

Človek bi misil, da je v avtomobilskem razredu še golf, R 5, fiat 127, fiesta in tako dalje težko narediti še kaj tako svežega, da bi do srca ganilo kupce. A glej: že lanske pomlad, ko smo ob uradni predstavitvi pognali simco horizon po zahtevnih marščikov cestah, smo zaslušili, da vozimo avto, ki si bo spremo koval slavo. In si je horizon zares prislužil kolajno leta, pa tudi pri kupcih je že ves čas zelo v čisilih.

Resnici na ljubo: testirali smo chrysler, ker smo to počeli že pred tremi meseci, pišemo pa o talbotu, ker se tej firmi zdaj pač tako reče. A gre obakrat za simco horizon, ki je prišla na svet pred debelim letom dni in ji je mednarodna novinarska žirija dodelila naslov »avtomobil leta 1979«.

In še nekaj se je zapletlo ob naši preskušnji: prijavni avstrijski zastopnik nam je poslal na test različico LS z motorjem, ki zmorre le 49 KM, kajti v Avstrijo uvažajo tudi takšne horizonte (so pač cenejši in manj zahtevni pri porabi goriva). Zatoj velja ta test za horizon, ki smo ga vozili, le cena in dajavatev (v posebnim okviru) so v sovočju s horizonom LS (59 KM), kakšnega prodajajo pri nas. Do takšnih nesoglasij bo prihajalo vse dotlej, dokler bomo morali hoditi po testra vozila čez mejo, namesto da bi jih dobivali – tako kot je v navadi drugje po svetu – pri domačih zastopnikih. Toda glede na nepriznatost, ki smo jo bili to pot deležni pri Talbotovem zastopniku Industriji-importu pa upamo soditi, da bo tako tudi še dolgo ostalo.

#### UDOBJE NA PET VRAT

Seveda se horizon prav nič ne pozna, da ga zdaj prodajajo z novim imenom in pod novim znakom. Prekrstitev je posledica Chyslerjeve kupljije s Peugeotom in, lepo prosim, to, kar se je pravkar zakresalo v šefovskih glavah, ne more že isti hip vplivati na procese v proizvodnji. Da bo pa v prihodnjem med talboti in peugeo-

Talbot simca horizon LS

# Avtomobil leta

Novinec predlanske jeseni se je uspešno zrinil v »golfov razred« in osvojil kolajno za letos – Avstrijski zastopnik nam je odstopil na test na najšibkejšo in najcenejšo horizonovo različico



ti (pa tudi citroen) vse več sorodnosti, je menda tudi jasno.

Torej je horizon še vedno kombi-limuzina s štirimi vrati

ob straneh in s petimi na zadku, kar je ob avtomobilu temer še vedno zelo aktualna oblika. Resda je za polnih 26

centimetrov daljši od Volkswagnovega golfa, je pa znotraj tudi radodarnejši s prostorom (čeprav bomo o »udobjju« na prednjih sedežih posebej govorili) in kot tak dokaz, da z dolžinskimi centimetri na zunaj ni pametno biti pretirano skop.

Zrtev takšne oblike je pravzaprav edinole prtljažnik, pa seveda tisti, ki ne potuje praznih rok. Ravnino na ta račun so pri Volkswagu že ponudili podaljšani različici polo in jetta, pa celo pri Talbotu pripravljajo jesensko novost: simco 1307/08 s klasičnim zadkom. Se pa kombi-limuzina, torej tudi horizon, izkaže s prednostjo, da je moč zadnjih klop zelo preprosto zvrniti in jo zravnati v dovolj velik prtljažnik – ob samo dveh sedežih v avtu.



Pri različici LS je armaturna plošča klijub vsemu pretirano preprosta

Sedežem naspolj v tem avtomobilu ni moč slabega očitati, razen morda vzorca na blagu, ki smo ga dobili v testnem vozilu. Tudi prednji napolnjali dobro oprimeta telesi, je pa težko razumeti, zakaj niso tema sedežema namenili daljšega pomika, da bi tudi dolgonočič udobnejše sedeli. Tako sta pa nogi ves čas v napoto volanu, ki je z dvojno prečko in mehko obloženom sicer pripravno nameščen in prikladno daleč od rok. Ob volanu je v treh ročicah tudi vse tisto, kar voznik potrebuje med vožnjo. So pa ročice predalec od prstov in premehko »vsačene« v drog volana; kot bi bil horizon namenjen le nežnim ženskim rokam. Dost bolj nerodna so stikala desno od volana, na armaturni plo-

Cena: 20.120 FF in 148.720 dinarjev – Osnova za izračun rep. in obč. davka: 139.510 din

Zavarovanje:  
obvezno: 1740 din  
kasko brez franžize:  
22.281 din  
kasko s franžizo 10.000 din:  
2741 din  
Cestnilna: 600 din  
Prolzvejalec: Talbot Simca Automobiles, Poissy (Seine et Oise), Francija

Generalni zastopnik in prodajalec: Industrijaimport, Titograd, Vuka Karadžića 23; predstavnštva v vseh rep. središčih ter v Reki, Splitu in Novem Sadu.

