



VOZILI SMO

magazin

CHRYSLER SIMCA HORIZON

Maroko je blizu, če s prstom švignete po globusu, je pa tudi zelo daleč, če morate najprej trikrat presesti, da se letalo na zadnje podrsca ob agadirsko letališče. A tudi tam še ni bilo konec poti.

V trdnjavi – s kombijem okroglo uro vožnje proč od obale, skoraj sto kilometrov daleč, torej že na pragu puščave – je bilo včasih komajda dovolj prostora za sultanov harem; zdaj je v njej razkošen hotel. Pred njim, v senci košatih palm, je stala cela vrsta zloščenih simc. Prav nič niso pristajale rumenkasti stolpi, ki jo je sonce zapuščalo, da se po celodnevni pripeki naužije nočnega hla- du.

Taroudant, februarja letos
– Jutro je hladno, kot se za puščavski rob spodobi. Kljub temu smo v samih srcah, saj bo že pred polovico dopoldneva sonce grelo kot peč. Ampak za domačine je to vseeno zima, zato ves dan ne snamejo volnenih kap, debelej pulijev in robatih, pisanih ogrinjal.

Pred zajtrkom: velikanski vrč pomarančnega soka. Pomaranče so maroški kruh, s starikavimi peugeotimi 404, predelanimi v poltovornjake, jih prevzajajo po ulicah in cestah, da pravzaprav ne veš, kam so namenjeni. Po zajtrku: priročen zemljevid z rdečo vrisano preskusno progno, ki nič drugogega kot vožnja čez drn in strn po slabih maroških cestah, dolga v celem 468 kilometrov. Rallye de Maroc? Seveda ne, to se samo tako reče! A pot ne bo prav nič manj zahtevena, nam po italijansko razložijo možje od Chryslerja. S kolegom, od Moto-revije sva v novinarski grupi edina neitalijana, vsi skupaj pa smo že petnjasta skupina po vrsti, ki je prišla v Maroko na preskušnjo simce horizon. Za nami bo še enajst takšnih skupin.

KJE JE REZERVNO KOLO?

Vse skupaj je preprosto in skrbno pripravljeno. Novincev je dovolj za vse, ki bi jih radi vozili. Celo najbolj razvajeni bodo prišli na svoj račun: med potjo bomo trikrat obstali –

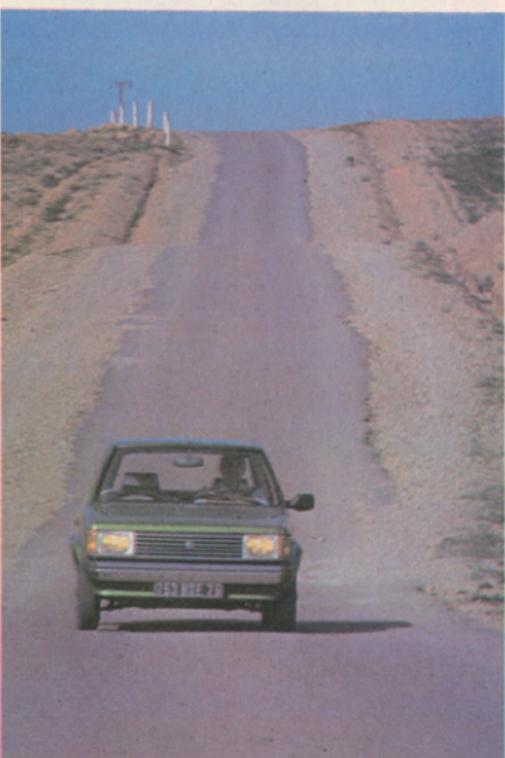
dvakrat zaradi čaja in enkrat za kosilo. Obenem bodo dotočili gorivo. Vse jasno? Torej gremo!

