



SIMCA 1300 /1500: MASSANZUG DER MITTELKLASSE

Umfrage unter Simca-Besitzern

Deutsche Automobilisten kaufen einen Simca, weil sie auf einen Wagen erpicht sind, „den nicht jeder fährt“ und „der nicht an jeder Ecke zweimal steht“. Sie kaufen auch mit dem Groll der Enttäuschten, „damit die Händler für deutsche Wagen merken, daß es Konkurrenz gibt“.

Sie kaufen mit dem Auge. 64,1 % wurden in erster Linie durch die „zeitlos moderne“ und „wohlthuend unaufdringliche“ Form zum Simca-Kauf verlockt. Das Simca-Kleid, so hob ein Ton-techniker hervor, verrate „echten Chic, wie ihn im Karosseriebau nur Italiener und Franzosen verwirklichen können“.

41,9 % waren von der Geräumigkeit angetan: In der unteren Mittelklasse biete der Simca „durch geschickte Raumaussnutzung mehr Raumkomfort als mancher größere Wagen“. Für 35,4 % war die serienmäßige Ausstattung des Wagens mit vier Türen beim Erwerb mitbestimmend. 31,2 % aller Simca-Käufer waren von der Straßenlage, 26,5 % der Käufer eines Simca 1500 von der erreichbaren Spitzengeschwindigkeit kaufentscheidend beeindruckt.**

Jedem vierten Käufer (26,2 %) kam es auf einen besonders bequemen und komfortablen Wagen an, 22,3 % auf gute Sicht nach allen Seiten. Weitere Kaufgründe: geringe Außenabmessungen (20,8 %), Kofferraum (17,7 %), Zuverlässigkeit und Elastizität des Motors (15,4 %), sehr gute Verarbeitung (15,4 %), Wirtschaftlichkeit (13,9 %), Ausstattung (13,9 %).

Französische Automobile gelten in Deutschland von jeher als gute Kost-

Der SPIEGEL veröffentlicht die Ergebnisse einer Untersuchungsreihe, in der jeweils 3000 Automobilbesitzer über Vorzüge und Mängel der von ihnen gefahrenen deutschen und ausländischen Modelle befragt werden. Die zwanzigste Umfrage gilt dem Simca 1300/1500. Die befragten Besitzer eines Simca 1300 (58,2 Prozent) haben den Wagen im Durchschnitt fünfzehneinhalb Monate lang gefahren und mit ihm 22 999 Kilometer zurückgelegt; die Eigentümer eines Simca 1500 (41,8 Prozent) haben in dreizehneinhalb Monaten 24 561 Kilometer gefahren*.

verwerter. Der *Benzinverbrauch* beider Simca-Typen liegt allerdings nicht unter den Erfahrungswerten deutscher Modelle: Im Durchschnitt verbrauchten der Simca 1300 (52 PS) 9,75 Liter, der Simca 1500 (66 PS) 10,85 Liter Superkraftstoff auf 100 Kilometer. Verbrauchsangaben nach Gruppen:

Simca 1300		
8,9 Liter und weniger	14,9 %	
9,0 bis 9,4 Liter	18,8 %	
9,5 bis 9,9 Liter	20,9 %	
10,0 bis 10,4 Liter	25,9 %	
10,5 bis 10,9 Liter	6,7 %	
11,0 Liter und mehr	12,8 %	

Simca 1500		
9,4 Liter und weniger	6,9 %	
9,5 bis 9,9 Liter	7,9 %	
10,0 bis 10,4 Liter	28,6 %	
10,5 bis 10,9 Liter	14,8 %	
11,0 bis 11,4 Liter	18,2 %	
11,5 Liter und mehr	23,6 %	

Die *Straßenlage* wird überdurchschnittlich bewertet:

ausgezeichnet	58,9 %
gut	38,7 %
zufriedenstellend	2,4 %
ausreichend	0,0 %
unbefriedigend	0,0 %

Abgesehen von der Feststellung, daß die Bodenfreiheit recht knapp ist („Motorwanne sitzt zu tief für Fahrten außerhalb der normalen Straßen“), sind die Simca-Fahrer einhellig der Meinung: „Ausgezeichnete Straßenlage“. Manche betonen die „Gutmütigkeit des Wagens im Verzeihen von Fahrfehlern“: Er bremsen sich durch „leicht untersteuern- des Verhalten in zu schnell gefahrenen Kurven selbst ab“, lasse sich auch „durch stärkeres Einschlagen des Lenkrades in Kurvenrichtung immer gut kontrollieren“.

