



test  
TEKST / MARTIN ČESENJ, FOTOGRAFIE / MARIJAN ZAPLATIĆ

# ZOB ČASA

Simca 1000 LS



Vožnja z malo simco je še najbolj podobna idili z damo poznih srednjih let. Obe tajita rojstni datum, make-up in navidezna živahnost naj bi pa prepričala o nemlinjivi mladosti, ki bojda ne usahne, dokler je srce še mlado. In kogar napudrana lica ne motijo, zakaj neki bi ne bil očaran?

Simca z motorjem v zadku je letos zabredila že v trinajsto leto, pa še nič ne kaže, da bi ji ta številka prinala nesrečo. Francoski Chrysler je ves ta čas spremeno dopolnjeval svoj mali avto, da bi ga obdržal kupcem na očeh.

Čemu se tovarna, ki uspeva s prednjim pogonom, sploh še ubada z avtomobilom, ki ima motor v zadku? Odgovor je v poslovnih knjigah, še posebej v tistih o izvozu, saj je že nekaj let stara resnica, da se male simce bolje prodajajo na tujem kot v domači Franciji.

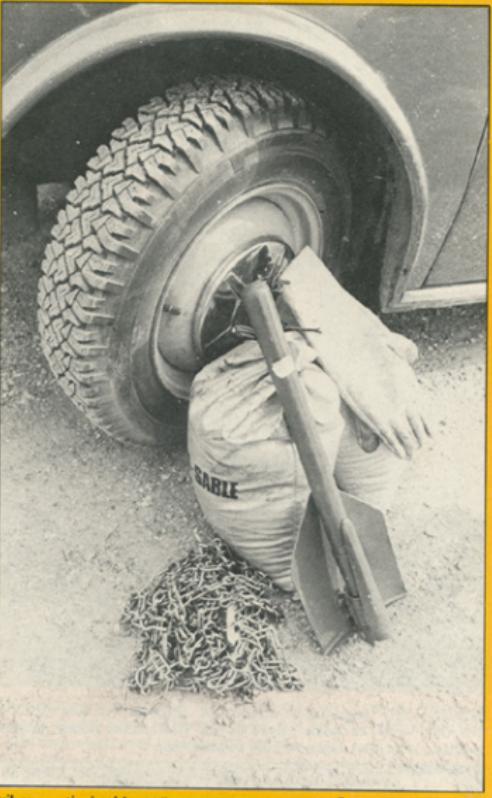
Simca 1000 je nastala v času takme med malolitržniki z enako zasnovno - BMW, fiat, NSU, renault - in zagotovo ni bila najslabša med njimi, ko pa še danes prepričuje z enostavno in kompaktno, čeprav že zdavnaj ne vrč moderno karoserijo. Z močnejšimi različicami v motorju, z dodatno opremo in z modeli „rally“, ki zmorejo dobrino mero poškočnosti, je malo simca vse bolj namigovala na športnost: športni avto je pa poper v vsakdanji tehnični prežganki. Zato je ta avto preživel večino vrstnikov, pa še zmeraj ni za staro šaro.

#### Vprašajte tajnico!

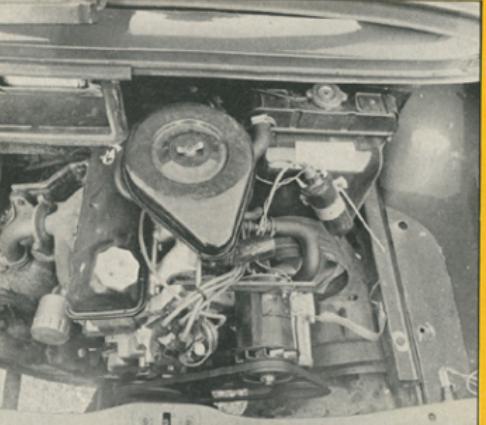
Simca 1000 LS je najcenejši avto iz te hiše, namenjen izvozu (za francosko tržišče izdeluje tovarna še cenejšo različico s 777-kubičnim motorjem). Dražja GLS je navzven sicer prav takšna, premore pa večji in močnejši motor in radodarnejsko zalogo opreme.

