

**auto
motor
und sport**

SIMCA 1100 SPECIAL

Chryslerjevi direktorji niso preveč zadovoljni s simco 1100. Vendar: kadar se oni jeze, se kupci vesele! Amerikanci se pritožujejo, da je simca 1100 izdelana preveč potratno, zato premajhni dobički. Kupci so bili sveda prav nasprotnega mnenja, glasno so namreč zahtevali močnejši motor. Francozi so jim radi ustregli — po preskušenem receptu so jim ponudili „special“ izvedbo.

Simca anti-show

Inženirji Simce se niso menili za športno navdahnjene mladeniče, ki se radi postavljajo s črnimi črtami in podobnimi dodatki in skrbe le za „show“. Simco 1100 special spoznamo le po dodatnih halogenskih žarometih, pa še ti so pogreznjeni v masko hladilnika. Le od blizu je moč prebrati dva majhna napisa „special“, na motornem pokrovu in na zadnjih vratih. Širša, petolska platišča pa itak opazi le vajeno oko. V notranjosti razlike bolje opazimo. Sedeži so nanovo konstruirani, sprednja dva imata naslonjali za glavo. Volan je športen, s tremi prefluknjanimi prečkami; instrumentno ploščo so dopolnili z merilnikom vrtljajev, prestavna ročica je dobila usnjen meh in gumb iz umetnega lesa. Plastična imitacija lesa je bila arhitektom Simce najbrž zelo všeč, saj jo je moč najti skoraj povsod. Bolj neopazna, pa bolj koristna je druga novost: odprtini za dovod svežega zraka na obeh koncih instrumentne plošče sta vrtljivi, z njima lahko nastavljamo tudi količino zraka. Novi sedeži so, žal, prevlečeni z umetnim usnjem, omogočajo pa prijeten položaj za volanom — volan in prestavna ročica sta na pravem mestu. Le za zelo dolgonoge voznike je razdalja med sede-

žem in pedali premajhna. Sedežem lahko očitamo še to, da telesu ne nudijo dovolj opore pri ostri vožnji v ovinkih, vendar se odkupijo s svojo velikostjo in z udobnim oblažinjem.

Merilniki sicer niso preveč veliki, so pa lepo in pregledno nameščeni. Od stikal je vredno graje tisto za dvostopenjske brisalnike, ki je predaleč in zato sili voznika, da se skloni precej naprej, če ga želi doseči. Sicer so pa brisalniki dovolj sodobni: pritisk na nožno električno črpalko opere šipo in vključi brisalnike.

V glavnem pa velja za simco 1100 special enaka ocena kot za ostale modele 1100: razmeroma majhne zunanje izmere, pa vendar dovolj prostora za štiri odrasle osebe in še kar prostoren prtljažnik, ki ga je moč povečati, če prevrnemo naslonjalo zadnje klopi. Vstopanje je dokaj udobno, pohvalo pa zasluži tudi vidljivost. Simca 1100 special je solidno izdelana; to dokazuje že njena teža — 965 kilogramov — je kar precej za ta razred.

Končno dovolj moči

Prav teža je kriva, da so simce 1100 razmeroma leni avti. Kritikom so odgovorili tako, da so si sposodili motor kupeja 1200 S. Zmanjšali so mu kompresijsko razmerje na 9,5 : 1. Vrtni štirivaljnik ima 1204 kubike, zmora pa 75 KM pri 5800 vrtljajih in 10 kpm pri 3600 vrtljajih v minuti.

Teh 15 dodatnih konj zagotavlja izredne zmogljivosti, saj je testni avto pospešil na 80 km na uro v 9,2 do 100 km na uro pa v 14,6 sekunde. Največja hitrost je 161 km na uro, motor pa je na testu porabil 11,1 litra goriva na 100 km, kar ni veliko, če upoštevamo težo in zmogljivosti.



Kupci simce 1100 so menili, da ne bi škodovalo, če bi bilo v motorju nekaj več konjev. Tovarna jim je ustregla z različico „special“. Na enakem podvozju se zdi vožnja na zelo udobnih sedežih le malo utrudljiva. Serijsko je avto obut v michelinove XAS gume, ki so nekoliko glasne, se pa lepo „ujamejo“ s podvozjem. Lega na cesti je zatorej skc raj brez pripomb.

Motor ni dober le zaradi sekund, kilometrov na uro in litrov na 100 km. Voznika bo prav tako veselilo to, da ima motor vedno dovolj moči, tako da je s simco 1100 special moč prav hitro prehitovati. Ob tem je motor tudi dovolj prožen in kultiviran. Žal, pri testnem avtu oba dvojna uplinjača nista bila najbolje nastavljena, zato motor v mirovnem teku ni deloval povsem enakomerno.

Športni motor na srečo ni tudi športno glasen, čeprav ni neslišen. V glavnem ni glasnejši od motorjev v ostalih izvedbah simce 1100, včasih je njegov zvok celo bolj prijeten. V simci 1100 special so izboljšali tudi menjalnik, ki je dobil natančnejšo prestavno ročico in daljša prestavna razmerja.

Predvsem udobje

Podvozje je tako kot pri slabotnejših bratih, tako da vzmetenje z dolgimi gibi skrbi za udobje tudi na slabih cestah. Kratke in dolge grbe na cesti požira enako dobro, če pa k temu dodamo še udobne sedeže, dobimo avto za dolge, neutrudljive vožnje. Udobje nekoliko zmanjšujejo le serijske pnevmatike Michelin XAS, ki so tudi pri večjih hitrostih precej glasne, na kockah pa povzročajo neprijetno tresenje karoserije.

Seveda pa zaslužijo te pnevmatike tudi pohvalo, saj se izredno ujemajo s podvozjem simce 1100 special. Majhen kot zanašanja, značilen za gume te vrste, zagotavlja boljše lego na cesti, pa tudi natančnejše delovanje volana z zobato letvo. Volan se zaradi teh gum zdi lahkotnejši in bolj neposreden.

Special se v ovinkih obnaša skoraj idealno, saj je moč v ovinkih voziti kot „po tračnicah“.

Če voznik le prehitro pripelje v ovinek, bo rahlo zanašanje sprednjih koles zlahka ukrotil, če bo nekoliko odvezel plin. Lahko bi dodali še nekaj pohval temu res odličnemu podvozju: neobčutljivost na bočni veter, varno iztekanje naravnost, dobre vozne lastnosti pozimi. Mešane zavore z ojačevalnikom so kos specialovi hitrosti, le pri zelo hudi obremenitvi se nekoliko prehitro „utrudijo“. Krive so zavorne obloge, ki so občutljive na visoko temperaturo. Tovarni bi svetovali, naj na zavore namesti trše obloge, saj ojačevalnik to dopušča.

Če torej iščete avto nižjega, srednjega razreda, ki ima močan motor, nudi varnost pri vožnji, poleg tega pa še udobje in dobro opremo, potem se lahko odločite za simco 1100 special. Le nekoliko globlje bo treba seči v žep.

Imitacija lesa je novost notranjosti simce 1100 special. Ugaja tudi športni volan, še zlasti pa merilnik števila vrtljajev.