Plötzliches Ausbrechen des Hecks ist Simca-Fahrern offenbar unbekannt. Ohne Zweifel zählt sich die sorgfältige Hinterachskonstruktion des Wagens aus: „Kein Trampeln wie bei konventionellen, an Blattfedern aufgehängten Starrachsen.“

„Genau das richtige Bodenkontaktgefühl“ vermittelt nach Ansicht eines Werbekaufmanns die *Federung*. Ein Diplom-Ingenieur ist überzeugt, daß sie „einen ausgezeichneten Kompromiß zwischen Fahrkomfort und Fahreigenschaft darstellt“. Die Prozent-Resultate bestätigen das weitgehend:

zu hart	6,1 %
gerade richtig	91,9 %
zu weich	2,0 %

Gerügt werden allerdings Güte und Haltbarkeit der serienmäßigen Stoßdämpfer. Trotz verbesserter Lagerung und Qualität der Dämpfer (seit Herbst 1964) ließen sich zahlreiche Simca-Be-

* Eine ausführliche Fassung der Umfrageauswertung erscheint als Heft Nr. 47 der Reihe „Gefahren und Geprüft“ im Verlag Delius, Klasing & Co. in Bielefeld.

** Die angegebenen Prozentzahlen ergeben eine größere Summe als 100, weil oft mehrere Kaufgründe angeführt werden. Das gilt auch für andere Punkte der Befragung.

sitzer nachträglich teure Spezial-Dämpfer einbauen.

In der Beschleunigung unterscheiden sich die beiden Typen durch die Leistungsdifferenz von 14 PS bei annähernd gleichem Gewicht erheblich:

	Simca 1300	Simca 1500
ausgezeichnet	25,3 %	39,9 %
gut	49,1 %	48,6 %
zufriedenstellend	20,1 %	11,0 %
ausreichend	4,1 %	0,5 %
unbefriedigend	1,4 %	0,0 %

Ein Diplom-Mathematiker: „Mehr kann man vom 1300 mit diesem Leistungsgewicht nicht verlangen.“ Ein kaufmännischer Angestellter mit einem Simca 1500 meinte: „Für 1500 Kubikzentimeter und über eine Tonne Gewicht ist die Beschleunigung durchaus erfreulich.“

Mit der erreichbaren Geschwindigkeit —

	Simca 1300	Simca 1500
ausgezeichnet	37,4 %	38,5 %
gut	53,3 %	48,5 %
zufriedenstellend	6,2 %	9,6 %
ausreichend	2,8 %	2,4 %
unbefriedigend	0,3 %	1,0 %

— sind augenscheinlich die Eigentümer eines Simca 1300 zufriedener als die Besitzer des stärkeren 1,5-Liter-Modells. Sie erzielen 135 km/h und rasen damit im Spitzenfeld ihrer Klasse.

Der Typ 1500 ist zwölf km/h schneller. Aber er entfaltet sein Spitzentempo erst bei einer Drehzahl von etwa 6000 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute. Gleichzeitig erreichen die Kolben die extrem hohe Geschwindigkeit von rund 16,6 Metern pro Sekunde, weil der Vierzylinder-Motor — etwas antiquiert — einen ungewöhnlich langen Hub hat.

Nicht wenige Fahrer des Simca 1500 mögen den Motor daher offenbar nicht längere Zeit voll beanspruchen. Sie argwöhnen, daß ihm hohe Dauergeschwindigkeit auf langen Autobahnstrecken nicht gut bekomme. Zwar fehlen berichte über katastrophale Folgen solcher Vollgashatzen. Doch haben manche Fahrer dabei „ein ungutes Gefühl“, weil sie das „kräftige Motorengeräusch beunruhigt“.

Erst seit Herbst 1965 sind beide Simca-Wagen mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern ausgerüstet. Bis dahin hatte der Typ 1300 nur Trommelbremsen.

Dennoch schnitt der trommelgebremste Simca 1300 bei der Frage nach der Wirksamkeit der Fußbremse überraschend kaum schlechter ab als der scheibengebremste Typ 1500:

	Simca 1300	Simca 1500
ausgezeichnet	31,8 %	32,2 %
gut	49,5 %	51,5 %
zufriedenstellend	12,5 %	10,1 %
ausreichend	4,1 %	4,8 %
unbefriedigend	2,1 %	1,4 %

Die Fahrer bescheinigen den Trommelbremsen des Simca 1300 „weiches, gut dosierbares Ansprechen“, auch „beachtliche Standfestigkeit“ und „Spur-treue bei Notbremsungen“. Dagegen neigen die Scheibenbremsen des Simca

1500 offenbar mehr als bei anderen Wagen gleicher Bremsenart dazu, auf nasser Fahrbahn „mit einer leichten, aber dennoch irritierenden Verzögerung“ einzusetzen.

