



Sebességalapjel:
 A kisautó elindul, felgyorsul 2m/s-ra (267 1/s) és 1s-ig halad. 1s után meg kell állnia (ekkor fékező áram lép fel).
 2 s-nál visszafelé indul, felgyorsul 2m/s-ra, halad 1s-ot, majd 3s-nál fékezni kezd, és megáll.

Ha $M_t=0$, akkor fel tud gyorsulni a kívánt sebességre, és meg is tud állni időben. Az elindulás-megállás belefér a 2 s-ba.
 Emelkedőn ($M_t>0$) már nehezebben indul el. $M_t=1\text{mNm}$ esetén még épphogy eléri 1s alatt a 2m/s sebességet.
 M_t növelésével egyre kevésbé képes gyorsulni, $M_t=5\text{mNm}$ -nél már alig indul el.
 Lejtőn ($M_t<0$) könnyen elindul, és a fékezés tart tovább. $M_t=-1\text{mNm}$ -nél még képes 2s-on belül megállni.
 $M_t=-1.3\text{mNm}$ -nél már nem tud megállni a hátramenet kívánt időpontja (2s) előtt, így a fékező áram megmarad és rögtön hátrafelé indít.
 $M_t=-4\text{mNm}$ esetén már a megálláshoz is mejdnem 3s kell, így az indulástól számított 4s-on belül épphogy megáll.
 $M_t=-4\text{mNm}$ -nél nagyobb (-) nyomatéknál nagymértékben nő a fékút, $M_t=-5.5\text{mNm}$ esetén már nem képes megállni, tovább gyorsul.
 A kisautó terhelhetősége így $-4\text{mNm} < M_t < 4\text{mNm}$, (a motor névleges nyomatéka 3.2 mNm) tehát megfelel a valóságnak.