



## SIMCA 1200 S

### HLADILNIK SPREDAJ, MOTOR ZADAJ

Vožnja športnih avtomobilov je svojevrsten konjček. Čeprav je drag, vse bolj osvaja voznike in tudi pri nas imamo ljubitelje, ki jim je več do izgleda in zmogljivosti športnega avtomobila, kakor pa do udobne vožnje v limuzini. Ljubiti pa še ne pomeni: tmeti dovolj denarja! Zato športne avtomobile največkrat le občudujemo, vozimo pa se v navadnih škafatih. Da je tako tudi z večino avtomobilističnih novinarjev, smo se prepričali na dirkališču v Montlheryju, kjer smo v času pariskega salona preskušali francoske avtomobile. Športni avtomobili so bili ves čas zasledeni, saj smo vsi izkoristili priložnost in pospečkali naša srca z vožnjo, ki se ne ponaja vsak dan.

Ob atraktivnih matrah in alpine renaulit, ki so se podile po dirkališču, je bila simca 1200 S kljub svoji kupe karoseriji videti razmeroma skromna, nezaburljivo. Le zvoč motorja je izdajal, da se pod pokrovom karoserije skriva snega več.

#### Mrzli nos in vroči zadek

»1200 S«, prvi kupe iz tovarne Simca. Tovarna je že pred seti prodajala simco 1000 s karoserijo kupe, ki jo je ukrojił Italian Kerestone. Vozilo pa razen oblike ni pokazalo kaj prida športnih lastnosti. Z novo športno simco, ki je prišla iz Porsyja lani, je drugača. Motor je pov-

sem v skladu s športnimi ambicijami kupelja.

Štirje valji vrstnega, za 15 stopinj v levo nagnjenega motorja v zadku vozila, zmogajo 80 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minuti. Niso mačje solze iztisni 80 KM iz motorja, ki ima 1204 kubike gibne prostornine! Simcini inženirji so imeli polne roke dela, da so izbrusili dihalne organe motorja. Sesalni in izpušni kanali so bogato dimenzionirani, valje polnita dva horizontalna, dvojna uplinjača. Svoj delež prispevata tudi visoka kompresija 10,25:1 in razmeroma visoko število vrtljajev, pri katerih motor doseže največjo moč. *Tudi točka največjega navora je 19,5 kmu, kar je razmeroma visoko pri 4500 vrtljajih.* Ker pa motor prenese 7000 vrtljajev v minuti, ne da bi se mu zavrtelo v glavis, voznik z merilnikom vrtljajev lahko pretika prestavo po športno tako, da mu število vrtljajev vedno pada v območje največjega navora in zato zelo dobro pospešuje. Stransko odmično gred žene veriga. Ker je nameščena precej visoko, so dročniki, ki preko nihalk odklikajo ventile, kratki. Motor se ne prstožuje zaradi visokih vrtljajev, ker je potolažen zaradi ostrih vozlov na odmični gredi, ker so vzmeti ventilov kvalitetne, ker je kratkih ojnec in ima debelo ročno gred v petih ležajih. Razmerje vrtnice in giba je rahlo superkvadratno 74 x 70 milimetrov. Hitrosti batov so pri gibu 70 milimetrov že kar visoke — pri 6000 vrtljajih 14 metrov na sekundo, pri 7000 vrtljajih 16,3 metra na sekundo — a še v mejah, ki ne škodijo; saj je motor izdelan iz kvalitetnih materialov.

Vrtljaje pa čuti po svoji voznik. Motor, ki s športnim zvokom razbuja pozor-

nost okolice, postane v notranjosti vozila nadležen toliko bolj, ker mu pri visoki hitrosti pomaga še zvok vetra ob karoseriji. Tovarna bi lahko poskrbela za boljše dušenje zvokov.

Stristopenjski sinhronizirani menjalnik ima prestavno ročico na tleh. Imeti smo vtis, da bi bilo pretikanje lahko bolj natančno in lažje.