Über Lage und Erreichbarkeit der Handbremse —

ausgezeichnet	12,1 %
gut	54,9 %
zufriedenstellend	22,5 %
ausreichend	7,5 %
unbefriedigend	3,0 %

— sind die Befragten trotz durchschnittlich günstiger Prozent-Werte nicht sonderlich glücklich. „Die Handbremse“, merkte ein Versicherungskaufmann an, „wäre zwischen den Einzelsitzen besser placiert.“ Einer Chemotechnikerin „graust es, wenn ich an die Möglichkeit eines Unfalls denke — die Handbremse zielt direkt auf die rechte Knie-scheibe“.

Mit der Sicht nach vorn sind die Simca-Besitzer dagegen zufrieden:

ausgezeichnet	87,5 %
gut	11,9 %
zufriedenstellend	0,4 %
ausreichend	0,0 %
unbefriedigend	0,2 %

„Gute Sicht wie bei keinem anderen der 19 Wagentypen, die ich bisher gefahren habe“, notierte ein Angestellter.

Um die Sicht nach hinten —

ausgezeichnet	59,4 %
gut	34,6 %
zufriedenstellend	4,4 %
ausreichend	0,8 %
unbefriedigend	0,8 %

— ist es beim Simca offenbar besser als bei zahlreichen anderen Wagen bestellt. So notierten beim Ford 20 M/20 M TS 40,0 % für die Note Ausgezeichnet, beim



Der einzige dunkle Blickpunkt

WAGEN UND WERK

Noch vor wenigen Jahren war die französische Automarke Simca in Deutschland nur Kennern geläufig. „Uneingeweihte“, stellte Simca einmal fest, „hielten den Namen für eine Waschmittelmarke.“ Die Wagen galten als Exoten, und so sahen sie mit ihren bauchigen Formen auch aus.

1961 konnte Simca den Deutschen nur 2850 Wagen verkaufen, doch im vergangenen Jahr waren es 20 980. Der Simca-Jahresumsatz in Deutschland überschritt erstmals 100 Millionen Mark, die Firma eroberte unter den Import-Marken den dritten Rang. Weil über 70 000 Simcas sind heute in der Bundesrepublik registriert.

Die Firma verdankt diesen Erfolg einer Straffung ihres Typenprogramms. Sie begann 1961 mit dem auf Antrieb erfolgereichen, viertürigen Simca 1000 (39 PS). 1963 gab Simca die bereits gedrosselte Produktion einer verwirrenden Vielzahl antiquierter Typen auf und präsentierte den neuen Mittelklasse-Zwillingsstyp Simca 1300/1500. Zwar erwies sich der Motor als alter Bekannter aus dem eingestellten Modell Simca Aronde — ein bewährter Triebwerk-Veteran, der wegen seines ungewöhnlich langen Hubs als technisch veraltet gilt. Doch das aufwendige Fahrwerk und die elegante Kompakt-Karosserie fanden den Beifall der Käufer. Während die übrigen ausländischen

Autohersteller ihre deutschen Marktanteile in den letzten Jahren bestenfalls halten konnten, erzielte Simca immer neue Verkaufsrekorde und erhöhte den Absatz 1965 um nahezu 38 Prozent gegenüber 1964.

Als Mischung „zwischen amerikanischem Stil“ und „italienischer Pikanterie“ bezeichnet Simca seine neuen Modelle — Amerikaner und Italiener sind auch die Besitzer der nach Renault und Citroën drittgrößten Automobilfabrik Frankreichs.

Aus dem französischen Zweigwerk des italienischen Fiat-Konzerns in Suresnes entstand vor 32 Jahren die Firma Simca (Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile). Als Firmengründer Henri Pigozzi 1964 starb, war aus dem einstigen Montagebetrieb ein verschachteltes Industrie-Imperium geworden, das in zwei Firmengruppen — Simca Automobiles in Poissy und Simca Industries in Suresnes — rund 50 Werke, Verarbeitungs- und Vertriebsfirmen umfaßt. In der Simca Industries, zu der auch die Lastwagenfabrik Unic und der Traktorenproduzent Semea gehören, hält Fiat die Aktienmajorität. Ihr Generaldirektor: Fiat-Vorstandsmitglied Umberto Agnelli. Und was bei Simca Automobiles geschieht, bestimmt der US-Konzern Chrysler, drittgrößter Automobilproduzent der Welt. Er hat

76 Prozent der Simca-Aktien, 9,12 Prozent besitzt Fiat, 10,25 Prozent die von Fiat kontrollierte Simca Industries.

Das Simca-Werk, geführt durch den von Chrysler angeheuerten ehemaligen Generaldirektor der S-Aviation-Flugzeugwerke und Erbauer des Düsenflugzeugs „Caravelle“, Georges Hérel, fertigte im vergangenen Jahr (Umsatz: 2,002 Milliarden Franc) 235 000 Personenwagen. Heutige Tagesproduktion der 17 000 Simca-Werker: 1400 Wagen.

