



test

Ante Mahkota

Cena: 1.455 S in 14.473 Ndin
Zavarovalnina:

jamstvo: 234,00 Ndin

kasko (popolno)

1.298,70 Ndin

Cestnina: 120 Ndin

Barve: bela, slonokoščena,
rdeča, temno zelena, temno
modra, črna, kovinsko siva,
kovinsko svetlo modra

Vozilo za test nam je dal na
voljo prodajalec: »Industria-
import«, Ljubljana, Igrška 14.

Ena lastovka ne prinese pomlad! Tako, drugače žal ne moremo, lahko opomnesemo neznanca, ki nam je pomoci, ko je sama počivala po napornih testnih vožnjah, z zadnjega kolosa ukradel pokrov — z vti-
anjeno simolino lastovko.

Ko bi bili miličniki, bi tatu iskali med zbiralcimi Simcima lastovka, pravijo, bo kmalu samo še souvenir — v spomin na čase, ko je bila francoska tovarna še francoska, ne ameriška. Ko namreč podne stara zaloga pokrovov, menda tudi na simci 1301 ne bo več lastovke, ampak jo bo, tako kot pri novi simci 1100, zanjšal Chrysljer spantastare.

Ceprav sta minili že dve leti, odkar je simco pod peterokraku zvezdo ameriškega

SIMCA 1301 GL

konecna, ki je kupil tri četrtnine delnic, smo po slovenskih zasneženih cestah še vedno z lastovkami orali sneg.

Mali mercedes

Ne bi toliko govorili o ameriških lastnikih francoske tovarne, ko bi ne bila nova oblika simce 1301 in seveda tudi »LS«, ki jo poganja močnejši motor, v tako temni zvezdi s kapitolom onstran oceana. Takrat so namreč prejšnji veliki simci podaljšali karoserijo, natančneje prtičajnik, in le malo prednji del, da bi laže konkurirala na vrčem tržišču srednjega odcinka srednjega razreda.

Tisti »GL« v naslovu vas je morda za trenutek zmedel. Toda takšno simco so nam dali na preskušnjo. Sicer se pa »GL« razen po okvirskih na letalnih sedežih, malodane ne razločuje od stan-Gardine karoserije »LS«.

Tako skoraj vse, kar bomo zapisali o naši testni simci, velja tudi za navadno »1301«.

Ceprav bi težko dejali, da karoserija odpira nove perspektive, nam bi še bil avto na pogled vič. In ko smo simco 1301 gledali od zadaj, smo verjeli nemškim pre-skusevalem, ki so, ko je bil avto nov, vzhliknili: »Kaj še prelismo na duhovine, ko pa je pred nami že mali mercedes, le zvezda mu manjka!«

Res, simcas 1301 iz nekaterih zornih krovov zelo spominja na pomjanjani mercedes

250. »Ko bi le imela nekoliko močnejši motor,« smo si dejali, ko smo jo pognali.

To pa je že drugo poglavje in sodi pod drugačen mednaslov. Naj zato za sedaj še vtrajamo pri opisovanju simcine karoserije. Avto je na pogled gospodki, umirje-no lep, širok in nizek.

Notranjost je veliko prostornejša kot v marsikaterem avtomobilu, ki cesti svame prav toliko prostora kot »1301«. Od armaturne plošče pa do prednjih naslonjev je prav toliko prostora kot v velikem re-kordtu, deset centimetrov več kot v renaultu 16 in 20 cm več kot v VW 1600. V limuzini s širimi vrati so potnikom res namenili kar največ prostora. Pokrov motorja je kratke in voznik ima med prednjim blatinikom in menjalnikom dolg in dovolj širok prostor za noge; zadnjo klop so namestili tako nazaj, da tudi potnik na njej prevede ne krčijo kolena.

Tako že prvo srečanje s »1301« priča o tem, kar dolgorajne vožnje samo še utri-dijo, da je to zelo udoben potovahn avto.

V zvezdi s tem moramo še posebej po-hvaliti široke menike, z blagom — (dopla-čilo za umerito usnje odsvetljeno) prevle-čene sedeže in širji vrata, ki so zelo široki in se počebej na široko odpirajo.

Prtijaznik se nam zdi dovolj prostoren, ceprav je bolj širok kot visok. Tudi to je težko oceniti, da je rezervno kolo v njem spod kovčki, saj dandasne gume le red-kokdaj poči. Seveda pa nam je bolj vič, če je rezervno kolo pritrjeno tako kot na primer v renaultu 8 ali peugeotu 404, kjer se ga da sneti, ne da bi bilo treba zlagati kovčke iz prtičajnika.