Zadnje lepotne popravke je 1000 LS doživela pred šestimi leti, ko so ji nadeli izbušljene žaromete, široko masko in večje zadnje luči. Tako so ustrežili tistim, ki uživajo, če dobijo za enak denar lepši avto, kot ga ima sosed - osnovna oblika pa je ostala nespremenjena.

Simca je krojeno oglato, na izrazite vogale in ravne stranice; razmeroma nizki boki jo delajo mlajšo. Po francoski navadi ima štiri vrata in ce se potnika na prednjih sedežih z nekaj centimetri pomika naprej usmilita tisti za seboj, je v simci prostora za štiri ali pet ljudi - seveda pod pogojem, da od tako majhnega avta ne pričakujemo pretrinaged udobja. Vse to je bilo morda dovolj za leto 1961, toda danes poznamo pri avtih mnogo boljše rešitve. Simca ima motor tam, kjer je po novem prtičja. Kar vzamejo potniki s seboj, morajo stlačiti pod prednji pokrov. Tam sta že rezervno kolo in akumulator (na račun enakomerno porazdeljene obetežbe), in s kockami smo izmerili le



Pribor proti zimskim težavam so nam namenili Švicarji in ne sodi k opremi avta.



Motor je povsem v zadku, za zadnjo premo - lahko dostopen mehanikom. Pokrova motorja ni moč zakleniti.

130 dm<sup>3</sup> uporabne prostost. Zaradi zaslove „vse v zadku“ je prostor za potnike odrijen k nosu vozila, blatnika prednjih koles pa sta tam, kjer bi si želeli imeti noge: voznik je ob oporu za levo nogo.

Če bi bila simca 1000 LS rada športnik, tega znotraj ne kaže. Podolgovati merilniki so slabo pregledni in nenatančni, obroč volana sili v vozniku, sedeži se podajo meram avta, voznikovem telesu pa ne. Razmeroma velik pomik prednjih sedežev škodi udobju na zadnjih klopi, naslonjala so toga, umetno usnje pa neprijetno. Avtu smo zamerili še ogledalo, ki ni „dan-noč“ (zunanje ogledalo je serijsko in vredno pojavitev!), preveč preproste ključke na vratihi in ročico čoka med sedežema, ki se je ves čas prekušnju zatikala. Vse ročice za gretje, tudi stikalni ventilatorji, so predaleč od rok privezanega voznika. Z vzvodom za odpiranje prtičnega pokrova smo se šli igrati „kdo ga prej najde“, zmagal pa je tajnica, ki se na avte najmanj spozna (skrit je na sredini pod armaturno ploščo).

V zameno za stisnjeno udobje daje simca odlično preglednost na vse strani: zaradi dobro vidnih vogalov in odsekanih stranic je moč parkirati do centimetra načančno.

#### Konji v zraku

Motor je za zadnjo premo, pod pokrovom, ki ga zapira primitiven zatič brez ključavnice. Na pamet bi težko prisodili, da je odmična gred pri strani, saj se motor ubogljivo vrti. Največjo rsoč 44 KM dosegne pri 6000 vrtljajih v minut, med meritvami smo ga priganjali še za 300 vrtljajev hitreje. Pretiranje čez to mero občutijo najprej ušesa, potem se uprejo ventilji. Prave potrebe po višjih območjih pa ni, ker motor v nižjih prestavah dovolj dobro potegne, tretja zalede med prehitovanjem, pa tudi prožnost je tolikšna, da zmerne mu vozniku ni treba kar naprej pretikati. Toda simca 1000 LS naglo opěsa na klančici, ko motor hitro izgublja vrtljaje in terja nižjo prestavo; športniki dobijo vzrok za pogosto pretikanje. Menjamnik ni primeren motorju: dobro stopnjevan in zlahkotno prestavljivo ročico. Moti le pretikanje v prvo, ko sinhronizacija zamuja.

Mrzli juter simcin motor ne mara. Vžge sicer brez težav, toda ogrevanje je dolgotrajno. Uplinjač je pritejen za varčno porabo goriva in nekaj dolgih minut

vožnje motor odgovarja s cakanjem. Požrešen pa ni: na testu smo, kljub zimskemu času, namestili poprečno porabo goriva 9 litrov na 100 km in čeprav hoče super, je to čedna prednost, če pomislimo, po čem je bencin. Poraba nepretirano naraste med vožnjo po mestu in pri višjih hitrostnih poprečjih na odprtih cestah. Simca je varčen avto tudi gledje olja: deciliter za vsakih tisoč prevoženih kilometrov je čez in čez dovolj.

