

# SIMCA 1000 RALLYE 2

Druga mladost stare gospe

Avtomobili včasih doživljajo čudne usode. Simca 1000 se je rodila že leta 1961, v časih, ko so bili avtomobili z motorjem v zadku veliko številnejši, pa tudi veliko manj kritizirani. Pa vendar se simca 1000 takrat ni prebil iz vsakdanjih poprečnih voda. Dvajset let je bila pač poceni avto, ki ga ni nikdo koval v zvezde in – resnici na ljubo – nikče zmerjal. Ždaj, ko je avtomobil z motorjem v zadku vse manj, ko bi po dvajstih letih pričakovali zaslужeno upokojitev, simca 1000 doživlja renesanso! Potem, ko se se v Franciji poslovili Renault 8 in 10, v Nemčiji pa NSU 1000 in 1200, je postal simca 1000 skoraj edini avto, ki ga je moč za majhne denarje spremeniti v športnega.

Chryslerjevim strategom se je tudi ravno prav čas ponudila priložnost. Renault je očitno naredil napako in prezgodaj opustil v Franciji in drugod zelo priljubljeni R 8 gordini, ki je tešil športne želje mladine s plitkimi žepi. Tako so iz ostarele gospe „1000“ s pomočjo tehnične kozmetike in športne „garderobe“ naredili najprej „1000 rallye 1“, zatem pa se poskočno mladenko „1000 rallye 2“, in rallye 2 zdaj prevaža isto publiko kot jo je včasih R 8 gordini. Dvajsetletnikov po letih ali pa samo po duši pač ne bo zmanjkal.

## RALLY OPREMA IN BOJNE BARVE

Ostarela pontonska karoserija simce 1000 pač ni magnet, ki bi privlačil ljubeče poglede potencialnih kupcev in športno omamljivenih ljubiteljev. Na vseh koncih oglate pločevine ni moč športno „zaobliti“ s preprostim in cenениm zamenjavami nekatereh „kosov“ zadka, kar je sicer v navadi, kadar tovarne iz velikoserijskih limuzin izdelujejo športne kupeje. Tako so se v Simci zatekli k najpreprostejši rešitvi – k bojnim barvam. Simca rallye 2 je dobila rumenozeleno osnovno barvo, črn pokrov prtljažnika in črte z velikim napisom rallye 2 ter znak gazele na bokih. Mladencem, ki si želijo lastnoročnih bojnih barv pa je tovarna namenila še povsem belo karoserijo brez črnega okrasja. Tudi nepoznavalci „rallye 2“ bodo to spoznali po lovilniku zraka pod prednjim odbijačem in po dodatnih halogenskih žarometih.







Natančnejši ogled odkrije tudi redko posebnost; vetrna šipa je pod gornjim robom zasenčena z modrim obavarjanjem. Še druga posebnost, ki je pri cenejših vozilih nismo vajeni: steklo vetrne šipe je lepljeno, tako imenovani „triplex“.

Torej – bojne barve z naštetimi dodatki so dovolj zgovoren zunanjji znak, da se v ostareli pločevini skriva 82 bencinskih žrebcov.

V športnem stilu je tudi notranjost. Tovarna pri opremljanju res ni skoparila. Armatura plošča je bogato opremljena s preglednimi merilniki, športni volan je obščen v usnj in prednja dva sedeža sta pravi športni školjki. Vozniškemu sedežu je moč spremeniti tudi višino, in sicer tako, da se ves sedež nagne nazaj. Sedeža tudi pri najhitrejšem spremnjanju smeri brezhibno držata telo. Edini očitek, glede na to, da gre za športni avto, velja prekratki površini za sedenje, pa so stegna premalo podprtja.

Zadnja klop je navadna. Vendari imajo potniku zadaj več prostora za kolena kot v navadni simci 1000. Školjkasta prednja sedeža sta namreč tanjša ob običajnih.

K rally slugu seveda sodi tudi črna barva notranjosti opremejo od gumijastih preprog in oblog vrat pa da armaturne plošče, sedežev in oblog stropa.

S predelavo v „rallye 2“ simca 1000 skoraj da ni izgubila vsakdanja uporabnosti. Izjema je le prtičnik. Že pri navadni simci 1000 ni velik, zdaj je pa še manjši. Precejšen del prostora za prtičko je namreč zavezil v nos priseljeni hladilnik za vodo. Rezervoarni kolo, ki v rally 2 stoji postrani, že tako majhen prostor še zmanjšuje. V prednjem prtičniku sta tudi akumulator in voda za pranje vetrne šipe. Je pa prostora več kot dovolj, saj prtičnik lahko sprejme kovček velikosti 60 x 40 x 20 centimetrov, kot zahtevajo športni predpisi, če je avtomobil lahko homologiran za tekmovanja v skupini 1 (serijski turistični avtomobili, izdelani v najmanj 5000 primerkih).

