

Simca 1308 GT



Izbiranje avtomobilov za razne zvezne nazive se je v zadnjih letih skoraj tako razpoložil, kot izbiranje lepotnih kraljic – in kdo bi vedel, koliko takih ali drugačnih „avtomobilov leta“ bodo letos spet proglašile žirije vseh sort po vseh možnih kriterijih. Avtomobilske tovarne pa so seveda raznih naslovov nadvise vesele in jih pridno uporabljajo pri reklamnem loru na kupce.

No, resnično cenjena trofeja je v Evropi samo ena: gre za „Avtomobil leta“, ki ga že dvanajst let po vrsti izbira mednarodna žirija uglednih avtomobilističnih novinarjev, testnikov. Izbor „Avtomobil leta“ organizira šest velikih evropskih časnikov – nizozemski „Automotiv“, francoski „L'Equipe“, italijanski „Quattroruote“ nemški „Stern“, britanski „The Daily Telegraph“ in švedski „Vi bilagare“, vendar je žirija od njih povsem neodvisna.

Letos je veljavne glasove dalo 47 novinarjev iz petnajstih evropskih držav. Da bi kar se da izključili „navajanje“ za lastno avtomobilsko industrijo, imajo države, ki so največje evropske proizvajalke avtomobilov (ZRN,

Tokratna „krona“ za avtomobil leta spet oddana Francozom

Simca najuspešnejša

Italija, Francija, V. Britanija, v žiriji enako število (sedem) članov.

Sicer pa je pravilnik za izbor zelo natančen. Novinarji imajo na voljo 15 točk, ki jih morajo po lastni presoji razdeliti na pet avtomobilov, svojo razdelitev točk pa tudi pisneno obrazložiti. Določeno je tudi, da v postev za glasovanje pridejo samo avtomobili, ki so bili v preteklem letu novi ali toliko spremenjeni, da jih smatrajo za nove, izdelani morajo biti v dovolj velikih serijsah, da je v Evropi predvidena letna prodaja najmanj 5000 primerkov, večini članov žirije pa morajo tovarne omogočiti preskusne vožnje. Člani žirije (v njej je tudi jugoslovanski predstavnik, novinar Tom Peterski), morajo pri delitvi točk upošte-

vati predvsem tehnično ravnenost, aktivno in pasivno varnost, udobje, sproščno uporabnost in razmerje med kvalitetami in ceno avtomobila.

Kandidati za „Avtomobil leta 1976“ so se razvrstili takole:

| | | |
|------------------------|-----|------|
| simca 1307/1308 | 185 | točk |
| BMW 316-320 | 136 | |
| renault 30 TS | 102 | |
| peugeot 604 | 70 | |
| leyland princess | 49 | |
| jaguar XJ-S | 44 | |
| lancia beta HPE | 37 | |
| opel ascona | 25 | |
| lancia beta montecarlo | 20 | |
| vauxhall chevette | 13 | |
| fiat 128-3 porte | 12 | |
| ford escort | 6 | |
| opel manta | 5 | |

Prav zaradi letošnjega zmagovalca je bilo na pre-

teklem pariškem salonu veliko vetera. Chrysler France si je nameč ob predstavitvi simce 1307/1308 privoščil vprašljiv reklamni slogan „Avt. leta?“. Na burmem sestanku predsedstva žirije (člani ga volijo vsako leto), kjer je bilo govorja o tem, da bi nova simce črtali z listo za avto leta, je bil končni sklep ta, da žirija ne ocenjuje propagandnih oddelkov avtomobilskih tovarn, marveč avtomobile.

Izbor simce 1307/1308 za „Avtomobil leta 1976“ je navsezadnjie povsem umeven. Od vseh lanskih novosti, ki ustrezajo pravilniku za izbor, nove simce prav gotovo najbolj ustrezajo zahtevam, ki so v Evropi prevladala le zlasti po minuli naftni krizi: vsestranska uporabnost, varne vozne lastnosti, poudarek na udobju in razmeroma nizka cena. Slednja simčina „lastnost“ pa je sedve pri nas na več kot trhih nogah . . .

