Patrol	106	50.0	ADAC Mo 9/93

Autor: **Tino23, Niemcy**

Tłumaczenie z niemieckiego: **Michał Woźniak**