Technische Daten der Simca-Modelle 1300 und (in Klammern) 1500: Wassergekühlter Reihenmotor, Hubraum 1290 ccm (1475 ccm); Leistung 52 PS (66 PS); Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, auf Wunsch Knüppelschaltung oder Schaltautomatik für Simca 1500; Länge 4,25 m, Breite 1,58 m, Höhe 1,40 m; Höchstgeschwindigkeit 135 km/h (147 km/h); Beschleunigung von null auf 100 km/h 23 (17) Sekunden. Kraftstoffnormverbrauch 9,5 (9,7) liter Super.

Preise: Simca 1300-L 6375 Mark, Simca 1300 LS 6775 Mark, Simca 1500 GL 7450 Mark, Simca 1500 GLS 7950 Mark, Simca 1500 LS Tourisme (fünftüriger Kombiwagen) 7550 Mark, Simca 1500 GLS Tourisme 8100 Mark. Jahressteuer 187,20 (216) Mark, Mindesthaftpflichtversicherung 340 (460) Mark.

LOB

Als besonders lobenswert hoben die Simca-Besitzer hervor:

- ▷ 41,3 %: Straßenlage und Fahrverhalten;
- ▷ 39,9 %: ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten;
- ▷ 37,0 %: die unaufdringlich elegante Form der Karosserie;
- ▷ 28,0 %: gute Polsterung, bequeme Sitze;
- ▷ 24,8 %: die trotz kompakter Wagenform ungewöhnliche Geräumigkeit;
- ▷ 21,6 %: Beschleunigung und Motorelastizität;
- ▷ 20,2 % (nur Modell 1500): gute Ausstattung;
- ▷ 18,1 %: den Vorzug, daß der Simca serienmäßig vier Türen hat;
- ▷ 12,5 %: Bequemlichkeit und Fahrkomfort;
- ▷ 10,9 %: Handlichkeit und Wendigkeit.

BMW 1500/1800 48,2 %, beim VW 1500 S 24,6 % und beim Citroën ID/DS 19 nur 18,4 %.

Kritik gilt allein dem Außenspiegel, der „sehr schlecht einzusehen“ und außerdem „nicht groß genug“ sei. Jedoch empfinden die Fahrer als „unbeschwertes Vergnügen“, den Simca in Parklücken zu manövrieren: „Alle Ecken ohne Verrenkungen übersehbar.“

Die vom Scheibenwischer bestrichene Fläche gewährleistet auch bei Schlechtwetter gute Sicht:

angenehm groß	74,5 %
ausreichend	24,9 %
zu klein	0,6 %

Doch kann der Scheibenwischer den Erwartungen und Forderungen der Simca-Fahrer nicht gerecht werden. Die durch Fußdruck betätigte Anlage sei „unwürdig“, „ärmlich“ und „primitiv“, ihre Wirkung „ungezügelt“. Auch reiche der Spülwasservorrat der Simca-Modelle auf längeren Reise Strecken bei weitem nicht aus.

Einhellig vergrätzten sich die Befragten bei der Beurteilung der Gängigkeit und Schaltbarkeit des Getriebes:



Geliebte alte Knüppelschaltung

ausgezeichnet	6,8 %
gut	31,4 %
zufriedenstellend	27,2 %
ausreichend	14,7 %
unbefriedigend	19,9 %

„Die Schaltung ist das einzige, was an diesem schönen Wagen unkultiviert ist“, urteilte ein Besitzer. Die unteren Gänge lassen sich „oft viel zu schwer einrücken“. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges bringt die Fahrer mitunter „zur Verzweiflung“. Die oberen Gänge gleiten zwar leicht, aber „mit reichlich großen Hebelwegen“. Viele merken an: „Direkte Knüppelschaltung wäre besser“ — ein Wunsch, den das Simca-Werk seit

einiger Zeit gegen einen Aufpreis von 130 Mark erfüllt. Auch eine — seltener gewünschte — Getriebe-Automatik ist nunmehr im Handel (Aufpreis 1000 Mark).

Der Wendekreis (9,8 Meter) wird von 65,4 % der befragten Besitzer als erfreulich klein bezeichnet, 34,4 % halten ihn für ausreichend, und nur 0,2 % vertreten die Ansicht, er sei zu groß.

Nicht wenige Fahrer verdrießt dagegen die Lage der Bedienungsschalter:

sehr günstig	41,7 %
zufriedenstellend	53,4 %
zu weit entfernt	4,9 %

„Da das Armaturenbrett weit vorn und tief liegt, sind alle Schalter zu weit entfernt für Leute mit Normalgröße — bei Anwendung von Sicherheitsgurten ein echtes Problem“ (so ein Ingenieur). „Starter und Wischer liegen zu weit rechts“ (so ein Lehrer). Verärgert zeigte sich ein Bankkaufmann, weil „man im Dunkeln nach Scheibenwischerknopf und Heizung fummeln muß“.

