



## SIMCA 1000 S ŠPORTNIK BREZ KOLAJNE

Tom Pleterski

Simca, francoska tovarna pod belo Chryslerjevo zvezdo, je za sedmi rojstni dan spremenila svoje modele z motorjem v zadku in jih obogatila z najnovejšim modelom 1000 special. Special naj bi »po simcino« pomenil dve stvari: več luksuza in večjo zmogljivost. Model, ki ga od ostalih simc 1000 na zunaj ločijo jodovke na odbijačih in črne črte ob bokih, ima pod pokrovom, v zadku 1118 kubikov več, kot jih napoveduje samo ime »1000«. Prav tako 1118-kubični motor, kot ga ima simca 1000, imajo poslej tudi simce 1000 GLS, ki so namenjene izvozu, medtem ko imata modela 1000 LS in 1000 GL še naprej 944 kubične motorje.

Marsikdo se sprašuje: »Cemu se tovarna, ki je uspela z modelom »1100« s prednjim pogonom, še naprej ukvarja z avtomobili, ki jih poganja motor v zadku?« Odgovor je zapisan v poslovnih poročilih tovarne, ki navajajo, da tovarna izvozi 32 odstotkov svoje proizvodnje. V številnih državah, kjer kupujejo simce, grede modeli »1000« najbolje v denar, medtem ko sanje domačega, francoskega kupca nikoli ni mogla povsem pridobiti. Najnovejši avto simca 1000, naj bi osvežil razmeroma star model in pridobil kupce, ki si šele nekoliko bolj vitaminski motor in nekaj več športnega videza.

Simco 1000 special smo, tako kot številne druge francoske avtomobile, preskušali na dirkališču Montlhery pri Parizu.

### Predvsem videz

Karoserija simce 1000 (letos ima novo masko in večje zadnje luči) se bolj sili v športnost, ki pa še ne prepriča, da je res športna. Tako je poleg že omenjenih jodovk in črt krasijo le še luknjasta platišča in dvojna izpušna cev. Notranjost naj bi športni videz zagotovil volan na luknjastih kovinskih letvah, armaturna plošča iz imitacije lesnega furnirja in krajsa prestavna ročica. Kljub športnim stranicam, na katere hoče tovarna brenkati, vozilo ni opremljeno z merilnikom vrtiljajev. Tega mora kupec, če ga hoče imeti, plačati posebej. In ko ga že ima, si z njim ne more kaj prida pomagati; saj mu je tovarna odredila pesenljivo lokacijo: v prostoru za drobnarije, na tleh, med obema sedežema! Kupec lahko naroči, da mu tja namesto merilnika vrtiljajev vgradi uro. Merilnik vrtiljajev, oziroma ura, je torej vse, kar lahko kupec naroči posebej in je nato, kar zadeva bogato opremo, odpravljen... Tudi armaturna plošča ni v skladu s športnimi ambicijami; saj se ji instrumenti, podobni kot v ostalih modelih »1000«, ne podajo niti po številu niti po obliki. Pri tem mislimo predvsem na podogovat merilnik hitrosti, ki ni niti športen niti ne nudi natančnega odčitavanja. Posebnost je svojstvena ročica, ki štrli iz armature plošče, s katero vključite močan, večglasen, kompresorski zvočni signal že z dotikom mezinca.

Prevleke sedežev in notranjosti so po

želji iz najlonske tkanine ali pa iz črne imitacije usnja. Prednja sedeža sta razmeroma ozka, naklon nastoljaj pa je moč spreminjati do položaja ležalnikov. Zadnji sedeži so bolj prostorni, kot bi pričakovali za ta razred avtomobila.

Po francoski tradiciji ima tudi simca 1000 special štiri vrata, ki omogočajo udoben vstop. Škatlasta oblika karoserije zagotavlja veliko preglednost v vse smeri.

Neposreden volan omogoča, da upravlja voznik vozilo hitro in okretno, čeprav je proti skrajnim legam že pretrd. Od ostalih naprav za vodenje vozila nam ni ugajala prestavna ročica, ki je zaradi športnega videza krajša, kot pri ostalih simc, in zato pri pretikanju v »drugo« in »četrt« voznik zadeva ob sedeža. Pretikanje samo je pa natančno.