Nerodni gumbi

Ko smo sedili za volan, smo se prepričali, da vides ne var. Nizki boli karoserije, kar govorji o tem, da so okna globoka, priporomorejo, da je pogled avtomobila odličen. Naprej in nazaj vidi srednje visok voznik do zadnjih robov karoserije. Volan je precej visok, zato tudi sre sedes vozniku v narocje, kar nam je všeč. Obroč za trobljo je priroden, ročici za luči in utripalke sta na levi strani volana. Ročica za luči je morda nekoliko nenavadna, ker je tipično francoska, kjer so mesta veliko bolje osvetljena kot pri nas, pa po mestu ponodi vsi vozojo le z lučmi za označevanje vozila. V simci je ročico izdelana tako, da se prizugejo parkirne lučke, ko jo obrnete v položaj »I«, ko pa ročico pörnete navzdol, vključite nezasenčene žaromete. Sele v položaju »II« je mogoče vključiti tudi kratke luči, ki bi jih za opozarjanje pri nočni mestni vožnji na naših temnih ulicah potrebovali še prej.

Nekoliko nerodna je tudi ključavnica za vžig, ki se nam zdi preblizu levega kolena; ključ kaj lahko pri čelnih trčenjih zdobi vozniku pogacio.

Prestavno ročica desno od volana se zdi prirodna, vendar je bila v avtomobilu, ki smo ga dobili za preskušnjo, precej trda. Očitati ji moramo, da jo je bilo treba premično potegniti, posebno za prestavljanje v drugo. (Za dopolnilo lahko dobitete tudi prestavno ročico med sedežema).

Lepa armaturna plošča je med drugim vokrašena tudi s podolgovatim merilnim hitrosti, ki nam ni všeč, saj je premašo nastanjen, in se kolikor je, je le težko nastančno razbrati, kaj kazalec kaže.

Serijski ležalniku v »GL« so široki in udobni. Prav tako kot sedeže moramo pojaviti tudi ogrevanje in zračenje avtomobila. Dve sobi pitnata zrak pod vetrovno šipo, odprtine na robovih zadnjega okna pa omogočajo, da se zadnja šipa tudi pozimi ne orosi. Zdi se nam, da je gumb loputne uplinjača za hladen vžig preveč od rok.

Počasno udobje

Klub vsem tem pridržkom pa lahko z mirnim srcem pribijemo, da je simca 1301 zelo skrbno izdelana, da je notranjost bogata in domaćna in da lahko avto po pravici zapisemo v dobro izbrano udobje.

Tudi med vožnjo!

Hladen motor — o tem smo se lahko dodbora prepričali — zaresljivo vžge, toru gumb lopute mora ostati dolgo časa pritegnjen. Prej ga ne svetujemo potegniti nazaj, dokler termometer ne pokaze na rdeče. To pa kar dolgo traja. Zaradi vsega tega sodimo, da tudi naše meritve porabe goriva pokazajo več — pri mestni vožnji celo dva litra več — kot simca 1301 porabi poljet.

Takojo ko pritisnete na pospeševalnik, ugotovite, da je avto za moč svojega motorja precej velik in težak. Za dirkače »1301« ni. Za mestno vožnjo pa je po naši sodbi ta nekoliko zastareli motor kot način. Pri nizkem stavlju vrttijev v minuti tebe zelo mirno in sreča voznik lahko v detri brez skrbi pritisne na plin, čeprav merilni hitrosti kaže, da je hitrost komaj 40 km na uro. Naše meritve o prožnosti motorja so pokazale, da lahko pogosto največkrat vozite po mestu v detriti.



»1301« pospešuje približno tako kot VW 1500. Če pričakujete več, boste razočarani. Pri visokih vrtljajih, kadar bi radi v posameznih prestavah izisnili iz motorja kar največ, boste ob želeni učinku in tudi rabe goriva se zelo zveča. Kdor preveč divje pritiska na plin v nizjih prestavah, naj ne bo razočaran, če bo moral po sto kilometrilih vožnje na črpalki dotočiti 14 litrov goriva.

Ko pripovedujemo o mestni vožnji, pa moramo spet pohvaliti razgled iz avtomobila, katerega lahko spremeno parkirati, pri tem pa morate zelo zelo vrtni volan — za bolj športnega voznika je premalo neposreden.

Ko smo na brniskem letališču vozili simco 1301 v slalomu med stožci, se je prav zaradi zelo neposrednega volana slabšo odrezava in lahko ji očitamo, da jo je nerodno voziti okrog ostrih oglov.

Se pa zato bolj izkaže na avtomobilski cesti. Prostornost, udobni sedeži, mehke vzmeti, na suhi cesti nevtralno podvozje in motorjev znacaj napravijo simco 1301 za dober potovni avto. Potrebni pa so mirni živeci; bojevitebi bi v »1301« gotovo obupali.