„Der Zug-Drehschalter für die Heizung sitzt unmittelbar und daher ungünstig hinter dem Schalthebel“, bekrittelte ein Arzt. „Das Zündschloß müßte rechts an der Lenksäule liegen, darf dann aber nicht — wie bisher — ein potentieller Kniescheibenzertrümmerer sein“, notierte ein Tierarzt.

Beim Urteil über die qualitative Verarbeitung —

	Simca 1300	Simca 1500
ausgezeichnet	8,7 %	12,5 %
gut	42,2 %	48,5 %
zufriedenstellend	26,6 %	23,1 %
ausreichend	12,1 %	12,5 %
unbefriedigend	10,4 %	3,4 %

— wirkt sich offenkundig aus, daß viele Fahrer eines Simca 1300 vom VW aufstiegen und daher gerade in diesem Punkt sehr verwöhnt sind.

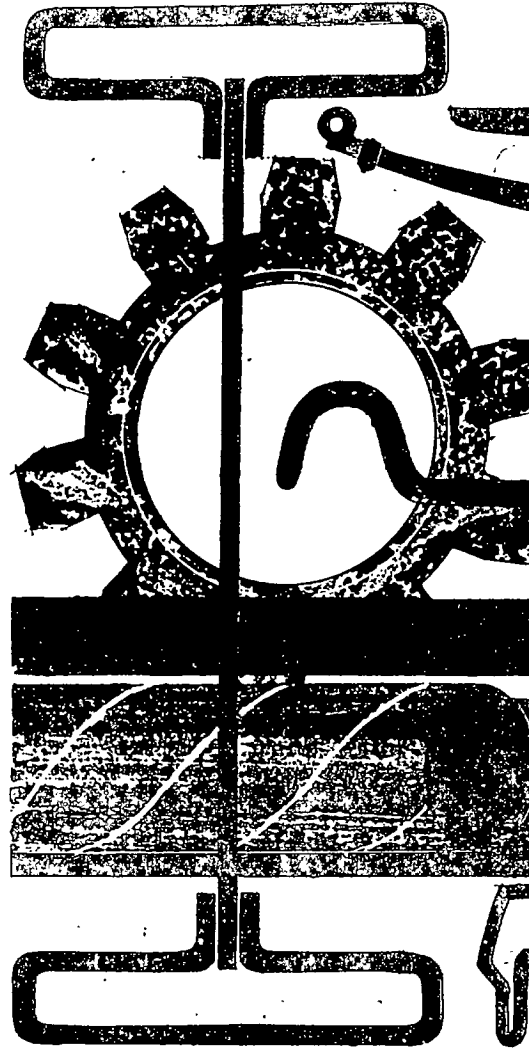
Die Fahrer eines Simca 1500 dagegen verglichen mit der deutschen Mittelklasse. Die Ausgezeichnet-Quote für den neuen Ford 17 M liegt bei 4,9 %, der (inzwischen geänderte) Opel Rekord verbuchte 4,8 %. „Simca demonstriert mit diesem Wagen, was früher einmal gute deutsche Wertarbeit gewesen ist“, schreibt einer. Auffallend häufige und detaillierte Kritik gilt lediglich der Lackqualität.

Jeder Simca wird in zwei verschiedenen Ausstattungsvarianten angeboten. Über Qualität und Reichhaltigkeit der Ausstattung des häufiger verlangten, jeweils feudaleren Typs urteilen die Fahrer des stärkeren Modells günstiger als die übrigen:

	Simca 1300 LS	Simca 1500 GLS
ausgezeichnet	10,2 %	55,5 %
gut	48,8 %	37,1 %
zufriedenstellend	19,5 %	7,4 %
ausreichend	13,7 %	0,0 %
unbefriedigend	7,8 %	0,0 %

Fast alle vermissen jedoch einen Griff am Kofferraumdeckel und einen geeigneten Platz im Armaturenbrett zum Einbau eines Autoradios. Sie bemängeln weiter, daß nicht wenigstens die teureren Modelle mit Rückfahrscheinwerfern geliefert werden, daß ihnen das Werk außer dem Wagenheber kein Werkzeug mitgibt und daß Schiebächer nicht ab Werk erhältlich sind.