No, „avtomobil leta“ nam sicer ravno ne manjka, IMV sestavlja renault 16, ki je bil „Avt. leta 1966“, fiat 128 in s tem neposredno tudi zastava 101 je bil „Avt. leta 1970“, Cimosov citroën GS pa „Avt. leta 1971.“



Preskusili smo avto leta

Miss Evrope '76

Zaradi zaobljubljene molčanosti sem poklicno skrivnost v zadnjih tednih šepeval v lonček. Zdaj se že nekaj dni ve na ves glas: nova simčica je avto leta 1976.

Izbrana lepotična se je na testu še isti dan prav zvezniško namrnila in me je, brez električne, pustila na cedilu sredji najbolj zoprine gneče. Kaj bi, saj se tudi čisto zaresnem kraljicam zgodidi, da se jim, sedi uradnega odra in protokolu v posmeh, stakne podveza. Simči se je staknila žica: okvara za pol minute spretneg dela.

Chryslerjev „pentastar“ — simbolična petokraka zvezda — in napis na nosu pravita, da je ta avto chrysler. Na zadku piše, da je simča. To je tudi njegovo uradno ime. Čeprav je ameriški Chrysler zdaj že dvanaest let kokila, francoska Simča pa piščanec, ameriško ime tem avtom na prineslo sreče pri kupcih. Chrysler 160/180, novinec izpred petih let, se kljub oblimam z druge strani oceana ni prikoval med zvezde. Simča 1307/1308 je po merah in oblinah spet evropski avto, zato naj bi s prodajnimi grafikonov odpravila grenkobo. Začela je dobro: s krono na glavi in z zveznim naslovom. Čeprav nadrejo v Poisiju vsak dan 800 teh avtomobilov, je vrsta francoskih kupec dolga od štirih mesecev do enega leta; odvisno od izbrane različice.

Veliko in malo prostora

Preskusili smo simčo 1308 GT, ki ima od vseh treh modelov najmočnejši motor in najbogatejšo opremo; po obliku in merah so vse najnovije simčice enake. Navzven je ta avto podoben večini evropskih novinov zadnjega časa: limuzi-



na s položnim zadkom in petimi vrati, zaradi katerih je na pol kombi. Ko ga gledam od sprejed, stilisti posebej povhvalim: kombinacija velikih štiroglatljih žarometov in utripalk, plastične maske in robatega odbičaja je uspela. Odibjača iz ojačanega polyeстра brez posledic prenašata zmerne udarce, kar je dobrodošlo med parkiranjem, žal pa sta, ne glede na barvo avta, vedno medlo sive barve. K oznaki GT sodijo še rahlo zatemnjena stekla in brisanilski žarometov, pod katere brizga voda iz petlitske posode ob motorju. Škoda, da sta metlici, pravzaprav ščetki, malomarno nastavljeni, cevčici za vodo se pa snemata.

Poprlek nameščen motor v

nosu, razmeroma velika medosna razdalja in ugodna notranja širina uvrščajo simčo med udobnejše limuzine srednjega razreda. Vseeno pa 160 centimetrov dolg prostor za potnike (merjeno od armature plošče do zadnjega naslonjalja) ni preveč babički podatek in to na-

prej občuti voznik. Dolgonogež se pritoži, da sedež ne more odrinuti dovolj daleč nazaj, pa mu volan sili v narocije. Zato je pa zadaj več prostora za kolena. Naslonjalo zadnje klopi se v nekaj gibih prevrne in zravnava s podom prtičnika, polico pod zadnjim oknom pa je moč preganiti, da je prtičnik dostopenji, ali pa povsem izvleči, če je tovor zelo velik.

Simča 1308 je družinski avto,

dovolj prostoren za štiri do pet

potnikov in za zmerno število krovčkov. Če sta v avtu le

voznik in sopotnik, je prtičnik

na voljo cel zadek: 950 dm³

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

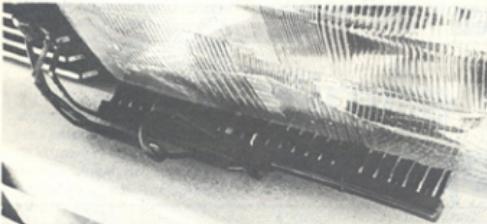
Avto).

uporabne prostornine (merjeno s kockami, po normah revije

Avto).

uporabne prostornine (mer

Metlici za brisanje žarometov se vključita samodejno, hkrati z brizgalko za pranje prednje šipe. Napaka: cevčici za vodo, ki sta nataknjeni na metlici, se snemata.