### Nov volan in stare zavore

Novost vseh letošnjih simc so spremembe na podvožju. Posevne obese posamično obesjenih zadnjih koles so skorajda nespremenjene, novost sta pa dva zgloba na vsaki od pogonskih gredi. Tako imata lahko zadnji kolesi negativen premis (noge na »0«) in vozilo se bolje drži ceste. Zadnji kolesi sta opti na kratki, razmeroma trdi vijačni vzmeti in na hidravlična teleskopska blažilnika. Prednji kolesi vodi prečna vijačna vzmet in prečni trikotni nihalki, prečni stabilizator pa preprečuje nagibanje vozila vstran.

Najbolj koristi novost na podvožju sim-

ce 1000. To je volan na zobato letev, ki je zamenjal polža. Tako je končno odpadla velika pomanjkljivost simce 1000, saj je doslej skoraj ni bilo mogoče voditi v ravni črti. Serijska obutev simce 1000 special so pasaste gume 145 x 13, ki tudi prispevajo k boljši legi na cesti.

Povprečne bobnaste zavore že pri simci 1000 pokažejo svoje pomanjkljivosti, še hitreje pri hitrejši »special«. Medtem, ko so za »navadno« zaviranje še dobre, pri večjih obremenitvah zelo hitro začno sunkovito prijemati in popuščati (fading) in zgodi se, da eno kolo zablokira, medtem ko se ostala še vrtijo. Tovarna bi lahko bobnaste zavore vsaj na prednjih kolesih, zamenjala s kolutnimi. Te bi se bolj podale večjim zmožljivostim motorja nove simce.

## Pridni konji – ukradeni

Dvojna kromirana izpušna cev motorju ne daje niti pol konjske moči več, zato pa precej hrupa. Tudi v notranjosti vozila je zvoka nekoliko preveč. Mogoče naj bi ta hrup, ki ga je več kot ga motor »zaslužil«, navidezno povečal športni videz? 1118-kubični motor je na moč podoben tistemu, ki poganja prednji kolesi simce 1100. Pri nespremenjeni gibni prostornini in razmerju vrtnice in giba (74 x 65 milimetrov) in isti kompresiji — 9,6:1 — zmore motor, ki poganja »1000 speciala« 50 KM (DIN), kar je 6 KM manj kot v simci 1100. Bržkone moramo vzroke za manjšo moč iskati v drugačnih, dodatnih agregatih kot so: ventilator, dinamo itd. Medtem, ko doseže motor največjo moč pri 5600 vrtljajih, je točka največjega navora — 8,45 kpm — razmeroma nizko, pri 2600 vrtljajih.

Novi 1100 motor je tako bolj prožen od predhodnika, in se že pri majhnem številu vrtljajev izkaže z dobro vlečno močjo. Tako vozniku, ki se mu ne ljubi stalno

pretikati prestav olajša delo. Ko smo posamezne prestave izkoristili do konca, smo izmerili, da simca 1000 special potegne z mesta na 100 kilometrov na uro približno v 20 sekundah. Ni da bi se ob pospeških čudili — nekoliko slabši so od pospeškov simce 1100 — vendar smo imeli vtis, da je vozilo za svojo kategorijo dovolj vih-ravo. O športnih pospeških kajpak ne bi govorili. Tovarna napoveduje največjo hitrost 145 km na uro.

Motor se zelo rad vrti tudi v gornjem območju vrtljajev, tako da je videti, da simca 1000 special zlahka doseže razmeroma velike, povprečne potovalne hitrosti — vsekakor precej večje kot navadna simca 1000 z 944 kubiki.

Menjalnik je zelo dobro sinhroniziran in prestavna razmerja so izbrana posrečeno. Posebno tretja prestava je dobro izbrana za gladko prehitevanje pri srednjih hitrostih.

