



SIMCA 1501 S NAJMOČNEJŠA SVOJEGA RODU

Ante Mahkota

«Velika simca se zdi uspešen avto, saj ga že štiri leta malodane niso spremenili. Ce ga bodo, potem si želimo močnejši motor.» — Tako smo zapisali, ko smo na minuli silvester preškušali simco 1301.

Deset mesecev po tistem smo sedli v najmočnejšo simco svoje generacije. Pa tudi najmlajšo: v »1501 special. Njen motor zmore kar 27 konjev več. In to po DIN!»

«Me zelo veselje, se ji je predstavil naš mesečni voznik in ji stisnil športni volan. Na dirkašču Monthlery. Potem je moral popustiti varnostni pas. Prizgodaj ga je pripel — še preden je vžgal motor in popustil ročno zavoro. Klijucavnica in klučki ročne zavore sta namreč tudi v simci specjal nameščeni nerodno kot prej: prenizko pod volanom, da se jima je treba globoko prikloniti. Ne svetujemo vam, da bi se v tem potentnem avtu vozil neprizvani.

Potem smo le vžgali in ustupili zavoro, se udobno naslonili, pritegnili pas in popustili uzez enainsedemdesetim kojnem, ki dirajo, kadar se motor vrči 5000 krat v minutu. Zaigralo nam je prvo: poleg bogate opreme je novi motor največja odlika simce 1501 special.

Dolarji za francoske možgane

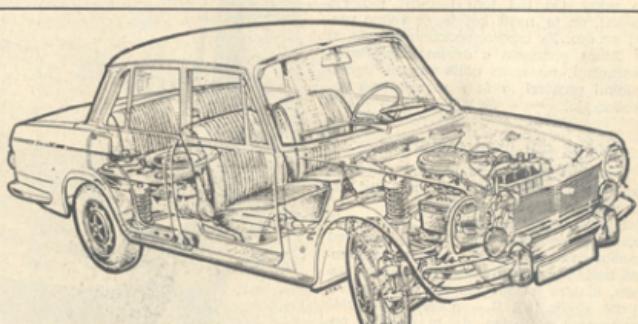
Chrysler je kupil Simco. To se poslej teudi po peterokrakih zvezdah na po-

krovih koles. Zvezde so spodrinile lastovko — nekoč simbol francoske tovarne, ki jo sedaj obvladja ameriški kapital.

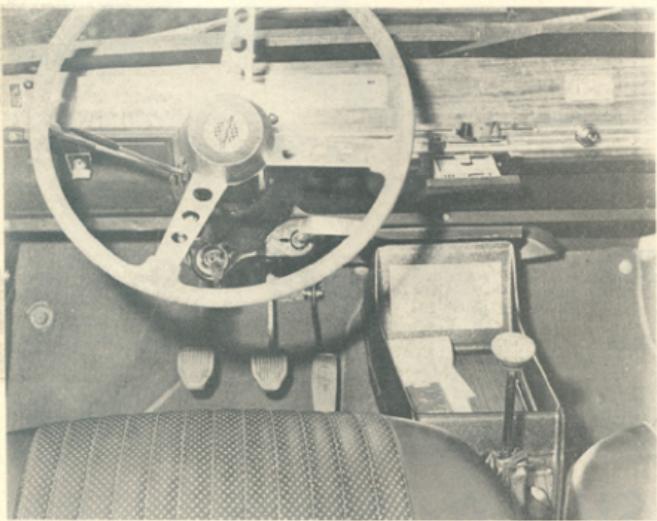
Že po nekaj ovinkih, ko smo v nižjih prestavah pritisnili plin kot zavoro, smo si dejali, da je ameriški denar dobro nałożen v francoske inženirje. Simcini novi motorji, narejeni iz starih, so dokaz skrbnega in popolnega dela. Frejkinji motor simce 1501 (1475-kubikov) so razvili in navili, da v motorju S iz razmeroma majhne gibne prostornine prinaša velika moč. Cevrap je kompresija slejkoprej velika

(9,3 : 1) in je motor podedoval ožji velj kot je gib bata (vrtnina x gib = 75,2 x 83 mm) motor zelo mirno teče in je zadowljivo prožen.

Pri ostrih pospeševanjih, ko smo avto na vso moč podili skozi dva zaporedna sesesa, smo spoznali, da je treba tudi pri zelo izpopolnjem motorju plačati davek na veliko moč iz majhne gibne prostornine. Pri nižjem stevilu vrtljajev namreč motor bistveno slabše potegne kot če bi, na primer, 81 konj imelo za hrbotom dvoletrski motor.