Zadnje luči po Mercedesovi formuli: velike, z utori na steklih, ki preprečujejo, da bi se stekla zamazala. Vzvratni luči sta vgrajeni.

in običajnemu razdelilniku, obenem pa tudi obrabi teh delov. Vžig nastavijo v tovarni, potem pa z njim ni nobenih skrbi več.

Tako kot motor, so tudi menjalnik presadili iz manjše simce ter ga z dajšo prestavo v diferencialu prilagodili motorju. Pretikanje je lahko in dobro sinhronizirano, le prestavna ročica je, kot pri večini avtomobilov s podobno zasnovo, precej nenatančna.

Na cesti: kot klop

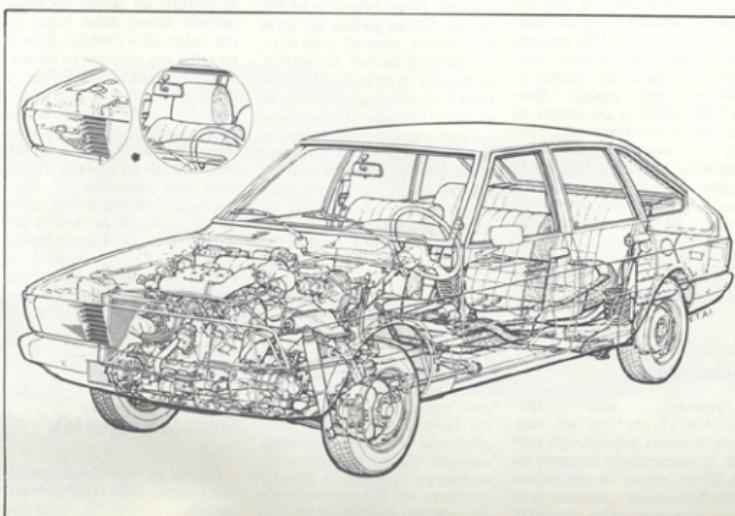
Konstruktorji podvožja so svojo naložo odlično opravili: simca je ugašena na udobje, toda cesta se drži kot klop. Uporabili so prednjo premo simce 1100, zadnjo pa so zasnovali na novo: s posamičnimi obesami, vdolžnimi vodili in viščinimi vzmetni. Prednji in zadnji stabilizator preprečuja pretrirano nagibanje karoserije, vzmeti z dolgimi gibi pa spominjajo na avto s hidropnevmatiko. Tako je simca kos tudi zelo slabimi cestam.

Med hitrim vijuganjem po gladkem asfaltu avta skoraj ni moč spraviti iz ravnoteže. Pridno sledi prednjim kolesom, obnaša se skoraj neutralno, le med grobim odvzemanjem plina ali med zaviranjem sredi ovinka hoče biti zadek hitrejši. Volan je tudi za naglo odvzemanje še dovolj neposreden in avto je zlahka moč ukrotiti. Pač pa je volan pretrd, še posebej med počasnim manevriranjem.

Pohvala gre tudi zavoram. Zavorni sistem je dvokoren, za vsak par koles posebej. Ko sem se privabil, da hoče pedal malo trsi pritisik z nogo, ni bilo nikakršnih težav več. Regulator zavorne moči na zadnji kolesi se prilagaja obtežbi avta in preprečuje najubojo blokirjanje koles — zato je zaviranje v normalnih mejah vselej varno.



Simca 1308 GT: udobna in varno grajena kombi-limuzina. Velika, 60-litrska posoda za gorivo je nameščena pod prtljažnikom, med zadnjimi kolesi; prostor za potnike je obdan z „višlo“ varnostno kletko; nos in zadek sta zasnovana tako, da absorbirata glavno težo udarcev.



Kaj pravi ona?

Najprej si ogleda odbijača in ugotovi, da jih je težko čistiti. Šele med prvim parkiranjem spozna, da je avto precej večji, kot se ji zdi z voznika sedeža.

Za udobno prebijanje skozi mestno gnečo bi potrebovalo servo volan. Brez moške pomoči ne zmora izvleči zadnje police, odpreti pokrov posode za gorivo in „odviti“ rezervnega kolesa.

Nad rdečo barvo je navdušena, le za sedežne prevleke pravi, da so preobčutljive.