Običajno je motorjev hladilnik v bližini motorja. Tako je tudi pri vozilih z motorjem v zadku. Simca 1200 S je v tem izjema. Hladilnik ima v nosu, spredaj. Inženirji so sodili, da je motor v zadku že sam po sebi težak. Hladilnik v nosu vozila *ki je tudi lake dostopna araku med vožnjo, doka; popravlja nesorazmerja pri obtežitvi prednje in zadnje osi.*

#### Športno udobje

Maska hladilnika in izstopne reže na pokrovu nosu dajeta vozilu, ki ima sicer motor zadaj, bolj agresiven videz, kot bi ga imela karoserija brez stilističnih okraskov sama po sebi. V nosu pa seveda ostane bore malo prostora za prtljago, le približno 40 litrov. Poleg hladilnika sta tam še akumulator in rezervno kolo. Za prtljago je dovolj prostora na zadnjih, pomožnih sedežih, ki v sil sicer zadoščata za odraslega prijatelja, dva otroka ali bernardina, s prevrnjenim naslonjalom sta pa še bolj primerna za torbe in kovčke.

Spredaj je sorazmerno veliko prostora, da se voznik in sopotnik udobno namestita v športno oblikovana sedeža, ki jima je moč spreminjati naklon in položaj naslonjala. Cela notranjost je obložena v črno, nesvetlečo prevleko, izjema je le armaturna plošča iz imitacije lesa. Ta je

Na dirkališču v Montlheryju smo se prepričali, da se simca 1200 S — kljub motorju v zadku — presenetljivo dobro drži ceste.

opremljena s tremi okroglimi merilniki. V enem so združene: kontrole olja, akumulatorja in količina goriva. Ostala dva sta: merilnik vrtljajev in merilnik hitrosti. Lesen volan na treh tankih nosilcih je izzivalno športen. Razen tega, da so nekateri gumbi in ročice na nekoliko nerodnih mestih, bi notranji opremljevalci težko očitali kaj bistvenega. Vozilo je serijsko opremljeno z večglasno kompresorsko trobljbo in dodatnima halogenskima žarometoma. Pedala za zavoro in sklopko sta nameščena nekoliko preblizu in pedal sklopke — hidravlične, z lamelno vzmetjo — je pretrd. Ročica ročne zavore je na najprimernejšem mestu med obema prednjima sedežema. Ob vsej prijetni, športni opremljeni in športnem udobju v notranjosti, nas je najbolj motil prevelik vdor prednjih blatnikov v prostor, kjer so noge. Leva noga voznika ne najde opore, da bi se voznik v ostrih, hitro peljanih ovinkih pritisnil ob sedež.

### Stabilne hitre noge na »X«

Močnemu motorju prilagojeno podvozje hitrega kupeja ni senzacija. Zadnji kolesi sta posamič oprti na vijajčne vzmeti in diagonalne obese. Prednji kolesi vodijo kratke, trikotne, prečne nihalki in prečna listnata vzmet, blažilniki so teleskopski. Spredaj ima simca 1200 prečni stabilizator. Volanov mehanizem na zobato letev je nameščen pred prednjo, prečno, listnato vzmetjo. Vse štiri zavore so kolutne, pomaga pa jim servo ojačevalec zavorne

roči. Vozilo je obuto v razmeroma ozke, pasaste gume 145 x 13, za doplačilo dobi kupec tudi širše.

Kljub temu da je simca 1200 S značilno vozilo z motorjem zadaj, ki visi vse čez zadnjo premo, je inženirjem uspelo, da se ceste zelo dobro drži. Ko smo zapeljali v ovinke Montlheryja smo bili najprej nekoliko previdni, pa smo se kmalu otresli strahu pred motorjem zadaj. Ovinke smo vozili vse hitreje, ne da bi avto kaj spreminjal svojo nevtralno lego na cesti. Bili smo na moč presenečeni, kako z lahkoto in z veliko hitrostjo smo obvladali ovinke na dirkališču. In postali smo predrzni. No, 540 kilogramov na zadnji osi in 350 kilogramov na prednji, je le pokazalo svoje zobe! Ko smo prešli mejo, ko se gume še drže podlage, je zadek odskočil po vseh pravilih, ki smo jih vajeni z motorjem zadaj. Da je ta meja izredno visoko, ima nedvomno velike zasluge močno negativne previs zadnjih koles. Vrtenje, v katerega (ra mjeji) nese zadek, smo preprečili s hitrom odvzemanjem volana, ki je športno neposreden — 3,25 obrata od skrajne leve na skrajno desno — toda za malenkost pretrd. S tem da so Francozi spretno zasnovali podvozje, ki dovoljuje hitro vožnjo v ovinkih, so pripomogli, da je avto stabilen tudi pri zelo hitri vožnji naravnost in da vozilo z motorjem zadaj zelo malo občuti bočni veter.

