



## SIMCA 1100 GLS LIMUZINA & KOMBI

### PROIZVAJALEC:

Simca Automobiles, 136, Poissy  
(Seint et Oise), Francija

### ZASTOPNIK IN PRODAJALEC:

«Industrialimport», Ljubljana, Gospo-  
svetska 13

### CENA:

1340 \$ in 14.143,00 din

### OSNOVA ZA REPUBLIŠKE IN OB- CINSKE DAJATVE:

27.583,00 din

### BARVE:

beš, svetlo modra — metalizirana  
(doplačilo 15\$)

### PODATEK ZA ZAVAROVANJE IN CESTNINO:

1118 kubikov

### GARANCIJA:

Šest mesecev ne glede na število  
prevoženih kilometrov, razen za  
gume in potrošni material. Brez-  
plačno: servis pri prevzemu, dekon-  
servacija in servisni pregled pri  
1.000 kilometrih.

### ROK DOBAVE:

takoj

S simco smo se raje vozili, kot jo samo  
gledali. Smotnost je preglasila lepoto,  
zakaj tovarna, o kateri smo prej mislili,  
da je najbolj konvencionarna med vsemi  
francoskimi, se je pri svojem novincu  
»1100« odločila za nekaj tehničnih novosti  
ki so, čeprav preskušene, za prenekatero  
tovarno še vedno revolucionarne.

Simca 1100 s prečno postavljenim mo-  
torjem spredaj, ki poganja prednji kole-  
si. Karoserija je na pol kombi, posamične  
obese vseh koles in vzvojnje vzmeti skrb-  
e za veliko udobje in dobro lego na cesti.  
To je zasnova, ki se zdi danes jamstvo  
za uspeh.

### Veliko in malo prostora

Idejo, naj bo spredaj nameščen motor  
postavljen povprek, da bo za potnike več  
prostora, smo že hvallili, ko smo presku-  
šali BMC in peugeot. Predvsem zato, ker  
je v tako zasnovanem avtu praviloma za  
potnike več prostora, kot se zdi na zunaj.

Zal so simcini očetje to idejo nekoliko  
skazili. Dolgonogi vozniki so se v »1100«  
pritoževali, da prednjih sežežev ni mogoče  
dovolj potisniti nazaj in da jih pri izsto-  
panju ovira volan. Pa še takrat, ko smo  
prednje sedeže potisnili nazaj, kolikor se  
jih da, za kolena zadaj ni bilo dovolj pro-  
stora. Motorju so namenili v karoseriji  
preveč prostora, potnikom premalo...

V uteho zaradi utesenjenosti je izreden  
priljažnik, ki je lahko dostopen skozi zad-  
nja vrata. Odlično je, da z enim samim  
prijemom lahko podrete zadnjo klop, tako  
da nastane velika ploščad pravega kom-  
bija.

Simca 1100 ima nedvomno najboljšo  
vzmeti v svojem razredu. Kljub zelo dol-  
gim potem vzmeti, pa se avto v ovinkih

vedko manj ziblje kot podobno udobni  
francoski avtomobili.

### Ceste se drži kot klop

Avto se drži ceste, da se je bolje ne  
more. Na mokri cesti je pri mejni hitro-  
sti simca 1100 sicer nekoliko začelo spo-  
dašati zadek toda nobene nevarnosti ni  
bilo, da bi jo zaneslo.

Na cesti nisimo nikoli občutili, da je  
simca premapo okretna in občutek prednje-  
mu pogonu, da je kriv trdega vojana, pri  
slalomu se je pokazalo, da se v tem raz-  
redu precej klasično zasnovanih avtomobi-  
lov, ki so okretnejši od »1000«. Bolj kot  
precej neposreden volan pa nas je motil  
pri mestni vožnji slab pregled nazaj. Parki-  
rali vzvratno, dokler simce niste vajeni,  
ni preprosto.

### Zimzeleni varčni motor

Motor ni nov, kot je vse drugo, ampak  
so »1100« prilagodili motor stare sim-  
ce 1000, ki je trdoživ. Povečali so gibno  
prostornino in sodobnejše oblikovali glavo  
valjev. Motor rad povzame plin in ne tre-  
se. Pri meritvah pospekov smo ga gnali  
precej čez 6000 vrtajevov v minuti — brez  
škoda.

Da avto dobro potegne, veliko pomaga  
tudi dobro sinhronizirani štiristopenjski  
menjalnik, ki bi mu očitali, da je tre-  
tja prestava nekoliko prekratka.

Predvsem pa je motor zelo varčen.

### Simca odriva tekmece

Simca, ki so nam jo dali za test, je  
med vsemi »1100« najbolj razkošna: ležal-  
niki, preproge, vzglavniki, naslonjači pri  
vseh sedežih, ura. Dobe se tudi cenejše

## NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 141,2 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 m, zalet 2,7 km, štiri meritve).

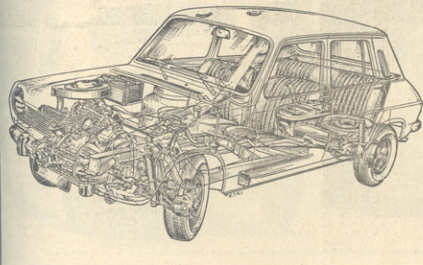
Kilometer brez zaleta: 39,8 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 126 km na uro.