Izberem kovinsko zeleni horizon GLS. To pomeni, da ga poganja najmočnejši od treh motorjev in da so mu všili največ opreme. Odrinem sedež in

ugotovim: za dolgonogevo voznila je premalo prostora za noge. Sicer pa sedežu ni kaj zameriti: ne na račun oblike, zaradi katere dobro oprime telo, ne na račun pisana prevleke, zaradi katere je notranjščina prijetno pestra. Naslopnih opremo (naštetojem le najzanimivejše elemente) razdelili takoj: v paketu LS sodijo preproge, električna brizgalka na prednjih sedežih (nataknjena sta na vzmeti, da je preprosto izbirati višino) in avtomatski pasovi; horizon GL je bogatejši za sredinski predčlanik, namenjen drobnarijanu, zunanje vzvratno ogledalo, ki ga je moč z dvema vijakoma odznotraj nastavljati po višini in počez, in vzvratne luči; k horizonu GLS pa sodijo še brisalnik zadnje šipe (z brizgalko), digitalna ura na sredini armaturne plošče, valtmeter in merilnik pritiska olja, halogenski žaromet, dvoglasna troblja, poševna ročaja na vratih in osvetlitve prtiljačnika.

Vsi trije modeli so limuzine s petimi vrti na zadku in vseh treh je moč zadnjo klop zvrniti v ravno, da se prtljažnil (po tovarniških podatkih) poveča od 480 na 1200 litrov praznega prostora.

Tudi volani so pri vseh horizontih enaki: mehko oblečeni, s široko dvojno prečko (podobno kot pri simci 1307/08), ki je v normalnem položaju zasukana navzdol; tako je vozniku preprosta in čedna plošča z instrumenti ves čas na očeh. Njeni sredini je velik merilnik hitrosti s števcem kilometrov (le GLS ima tudi dnevni števec), ob straneh so manjši merilniki (za temperaturo hladilne





je preprost: firma Sca skrbi za montažo teh vozil na maroških tleh, Simci, na primer, pa prinaša dvajsetodstotni delež.

Poučili so nas, da na teh cestah odločajo živci: kdor ima trdnejše, bo ob srečanju ostal na asfaltu, nasprotnik pa bo zavozil v prah. Zavijanje čez skrhan rob sem preskusil že po štiridesetih kilometrih vožnje: voznik tovornjaka je bil tako preprtičljivo namenjen naravnosti, da sem zapeljal vstran. Potem sem moral ugotoviti, da je rezervno kolo obeseno pod zadkom, kljuka za odvijanja pa nad motorjem. Vse ostalo je opravil Simčin mehanik, ki je pozneje tudi zravnal pritrknjeni platišče in znova napihljil gume.

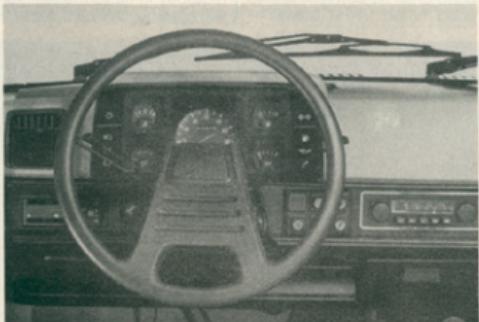
MANDARINE NAMESTO KAMNOV

Prva etapa je minevala po ravnih cestah, razmeroma gladkih, a z dolgimi valovi; kot nalašč za naslednje ugotovitve: da ponuja nova simča zelo dobro vidljivost, da je koc bočnemu vetru in da tudi nasploh zelo dobro drži smer, da pa je – na račun udobju naklonjenih vzmeti – pretirano mehka v nogah. Preden jo teža in podnožje klanca pretirano pritisneta k tlu moram vsakič pazljivo zavirati.

Najmočnejši horizon si tudi glede zmogljivosti ne zaslubi očitkov. Moti pa, da so v novo simce vgradili razmeroma ostarele motorje, z odmičnimi gredami ob straneh in z navadno, da z rotatom in robastotjo oznanjajo, da je vžig uspel. Po približnih meritvah niso podeželski cesti in z običajno stopanjem v roki se vozniku zdi, da so tovarniške oblike (vsaj pri GLS) prej skromne kot bahave. Hočem reči, da je horizon GLS pri pospeških živahnejši kot obeta prospekt. Obenem se povhali tudi z zadostno prožnostjo.