Pred dvema letoma so veliki simci spremenili karoserijo tako, da so ji povečali zadek; saj je bil prtičnik očitno premajhen. Zaradi lepote so ji takrat tudi podaljšali nos. Takšna kot je, se nam zdi simca zelo podobna malemu mercedusu. Prednji kolesi sta na dvojnih prečnih nihalkah, ki se opirata na vijačni vzmeti. Zadaj je toga prema z dolgimi spodnjimi in kratkimi zgornjimi vzdolžnimi vozili, Panharhovim drogom in vijačnimi vzmetmi.



Pri vsej bogati in okusni opremi special nam je bilo najbolj žal, da na armaturni plošči manjkajo odprtine za neposreden detok svežega zraka. Stara simca jih je imela. Sedaj pa slike voznika, da avto s trikotnimi okenci, ki pri velikih hitrostih — 1501 S drvi 160 km na uro — zelo šumijo.

Voznik mora pridno prestavljati, da ne dovoli motorju leubo in pri nagli vožnji nikoli ne dopusti vrttajev pod 4000 — se pravi, da ostane v območju največjega napora (12,25 kpm pri 4000 vrttajih v minutah).

Naj nam pa pri navitem simencem motorju dovoljeno opomiti, da tovarne ta čas zelo mojstirske izpopolnjujejo standardne motorje saj pridobivajo moč z mnogimi drobnimi izpopolnitvami, ki so plod popolnih raziskav pretoka v sesalnih in izpušnih kanalih. Čas preprostega friziranja motorjev samo s povečanjem preseka kanalov in z večjim številom vrttajev je očitno mini. Od tod tudi lastnost motorja special, da je, navit kot je, še vedno precej prožen. Za takšno, sodobno frizuro, si je Simca pomagala z dvojnimi izpuštnimi napravami, na novo oblikovanimi izgorenjavnimi prostori in še z marsikatero nadrobnoščjo.

Klobuk dol pred motorjem

O motorju smo gostobesedni pač zato, ker smo v našem testu »Simca 1301«, kaževojšči že nadrobno opisali.

Simca motor special je še eno potrdilo, da je gospodarnost najvišja zapoved francoskih avtomobilskih tovarn. Vsi namreč tudi v privzadnjem srednjem razredu, ki igra na športno karto — renault 16 TS, simca 1501 S — nočejo povečevati prostornino motorjev, da bi ohranili porabo goriva pod nemškim in angleškim povprečjem.

Tako ko sedete v simcu 1501 S in morete vžgati hladen motor, se prepričate, da so skromni porabi žrtvovani celo udobno ravnanje z gumbov za hladni vžig — čeprav mu pravimo. Hladen motor sicer s potegnjениm čokom rad vžge, dejali bi,

da celo bolj zanesljivo kot navadni 1,5-litrski motor, toda pritegnjen mora ostati nenavadno dolgo. Ze pri »1301« smo to opazili in tudi svetovali: Nikar prezgodaj ne potisnite čoka nazaj v armaturno ploščo, pošakljate, da termometer odločno kaže v rdeče polje in priča, da je motor do-



Uglašeno podvozje s širokimi pasastimi gumami je kos 81 konjem Šporinega motorja, če voznik ne misli, da je dirkač, ampak si želi le naglo potovati. Za primerjavo: od 0 do 100 km na uro potegnjeno: simca 1501 special v približno 14 sekundah, stara simca 1501 v 16,5, audi super 90 v 12, renault 16 TS v 13, VW 411 v 17 sekundah.

dobra ogret! Sele potem zaprite lupoto za hladen vžig!

Ko smo pri čoku, naj omenimo, da prav zaradi manjše porabe simčnim očetom še v glavo ne pada štartna avtomatika, ki pri mestni vožnji pozimi in ob hladnih jutrih pri vsakem vžigu požre nekaj kapelj bencina preveč.

Vse zapisano, kar smo pri kratkem testu lahko le slutili, so potrdili zadnji izčrpni poskus tujih preskuševalcev. Ugotovili so, da je motor simce S izredno varčen za moč, ki jo da. Za pospeške in seveda za največjo hitrost.

