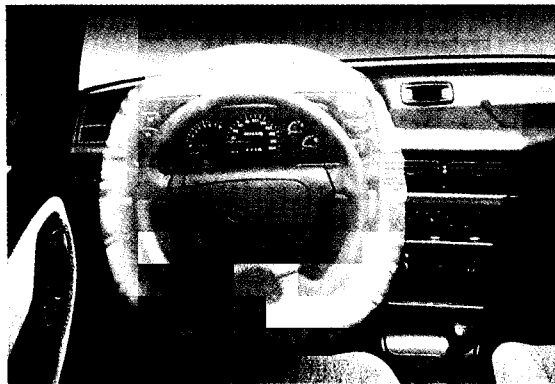


Podvozek vykazuje vlastnosti dobrého standardu a hlučnost vozu za jízdy je nízká. Zvláště sympatický je zvuk běhu na prázdnou, který je velmi kultivovaně regulován při studeném motoru a po zahřátí ztichne tak, že ho přehluší přetáčející se kazeta na radiopřehrávači. Je to jistě dáno i péčí konstruktérů o řadicí mechanismus, přes který se na řadicí páku nepřenese vůbec žádné chvění. Přesně fungoval i systém zvedání kroužku pod rukověť páky prsty při řazení zpátečky, který dále také používá Opel i u svých nejnovějších modelů.

Vzhled interiéru, jak již bylo řečeno, se sice jeví poněkud konzervativně, nikoliv však neprakticky. Ovládací síly pedálů jsou také, jaké lze u moderních vozů předpokládat, což platí i o ručních ovladačích. I nejnižší standardní provedení s motory s dvouventilovým rozvodem však má elektrické tlačítkové ovládání víka zavazadlového prostoru a víka palivové nádrže, otáčkoměr a zeleně tónovanou vrchní část předního skla. Kromě již zmíněného airbagu pro řidiče patří ke standardu i radiopřehrávač se čtyřmi reproduktory a anténou v zadním blatníku. Připomeňme též standardně montované vyhřívání zadního okna s časovým spínačem, digitální hodiny, ovládání sklonu předních světlometů z místa řidiče, dětskou pojistku v zadních dveřích, kontrolní zvukovou i světelnou signalizaci nedovřených dveří, nezapnutých bezpečnostních pásů



a rozsvícených světel při vypnutém zapalování. Na přání lze pak mít ABS, imobilizér, metalizovaný lak, litá kola.

Zatímco s předchozím Racerem s katalyzátorem a elektronickým karburátorem se dalo jet buď pomalu a úsporně, anebo rychle, což vyžadovalo dost výrazné sešlapaní plynového pedálu a tedy i větší nárůst spotřeby paliva, u Nexie existuje dokonalější střední cesta. Za spotřebu na úrovni Škody Favorit se dá jezdit svižně a komfortně s tímto poměrně velkým autem důstojného a robustního vzezření.

Jaroslav Šmíd