V modelih LS in GL ponuja tovorna enako velika, 1118-kubična motorja, ki se na račun različnih kompresij ločita po različnih zahtevnostih glede goriva in po različnih močeh. Horizon LS je zadovoljen z nadavnidm bencinom in zmore 55 KM pri 5600/min, horizon GL pa je s super bencinom in pri enakih vrtljajih za 4 KM močnejši.

Pri istih vrtljajih doseže zgornjo točko tudi krivulja naj-



Armatura plošča horzona GLS: preprosta, čedna in pregledna. Tudi vse ostalo, kar potrebuje voznik, je pri roki



Zadnja klop ponuja prostor za dva do tri potnike. Na sliki sta prednja sedeža povsem v prednji legi

tekočine, goriva in pri GLS še voltmeter in merilnik pritiska olja) ter kontrolne lučke (med njimi tudi tista, ki opozori, da je v karterju premalo olja). Ročice, ki ravnajo utripalke, luči in brisalnike, so ob volanu, pravno nameščene za tiste voznike, ki držijo volan v položaju »deset do dveh«, za vse ostale so pa manj pripravne. Preostala stikala so razvrstili na ploščo in jih namenili desni roki, čok in ročice za ogrevanje ter zračenje so namenjeni levici. To je voznikom všeč, se jim sopotniki vsaj ne vmešavajo v avtomobilsko mini-klimo.

Zelo pripravna je tudi predstavna ročica, ki je za avto s prednjim pogonom presenetljivo natancnata, zaškrta pa vsakič, ko pretaknem v vzvratno prestavo. Torej sem se moral prvi hip sprizagniti le s preveč upognjenimi koleni in s pretirano položnim volanom.

Potem sem pritisnil na plin in pogнал avto v gnečo lenobnih peščev, kolesarjev, mopedistov, zdelanih avtomobilov, oslov, koz in ovac.

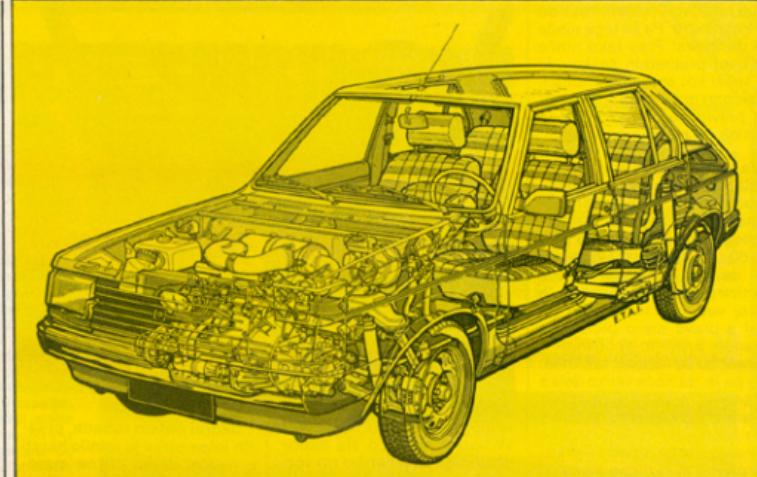
Maroške ceste so široke, da bi si zaradi njih obliznil vse prste, če bi bile tudi tako razkošno asfaltirane. Pa so z asfaltom polili le ozek pas na sredini, ki se zdaj na obeh robovih živahno kriha in je vožnja ob strani zelo tveganja reč. Največ je na cesti tovornjakov znamke Ford, osebnih fiatov, oplov, renaultov in simc. Vzrok

močnejšega horizonovega motorja (najmočnejšega za zdaj, kajti tovarna načrtuje še močnejše različice), ki pripada oznaki GLS. Ta ima večje vrtljne in gibe ter zato 1294 kubikov in 68 KM.