Einhellig loben sie die Güte der Sitze und die Tatsache, daß der Simca zwei Handschuhkästen hat: „Jedem sein Fach.“ Insgesamt gefällt, daß „die Geschmackssicherheit der Innenausstat-



EIN NAME FÜR STAHL

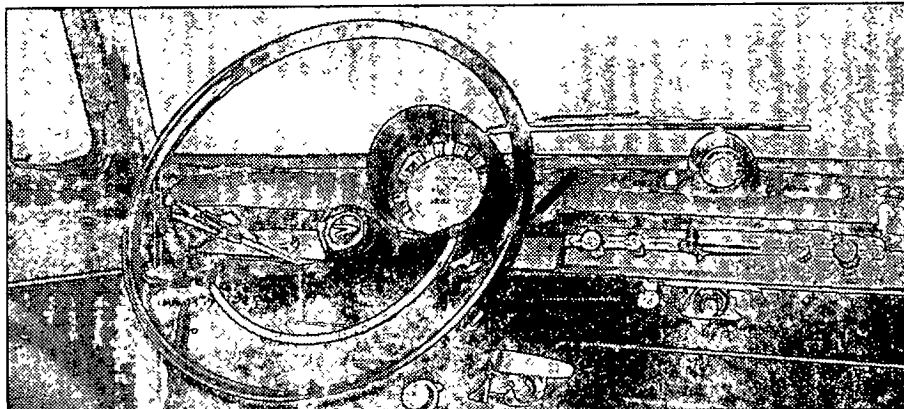
tung mit der Stilsicherheit der äußeren Linienführung harmonisiert“, wie ein Zahnarzt formulierte.

Die Heizung wird recht günstig beurteilt:

ausgezeichnet	56,8 %
gut	33,0 %
zufriedenstellend	5,4 %
ausreichend	2,8 %
unbefriedigend	2,0 %

ausgezeichnet	22,1 %
gut	50,5 %
zufriedenstellend	18,1 %
ausreichend	6,1 %
unbefriedigend	3,2 %

Wie die Simca-Passagiere noch besser mit Frischluft befächelt werden sollten, faßte ein Diplom-Kaufmann in seinem Kommentar zusammen: „Der Lufteinlauf muß so gestaltet werden, daß eine



Armaturen Brett im Simca 1500

Aber die Besitzer hatten kein Verständnis für häufig auftretende Bedienungsschwierigkeiten: Der Heizungshebel klemmte oder fraß sich fest.

In der Belüftung konnte der Simca gegen seine französischen Konkurrenten Peugeot 404, Citroën ID/DS 19 und Renault R 4 nicht ganz mithalten. Beim Peugeot wurden für Ausgezeichnet 39,7 % gezählt, beim Citroën 41,4 % und Renault R 4 36,1 %. Die Simca-Prozente:

größere Luftmenge unter entsprechendem Staudruck in den Wagen gelangt.“

Der Typ 1300 wird serienmäßig mit Vorder-Sitzbank geliefert, der 1500er mit Einzelsitzen — das allein macht den Unterschied in den Noten für Fahrkomfort und Bequemlichkeit aus:

	Simca 1300	Simca 1500
ausgezeichnet	31,8 %	48,1 %
gut	54,3 %	45,7 %
zufriedenstellend	8,7 %	5,3 %
ausreichend	4,5 %	0,9 %
unbefriedigend	0,7 %	0,0 %

Die Befragten bekundeten, daß der „große Innenraum auch den Fondgästen viel Platz und Bequemlichkeit“ gewährt. Alles „paßt wie ein guter Maßanzug“, schrieb ein Steuerberater.

Die Größe des Kofferraumes — mit 340 Liter Fassungsvermögen guter Durchschnitt — wird im Urteil der Besitzer abermals durch klassenbedingte Prozent-Unterschiede charakterisiert:

	Simca 1300	Simca 1500
ausgezeichnet	28,0 %	18,3 %
gut	51,2 %	44,5 %
zufriedenstellend	13,9 %	19,4 %
ausreichend	6,2 %	15,7 %
unbefriedigend	0,7 %	2,1 %



Maßschneiderei

Abgesehen von einigen erbosten 1500er-Besitzern honoriert die Simca-Mehrheit die Gesamtkonzeption des Wagens. Die meisten Fahrer nahmen den im Vergleich zu Ford oder Opel kleineren Kofferraum bewußt in Kauf, um andere Vorteile zu gewinnen: geringe Außenabmessungen bei ungewöhnlicher Geräumigkeit des Fahrgastraumes. Ein Diplom-Volkswirt schrieb: „Der Gepäckraum ist für die geringe Länge des Wagens überdimensional groß und für Périengepäck auch von vier Personen völlig ausreichend.“ Ein weiterer Vor-

TADEL

Nach mangelhaften und verbesserungswürdigen Punkten befragt, erklärten von den Simca-Besitzern

▷ 31,2 %: die Getriebe-Schaltung müsse leichter gehen;

▷ 18,3 %: Qualität der Verarbeitung und Sorgfalt der Montage sollten besser werden;