Nobenega dvoma ni: tovarna ni namenila avtomobila samo športno

zagretim vsakdanjam voznikom, marveč tudi mladeničem, željnim vročega asfalta dirkalnih stez in rallyjev!

Motor je v zadku za zadnjo premo, kot v drugih simcih 1000. Iz 1294 kubikov nažene kar 82 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih. Dobi jih z že dolgo znanimi prijetji: večjo kompresijo, ostro odmično gredlo, velikimi ventilji, razvezanim izpuhom in seveda z dvema dvojnima uplinjačema. Neposredna posledica friziranja je tudi največji navor 11 kpm pri razmeroma visokem številu vrtljajev. Motor zaradi tega zahteva tudi športni stil vožnje s pogostim pretikanjem prestav, s čemer voznik „drži“ motor v gornjem območju vrtljajev, če le hoče imeti dobre pospeške. Ker na našem testnem avtomobilu nastavitev solexovih uplinjačev v prostem teku in spodnjem območju vrtljajev ni bila najboljša, smo bili spočetka, po golih občutkih, nad poskočnostjo „rallye 2“ nekajko razočarani. Tudi pogonska kolesa so z motorjem v zadku močno obtežena, da pri grobem startu gume ne cilijo. No, štopericje in merilno kolo so dokazali, da občutki lahko varajo.

Številnik z meritve pospeškov in hitrosti zgornjovo potrjujejo 82 KM v 860 kg težjem avtu.

Menjalnik, ozirimo prestavno razmerje v diferencialu, sta izračunana kot pravimo „na kratko“.

Končne hitrosti v posameznih prestavah so razmeroma majhne, saj je merilnik vrtljajev hitro v rdečem polju, zato pa boljši pospeški. Kratka je tudi četrtja prestava, tako je vožnja z največjo hitrostjo dovoljena le kratki čas. Cel pogonski stroj je pripravljen športni vožnji, tudi na rallyjih so npr. veliko važnejši dobr pospeški kot pa velika, največja hitrost. Simci 1000 rallye 2 bi dobro del petstopenjski menjalnik s se krajšo četrtjo prestavo in z daljšo peto za hitre teste.

Motor „rallye 2“ je uspel tudi po porabi goriva še zlasti, če se spomnimo, da tak avto kar izziva športno vožnjo. Ista priporaba velja za porabo olja. Kljub vožnji z visokimi vrtljaji se gladilna olja ne zniha. Še dobro, kajti meritev gladine z merilno palico, skrito pod uplinjači, je prava muka, zlasti ko je treba zadeti luknjico, v katero spada.



## PODVOZJE ZA OVINKE

Seveda pa bi z „rallye 2“ bolj malo uživali, če se v tovarni ne bi krepko lotili tudi podvozja. Zadnji kolesi sta dobili negativen nagib za tri stopinje in temu ustrezno sta prednji kolesi brez nagiba. Dodali so še dobro uglašeter vzmeti in blažilnikov in avto, ki naj bi se teoretično slablo držal ceste, je postal čisto nekaj drugega. Pričakovanega spodnašanja zadka v ostro voženih ovinkih ni in ni od nikoder, in na makadamski cesti se dogaja celo, da avto beži iz ovinka spredaj s spodrsavanjem prednjih koles. Levij delež pri tej – rallye voznikom ne preveč ljubi – lastnosti ima verjetno premik hladilnika v nos. Zraven boljšega hlajenja v motorju je s tem del teže iz zadka prenešen na prednja kolesa. No, teža je še vedno razdeljena z 59 odstotki v prid zadku in voznik z ostriim zasukom volana in polnim plinom še vedno lahko povzroči kontrolirano spodnašanje zadka, da pride hitreje skozi ovinek.

Od vseh slabih lastnosti zasnove z motorjem v zadku je pri „rallye 2“ ostala le še občutljivost na bočni veter. Hitnih sprememb smeri pa zaradi močnih sunkov vetra ni težko popravljati z neposrednim volanom.

Pohvalo si zaslužijo tudi zavori. Pri „rallye 2“ so na vseh štirih kolesih kotutne. Kljub temu, da nimajo servozačevalnika, ne zahtevajo velikega pritiska na pedal in kar je najvažnejše: avto zaustavlja presenetljivo učinkovito – hladne ali že ogrete!