Zaradi vseh teh lastnosti in zaradi okretnosti je avto prav primeren za vsakdanje kratke vožnje. Prav tako dobro bo potniku pripeljal na oddaljen cilj. Največja hitrost, namerili smo 134 km na uro, je tudi potovvalna.

#### Noge na iks

1000 LS ima podvozje, ki je bilo pred leti glavna odlika športnega kupeja 1200 S; ta je, čeprav z motorjem v zadku, popeljal Simcovo ime med športnike z navadnih cest. Prednja kolesa so oprta na prečno trikotno vodilo in listasto vzmet, posamič obesešena zadnja kolesa stojijo vedno na iks, tudi

Oznaka „LS“ napoveduje skromnejšo opremo. Ta avto je brez lepotilne letve na boku (kakršno ima GLS), zelo dobro zunanje ogledalo je serijsko. Oglatost kaže na prijetnost.



Francosko udobje: štiri vrata, kratki sedeži, izbuljeni bletniki in skromen predel za drobnarje.



med ostro vožnjo v ovinkih. Tako zaradi poštevnih vodil, ki se upirajo na vijačne vzmeti. Toda samo predstavitev ni bila dovolj: inženirji niso imeli sreče pri uglaševanju prednjih in zadnjih vzmeti in razlika med obtežbamama oben prem je pri simci 1000 ostala prevelika. Voznik nikdar preveč dobro ne ve, kaj ga čaka. V blagin ovinkih je simca dolgo časa ubogljiva, a le na suhem. Na mokrih tleh ji prav naraho uha nos, na dodajanje volana pa odgovori z bliskovitim odnašanjem zadka. Zdaj zaleže le naglo odvzemanje volana. Vožnja z repom postrani je morda všeč mladostniku, ki si za preganjanje populanskega dolgača izbere dirvenje po samotni poti, zagotovo pa ni po volji zmernejšemu vozniku, mora celo začetniku, ki dirkaškega obračanja volana ni vajen. Simca je redka izjema: zaradi neubogljivega nosa se obnaša drugače kot drugi avti z motorjem v repu, in voznik si želi, da bi ji odnašalo le zadek.

Težave na suhih tleh so precej manjše, toda hitra vožnja po vijugah zahteva vseeno precej vaje. Ko se voznik in avto „ujame ta“, postane odnašanje zadka ce-



lo prijetno, saj avto zdrsi skozi ovinek, ne da bi bilo treba pri tem volan pretrirano obračati. Toda simca ne trpi napak: za sunkovito odvzemanje pilna ali za zaviranje sredi ovinka se utegne kaj hitro oddolžiti z jarkom. Tudi bočnega veta ne mara: celo z luhotnim volanom na zobato letev (posrečeno izbrana prestava prenosa) je avto težko obdržati v ravni smeri.

Testni avto smo dobili od švicarskega zastopnika Simce, prav v dneh, ko so bili alpski prelazi bogatej zasuti s snegom, kot naše ceste. Zato je vozil avto vso zimsko opremo s seboj in letne gume smo si moralni — za meritve — sposoditi. V snegu se avto izkaže: na veliko začudenje smučarjev smo se po zasneženi cesti prebili tik pod Vršič in če bi bile tudi verige kaj vredne, bi iz simca sredi januarja z vrha preleza pogledali v Soško dolino.

Tako kot veter, sovraži ta avto valovito cesto. Za avtomobile z motorjem v zadku in s kratko medosno razdaljo je značilno, da vzmeti ne morejo premagovati robatih sunkov. Kratke tresljajoče požene brez težav. Na luknja-

Prtijažnik je zaradi oblin manj uporaben, kot je videti. Pokrov se odpira naprej, posoda z vodo za pranje šipe je pod rezervnim kolesom. Med dolivanjem vode je treba kolo izvleči.



stem cestišču pa potnike meče ob strop. Udobje v simci je staro prav toliko kot ves avto. In tu se ne da prav nič storiti.

Enako stare so tudi bobnasti zavore na vseh štirih kolesih, ki so kon zmernim hitrostim, po večkratnem ostrem zaviranju pa popuščajo in prijmemijo neenakomerno. Simca sicer nti avto, ki bi slovel po varnostnih dodatkih, ampak pri kolutih na prednjih kolesih tovarna ne bi smela varčevati.