Vzmetenje in blažilniki so za majhen športen avto nenavadno dobri in razmeroma mehki, tako da ne moremo simci 1200 S očitati športno — trdo podvozje, ki smo ga vajeni v športnih kupejih.

### Opustite vsako upanje ...

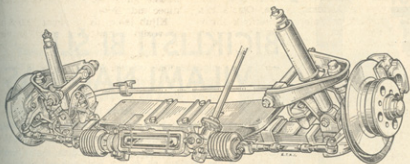
Štiri metre dolgo vozilo je z neposrednim volanom zelo okretno in zavore se tudi po pogostem zaviranju pred ovinki ne utrudijo. Popuščati začnejo šele po nekajkratnem, zaporednem in divjem zaviranju.

S takim podvozjem smo seveda lahko do konca izkoristili zmogljivosti motorja, ki 890 kilogramov težko vozilo pospeši z mesta na 100 kilometrov na uro v približno 12,5 sekunde in na 140 kilometrov na uro v 30,5 sekunde. Največje hitrosti nismo utegnili izmeriti neposredno, pač pa smo jo izračunali iz merilnika vrtljajev. Na najhitrejšem, ravnem delu dirkališča v Montlheryju je v četrti prestavi kazalec merilnika vrtljajev prilezel do približno 6400 vrtljajev. Ko smo si narisali diagram prestavnih razmerij, smo izmerili — z ravnilom v roki — da smo takrat vozili z resnično hitrostjo 174 kilometrov na uro, kar odgovarja podatku tovarne: 175 km na uro.

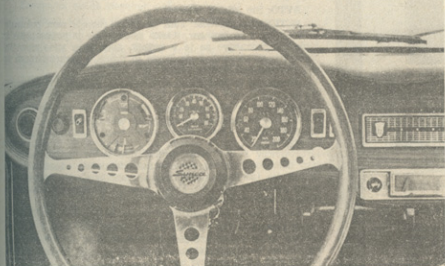
Simco 1200 S smo, tako kot še nekatere druge športne avtomobile, vozili — skrušeno priznamo — bolj zaradi lastnega užitka, kot pa zato, da bi dajali nasvete in napatke slučajnim kupcem športnih avtomobilov. Športni avto je pač težko dosegljiva želja. Pa vendar sodimo, da je med zagrizenimi avtomobilisti in ljubitelji največ takih — z nami vred — ki se vsaj v mislih radi vozarijo s športnimi avtomobili, se o njih pogovarjajo in v sanjah kujejo. Tako si pač ne moremo kaj, da se ne bi šli malo Dantaja, ki je popisal celo nebesa, in jih sploh ni videl.



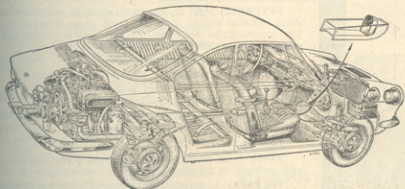
**Zahtevajte brezplačne  
tabele GLYSANTIN v  
vaši trgovini ali servisu!**



Prednji kolesi sta oprti na prečno listnato vzmet in kratki trikotni prečni nihalki, v sredini katerih sta hidravlična teleskopska blažilnika. Nagibanje vozila preprečuje prečni stabilizator.



Armatura plošča je prevlečena s črnim umetnim usnjem in opremljena kot gre športnemu avtomobilu. Nekateri gumbi so nameščeni na nerodnih, nepreglednih mestih.



Posebnost motorja v zadku simce 1200 S je hladilnik v nosu vozila. Poleg boljšega hlajenja hladilne tekočine — hladilnik izkorišča neposredno tok zraka, kot pri vozilih z motorjem spredaj — je teža na prednji in zadnji osi boljše razporejena, kot bi bila sicer.