Ročna zavora prijemlje na zadnjem kolesu, prijemlje pa dovolj čvrsto, da se je moč igračati z njo.

Test simce 1308 GT je mnenje, prav v dneh, ko smo lahko izbirali med kopnimi in zasneženimi cestami. Kjerkoli že, simca je vselej znova potrdila, da je na cesti zanesljiv in varen avto: odlično drži smer in celo močne sunke vetra komaj občuti.

Bogastvo opreme

Od vseh treh različic je simca 1308 GT najdražja in najbolje opremljena. Sedeže so preveliki s srebrno sivim velurjem, podobne barve so tudi tapete na vrati in preproge na tleh. V ceno so vsteli stereo zvočnika v prednjih vrati in radijsko anteno na strehi. Ni vrag, da kupci ne bodo segli še po radiju. In tudi tisto, kar dobi voznik, je skoraj vso, kar potrebuje. Obrobo volana je prijetno majhen, obložen in z eno samo, razcepjeno prečko. Tako tudi med zavijanjem ne skriva instrumentov. Ročice ob njem so namenjene tistim voznikom, ki držijo roki na volantu v položaju „deset do dveh“ – ker ga držim niže, sem se jih moral privaditi.

Instrumenti (merilniki hitrosti, vrtljajev, goriva, pritiska olja, temperature hidalne tekočine in ura) so odlično zasenečeni in opremljeni z nastavljivo osvetlitvijo za nočno vožnjo. Hlajenja nismo preskušali, ogrevanje je zadovoljivo in ga je moč natanko nastavljati. Sko-

zi stranske reže piha zrak za sušenje stranskih oken, ogrevanje zadnje šipe je serijsko. V ceno je vstelo tudi električno pomikanje šip na prednjih vratih; toda stikali sta predaleč od rok, šipi pa drista tako počasi, da sem si vsakič sproti zaželet čisto navadno ročico.

Ko voznik vklopi brizgalko vode na prednjo šipo se sprročita tudi brisalnik žarometov. Namesto prekinjevalnika teka glavnih brissnikov (timerja) je na voljo zelo pripravljen hitri vklop brisalnikov. Tudi vsa druga stikala (za kontrolo varnostnega sistema, za ogrevanje zadnje šipe, varnostne utripalke in slepoto stikal, namenjeno zadnjim meglenkam) so pripravno nameščena – na sredinskem delu armaturne plošče.

K serijski opremi sodijo tudi avtomatski varnostni pasovi. Manj všeč so nam bili sedeži: naslonjalo zelo slabo oprimejo telo, opornika za glavi pa nista nastavljiva. Nerazumljiva je tudi robota plastične oblogi stropa, ki paleti opreme pa bi tovarna lahko prîstala megleni, saj so običajni halogenski žarometi premični za vožnjo v gosti megli.

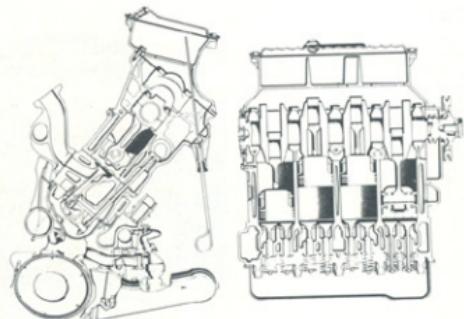
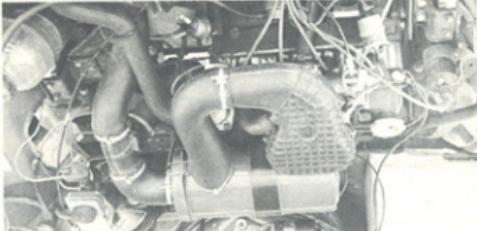
Ce odstojemo hrup motorja, se si simci ni moč pritoževati nad udobjem. Karoserija skoraj neslišno reže zrak, vzmetenje blaži sunke od spodaj, štirje potnikti pa imajo tudi med dolgotrajno potjo dovolj prostora. Polno obložen avto postane naprikladen le na slabih cestah, ko preveč počepne in grozi z udarci ob tla.

Simca 1308 GT se zazdi v prvi senci manjši avto, kot je v resnici. Predvsem pri parkiranju zahteva dosti občutka do kam sežeta zadek in nos. Pač pa se vozniku ni treba ubadati z običajnimi težavami prednjega pogona, ko mora z dodajanjem volana krotiti nos avta.

