



## izposojeni testi

# SIMCA 1100

Tudi avtomobil imajo radi romantiko! No, rajši romantika avtomobile? To bi zvenelo bolj primerno.

Niô takega. Res je samo to, da smo simpatično simco 1100 preskusili na Cesti Smeraldi na Sardiniji, kjer sicer gospodarijo bogataši, kot so Aga Can in drugi petičneži, pa še kak mafijevac, da bi bila ob sicer prislovični južnoitalijanski revščini zadeva kar najboljši pisana!

Pa šalo stran in k novi simci 1100!

Ko bi bila peugeot 404 in fiat primula živi bitiji in bi imela naraščaj, bi to zagotovo bilo vozilo take sorte, kot je simca 1100.

Firma Simca seveda ni čakala na nemogoče. Zamislil in vzor je našla še kje drugje: pri BMC, Citroenu, Renaultu. Na primer: prečno stoječi štirivaljni motor, ki poganja prednji kolesi. Konstruktorji trdke Simca so vse naloge izpeljali do kaja zadovoljivo, saj se je vozilo na 280 kilometrov v dobrih in najslabših okoliščinah obneslo odlično in celo spiezalo na Monte Limbara.

Kaj naj povemo o simci 1100?

Najprej: avto ima zadosti prostora. Na 2,52 metrah, kolikor je razdalja med kolesi, so širje sedeži s 130 centimetri širine na osebo, globina s 45 centimetri je tudi zadostna. Poleg tega morejo potniki na zadnjem sedežu neovirano upogibati kolena.

Povrhu lahko zadnji sedež prevrnemo ali ga povsem odstranimo.

Daleč vsaksebi stoječa kolesa mnogo prispevajo k udobju, motor je sodoben, elastičen in teče zelo mirno.

Ze po tem uvodu bi lahko rekli — izrazito praktičen avtomobil. Pa mnogo prej limuzina kot kombi, ki ima povrhu troje ali petero vrat (če štejemo še tista na zadnjem delu avtomobila).

Marsikaj je skoraj preveč praktično: zadnja polica iz plastične mase je poševna. Če kak predmet pogrešate, iščite ga v prostoru za prtljago. Sedeži so iz penaste gume, lepo prevečeni z umetno snovjo. Prava satna, gube pa, ki nastanejo v takem likalniku na hlačah, so zelo neprijetne!

Sedeži je treba togo in pokonci. Kotiček za rokavice se ne da zapreti, saj je samo del armaturne plošče. Ko sem tja odločil fotografski aparat, ga je bilo povsod dosti: pri desnih ovinkih na levi strani, pri levih ovinkih na desni, po pospeševanju pa v spremijevalnikem naročju. Kako preprosto, biti bi moral kamera!

Tudi če se hočeš kam prijeti, ne gre gladko. Pomagati si je treba s kakim okrasom. Sicer poka in škriplje, gre pa vendarle. In tako naprej, čeprav sem in tja kak pokročček zračnika tudi odpade (toda to se pripeti tudi najbolj ugednim avtomobilom).

Simco 1100 poganja 53 ali 56 konjskih moči. Do zob oboroženi sardinski karabinjerji so lahko občudovali pospešek: od 0 do 100 kilometrov v petih 20 sekundah.

Obljubljenih 140 km na uro pa simca 1100 s 53 KM ni dosegel niti enkrat, čeprav jih je močnejši bratec uspel tudi prekoračiti.

Kar zadeva pospeševanje, dosežemo v prvih treh prestavah ravno 100 km na uro. Ventilni začno klopotati šele pri 6000 vrtljajih v minuti, negodovanje pa velja približno skupaj postavljene drugi in tretji prestavi.

Pri zaviranju je treba pritisniti odločno, vendar se je pokazalo v najboljši luči, celo pri vožnji z Monte Limbara. Da so zavore vroče, se je čutilo po vonju. Učinkovitosti pa niso izgubile.

V nasprotju s simco 1000, se simca 1100 ne gugalje, saj ima poleg ugodnih razmikov med kolesi tudi pametno dimenzionirane vzmetenje in amortizerje.

V ovinkih se simca 1100 dobro drži. Če na primer v ovinku povsem odzmemo plin, se to komaj pozna. Po domače, simca 1100 ni mihašto vozilo, je nevtiralno, varno za vožnjo. Michelinove gume X vozilo dobro denejo, še posebno zategadelj, ker ima ta simca pogon na prednji kolesi.