**Opomba:** Cena, dajativa in zavarovalne veljavja za talbot simca horizon, ki ga poganja motor s 1118 kubiki in 59 KM pri 5600/min. To je tudi najšibkejši horizon, ki ga je moč kupiti pri nas!



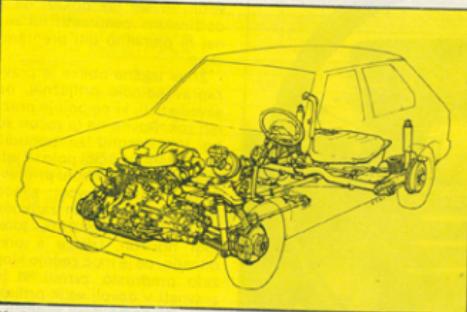
šči. Ta ravňajo zadnjo meglenko, varnostne utripalke, ogrevanje zadnje šipe in kontrolno zavornega sistema. Posebej ponoči jih je težko ločiti med seboj, saj teže pa najti, kadar jih zares potrebujete. Na nena-vadnem mestu sta tudi ročici za ogrevanje in zračenje, z ventilatorjem. Vse skupaj je namenjeno voznikovi levici, to pa pomeni, da nihče drug v avtu ne more do njih. Če jih je bil to glavni namen, je namestitve uspešna. Edino pogled naravnost k instrumentom je pri različici LS razmeroma klavn: tam so le trije preprosti merilniki, prekriti s prozorno plastiko, ki se neusmiljeno blešči voznikovim očem. Povrh vsega se pa instrumenta »škatla«, ki ni oblikovno prav nič večše posajena po prednjem šipo močno trese in

vzbuja strah, da bo zdaj-zdaj padla na voznikovi koleni. Precej malomarno so se pri izdelavi horizona lotili tudi ogrevanja notranjosti, saj v avtomobilu ni moč dobiti tolikšne topilote kot bi si jo morebiti kdo zazelel. Tristopenjski ventilator je pri tem nedolžen in tako rekoč brez prave moči.

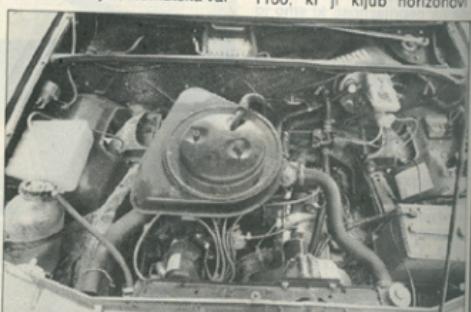
Ampak, da bo jasno: štirje potniki (če niso ravno košarkaški mer) v horizontu zelo dobro sedijo in med zadnjima dva bi se uategnil udobno zrinili še peti. Že iz Maroka poznam horizon tudi v najdražji (to pomeni v najbolje opremljeni in najmočnejši) izvedbi, zato vem, da je takšen povsem zrel za dolga in hitra potovanja. Kdor seže v plitkejši žep in kupi horizon LS se mora pa nekaterim rečem odreči. K LS opremi sodijo avtomatska var-

nostna pasova in vzglavnika ob prednjih sedežih, ogrevana zadnja šipa, vgrajena zadnja meglenka (za avstrijsko tržiščel), cenene a dovolj lepe preproge in električna naprava za pranje prednje šipe. Med zelo pogrešane pristejem pa brisalnik zadnje šipe, sredinski predalnik za drobnarje in zunanjje ogledalo, ki ga je moč nastavljati od znotraj. Vse to, pa še digitalna ura, več instrumentov in »žlahtrješa« troblja sodijo k bogatejšemu paketu opreme. Najdražji horizon je pa na voljo z avtomatomikom v menjalniku in z vgrajenim računalnikom za osnovne podatke med vožnjo!

To, da je starinski, bi bila za motor horizonta LS pregroba žalitev, da pa ni nov, je tudi jasno. Presadili so ga iz silncev 1100, ki ji klub horizonov



Moderna zasnova in sprena izkorisčenost prostora se izkažeta tudi pri »rentgenskem« posnetku horizonta



Že zdavnaj preskušen motor je bil pri testnem avtu za 10 KM šibkejši kot ga je moč dobiti pri nas