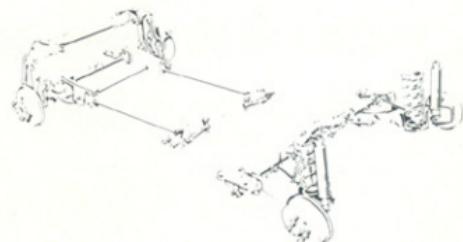
Simca z ravnotežjem na cesti nima težav.

Simca 1308 GT je razumen in udoben avto, skonstruiran po ukazih varnosti. Narejen je za to, da ostaneš živ v njem, ne pa, da bi pločevina preživila lastnika. To je moderna družinska kombi-limuzina, ki ni namenjena podpiranju hitrostnih rekordov, ampak vsakdanji uporabnik.

Preden pride v roke jugoslovenskega kupca, pa se tega avta oprime največja napaka: dajatev, zaradi katerih je odločno predra...



Vse v nosu: poprek nameščen motor so presadili iz simce 1100 in mu povečali gib batov. Nameščen je nad prednjo premo in nagnjen za 41 stopinj nazaj. Tranzistorski vžig poenostavil vzdrževanje in povečuje zanesljivost, sklopke pa treba nastavljati.

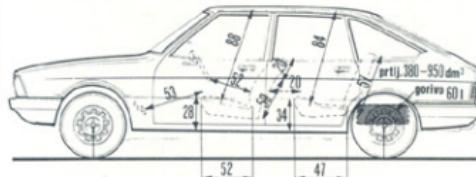


Prednja prema je prav takšna kot pri simci 1100, kretni polmer je nič. To pomeni, da se, med sukanjem volana, kolo obrača na mestu. Zadnja prema je na novo zasnovana, z vzdolžnimi vodili, vijčanimi vzmetimi in stabilizatorjem.



Licitna, lepo oblikovana notranjost ponuja ugodno širino, žal pa prednja sedeža nista namenjena dolginom. Za stereo radio je treba doplačati, zvočnika in antena sta vstava v osnovno ceno.

Notranje mere (prednja sedeža v zadnjem legi) v cm:
 Širina pri komolčih spredaj 138, zadaj 136; Širina prednjega sedeža 57, zadnjega klopi 126, notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjenega priliva 160; pomik prednjega sedeža 17; odprtina vrat (višina x širina) spredaj: 90 x 87, zadaj: 90 x 71; uporabna prostostomljačna 380 950 dm (merjeno s kockami).



Cena: 18 646 FF + 93 330 dinarjev
Osnova za izračun rep. in obč. davka:
 103 179 din
Zavarovanje:
 brez: 113 din
 z obvezniki: 13 728 din
 kazko: 23800 din 4000 din: 2185 din
Cestnina: 1000 din
Privozljavec: Chrysler France, Simca Automobiles, Poissy (Seine et Oise), Francija
Generalni zastopnik in prodajalec:
 Industriaimpert, Titograd, Vuka Karadžića 23, predstavništva v vseh republikah, s sedežem ter v Reki, Splitu in Novem Sadu.

Tehnički podatki

Motor: štirivratni – štiristar – vrstni – nameščen poprek nad prednjim pogonom, nagnjen za 41 stopinj nazaj – vrtina je giblj. $7,6 \times 78 \text{ mm}$ – gibna prostornina 1442 Kubikm. – kompresija $9,5 : 1$ – največja moč $85 \text{ KM} (\text{DIN})$ pri 5660 min^{-1} – maksimalna največja hitrost $12,5 \text{ KM}$ (DIN) pri 3000 vrtnih rev/min – maksimalna gred v 5 letajah – stranska odprtina gred (veriga) – višeci ventilni – glava iz latke litine – dvojni padotolni uplinjalci weber 30 DCNV z ročnim čokom mehanika črpalka za gorivo – mazanje preko pritiskovih vrvic – vgrajeno v sprednji vedenje – vedenje z črpalko – motoriziran – električni ventalijatorji – akumulator: 12 voltov , 48 amperihur. – alternator 490 valov – svečice champion N 7 Y