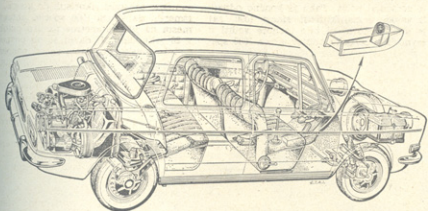
## Težave v nosu in zadku

Letošnje simce 1000 imajo nekoliko bolj razporejeno težo, ker je tovarna namestila akumulator v nosu vozila. Seveda pa ta prenos teže ni dovolj, da bi razbremenil pretežak zadek. Vsekakor nov volan na zobato letev pripomore, da se simca 1000 pri vožnji naravnost drži smeri kot večina avtomobilov z motorjem v zadku, bolje pa ne. In na bočni veter je tudi občutljiva. Dokaj trde zadnje vzmeti na slabem asfaltu kar hitro primorajo potnike k poskakovanju proti strehi.

Simca 1000 ima enako zasnovno podvozja kot športni kupe simca 1200 S (opisali smo jo v prejšnji številki »Avtas«), ki se kljub motorju v zadku zelo dobro drži ovinkov. Sama zasnova tako kaže, ni dovolj, če bi nevtralizirala velike razlike v obtožbah prednje in zadnje preme. Simcni inženirji niso imeli srečne roke pri medsebojnem uglaševanju prednjih in zadnjih obes in vzmetenja. Zato simca 1000 special



Vse simce 1000 imajo od letošnjega poletja dalje poleg drugačne maske spredaj zdaj večje luči. »Special« se od njih loči po vzdolžnih črtah na bokih in dodatnih jedovih žarometih.



Pod »rentgenom« simca 1000 special pokaže motor v zadku, diagonalne obese zadnjih koles, neprimerno mesto za merilnik vrtljajev — za doplačilo — prečno trikotno nihalko prednjega kolesa in akumulator v nosu. Na armaturni plošči ni nič več instrumentov kot v navadni simci 1000.

menja svoj značaj od skoraj nevtralnega vedenja v dolgih, blagih ovinkih do uhanjanja nosu, ki zahteva dodajanje volana, in nato grobo spodnašanje zadka, ki ga mora voznik ujeti z bliskovitim odvzemanjem volana, če noče, da bi se odpeljal z zadkom naprej. Spodnašanje, najprej nosu, nato še zadka, je seveda odvisno od hitrosti in ostrine ovinka. Ko smo se s simco 1000 special podili po suhem asfaltu dirkališča v Monthleryju, nismo imeli težav, ko smo s hitrim, neposrednim volanom vozilo lovili. Prostora je bilo dovolj in »promet« je bil enosmeren. Na mokrem cestišču in v gostem prometu bi ovinke vozili mnogo bolj previdno. Kakorkoli že, mnogo bolj nam bi godilo, če bi simci, tako kot večini avtomobilov z motorjem zadaj, spodnašalo le zadek. Voznik bi tako vsaj vedel pri čem je.

Po vsem, kar smo »se naučili« o simci 1000 special, težko govorimo o športnem avtu. V tovarni so ji dali športen videz in močnejši motor, ki pride do izraza tudi zato, ker je dosedanje modele gnal motor z razmeroma slabšimi zmogljivostmi. Verjemo, da bi morala biti simca 1000 special, ki je razmeroma prostoren in dobro opremljen avto, bolj uglašena na udobje kot pa na šport. Tem željam mnogo bolj odgovarja izvozu namenjena simca 1000 GLS, ki jo žene enak 1118-kubični motor kot »1000 special«. Simca 1000 GLS je tudi za 60 dolarjev in odgovarjajočo razliko v dinarjih cenejša. Dajatve sicer še niso izračunane, kupec si bo zaradi pocenitve lahko dokupil radialne gume in jodove žaromete (edine uporabne stvari od celotne športne opreme v premalo športnem avtu), pa še nekaj fickov mu bo ostalo.



Simca 1000 special v ovinku menja značaj, najprej zahteva dodajanje, nato pa hitro odvzemanje volana. Vožnja po ravnem je, odkar ima simca 1000 volan na zobato letev, mnogo bolj stabilna, kot je bila doslej.