Seveda so vse tri motorje – ob rahilih popravkih pri kompresiji in vrtljajih, s tem pa pri močeh in porabah goriva) pre-sadili iz simca 1100. Kljub temu pa tovarna z novimi oznakami modelov 1100 oznanja, da jih še ne prenehala izdelovati.

Za hip pozabim na prve ovinke, čez katere je drla hudourniška voda in po katerih je horizon zagrizel na pobočje zgoljenega Antiatlasa, ter povem, kako je bilo dan pozneje, ko smo tekmovali, kdo bo s horizontom GLS porabil najmanj bencina: šestintrideset kilometrov dolga proga, po dva in dva v avtu, na polovici obvezna menjava voznikov, brez ugašnja motorjev. S slovenskim kollegom sva vozila za Yu-barve in privozila sva odličen rezultat: S 6,028 litra na 100 km sva porabila najmanj bencina, ker pa je o končni uvrsttvitvi odločalo tudi hitrostno poprečje, sva bila s 73,85 km na uro trejtja med tridesetimi pari. Venec fig za slavo in pisani dokument v dokaz, da najdražji horizon res ni počrešnež, če je na plinu nežna noga. Žal pa med vožnjo po hribih in dolinah, ko smo večidel vozili s polno hitrostjo, ni bilo priložnosti, da bi merili še žejo.

Z ovinkom kopica otrok – črnolasih, kodravih, temnopolih, pisano oblečenih, da bi bil vsak od njih krasna naslovница barvne revije – ob njih pa kup mandarin. In – čof, čof,



Simca horizon so zgradili po vzoru največjih simc. Je pa precej manjša in podobna VW golfu. Motorjem simce 1100 so prilagorni tranzistorski vžig, ki skrbi za natančnejše iskrenje svečic



Kombi-limuzina horizon: zadnja klop se zgane v ravlinu, peta vrata pa omogočajo nalaganje večjega tovora

čof! – se je vsulco po pločevini in steklu. Tako je, vidite, če je pomaranč preveč: na tržnici v Taroudantu so po en dirham (5 naših dinarjev) za kilogram. Tu, v vaseh, kjer se tržni zakoni podrejo, so namesto kamnov. Še sreča, da je tako – so šipe vsaj ostale cele!

»DIRKA« NAD PREPADI

Sem že rekel: na odprtih cesti avtomobilom nismo prizanašali, čeprav drvenje nad globokimi prepadi, po ozkih vlijugah, brez ograj, ni ravno prijetno. V Maroku ne poznajo hitrostnih omejitev, razen tistih, ki v na-



CHRYSLER SIMCA HORIZON

selju ne dovoli večje hitrosti od 40 km na uro. Pa še tega ničče ne upošteval. Prav tako ničče ne bera prometnih znakov, ki so veliki kot spomeniki, zidani in skrbno pobravani – zato nekaj previdnosti na križiščih in ovinkih nì odveč.

Za horizon sem najprej pomisli, da so ga za vijuganje slabo uglasili. Pri praznem avtomobilu je težnostno razmerje med prednjim in zadnjim premko 60 : 40, torej je slišati logično, da nos sili naravnost. V resnicni pa to avto zahteva le nekaj več valje in ko sem ga znal s pravo mero plina in z volanom pravilno „potisniti“ v ovinek, so se težave razblinile. Res pa je, da hoče veliko dela z volanom. Ta je s 4,5 zavrtljaja ob ene do druge skrajne točke zelo posreden, kar je dobro, ko mora „požreti“ udarce s prednjimi preme in različne momente, ki nastajajo ob ostrih pospeških; manj sem ga bil vesel na vijugah v obliki črke »S«, kjer sta roki komajda sproti sledili cestišču. Jasno pa je, da je s takšnim volanom moč zlahka parkirati v gneči, ki smo jo vajeni v mestih.

O zavorah smo se na cilju spričkali: servo naprava je razmeroma slabo učinkovita, kar pa ni všeč vsem voznikom. Zahteva močan pritisak na zavorni pedal, kar priškrtnje voznikovo udobje, prispeva pa k bolj kontroliiranemu zavirjanju. Vsaj na pesku in suhem asfaltu je s horizontom moč ostro zavirati, ne da bi kolesa prezgodaj zdrsnila.