▷ 15,5 %: die Heizungsregulierung müsse leichter und feiner dosierbar sein;

▷ 10,3 %: haltbarere Stoßdämpfer seien wünschenswert;

▷ 8,6 %: die Bremsen sollten weniger empfindlich gegen Nässe sein;

▷ 8,0 %: Türen- und Fenster-scheiben seien ungenügend abgedichtet;

▷ 7,8 %: das Zündanlaßschloß sei ungeschickt und gefahren-trächtig placiert;

▷ 7,8 %: Außenspiegel sollte besser einsehbar sein;

▷ 7,4 %: das Armaturenbrett müsse praktischer gestaltet, die Schalter sollten leichter erreichbar sein;

▷ 7,3 % (nur Typ 1300): ein Haltegriff für den Beifahrer sei vonnöten.

Men's Clip

von Gold-Zack

Ein Mann von Welt:
sportlich, sympathisch,
selbstsicher.

Ein Mann mit Prinzipien:
Er trägt Men's Clip!

Gold-Zack

Das Gummiband,
das lange hält!

Behalte Deine Zähne es gibt ja **LACALUT**

In der formschönen
Super-Box
ist diese

Zahncreme

eine Zierde für das Bad. Dreifacher Inhalt.
Saubere Entnahme und so praktisch.
Die ganze Familie freut sich darüber.



Super-Box mit dreifachem Inhalt
Familientube
Normaltube

DM 5.35
DM 2.95
DM 1.95

LACALUT ist die einzige Zahncreme mit der
kraftvollen Wirkstoff-Kombination Al.-Lactat
für gesundes Zahnfleisch und Fluor gegen Karies.

Deshalb tun Sie mit LACALUT für Ihre Zähne
etwas wirklich Gutes.

ANASCO GMBH WIESBADEN

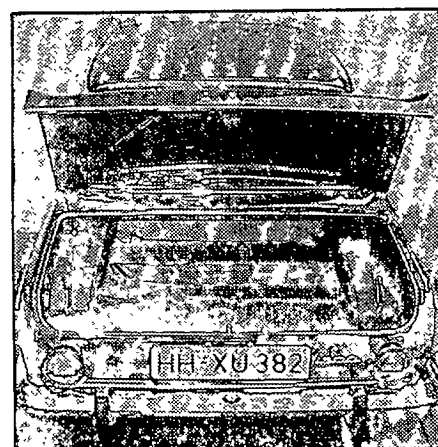
DEUTSCHLAND

teil: „Auch bei voller Belastung sinkt der Wagen nicht in die Knie — himmel-suchende Scheinwerfer gibt es beim Simca nicht.“

Auf die Frage nach dem Fassungsvermögen des Tanks sind bei den Besitzer-Umfragen fast immer die bewegten Klagen der Autobesitzer zu hören, er sei viel zu klein. Die Simca-Fahrer dagegen sind über ihren 55-Liter-Tank geradezu begeistert:

	Simca 1300	Simca 1500
ausgezeichnet . . .	74,8 %	60,1 %
gut	21,1 %	36,0 %
zufriedenstellend . . .	2,8 %	2,9 %
ausreichend	1,0 %	0,5 %
unbefriedigend . . .	0,3 %	0,5 %

„Was will man mehr, als 500 bis 600 Kilometer mit einer Tankfüllung zu fahren?“ merkte der Besitzer eines Simca 1300 an. Und ein 1500er-Eigentümer berichtete: „Immer wieder stau-



Simca-Kofferraum

nen die Tankwarte, wenn nach 50 Litern immer noch mehr Kraftstoff einläuft.“

Das Motorengeräusch der beiden Modelle wird recht unterschiedlich beurteilt:

	Simca 1300	Simca 1500
niemals störend . . .	49,5 %	32,2 %
erträglich	43,6 %	57,2 %
zu laut	6,9 %	10,6 %

Der kleine Motor ist zweifellos das kultiviertere Triebwerk. Der große Motor läuft lauter, besonders im oberen Drehzahlbereich.

56,1 % der befragten Simca-Fahrer haben störende Geräusche notiert. Davon entfallen auf allgemeine, nicht immer lokalisier- und abstellbare Geräusche 31,8 %. Türen und Fenster gelten bei 14,1 % als Geräuschquelle. Windgeräusche stören 6,4 %, das Heizgebläse auf Stufe zwei ist 6,0 % der Besitzer zu laut. 5,2 % fühlen sich bei hohen Geschwindigkeiten vom Brummen des Motors belästigt, 4,8 % rügen lautes Rumpeln und Poltern der Stoßdämpfer.