Prenos moći: motor spredaj poganja prednje kolesi — enokolutna suha sklopka — štirostopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: **3,906; 2,314; 1,524; 1,080**; vzušna **3,773** — diferencial s poslevnim ozobljenjem, prestavno razmerje

Kolesa: platišča 5 J x 13, jeklena prešana
— gume 155 SR 13 (michelin ZX) — pris-
tisk spredaj in zadaj 1,8 atm

Voz in obesec: začne se z 4-5 oseb pri vratih samonosna karoserija na zadnjem delu, ki je zavojno obesena, dvojna predna volida, vzvozne vrzeli, teleskopska blazinčica, stabilizator zadnjih koles na posamičnih obesah, vzdušna volida, vijačne vrzeli, telefonni priključek, radijski sprejemnik.

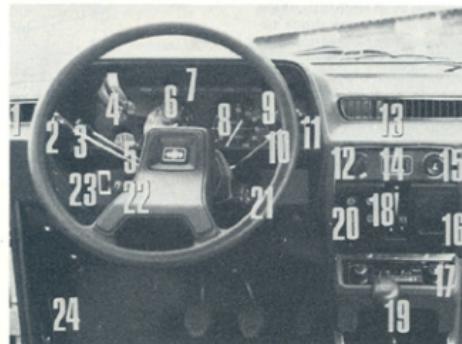
Zavore: spredaj koleno, zadaj bobnaste - dvokrte zavoreni sistem - servisni regulator zavorne moći na zadnjih kolesih - mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, nočica med sedežema. **Volan:** električni, s posredovalnim drugim volanom prestava: **232**; **1.4**, **2.4** zavijanja volana od ene do druge skrajne točke - rajndi krog 11 metrov.

Oprema: brusilniki z dvema hitrostima, hidraulični brusilniki zaročenega tipa, električna brusilnica za prepletanje sipe in zarezovanje, zadnjia žippa - zunanjé vzuživo ogledalo - dvoposteni ventilator - halogen-ski svetilki, luči za vzdoljno voženje - informacijski variometer - zvočnika in radijska antena (radio za doplačilo) - epomika za glavi na prednjih sedežih - električno upravljanje stekel na prednjih vratih - fezaljnik.

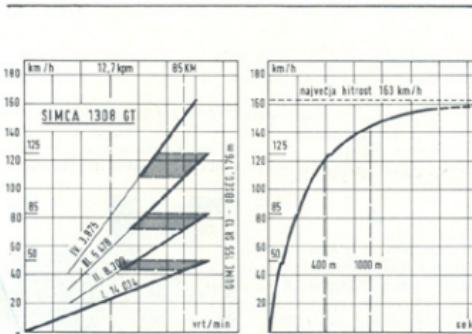
Mere in teže: dolžina 4,245 m — širina 1,680 m — višina 1,400 m — medosna razdalja 2,604 m — kolotek spredaj 1,415 m — zadaj 1,290 m — paljinska

1.415 m, zadaj **1.390 m** — najmanjša razdalja od tal **0,205 m** — prostornina prljavščnika **473 1400 litrov** luporabna prostornina **380 950 dm³**) — teža praznega vozila **1075 kg** — dovoljena obtežba **400 kg** — dovoljena skupna teža **1475 kg** — dovoljena teža prikolice brez zavore **570 kg**, z zavoro **900 kg**.
Vzdruževanje: posode za gorivo **60 litrov** — karter s filterom **3,3 litra**, menjava na **5000 km** — menjankin in diferencial

1,1 litra, menjava na 10 000 km — hladilni sistem (z grecem) **6,5 l/ta**
Zmogljivosti teoretične hitrosti pri 1000 vrtljajih v minutu v četrti prestav: 27,2 km na uro — moč na tono praznega vozila + vozniki 75 kg **73,9 km (DIN); teža na KM: **13,5 kg** — moč na tono polno na tovornjenosti avta **57,6 KM (DIN)**; teža na KM: **17,9 kg** — največja hitrost **165 km na uro (tovarna)** — pospešek od do 100 km na uro: **12,5 sek (tovarna)** — po raba goriva 9 do **12 litrov na 100 km (po tvarni)****



