



test

Ante Mahkota
Pavle Klinar

SIMCA 1100 GLS

Cena: 1340 dolarjev in
13.404 novih dinarjev

Zavarovalnina:
kasko: 890,10 Ndin
jamstvo: 207,00 Ndin
cestnina: 120,00 Ndin
Prodajalec: Industriimport,
Ljubljana, Gosposvetska 13

S simco smo se raje vožili, kot smo gledali. Smotnost je preglasila lepoto. Zato bodo, ko bodo pisali kroniko tovarne, september 1967, takrat se je rodila nova »1100«, gotovo zapisali z zlatimi črkami. Simca, ki je dotlej veljala za najbolj konvencionalno francosko firmo, se je pri svojem »najmlajšem« odločila za več tehničnih novosti, ki so, čeprav preiskušane, za prenekatero tovarno še vedno revolucionarne.

Simca se pri svojih avtih premišljeno odloči za zasnovo, ki se zdi za tisti razred najboljša: pri malih simcah »1000« za gospodarnost — motor zadaj in zadnji pogon; v srednjem razredu (1300/1500) za klasično — motor spredaj in pogon zadaj; in pri novi »1100« za zasnovo najbolj naprednih avtomobilov zgornjega oddelka malih avtomobilov.

Tako je pred nami avto s prečno postavljenim motorjem spredaj, poganja

prednji kolesi. Karoserija je na pol kombi. Posamične obese in vzvojnje vzmeti skrbne za veliko udobje in dobro lego na cesti. To je zasnova, ki se zdi danes jamstvo uspeha.

Veliko in malo prostora

Idejo angleškega inženirja Aleca Issigonisa, naj bo spredaj nameščeni motor postavljen povprek, da bo za potnike več prostora, smo že hvallili, ko smo preskušali austine in peugeot 204. Predvsem zato, ker je v tako zasnovanem avtu praviloma za potnike veliko več prostora, kot se zdi na zunaj.

Takšen avto ni poceni, kot če bi ga klasično zasnovali. Po tem tudi simca 1100 GLS s petimi vrati, ki smo jo preskušali, ni izjema.

Zal pa je izjema po prostornosti. Ze ko smo sedli za volan, že predno smo se peljali, se nam je zdelo v avtomobilu pretesno. Bolj dolgonogi voznik je menil, da prednjih sedežev ni mogoče dovolj potisniti nazaj, da pri izstopanju volan preveč »sede« v naročje, da mu je v avtu za ta denar pretesno. Pa še takrat, ko so bili sedeži potisnjeni nazaj, kolikor se v simci da, niso imeli tisti, ki so se peljali zadaj, za kolena maođane nič več prostora kot v hralcu VW.

Če bi znal motor govoriti, bi se gotovo pohvalil, da ima v karoseriji prostora preveč...

V uteho zaradi utesnenosti je gotovo izreden prtljažnik, ki je lahko dostopen

skozi zadnja vrata. Zelo zelo všeč nam je Simcina zamisel, da z enim samim prijemom lahko podrete zadajo klop, tako da nastane velika ploščad pravega kombija. Če gresta samo dva na počitniško potovanje, si kaj boljšega ni želeli. Še posebej, ker ni treba izprazniti prtljage, če potrebujete rezervno kolo — saj je nameščeno pod karoserijo.

Kdo si je izmislil umetno usnje

Naša simca je bila najbolj razkošna. Na armaturni plošči oglas univerzalnega instrumenta in posebej okrogla ura. Simco 1100 prodajajo v treh izvedbah oziroma s trojno opremo. Najbolj preprosta simca 1100 LS ima le troja vrata in skromnejšo, zadovoljivo notranjo opremo, s petimi vrati, bogato opremo in močnejšim motorjem.

Oprema GLS je res bogata: letalniki sedeži, preproge, prižigalnik, maslonjači in ročaj pri vseh sedežih.

Sedeži so mehki in udobni, žal, prevlečeni z umetnim usnjem, na katerem smo se, že spomnili, zelo potili. Anatomsko pa ne podpirajo hrbta tako kot najboljši sedeži te znanosti o avtomobilskih sedežih, na primer v volru.

Voznika to ne moti, ker se drži za volan. Sopotniki pa se pritožujejo, da drse na sedežih. V peugeotu 204 in celo v renaultu 10 sedite bolje.

Avto se praviho, neposredno zračni. Zadaž so škrge, ki sesajo zrak, iz šob na armaturni plošči — namesto klasičnih tri-

kotnih oken — pa tako zelo pilha, da ni mogoče govoriti o zračenju brez prepilha. Čeprav je z njimi mogoče natančno uravnati količino in smer vstopanja zraka.

Posebno hvalo moramo zapisati ročicam za ravnanje avtomobila. Prestavna ročica je natančna in zelo pri roki, pedali, razen zavornega, zelo mehki in sprti noge. Ker se motor zelo hitro ogreje, se tudi skurjavas hitro vžigajo.