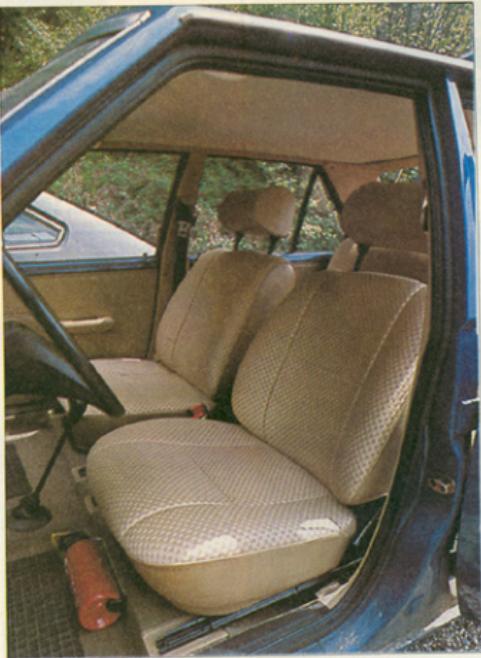
svežini še ni pošla sapa, z njim vred pa so preselili v novinca tudi trušč, ki ga ta motor zgača. Saj ne, da bi bilo v tem kaj slabega, le ropot Simcinih motorjev ponavadi ni za tankevna ušeša – res pa je, da ga v avtomobilu skorajda ni slišati, ker je zvočna izolacija skrbna in dobra. Testni avto je poganjal motor s 1118 kubiki in z 49 KM pri 5600 vrtljajih v minut. Znižana moc omogoča uporabo navadnega bencina in po tej plati vožnjo poceni. Res pa je, da ta motor ni za vozilne, ki bi radi drveli. Stranska odmična gred z verigo že tako ali tako ni pretirano naklonjenja dirkaškemu pritiskanju na plin, pa s to simco ni mogoč postavljati hitrostnih rekordov. Kljub temu je za tekočino in nezahtevno vožnjo dovolj moči – tudi če je avto polno obložen s potniki in s prtljagom.

## Hvalimo

- videz, ponudba barv
- ugodna prostornost
- nezahteven motor
- udobno vzmetenje
- varna lega na cesti
- ponudba opreme
- splošno pocutje

## Grajamo

- skromne zmogljivosti
- robat motor
- utezenjenost spredaj
- slabotno ogrevanje
- zadnja šipa se maže
- razmeroma malomarna končna obdelava



Ijago. Ob dveh osebah v avtu smo pospešili z mesta do 100 km na uro v dvajsetih sekundah, do 120 km na uro pa v pičilih štiriintridesetih sekundah. S takšnimi časi je potrebno računati predvsem tik preden se odločite za drzno prehitovanje, kajti ob tem motorju

je tudi tretja prestava razmeroma lena. Ob merljivi največji hitrosti se je natančni kazalec naše posebne naprave za te reči ustavil pri številki 144 km na uro, kar je pravzaprav tolko kot obeta tudi tovarna. Da je pa horizon – ne glede na oznako in motor – varčnejše



sorte avto, vemo že iz Maroka. Tudi tokrat smo izmerili ugodno poprečje 9,3 litra na 100 km, pri čemer velja upoštevati, da smo bili do pedala na plin ves čas testa zelo neprizanesljivi.

Čeprav je res, da so teže vozili na račun grozčeh cenn goriva vse manjše, pa je tudi res, da pri horizontu tega ni moč opaziti. Menda zato, ker ima v sebi nekaj ameriške krvi, tam se pa na bencinu in njegove cene niso nikoli (in se še danes ne) preveč ozirali.

Tako daju horizon – kljub nežnim potezam navzven – z motorjem vred nekakšen robusten občutek, še posebej, ker čisto v vseh detailih ni izdelan enako natančno kot smo to vajeni pri nemških avtomobilih enakega razreda. Res pa je, da ves čas preskušuje nismo zaznali niti enega ropača, ki bi ga bilo moč slišati kjerkoli na karoseriji. Edino armaturna plošča, to sem že rekel, se je neusmiljeno (a tiho) stresla.

## VAJA DELA MOJSTRA!

Horizon zanesljivo ni avtomobil, v katerega bi lahko prvič sedli in oddrvili na vso moč. Hočem reči, da potrebujete nekaj časa, da se ga navzdite. Čeprav je res, da sodi zdaj tudi horizon, takot prej simca 1100, med tiste francoske avtomobile, ki so še najmanj francosko samosvoji. Za poprečne visoke ob volanu ni težav. Razmerje volan-pedala-sedežev je dovolj ugodno in tudi prestava ročica je ravno prav daleč. Povrh vsega je še presenetljivo natančna. Izjemno pohvalno zaslужi vidljivost, ki je zares dobra na vse strani. Edino ob umazanem cestiču brez zadnjega brisalnika skorajda ni moč zdržati. Brisalniki in žarometi so povsem kos na logam in tudi menjalnik in motor sta dobro vsklajena. Malce praznino začuti voznik le med drugo in tretjo prestavo, pa še to le tedaj, ko mu gre za prestiž s semaforske čete v križišču. Horizon je po mestu – mislim na vsakdanjo gnečo in zatrpana perkirišča – zelo uporaben avtomobil, okretnosti in lahkotnosti v prid govoriti tudi precej posreden volan s 4,5 zavrtijama od ene do druge skrajne točke. In prav ta posrednost postane na hitrih vijugah malce zaporna.

Prvi vtisi z vožnje po vijugasti cesti bi marsikoga, ki bi av-