Skratka: simcina 1000 rallye 2 ima vso mehaniko uglašeno tako, da na zavitini in prometnih cestah dovoljuje zelo visoke poprečne hitrosti. Poleg poskočnega motorja, odličnega podvozja z neposrednim in natančnim volanom ter zavorami vred, pripomorejo k temu tudi ubogljiva pedala, priročna stikala in natančna (nekoliko pretrda) prestavna ročica.

Simcini inženirji so dokazali, da je z zavzetostjo moč narediti okreten avto z varno lego na cesti, pa „rallye 2“ nima pretirano neudobnega podvozja. Mnogo je vsakdanjih avtomobilov, ki imajo manj prijetno vzmetenje. In ko smo že pri udobju: tudi motor rohni z nizkim, ušesu prijetnim tonom, ki ne utruja.

„Rallye 2“ ima pasato obutev 145 HR 13 na razmeroma širokih, pet-celikih plastičnih. Gume so praviloma michelin XAS tipa FF. Gre za posebno, mehkejsa mešanico gume, ki jo uporabljajo za dirkalne avtomobile francoske formule (FF). Mehkejsa mešanica dodatno pomaga, da se avto zelo dobro drži tudi mokre ceste, vendar pa se take gume hitreje obrabijo. Gume naše teste „rallye 2“ so po 18 000 prevoženih kilometrih obdržale le še minimalno mero profila – prekmalu, kljub temu da je avto pred našim doživel že dva testa.

V dežju se pa pokaže večja pomanjkljivost: gre za brisalnike, ki pri večjih hitrostih niso dorasi svoji nalogi, saj brisejo skoraj „v prazno“. Vsekakor napaka, ki jo bo moralova tovarna odpraviti z boljšimi vzmetnimi metri, ali pa vsaj s kovinskiimi ali pa plastičnimi „krilci“, da bi jih veter tiščal ob šipo. V športnem avtomobilu, ki včasih zahteva hiter vlek brisalnikov, bi si želeli tudi stikalno ročico ob volanu namesto tipke na armaturni plošči.

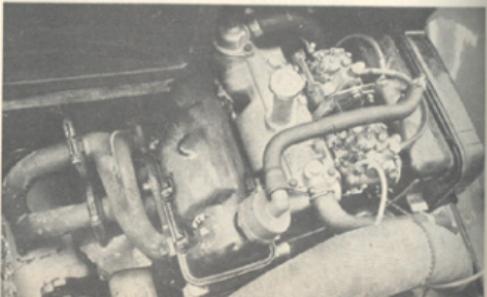


Školjkasta prednja sedeža se zelo dobro oprimeta telesa, sta pa nekoliko kratka. Voznikovemu sedežu je moč spremnjeni tudi višino, vendar le tako, da premakne vis sedež: če je sedež višji, je naslonjalo nagnjeno bolj nazaj.

Zadnja klop je ostala enaka kot v navadni simci 1000. Ker pa so školjkasti prednji sedeži nekoliko tanjši od običajnih, je zadaj nekaj več prostora za koleno.



Zaradi hladilnika za vodo v nosu vozila, se je precej zmanjšal prtljažnik, tako da gre vanj le najnujnejša prtljaga.



Za „prehrano“ B2 KM simcinskega motorja skrbita dva velika, prčnotočna dvojna uplinjadršča, ki zauzemata celo desno stran zadka. Nerodno zakrivlja tudi merilno palico za olje.

Simcina 1000 rallye 2 je avtomobil, ki je namenjen določeni kategoriji voznikov: mladim in tistim, ki se počutijo mlade. Je pa tudi prijeten avto za voznika, ki si želi športa ob vsakdanji rabi avtomobila, je namenjen tudi začetnikom na hitrostnih in rallye tekmovaljih. Vedeti je namreč treba, da nobena tovarna ne nudi 82 konj in še zajeten „paket“ športne opreme za tako nizko ceno. Pri besedi „nizka“ smo kajpak namenoma pozabili na naše uvozne dajatve. No, pri nabavi avtomobila samo za športne namene preko avto-moto kluba, dajatve odpadejo. In mogoče je „rallye 2“ dovolj zanimiv avto tudi za naše športne navdušence, toliko prej ker Renault ne izdeluje več svojih R 8 gordini, in NSU svojih 1000 TT in TTS tudi ne.