Kdor namreč hoče, da ne bo motor preveč tullil in da tudi ventillov ne bo siljal, mora prestavljati pri približno 4.500 vrtljajih v minutih: v drugo pri 30 km na uro, v tretjo pri 55 km na uro in v četrto pri 85 km na uro. Kadar drvi »1301« hitreje kakor 120 km na uro, motor zelo »za-vija«.

Pri meritvah pospeškov, ko zmeraj poskusimo iz motorja iztisniti vse, smo

»1301« vedela precej bolj obremenjevali. Prestavljali smo v drugo pri resnični hitrosti 39 km na uro, v tretjo pri 70 in v četrto, pri 102 km na uro ali pri 5750 vrtljajih v minutih. Pri takšni vožnji so sicer pospeški že kar dobr, poraba goriva pa zelo velika; motor tedaj brmi kot bi vozil letalo. — Primerjava pač, ker smo podigli po letališki pristajalni stezi.

Dobro : slab

Kdor se jezi, ko ga včasih skokoma prehití princ 1000, kadat ali celo simco 1600, da o »1301« niti ne govorimo, ne bo zadovoljen s »1301«. Ce že, potem potrebuje najmanj 1,3-litrski motor. V simci 1561. Pa se ta mu bo pomagal le toliko, da bo dosegel za 10 km višjo mejno hitrost.

Na kolesa so v tovarni nastavili diagonalne gume. Po naši sodbi simca pasastih tudi ne potrebujte »Superbalonov« dobro uglašene z vzmetino, in ker zlahko bližajo kratke udarce, pripomorejo k udobni bližajo.

V mejah, ki jih dovoljuje motor, če ga pretiljano ne obremenjujete, se »1301« dobro drži ceste. Toda zadnja prema na vadolnih nihalkah, ki dovolj točno vodijo zadnji kolesi, spodelata šele, če je cesta poledenela ali če pozabimo, da smo v avtu, ki spodbuja kupce z udobjem, ne pa s športnimi lastnostmi. Tako se tudi najbrž ne gre pritoževati nad preveč posrednim volanom, saj očitno ničče ne pričakuje, da je voznik simce »1301« bojevit in se veseli, če nenesadoma »spokocia iz kolone in prehli vse, kar je živega.

Tako smo ocenjevali tudi zavore — sprejeti kolutine in zavoj bohnaste — ter jim nismo zamerili, da je pri zaviranju pri največji hitrosti treba s precejšnjo močjo pritisniti zavorni pedal. Pripomnili bi le, da avto, ki se postavlja s tem, da je udoben za dolgo potovanja, vsaj po tejih avtomobilskih cestah, komaj se zadovolje, če brez pretiranih naporov ne zmore višje hitrosti, kot 130 km na uro. In simca komaj vozi hitreje.

Z lastovko alii pa s peterokraku zvezdo ameriškega koncerna se zdi velika simca uspešen avto, saj je že štiri leta malodane niso spremeniли. Če jo bodo, potem si želimo močnejši motor.

Naj »1301« ob začetku konca tegi testa zapišemo najprej dobre lastnosti: prostora na notranjosti, zelo široka vrata, dovolj prostorne prilaznik, udobno vzmetino, solidna lega na cesti, dobra preglednost, letališni sedeži, skrbno izdelana karoserija in odlične luči.

V slabu pa ji píšemo preveč posreden volan, to, da ji pri velikih hitrostih na slabbi cesti zadek poskakuje, da je prestavnina ročica nekoliko trda, nepregleden merilnik hitrosti, pri ostri vožnji veliko porabo goriva.

Vsi očitki pa zblede, če vztrajamo pri sodbi, raj si veliki simco z 1,3-litrskim motorjem kupujejo le vozniški, ki so zadovoljni tudi, če dolge ure potujejo v koloni manjših in cenejših avtomobilov, ki jih pri hitrosti nad 100 km na uro komaj se lahko zanesljivo prehite.

Preskuševalci svetomobilov ponavadi nismajo takega značaja. Toda po redkih lastovkah vendar ne gre ugotavljati pomlad.