Ceste se drži kot klop

Stare simce, ki smo jih vozili doslej, nas z udobnostjo niso preprečale. Simca 1100 pa ima nedvomno najboljšo vzmeti v svojem razredu.

Kljub zelo udobnemu vzmetenju, se pravi dolgim potem vzmeti, pa se avto na ovinkih veliko manj ziblje kot podobno udobni francoski avtomobili.

Avto se drži ceste, da se je bolje ne more. Pavle Klinar, na primer, je na mokri cesti poskušal vse, da bi se s 1100e zavrtil; pri mejni hitrosti je simci 1100 res nekoliko začelo spodnašati zadek, toda nobene nevarnosti ni bilo, da bi jo zaneslo. In ko je Marjan Zaplatil hotel posneti divjo fotografijo za prvo stran, si je moral Ante Mahkota na ovinkih pomagati z ročno zavoro, da je avto vendarle zaneslo, kot se za testne slike spodobi.

Simca 1100 je dokaz za to, koliko truda je treba, če hoče inženir v avtu združiti udobje in dobre vozne lastnosti. Prednji kolesi sta na dvojnih prečnih vodilih, vzmeti so vzvojnje, da se mehkeje vdajo ostrim udarcem. Zadnji kolesi na vzdolžnih nihalkah prav tako vzmetje prečne vzvojnje vzmeti, tudi gib zadnjih koles so zelo dolgi.

Stabilizatorja spredaj in zadaj preprečita, da se avto preveč ne nagiba, zadnji stabilizator pa ravna tudi napravo za razdelitev zavorne moči, da bi zadnji kolesi ne blokirali, če je zadek pre malo obtežen.

Na cesti nismo nikoli občutili, da je simca pre malo okretna, in občutek prednjemu pogonu, da je kriv trdega volana, v sodobnih avtomobilih ne velja več. Le pri slalomu na brniški ploščadi se je pokazalo, da je v tem razredu in za to ceno precej klasično zasnovanih avtomobilov, ki so okretni od simce.

Bolj kot precej neposreden volan nas je motil pri vožnji po mestu slab pregled nazaj. Parkirati vzvratno, dokler simce niste vajeni, ni preprosto.

In še posebej po mestu, pri počasnejši vožnji po kockah, so se nam samerile pasaste gume dunlop, ki povzročajo neprijetne šume. Ne vemo, kako je, če je avto drugače obut.

Spoznali pa smo, da imajo serijske radialne gume nedvomno veliko zaslug, da se 1100e tako dobro drži ceste. Se pa je pri preskusu v krogu spet pokazalo, da se pri ostri vožnji avtomobil s prednjim pogonom zelo obrablja prednje gume.

Zimzelena varčni motor

Ce že govorimo o obrabi, naj v eni sari še o porabi:

Presenetila nas je zelo majhna poraba goriva. Da bi namerili, koliko goriva simca največ porabi na avtomobilski cesti, smo v zgodnjih jutranjih urah podili iz Ljubljane v Zagreb in nazaj — povprečna

hitrost 121 km na uro goriva super pa je steklo 11,2 litra. Kadar nismo nikoli spritsilnice hitreje kot 100 km na uro je simca 1100 GLS porabila komaj 8,23 litra.

Da bi bila povprečna poraba goriva kar najmanjša, 1100e nima samodejne naprave za hlade vžig in si pomagata z ročnim ravnanjem lopute na uplinjaču. Gumb ima zelo dolg gib, pa je mogoče mešanico, kadar je motor hlade, zelo natančno uravnati.

Odrpimo pokrov motorja, saj so nas že meritve hitrosti preprečale o njegovi živahnosti.

Motor ni nov, kot je vse drugo v 1100e, prilagodili so le motor stare simce 1000,

ki je man, da je trgoživ. Povečali so gibno prostornino in sodobneje oblikovali glavno valjev. V testnem avtu je bil motor s 1100e s kompresijo 9,6:1, ki potrebuje gorivo super, toda pri 5.800 vrtljajih v minuti zmore 56 KM (DIN).

Motor rad povzame plin in se rad vrti. Motilo nas je le, da pri določenem številu vrtljajev neki stranski agregat — nismo odkrili kateri — oddaja neprijeten visok zvok. Pokazalo pa se je, da je motor mogoče pognati tudi precej čez 6.000 vrtljajev, pa ventili kljub temu ne zašklepetajo.

Pri meritvah pospeškov smo to tudi izkoristili. Poglejte rezultate!





Skozi peti vrata je simcin prtljajnik zelo lahko dostopen. Če je treba, z enim pritjemom podereite klop in limuzina postane kombi.