HORIZON PO AMERIŠKO

To, kar je v Evropi simca horizon, sta v ZDA – v malce spremenjeni in ameriškim normam prilagojeni oblik – dodge omni in Plymouth horizon, ki ju izdelujejo v tamkajšnjih Chryslerjevih tovarnah. Pogla-



vitni razliki v primerjavi z evropsko različico sta motor, ki so si ga za ameriški trg sposodili pri VW passatu ter ga povečali na 1,7 litra gibne prostornine, in pa vzmeli nogi, na kateri se opira prednja pre-

Francoski Chrysler za zdaj načrtuje takole: do letošnjega maja bodo izdelovali po 500 horizonov na dan, potem bodo dnevno proizvodnjo povečali na 1000 vozil. Tako bodo do konca leta izdelali 208,000 horizonov. Z njimi nameravajo zapolnitvi vrzel med doseganjem simco 1100 in večjimi simcam 1307 in 1308. Torej bo cena tudi pri nas nekje vmes.

Skoraj petsto robatih, prašnih kilometrov je minilo hkrati z vročim dnem pozne maroške pomladi. Motorji so utihni, onemel je tudi dvanaesturni živ-žav na bazaru sredi malega Teroudanta.

Horizont zvrstimo ob rdečasto trdnjavsko obzidje. Zdaj so prasni, na videz utrujeni, a vendar vsi cel. Sonce, kotognena krogla veliko, se vgreza za neskončni horizont.

Kar v morje pada, pa ga ni več!

Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: TOM PLETERSKI



TEHNIŠKI PODATKI

Motor: Stiriljivalni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo

LS: vrtina in gib 74 x 65 mm – gibna prostornina 1118 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 55 KM (40,5 kW) – DIN pri 5600/min – največji navor 8,8 kpm (68 Nm) pri 3000/min;

G1: vrtina in gib 74 x 65 mm – gibna prostornina 1118 kubikov – kompresija 9,6:1 – največja moč 59 KM (43,4 kW) – DIN pri 5600/min – največji navor 9,1 kpm (69 Nm) pri 3000/min;

GLS: vrtina in gib 76,7 x 70 mm – gibna prostornina 1294 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 68 KM (50,1 kW) – DIN pri 5600/min – največji navor 10,5 kpm (70 Nm) pri 2800/min; velja za vse motore: padotični uplinjajce role – ročična gred v 5 ležajih – stranska omčna gred (veriga) – vodno hlađenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 90 W

Prenos modi: motor sprejaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiričlenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 J x 13 – gume 145 SR 13 (michelin zx)

Voz in obesek: kombi-limuzina – pet vrat – pet sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, trikotna predna vodila, vzdušne vzvojne vzmeti – teleskopski blažilniki – zadnji kolesi na posamičnih obesah, vzdušna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – cvožno zavore, servo, sprejaj kolutne, zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 25:1 (4,5 zavrtljaja)

Meri in teže: dolžina 3,960 m – širina 1,680 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,520 m – kolotek sprejaj 1,416 m, zadaj 1,369 m – teža praznega vozila 945 do 975 kg – dovoljena skupna teža 1345 do 1375 kg – prtičnik 480/1200 litrov (tovarni) – posoda za gorivo 47 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost: LS – 146 km na uro; GL – 146 km na uro; GLS – 155 km na uro; pospešek od 0 do 100 km na uro: LS – 19,5 s; GL – 18,5 s; GLS – 16,0 s – poraba goriva: poprečno 9,4 do 8,6 (glede na moteze) litra na 100 km

LM

LIQUI MOLY
Vozniki, dodajte valjeno gorivo
ne vsakih 2000 km era dozgo
LM MTX, da vam edini
izgornjavi prostor – predvsem
nedalek venitve.

LM AVTO 1 in LM MTX dobite na
vseh benzinskih črpalkah in
v specializiranih trgovinah.