1 — reža za hlađenje i topenje zraka, 2 — ručica pozicijoskih luči, kratkih u dolgim žarometima, svjetlostna sigurnost u mobilu, 3 — ručica utprilika, 4 — usta, 5 — mešinik temperature hlađenja i topenja, 6 — mernik pritiska ulja, 7 — kontrolne lučice za redno zvanje, pritisak ulja u motoru, 8 — kruhka u doljem žarometu, utprilike, aferentni i eferentni žarometi, 9 — mernik teplota, 10 — mernik pritiska ulja u motoru, 11 — ručica brisnikovih i grizaljaka za pranje prednje šipe u žarometu, 12 — gumb za nastavljanje zračenja i ogrevanja, 13 — reže za hlađenje zraka, 14 — stikalno ventilatorija, 15 — vžigalnik, 16 — pepelek, 17 — radio, 18 — ručica za usmjeravanje topljega u hlađenje zraka, 19 — pre-slušna ručica, 20 — stikala s kontrolnim lučkama za varnostno utprilike, zavorni sistem, ogrevanje zadnjih šipe (slepo staklo) za meglenje, 21 — stikalo vžiga u ključevniku, 22 — ček, 23 — gumb za nastavljanje esevilne instrumen-



Motor simče 1308 GT je po zasnovi ni dinastički, zato so njegove zmogljivosti zadovoljive, a umiriljene. Za poosebne zahteve prihranjanje do zgornje dovoljene meje, točka siljenje v rdeči polje (nad 6500 vrtiljajev v minutah) nima smisla ker ventili ne vzdrižimo niti v moč nagnje upade. Pretiskanje na tej meji – tako smo ravnali med razvojem motora – ponemčen v posamezni deli, ustvarjava našledje resnične hitrosti: 90 km/h na uholjeno, 125 km/h na benzino in 145 km/h na motor. 5600 vrtiljajev v minutah, ko je srednja hitrost balov 14,56 metra na sekundo.

Za mimo in tekočo vožnjo siljenje v visoke vrtiljaje nimajo v porebno, ker je motor dovolj prožen, torej zadovoljiva za pretiskanje pri približno 4000 vrtiljajih. Največja hitrost 163 km/h je dosegna na 6000 vrtiljajih, kar pa je v skladu z namenom motora, ne predvedenim območjem. To spomenim, da je načrtovan za drevne pravilnosti.

Naše meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 14 000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.
Največja hitrost: 163 km na uro (zalet 3 km poravnava štirih meritv).

| | |
|------------------|----------|
| Pospěšit: | |
| 0— 40 km na uro: | 3,2 sek |
| 0— 60 km na uro: | 5,6 sek |
| 0— 80 km na uro: | 9,1 sek |
| 0—100 km na uro: | 13,2 sek |
| 0—120 km na uro: | 19,3 sek |
| 0—140 km na uro: | 20,0 sek |

400 m brez zaleta: 19,7 sek (končna hitrost 120 km na uro)
1000 m brez zaleta: 36,2 sek (končna hitrost 144 km na uro)

Prožnost: Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi: 39,4 sek (končna hitrost 137 km na uro)

Poraba goriva:
Po navadnih cestah najmanj 9,0 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli čez 100 km na uro), največ 14,3 litra na 100 km (ostra vožnja).

Po mestu: 11,0 do 14,2 litra na 100 km
 Poprečna poraba na testu: 12,2 litra na 100 km
 Poraba elja: 0,4 litra na 1000 km

| Natančnosť meriak na hitrost: | |
|-------------------------------|---------------------------|
| kazálec na 40 | resničná hitrosť 39 km/h |
| kazálec na 60 | resničná hitrosť 58 km/h |
| kazálec na 80 | resničná hitrosť 78 km/h |
| kazálec na 100 | resničná hitrosť 97 km/h |
| kazálec na 120 | resničná hitrosť 116 km/h |
| kazálec na 140 | resničná hitrosť 137 km/h |

Hyalimo

- prostornina kombi-limuzina
 - udobno vzmetenje
 - zanesljive lega na cesti
 - dobre zavore
 - varna zasnova karoserije
 - tranzistorski vžig
 - velika posoda za gorivo
 - zadovoljive zmocilivosti

- nemiren, preglašen motor ni primeren za ta avto
 - glasni brisačniki
 - nenatančna prestavna ročica
 - trd volan
 - nerodna sklikala za pomik šip
 - nepripravna namestitev rezervnega kolesa
 - visoka cena