Pri tem nam je veliko pomagal tudi dobro sinhroniziran štiristopenjski menjalnik, ki bi mu očitno le, da je tretja prestava nekoliko prekratka. Če namreč v tretji pritisnete plin do konca in ga dolgo tiščite, motor prevede zatuli, da bi se bilo še prijetno voziti, za dobro pospeševanje pa so tako visoki vrtljaji potrebni.

Tudi električna oprema motorja je zelo sodobna. Strokovnjak »škrca«
Avgust Dacar, ki smo ga prosili, naj nam, ki se

na elektriko slabo spoznamo, pomaga oceniti električne agregate, je zelo pohvalil izvrstne in preproste priključne sponke na akumulatorju, ki bodo gotovo prišle prav, ko bo treba pozimi akumulator dodatno polniti, in seveda alternator namesto dinama. Ni pa mu všeč, da alternator kot ves motor spodaj ni zaščiten, kar bi posebno na blatnih cestah ne bilo narobe.

So pa nam Simcinci ljudje zagotovili, da je za vožnjo po slabih cestah mogoče za dva centimetra dvigniti karoserijo.

«G» stane pol milijona

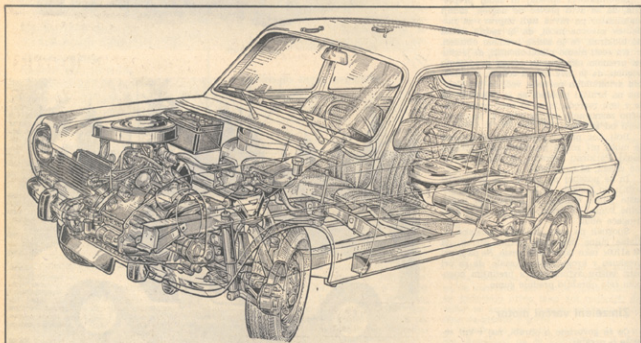
Simca 1100 je francoski avto. Tega ne skriva. Ni tako pikolovsko izdelana kot nekateri — kno redki še! — nemški avtomobili:

V karoseriji je skritih kar nekaj »svrčkove«, končna obdelava notranjosti ni dovolj natančna, saj na primer — kot smo navajeni pri zastavi — odstopajo tesnila pri ključkah. Prav nerazumljivo nam je, na primer, da sicer sodobni brisalci obrišejo odločno premajhen del šipe.

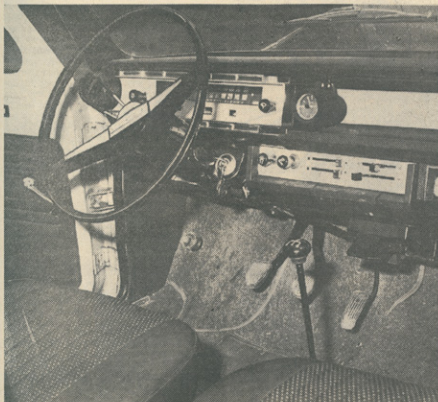
Tudi poceni simca GLS ni in zato, čeprav ni v naši navadi, zapišimo ceno cenejše in preprostejšo simce, kot je bila testna! Če namreč dolarje obračunamo po uradnem tečaju, dobite štiristo jurjev ceneje najpreprostejšo »LS« s tremi vrati, ki je manj razkošna (brez ležalnikov in ne da se podreti klopi), osnovne odlike pa so kot v »GLS« s petimi vrati. In prav ta najcenejša simca tudi s ceno na našem tržišču nevarno astreže po življenjux tekmecev svojega razreda.

Kritiko podrobnosti in še marsikatero drugo pikro pa pri vseh simcah 1100 brez dvoma preglase izredna varnost avtomobila, ki se odlično drži ceste, veliko udobje, da se voznik kmalu ne utruji, dobre zavore in ne nazadnje majhna poraba goriva. Po naši sodbi je simca 1100 kot redko kateri avto — noben nemški v tem razredu, daleč za njim pa so nekateri novinci zadnjih let kot, na primer, škoda ali escort — varen in udoben pa hkrati dovolj močan in hiter.

Navsezadnje je za sodobni avtomobil najpomembnejše, da v njem ostane živ, ne pa da je narejen tako solidno, da bi preživel voznika.



Simca 1100 je sodobna zasnova: prečno postavljeni motor spredaj poganja prednji kolesi, vsa kolesa so na posamičnih obesah, dolge so poti vzmeti. Prednji kolesi se opirata na vzdolžne torzijske vzmeti, zadnji kolesi na vzdolžnih, nihalca pa na prečne vzvojne vzmeti.



NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 3400 km, na našem testu 1520 km)

Največja hitrost: 141,2 km na uro (merjeno povprečje sadnjih 200 metrov, zalet 2,7 kilometra — povprečje dveh meritev).

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

Prežnost: (kilometer s začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi) 40,9 sekunde.