## TEHNIŠKI PODATKI

## NAŠE MERITVE

## HVALIMO

Odlične zmogljivosti

Zelo dobra lega na cesti

Odlične zavore

Natančen in lahket volan

Bogati instrumenti

Močne luči

Zmerna poraba goriva

Primerja cena (tovarniška)

## GRAJAMO

Nešportna in zastarela oblika karoserije

Premajhen prtljažnik

Občutljivost na bočni veter

Brisalniki slabí pri veliki hitrosti

Težko dostopna merilna palica za olje

Na pokrovu motorja ni klučavnice

**Motor:**  
motorjavi - široktaktni - vrtasti - nameščen vzdolje za zadnjem premog, nagnjen za 15° v levo - vrtina in gib 7,7 x 70 mm - gred prostornine 294 kubikov - moč 63,3 DIN (55,5 kW) pri 4000 vrtljajih na minuto - vrtljajna moč 63,3 DIN (55,5 kW) na liter vrtljajih na minuto - širokna gred 33 mm na liter - največji natanec 11 km (DIN) pri 4000 vrtljajih na minuto - ročica napinjanja v 3 težljah - glava iz latke litine - etrasko odprtina gred (veriga) viseči, sprednji - mehanična črpalka za gorivo - manjšana pod pritiskom - oljni filter v glavnem toku - vodno hlašenje s ekrapko in termostatom - svečna champion N 7 Y itd. - akumulator 12 voltov, 40 amperskih ur - alternator 490 vator - motor v zadnjem pogonu zadnjih koles - enokolutna zuha - stopka s hidrauličnim prenosom s pedala - širokostenski sinhronizirani menjalnik - prestavna ročica med - prestavna razmerja: 3,54; 2,12; 1,41; 0,89; 1,44 - direktni menjalnik (higrometrični dozvoljeni) prestavna razmerja 4,11:1 (3/37), po zemlji 3,88:1 (9/35) - nosač: plastična SJ 13, jeklenina prelaha - gummi 145 HR 13 - premog spredaj 1,1, zadaj 1,8 atm  
**Transmisija:**  
za 4-5 cepi - široki vrata - samonošene karosije - prednja koščka na posamičnih obesah, prečna trakasta vodila, prečna listvana vzmet, teleskopski blazinski, predni stabilizator - posamično obdelana zadnja polvedva vodila, višjece vzmeti, teleskopski blazinski  
**Zavore:**  
dvokrake, spredaj in zadaj kolutne - mehanična ročna vrtava na zadnjih kolesih, ročica med sedeži  
**Stroški:**  
za robot letov - prestava 16,8:1 - rajndi krog 10 m (med nitri), 9,4 m (med pličniki) - 3 zavrnjiti volana ne da se drugi skrajniji točki  
**Sprednji del:**  
dolžina haščenega žarometra za dolgo lež - brisalniki z dveh hitrostima - školjkasta prednja sedela, voznikov sedež z spremljivim nagibom - grejetje zadnje šipe  
**Moto in baterija:**  
dužina: 3,95 m - širina: 1.485 m - višina: 1.396 m - težina: 1.090 kg - razdalja med osi: 2.22 m - kolotek spredaj: 1.26 m - zadaj: 1.275 m - najmanjša razdalja od tla: 0,12 m - pristopna približnina (uporabna): 100 mm - teža praznega voila: 80 kg - potreba: 320 kg - dovoljena skupna teža vozila: 1.200 kg  
**Vzdrževanje:**  
potreba za gorivo 50 litrov - kartir (s filterom) 4 litri, menjava na 5000 km - mazalki podvozja nina - hidralink in gredcem 19,5 litera  
**Občutljivost na bočni veter:**  
natančna hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt/min 26,2 km/h - moč na tone praznega vozila (in voznik 75 kg) 87,5 KM (DN), teka na KM 10,5 kg - moč na tone polno nato-vzorenega vozila 90,3 KM (DN), teka na KM 14,4 kg - največja hitrost (tovarniški podatek): 137 km/h - kilometer brez zaveta (tovarniški podatek): 33,8 sek  


Rentgenska slika med drugim tudi natanko razkriva namestev hladilnika za vodo v nosu. Hladilni zrak dobiva skozi lovnilnik zraka pod karoserijo, potem pa mu pomaga električni ventilator s termostatskim vključkom.

Avtomobilni plotič simec 1000 rallye 2 ima (z leve na desno) merilnik goriva, merilnik za pritisak olja, merilnik vrtljajev, merilnik hitrosti z dnevnim in skupnim stvarnim kilometrom in termometrom. Na armaturni plošči so te sploške: za glavno steklo kuči, brisalnike z dveh hitrostima, protje zadnje šipe in steklo kuči za nevarnosti (samoz države, kjer so predpisane). Med instrumenti so kontrolne lučke za gorivo, pritisak olja, utripaljka, dolge in kratke luči in polnjenje akumulatorja. Ob volanu sta: kombinirana ročica za dolge in kratke luči, svetlobni in zvočni signal, manjša ročica za vključevanje utripaljk. Sportni volan premora 36 cm je oblečen v usnje. Na desni strani armaturne plošče je zadovoljivo velik, odprt predal za drobnjenje.