### Pospeski:

- ▽ 0 do 40 km na uro: 3,9 sekunde
- ▽ 0 do 60 km na uro: 7,2 sekunde
- ▽ 0 do 80 km na uro: 11,5 sekunde
- ▽ 0 do 100 km na uro: 18,8 sekunde
- ▽ 0 do 120 km na uro: 33,1 sekunde

### Poraba goriva:

- ▷ na potovanju: najmanj 8,2 litra goriva super na 100 km, največ 11,8 litra na 100 km, na avtomobilski cesti (poprečna hitrost 121 km na uro) 11,2 litra na 100 km;
- ▷ po mestu: najmanj 9,2 litra na 100 km, največ 11,5 litra na 100 km.
- ▷ Poprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,9 litra na 100 km.



sinca 1100, prihodnje leto celo s šibkejšim 944-kubičnim motorjem. Kdor nima velike družine bo najbrž najuolje postrelen s precej cenejšo simco s tremi vrati in manj bogato opremo pa 1,1-litrskim motorjem, saj so osnovne oblike enake kot v »GLS«. In prav ta najcenejša simca tudi s ceno na našem tržišču nevarno streže po življenju svojim tekmecem.

Kritiko površine izdelave pri vseh simcah 1100 preglaš; izredna varnost avtomobila, ki se odušno drži ceste, veliko udobje, da se voznik kmalu ne utruidi, dobre zavore in ne nazadnje majhna poraba. Simca 1100 je kot redkokateri avto varna in udobna, pa hkrati dovolj močna in hitra.

## TEST: SIMCA 1100

<b>VIDEZ</b>	8	Samosvoje oblikovana limuzina, ki je napol kombi.
<b>PROSTORNOST</b>	8	Za ta razred dovolj prostorna notranjost. Če sta prednja sedeža potisnjena do konca nazaj, je zadaj malo prostora za kolena. Ugodno vstopanje skozi štiri vrata, skozi peto lahko dostopen prtljažnik. Zadnja klopa se pode, da nastane kombi.
<b>UPRAVLJANJE</b>	9	Ročice so zgledno pri roki, prestavna ročica na tleh se natančno pretika. Ročice ročne zavore med sedežema. Lahkoten, precej posreden volan.
<b>OPREMA</b>	9	Pravokotni merilnik še kar pregleden. Zelo natančen. Ura. Letalniki. Naslonjaki pri vseh sedežih.
<b>VIDLJIVOST</b>	7	Dobro pregled naprej, veliko slabši nazaj. Brisalci brišejo premajhen del vetrne šipe.
<b>NAJVEČJA HITROST</b>	9	Na zavitih cestah, kot jih je večina v Jugoslaviji, je zaradi dobrega podvozja mogoče zelo hitro potovati. Na avtomobilski cesti pa ne bi škodilo če bi bil »GLS« hitrejši.
<b>POSPESKI</b>	9	V povprečju razreda z 1,1-litrskim motorjem Za prehitvanje pri veliki hitrosti je tretja nekoliko prekratka.
<b>PORABA</b>	10	Skromna za hitrosti in pospeške, ki so na voljo.
<b>LEGA NA CESTI</b>	10	Odiščno se drži tudi spolzkega asfalta in posutega makadama. Bočni veter ne škoduje, stabilizatorja spredaj in zadaj preprečita, da se avto preveč ne nagiba.
<b>UDOBNOST</b>	9	Vzmetenje in tem razredu najboljšo. Pasaste gume dunlop precej ropotajo, pri visokih vrtiljajih motor tuli. Sedeži slabo podpirajo telo, ki se poti na umetnem usnju.
<b>MOTOR</b>	9	Dovolj prožen, precej glasen. Rad užiga tudi ko je hladno — to smo poskusili le pri pomladanskih temperaturah. Ventilator se vklopi le po potrebi.
<b>ZAVORE</b>	9	Spredaj kolotne, zadaj bobnaste. Zadnji stabilizator ravna napravo za razdelitev zavorne moči, da bi zadnji kolesi ne blokirali, če je zadek premalo obtežen. Predtrd zavorni pedal.

## TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni, špihtarini, vrstni — nameščen prečno — vrzina in gib 74 x 65 mm — gibna prostornina 1118 kubicov — kompresija 9,6:1 — največja moč 56 KM (DIN) pri 5800 vrtiljajih v minuti — največji navor 8,3 kpm (DIN) pri 3600 vrtiljajih v minuti — ročična gred v petih ledajah — vsaki ventil — stranska odmična gred — vodno hlajenje s črpalko in termostatom, v hladilniku 6 litrov vode — tlačno mazanje v motorju 3 litre olja — uplinjač padočito solex BISA 32 — mehanična žrpanka za gorivo — akumulator 12 voltov, 40 amperski ur — alternator 330 vatov.

Prenos moči: motor spredaj, poganja prednji kolesi — enokoltna suha sklopka — hidravlični prenos med pedalom in sklopko — štiristopenjski, popolnoma sinhroniziran menjalnik I — 3,21:1, II — 2,31:1, III — 1,52:1, IV — 1,06:1, vzvratna — 3,77:1 — prestavna ročica med sedežema — pnevmatike passate 145 SR 13.

Voz: Limuzina za 5 oseb — pet vrat — samonozna karoserija z nosilnim okvirjem — posamično obelani prednji kolesi na prečnih vodilih in vzdolžnih vzvratnih palicah, posamično obelani zadnji kolesi na vodoravnih nihalkah in prečnih vzvratnih palicah: spredaj in zadaj teleskopski blažilniki, spredaj in zadaj prečni stabilizator — volan z zobalo istivijo — spredaj kolotne, zadaj bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih.

Merje in teže: dolžina 3,944 metra, širina 1,588 metra, višina 1,458 metra — medosna razdalja 2,32 metra — notranja širina spredaj 1,350 metra, zadaj 1,330 metra — razdalja frog 11,4 metra (od skrajne leve do desne 3,25 zavrtljajev volana) — najmanjša višina do estišča 14 cm — teža praznega vozila 900 kg — dovoljena skupna teža 1330 kilogramov.