Športni videz vara

Po dveh krogih na 12,5 km dolgem dirkašču smo izvedli dve meritvi. Z nekontroliranim merilnikom hitrosti, ki je, mognede pogedano, pravokoten in nepregleden, pa natančno stoperico, smo izmerili, da pospeši »1501« Se v 14 sekundah od 0 do 100 km na uro. To je lepo povprečje. Tovarna obeta, da doseže avto hitrost 160 km na uro; na dolgih dirkaščih ravninah je naš merilnik hitrosti kazal čez 180.

Za to moč in hitrost se nam zdi simčino podvozje zadovoljivo, še posebej, ker mu pomagajo pasaste gume 165 SR 13.

Na dobrati cesti je vozilo precej neutralno in dobro drži smer. Motil nas je preveč neposreden volan, ki je športen le na videz — zaradi lesenega obočja in jeklenih prelukranih prečk, sicer pa avto, če je voznik zelo zahteven, v ovinku rad sil z nosom ven. Volan je treba precej do dajati, potem pa, če zaradi majhnih izboljški odskoči zadnja toga prema, terja kar naglo odvzemanje volana.

Spodnašanje zadnje preme bi z nekako bolj direktnim volanom splohi ne moremo — na suhi cesti seveda — saj je toga

prema natančno vodenem in zadek enakomerno spodrsuje. Odmaknete pač nogo s pedala za plin in že je konec drsenja. Res, lega na cesti ne dela težav, dokler voznika ne zapelje občutek, ki mu ga podtakne športna oprema, češ saj vendar vozim športni avtomobil!

Sodimo, da special sploh ni misljen kot izrazit športni avto, ampak so ga zasnovali kot močno limuzino za dolga potovanja z razmeroma visoko povprečno hitrostjo.

Tej lastnosti pomagajo odlične zavore s servo napravo, ki pomaga, da zavirate z občutkom. Naj so zavore vroče ali hladne, vedno so zanesljive. Spredaj kolutne, zadaj bobnaste so kos še tako ostri vožnji.

Pohvalo zasluži tudi skrb, da so vzmetti in blazilnike dobro uglasili; vožnja je zelo udobna. K temu pripomorejo tudi mehki sedeži, obloženi v luknjičavo umetno usnje. V ostrih ovinkih smo sedežem zamerili, da niso dovolj globoki, da premalo oprimejo telo, pa se voznik prerađ oklepa volana.

Ni za male in dolgine

Zelo bogati notranjosti z veliko prostora in širimi vrati se najbolj pozna, da je simca 1501 S le najmlajši član družine nekih avtomobilov, ki so ga — tudi zaradi mode — siliči v športnika. Tako je ob povsem nešportnih merilnikih — merilnik vrtljajev je treba dokupiti — športna prestavnica ročica z usnjeno mehom in lesenim držajem. Ob štiroglati uri na armaturni plošči, ki je predaleč od voznikovih oči, je na drugi strani zelo priročna palčka, da z mezincem sprožite dvoglasno trobljo.

Oprema je izredno bogata: športni volan, predal na srednji konzoli, notranje ogledalo z zasenčenjem, preproge, srednji naslonjač na zadnji klopi, vžigalnik za cigarete in še precej drobnih nekstruktur.

Vse drugo — tudi zunanjost, razen halogenskih žarometov in črt — vse tako kot pri ostalih simcah. Oblika je skladna. Zaradi nizkih bokov karoserije je razgled iz avtomobila odličen. Naprej in nazaj vidi srednje visoki voznik do zadnjih robov karoserije. Volan je precej visok. Notranjost je veliko prostornejša kot v marsikaterem avtomobilu, ki vzame cesti prav toliko prostora. Od armaturne plošče pa do prednjih naslonjačev je prav toliko prostora kot v velikem rekordu, 10 cm več kot v renaultu 16 in 20 cm več kot v VW 1600. Z avtomobili kot so renault 16 TS, volvo 121, novi VW 411, peugeot 404, audi super 90, simca 1501 S tekmuje tudi po ceni. Iz naših cenikov boste spoznali, kateri so dražji in kateri cenejši, razlike so navzgor in navzdol le za 100 dolarjev.

Oprav naš uvoznik še nima cene za novo simca 1501 GL, moramo opozoriti, da je le-ta po svetu cenejša od special, nudi pa povsem enake vozne lastnosti; le oprema je v special nekoliko bolj bogata.

Kakorkoli že, simca 1501 S stane 1670 dolarjev — carina ni izračunana — kar je za male ljudi zelo visoko. Za bogate dolgine pa je težava v tem, da v njej udarja jo z glavo v strop.