Pospeski:

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

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrost 37,6 km/h
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 57,3 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 77,2 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 96,6 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 116,8 km/h

Poraba goriva

▷ na potovanju: najmanj 8,2 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 110 km na uro), največ 11,8 litra na 100 km (polni plin v klanec, v avtu štiri osebe), na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 121 km na uro) 11,2 litra na 100 km;

▷ po mestu: najmanj 8,2 litra na 100 km, največ 11,5 litra na 100 km;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,9 litra goriva super na 100 km.

SIMCA 1100 GLS

vse foto: Marjan Zaplatil

Videz	8	Samosvoje oblikovana limuzina, ki je na pol kombi. Snotnost je pred lepoto.
Prostornost	9	Za ta razred dovolj prostorna notranjost. Če sta prednja sedeža potisnjena do konca nazaj, zadaj malo prostora za kolena. Pet vrat — ugodno vstopanje in lahko dostopen prtljajnik. Zadnja klop se odpre — limuzina postane kombi.
Instrumenti	8	Ročice in merilniki pregledni in pri roki. Prestavna ročica se natanko pretika, ročica ročne zavore med sedežema. Lahkoten, precej posreden volan.
Upravljanje	10	Natančen ogled merilnik hitrosti. Pri GLS se nam zde aluminijasti okrasni okrog univerzalnega merilnika nesmotni, če bi bil avto naš, bi jih takoj prebarvali motno črno.
Vidljivost	8	Dobro pregled naprej, veliko slabši nazaj. Brisalci obrišejo premlajen del vetrne šipe.
Največja hitrost	9	Na zavilih slovenskih cestah je zaradi dobrega podvozja mogoče voziti s razmeroma zelo veliko povprečno hitrostjo. Na avtomobilski cesti pa bi »GLS« lahko bil hitrejša.
Pospeski	9	Po mestu povsem zadovoljujejo. Za prehitvanje pri veliki hitrosti pa se nam zdijo tretja nekoliko skratkas.
Poraba	10	Za hitrost in pospeške, ki so na voljo, zelo skromna poraba goriva.
Legla na cesti	10	Odklično se drži ceste — tudi spolzkega asfalta in po suitega makadama. Bočni veter ne škoduje. V ovinkih je simca dirkač.
Udobje	8	Vzmetenje v tem razredu brez primere. Pasaste gume dunlop na kockah žal precej ropotajo. Pri visokih vrtiljajih motor zatuli. Sedeži slabo podpirajo telo.
Motor	9	Dovolj prožen, nekoliko glasen. Se rad vrtil. Dobro vžiga tudi ko je hladen — seveda smo to poskusili le pri pomladanskih temperaturah.
Zavore	9	Spredaj kolutne, zadaj bobnaste, razdelilnik savorne moči. Trd zavorni pedal.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni, štiritaktni, vrstni — vrzina in gib 74 x 65 mm — gibna prostornina 1116 kubikov — kompresija 9,8:1 — moč 96 KM (DIN) pri 5800 vrtiljajih v minuti — največji navor 8,3 kNm pri 3600 vrtiljajih v minuti — srednja hitrost bata (pri 5800 vrtiljajih v minuti) 12,6 m na sekundo — ročična gred v petih letajih — vsi seči ventilji — vodno hlajenje s črpaliko in termostati. Sed litrov vode — tlačno napajanje — karterja 2,5 litra olja — pedoletni uplinjalni solex 32 BISA — mehanična črpalika za gorivo — akumulatorji 12 voltov, 40 amperovih ur — alternator 130 waltov.

Prezna medij: motor sprejeda, pogonja prednji kolesi — enokolutna suha sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavi — prestavna ročica med sedežema — prestavna razmerja: I — 2,91:1, II — 2,31:1, III — 1,82:1, IV — 1,56:1, vrzina — 3,71:1 — v menjalniku 0,978 litra olja, v diferencialu 0,575 litra — posoda za gorivo 42 litrov — prva vrtilna 145 SR 18 (pasete), prtljajni sprejeda 1,7 tona, zadaj 2,1 tona. Voz: samonosača karoserija — pet vrat — sprejeda posamično obseena kolesa, na prednjih vodilnih in vzvojnih vzmeteh, stabilizator — sadnji kolesi na posamično obseah (vzdolžnih nihalih), počrno vrvolne vzmeti — sprejeda in sadnji hidravni teleskopi blatniki — sprejeda kolutna, zadaj bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnjih kolutih — sagratna za razmetitev zavorne moči na prednji in zadnji prtljaj.

Mere in teže: dolžina 3,944 m — širina 1,588 m — raklini krog 11,4 metra (od skrajne leve do desne — 3,25 metra); težava volana — teža praznega vozila s polnim rezervoarjem 809 kg — največja dopustna teža 1200 kg.