Geräuscheforscher

Die Prozepte zum Kundendienst —

ausgezeichnet	22,4 %
gut	26,6 %
zufriedenstellend	23,0 %
ausreichend	10,5 %
unbefriedigend	17,5 %



Kühlwasserspiele

— beweisen, daß der Simca-Service besser ist als sein Ruf. Die Besitzer haben das Gefühl, „nicht nur eine Nummer“ zu sein, wie bei gut eingeführten und weit verbreiteten deutschen Marken. Sie freuen sich über persönlichen Kontakt mit Meistern und Gesellen. Andererseits aber ist das Netz der Händler und Werkstätten noch recht weitmaschig. Ersatzteile sind offensichtlich weder billig

noch bei jedem Händler vorrätig. Ihre Beschaffung verlangt oft einige Geduld. Auch dürften einige Vertreter über die Bedeutung des Wortes „Kundendienst“ etwas unklare Vorstellungen haben. Immerhin erschien Simca erst auf dem deutschen Markt, als sich alle anderen Firmen bereits etabliert hatten. Den Simca-Leuten schien für die Aufbauzeit

ÄRGER

Von den befragten Simca-Besitzern hatten 85,5% Ärger mit Defekten und Reparaturen (BMW 1500/1800: 82,6%, VW 1500 S: 79,4%), und zwar meldeten

- ▷ 29,8 %: Verdruß mit der Heizungsregulierung, speziell dem Heizungshahn;
- ▷ 24,0 %: Risse am oberen Wasserkasten des Kühlers;
- ▷ 22,5 %: frühzeitig erlahmende Stoßdämpfer;
- ▷ 21,1 %: Defekte an der elektrischen Anlage;
- ▷ 16,1 %: Getriebe- und Schalt-schwierigkeiten;
- ▷ 15,7 %: Schäden an der Auspuffanlage, vornehmlich ihrer Halterung;
- ▷ 13,1 %: Versagen der Kupplung oder des Zylinders der hydraulischen Kupplungsübertragung;
- ▷ 12,7 %: Motorschäden, häufig durch Kühlwasserverlust bedingt, der von den Besitzern nicht rechtzeitig bemerkt wurde;
- ▷ 10,3 %: hohen Reifenverschleiß auf den Vorderrädern;
- ▷ 7,6 %: undichte Karosserien.

mitunter ein unvollkommener Kundendienst besser gewesen zu sein als gar keiner.

Die befragten Simca-Besitzer würden sich ein Fahrzeug des gleichen Fabrikates

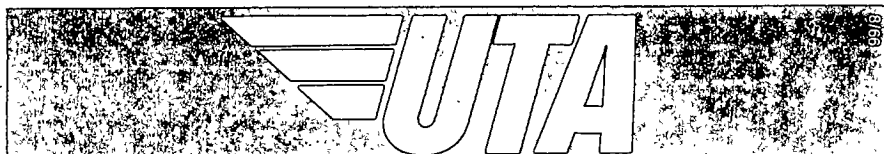
	Simca 1300	Simca 1500
wieder kaufen	56,7 %	54,3 %
vielleicht wieder kaufen	34,3 %	39,4 %
nicht wieder kaufen	9,0 %	6,3 %



Was heißt hier Traumreise?

(Ich will nach Australien. Möglichst schnell.)

Bitte sehr: UTA-Jets bringen Sie auf kürzestem Wege hin. Athen, Colombo, Singapur, das sind Ihre drei Meilensteine. Bei "vier" landen Sie in Sydney. Endstation? Wenn Sie wollen: Halbzeit. Sie fliegen weiter nach Tahiti, Hawaii, Los Angeles. Dort Anschluß nach Paris (in Zusammenarbeit mit Air France). Also: rund um die Welt. UTA ist Ihr Spezialist für lange Strecken: über 5 Kontinente nach mehr als 30 Ländern. Nach West-, Zentral- und Süd-Afrika hat UTA die zahlreichsten und schnellsten Verbindungen.* Und überall begleitet Sie ein Hauch von Paris. Savoir-vivre? Fragen Sie Ihr Reisebüro nach UTA oder senden Sie uns den Coupon für das interessante UTA-Flugbrevier mit farbiger Weltkarte.



ÜBERFLÜGELT RAUM UND ZEIT

Bitte senden Sie mir gratis das UTA-Flugbrevier mit farbiger Weltkarte: Einfach Coupon ausschneiden — auf Postkarte kleben und an folgende Anschrift senden. UTA FRENCH AIRLINES

6 Frankfurt/Main	Düsseldorf	Hamburg 1	München
Goethestraße 31-33	Schadowstraße 62	Raboisen 5	Maximiliansplatz 12a
Telefon 292007-009	Telefon 350517	Telefon 327887	Telefon 297997

* Umfangreichstes Flugnetz in Afrika in Verbindung mit Air Afrique.