**Testni avto je pred meritvami prevozil 15 800 kilometrov, merilive z dvema osoboma**  
**Največja hitrost 164 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritev)**

**Poseški**

0-40 km na uro:	2,9 sek
0-60 km na uro:	5,1 sek
0-80 km na uro:	7,9 sek
0-100 km na uro:	11,7 sek
0-120 km na uro:	17,3 sek
0-140 km na uro:	27,2 sek

400 m brez zaveta: 18,0 sek (končna hitrost 122 km/h)  
1000 m bez zaveta: 34,2 sek (končna hitrost 148 km/h)

**Pročnost:** kilometr z začetno hitrostjo 40 km/h v četrti prestavi - 39,4 sekunde (končna hitrost 137,5 km/h)

**Poraba goriva:**

Na običajnih cestah: najmanj 9 litrov goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h), največ 14,2 litra na 100 km (zelo ostra vožnja).

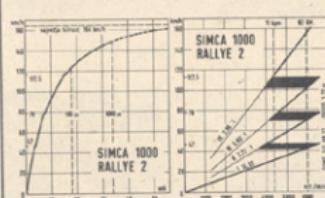
Na avtomobilski cesti: 10,2 litra na 100 km (poprečje pribl. 120 km/h); 12,7 litra na 100 km (poprečje pribl. 140 km/h)

Po mestu: 11,2-14,5 litra na 100 km

Pravilna poraba na testu: 11,2 litra na 100 km  
Poraba olja: normalna

**Natančnost merilnika:**

kazalec na 60, resnična hitrost	60 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost	80 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost	99 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost	119 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost	138 km/h
kazalec na 160, resnična hitrost	158 km/h



Merilnik vrtljajev v „rallye 2“ ima med 6300 in 6600 vrtljajih v minutu opozorilno pojme, kamor smo kazalec za krajski čas, naprej pa na preprevidano redce. Merilnik, se kakor potreben, saj se motor zelo rahlo vrta in nepadeljivo vroti, kar lahko „uide“ tja do 7500 vrtljajev v minutah, le toliko prej, ker so prestavne razdalje zelo razmeroma kratke. To je v pridi dovolj posestveno, ker lahko so vrtljaj pri največji hitrosti že v rumenem področju. Dolga in dolga z ravnino z natočenim vrtljajem je priporočena. Motor z največjim novotrenjem pri razmeroma visokih (4400) vrtljajih v minutu je dobro pospeške in sportno vožnjo zahteva od voznika pogosto pretikanje, saj se povsem „prebudi“ šele nad 4000 vrtljajev v minutah. Motor se vrta „okroglo“ tudi v spodnjem območju vrtljajev in brez sunkov potegne tako kot manjši športni motorji, saj se 40 km/h v četrti prestavi, pa so pri tem pospeški slab. Za mirno turistično vožnjo je kar dovolj, če vsako prestavo vrte do 4500 vrtljajev v minutah. Ko smo s „simco rallye“ merili zmogljivosti, smo jo vrtili do dovoljenih 6600 vrtljajev v minutah, vendar poučeni, da merilnik vrtljajev v zgornjem območju prehiteteva za pribl. 250 vrtljajev v minutah.

Cena: 9744 F in 40.760 N dinarjev

Republiški in občinski davek 53.220 N din

Zavarovanje: obvezno 1.000 din kasko: brez fiksacije 6.477 din (in 10 % režijskih stroškov)

s franšizo 4.000 din 710 din (in 10 % režijskih stroškov)

Cestnina: 340 din

Prizvajalec: Chrysler France, 136 Champs-Elysées, 75 Paris 8<sup>o</sup>, Francija

Generalni zastopnik in prodajalec:

Industriaimport, Titograd, V. Proleterjev 38, podružnico v republiških središčih



**NOTRANJE MERE:** (prednji sedež v zadnji legi, dvojne mere na skici veljavajo za voznikov sedež v najnižji legi, oziroma v najvišji legi) v cm: širina pri komolicah spredaj 124, zadej 123; širina prednjega sedeža 50, zadnje klopi 125; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonila pribl. 160, pomik prednjih sedežev 16. Uporabna prostornina prtičja (merjeno s kockami) 100 dm<sup>3</sup>.