• • •

Simca 1000 LS se nam zdi še danes prav dober avto za tiste, ki jim je več do prihranjenega dinanja v žepu kot do bleščečih linij in sosedove zavisti. Sodi med najcenejše automobile, ki so na voljo jugoslovanskemu deviznemu kupcu in če upoštevamo še skromno porabo goriva, nezahodno vzdriževanje in trpežnost, ima simca klub priletrosti v rokah še veliko autodov. Vendarie simci 1000 je čas prinesel veliko nevarnih tekmecev. Prvi je kar v domači hiši: simca 1100.

## TEHNIŠKI PODATKI

### Motor

Štirivaljni — štirintaktni — vrtni — nameščen vzdolžno za zadnjo premo — vrtina in glub 68 x 65 mm — glava prostora: 944 kubikov — kompresija 9,4 : 1 — največja moč pri 4.000 vrtitljih/min — maksimalna hitrost 134 km/h — 46,6 KM (DIN) na liter — največji navor 4,6 kpm (DIN) pri 3000 vrtitljih/min — ročna gred v 5 letzah — stranska odmislna gred (veriga) — visoki ventilni glavi — glave iz lakte litine — enojni padotolni upravljač weber 32 CR liten — zavojni sistem — predstavljena na 100 km/h — zavojni sistem pod plinskem; oljni filter v glavnem toku — vedno hlajanje s črpalko in termostatom — svetloče marshal 35 HS KLG FFF 80 W — akumulator 12 voltov, 40 amperskih ur — dinamo 240 vatov.

### Prenos moći:

motor zada poganja zadnji kolesi — enokolutna, suha sklopka — štiriloperčni sinchronizirani menjnik — prestavna ročica na levi — prestavna razmerja 3,55; 2,12; 1,41; 0,89; vratilna 0,44 — menjnik s hidrauličnim ozobljenjem; prestavna razmerje 4,37 : L (8/35).

### Kolesa:

platične 4 J-13, jeklena prečana — gume 145 SR 13 — plinski spredaj 1,3, zadaj 1,8 atm

### Voz in obsež:

limuzina za 4—5 oseb — štiri vrata — samonočna karoserija — prednje kolesa na posamičnih obesah, predna trakna vrtlja — predna listnata vzmet — prednji stabilizator — zadnja listnata vzmet — posamična obesa zadnjih kolesa, posevna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blazniki.

Zavore:

obonadne zavore na vsoh štirih kolesih — mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema

### Vozila:

na zadnjem letvu — ravnini krog 10 m (med zidovi), 9,4 m (med plinčinami) — 3,3 zavitljiva volana od ene do druge skrajne točke

### Oprema:

številni dodatki — premična prednja šipe — enostopenjski razvodni pretvornik — brisači — zunanje vrvnivo ogledalo, kontrolno stikalo zavor

### Mere in teže:

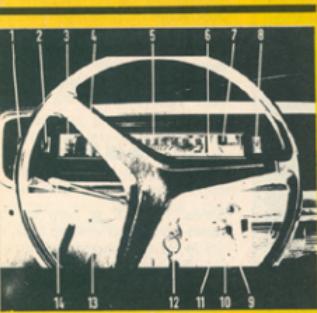
dolžina: 3.797 mm — širina 1.485 mm — vltina 1.390 mm — mednarodna dolžina: 2.22 mm — kolodna spredaj: 1.25 mm, zadaj: 1.28 mm — najmanja razdalje od tel: 0,13 m — prtičajoči 175 litrov (uporabna prostornina 130 dm<sup>3</sup>) — teža praznega vozila: 790 kg — potreba: 38,4 kg — dovoljena skupna teža: 1178 kg — dovoljena teža prikolice, brez zavor: 430 kg, z zavoro: 500 kg.