SIMCA 1301 GL

Videz	9	Skladna, prisekana limuzina, ki zelo ugaja s čela in ed zadaj, s strani pa nekoliko moti privzdignjen zadak, ki je najbrž potreben zaradi nizkega podvozja.
Prostornost	10	Odlično izkorščen prostor. Stirri vrata se odpirajo zelo na široko. Zelo širok, nekoliko nizek prtljažnik.
Upravljanje	8	Preveč posreden volan dovolj natančno vodi avto. Precej trda prestavna ročica pri volanu. Mehanična brizgalka - prevec preprosta - srednji razred.
Instrumenti	7	Bogat, toda nepregleden univerzalni instrument. Premalo natančen merilnik hitrosti. Gumb lopute za hladen včig je od rok.
Vidljivost	9	Dober pregled na vse strani.
Največja hitrost	7	Zadovoljiva. Simca 1301 ni avto za dirkače.
Pospšek	8	Da avto še kar dobro pospešuje, je treba motor siliti, da se vrti hitrejše, kot v resnicni zmore - poraba goriva se zelo poveča.
Poraba goriva	8	Za pospeško in hitrost, ki so na voljo, precejšnjana; zmerna za tako udoben in prostoren avto.
Lega na cesti	9	Izpopolnjena toga zadnja prema avtomobilu ne spodnja zadaka. Širok in nizek avto se dobro drži ceste.
Udobnost	9	Široki mehki sedeži. Dobro ugašeno vzmetenje. Pri največji hitrosti zelo glasen motor.
Motor	7	Zelo prožen, se pa nerad vrtil.
Zavore	8	Spredaj kolutne, zadaj bobnaste.

NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 8700 km, na našem testu 1700 km)

Največja hitrost: 128,8 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov - zaled 3 km - stiri vožnje).

Največja hitrost, ki jo obeta proizvajalec: 135 km na uro.

Kilometer brez zaleta: 41,2 sekunde.

Kilometer z resnično začetno hitrostjo 20 km na uro: 42,4 sekunde (ves čas smo vozili v spletiti, pri letelčem startu do konca pritisnili na pedal za plin - povprečje stiri voženj).

Pospšek:

- ▷ 0 - 40 km na uro: 4,6 sekunde
- ▷ 0 - 60 km na uro: 8,1 sekunde
- ▷ 0 - 80 km na uro: 13,9 sekunde
- ▷ 0 - 100 km na uro: 23,2 sekunde
- ▷ 0 - 120 km na uro: 42,4 sekunde

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 - resnična hitrost 29,8 km na uro
- ▷ kazalec na 60 - resnična hitrost 51,7 km na uro
- ▷ kazalec na 80 - resnična hitrost 92,4 km na uro
- ▷ kazalec na 120 - resnična hitrost 109 km na uro

Poraba goriva

(simco 1301 smo preskušali na zasnježenih cestah, v hudem mrazu, zato smo porabili več goriva, kot je normalno)

▷ na potovanju: najmanj 8,9 litra goriva super na 100 km (zmerna vožnja, povprečna hitrost približno 60 km/uro), največ 13,8 litra na 100 km (s polnim plitom čez Razdro), po avtomobilski cesti 11,8 litra na 100 km (povprečna hitrost 115 km na uro);

▷ po mestu: najmanj 9,7 litra na 100 km, največ 12,8 litra na 100 km;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 10,4 litra na 100 km.

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: Stirvaljni - Stiritektalni - vrtnina - 1600 cm³, gib 74 x 75 mm, sklop prostornine 8,4:1 - največje moč 55 KM (DIN) pri 3200 vrtljajih v minutah - največji navor 9,25 Kpm pri 2600 vrtljajih v minutah - srednja hitrost bata pri 3200 vrtljajih v minutah 12,7 metrov na sekundo - rocicna grez v počasi ležajih - visoki ventil - odmislne gred pri strani - vodno hlajenje s diffuzorom (6,5 min. voda), ventilstenski sistem, avtomatski vratilni mehanizem, s soboškim čepalko - sredoben ciljni filter - Stirri ležije v kartuši - dinamo 12 voltov, 350 rev. v/min - akumulator 40 amperihur - pozosa za gorivo zavoda (56 litrov).

FRENOS MOCI: suha sklopovna sklopka - sklopko ravna hidravlična - povsem slikeznostna - prednje id. (II: 2,06:1; III: 1:38,1; IV: 1:1; vratravna) 3,39:1 - deljenje kardanska grez - prestavna ročica pri volanu.

VOZ: samonočna karoserija - limuzina - Stirri vrati - za pet oseb - prednji kolesci na dvojnih prečnih obesah, vijadlo, vratilni, teleskopski hidravlični plastični - zadnji kolesci na topni predeli, ki vodijo v zadolice nihalki in se vijadje, vendar ter teleskopike hidravlične blazide - volan s polzem - hidravlična notina zavora - sprejet kolunine, zadaj bočnača zavori - pnevmatika, 5,90 x 13, brez zračnice - mehanična ročna zavora na zadnjih kolessih.

LEGA NA CESTI: zadnjih kolessih - Stirri na 1,58 metra - dolžina avto: 4,62 metra - višina do cestolike 125 mm - notranje Stirri spredu 1,34 metra, zadaj 1,32 metra - medosna razdalja 2,52 metra - od skrajne leve do desne 4,3 zavrtljajev volana - radijus krog 10,5 metra (na levo) in 10,6 metra (na desno) - teba praznega vozila 990 kg - dovoljena obremenitev 400 kg