### Vzdrževanje:

posoda za gorivo 36 litrov — karton (s filterom) 3,3 litra, menjjava 1000 km — menjnik in diferencial 1,5 litra, menjava na 20.000 km — mazolički podvozja nima — hladilni sistem 6 litrov

### Zmogljivosti:

tehnična hitrost v 4. prestavah pri 1000 vrtitljih v minutah: 24,3 km/h — teža na zadnjem delu: 100 kg — vogniščni zavor: (in veriga) 75 kg; 50,8 KM (DIN); teža na KM: 19,5 kg — mero na tono: polno obremenjenega vozila: 37,4 KM (DIN), teža na KM: 26,6 kg — največja hitrost (tovarna): 133 km na uro — pospešek 0 do 100 km na uro (tovarna): 27,3 sek — normalna poraba goriva (tovarna): 7,0 litera na 100 km



## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 12.500 km. Meritve z dvoema osebama in s polno posodo za gorivo.

Največja hitrosti 134 km na uro (zalet 3 km, povprečje štirih meritiv)

### Pospeski:

0—40 km na uro:	4,5 sek
0—60 km na uro:	8,3 sek
0—80 km na uro:	14,6 sek
0—100 km na uro:	24,7 sek
0—120 km na uro:	39,1 sek

400 m brez zaleta: 25,3 sek (končna hitrost 101 km na uro)

1000 m brez zaleta: 44,6 sek (končna hitrost 123 km na uro)

Prostost: kilometar z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrtek prestav — 46,3 sek (končna hitrost 108 km na uro)

### Poraba goriva:

Po običajnih cestah: najmanj 6,1 l goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km na uro), največ 10,6 l na 100 km (zelo ostra vožnja).

Na avtomobilski cesti: 8,3 l na 100 km (poprečje približno 95 km na uro) oziroma 10,0 l na 100 km (poprečje okoli 115 km na uro)

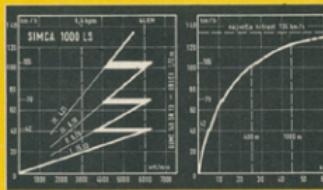
Po mestu: 8,1 do 10,3 litra na 100 km

Poprečna poraba na testu: 9,0 l na 100 km

Poraba olja: 0,1 na 1000 km

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost: 39 km na uro  
kazalec na 60, resnična hitrost: 58 km na uro  
kazalec na 80, resnična hitrost: 77 km na uro  
kazalec na 100, resnična hitrost: 97 km na uro  
kazalec na 120, resnična hitrost: 116,5 km na uro



Motor simce 1000 LS spremeni skriva stransko odmično gred. Med meritvami se je ubogljivo vrtel do 63000 vrtitljev v minutah, to je za 300 vrtitljev čez mero, kjer doseže največjo moč. Motor bi v ali smogel še več, toda rezerva moči je vseeno premajhna in vognišča, ki si želi živahnje vožnje, mora večkrat pretakniti navzdol; se posebej na klančih in ob obzetenem avtu. Za zmerno vožnjo motorju ni treba več kot 5500 vrtitljev, kar pomeni v posamičnih prestavah resnične hitrosti približno 37,6 in 93 km na uro. Pri tem obzetenju največja moči sploh ni izkoristeno. Največja hitrost zmore pri 5400 vrtitljih v minutih in je lahko potovvalna.

## HVALIMO

Dobre zmogljivosti

Skromna poraba goriva

Relativno nizka cena

Lahkoten in nalančen volet

Štiri vrata, lahek vstop

Pregledna karoserija

## GRAJAMO

Zelo slaba lega na cesti

Neubogljiv nos, občutljivost na bočni veter

Zastarela oblika

Slabi sedeži

Premajhen prtljažnik

Preglesan motor

Pokrov motorja brez klučavnice

cena: 7183 FF in 18.309,50 din

osnova za občinski in republiški davek: 38.718,50 din

zavarovanje:

obvezno: 825 din

kasko brez franšize: 4762 din

kasko s franšizo 4000 din: 510 din

cestnina: 240 din

proizvajalec: Chrysler France, Simca Automobiles, Poissy (Seine et Oise), Francija

generalni zastopnik in prodajalec: Industralimport, TOZD notranje in zunanje trgovine Ljubljana, Gospodarska 13

\*cena v Ljubljani



Sirina pri komolčih spredaj 124, zadaj 123, sirina prednjega sedeža 50, zadnjega klopa 125; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjenega stolpa: 180; pomik prednjih sedežev 17; odprična vrtlj. (Sirina/vršina) spredaj in zadaj 95/70; uporabna prostornina prtljažnika 130 dm<sup>3</sup>.