

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 erfolgreichen, viertürigen Simca 1000 (39 PS). 1963 gab Simca die bereits gedrosselte Produktion einer verwirrenden Vielzahl antiquierter Typen auf und präsentierte den neuen Mittelklasse-Zwillings-Typ 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 inzwischen 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 Kombi) 7550 Mark, Simca 1500 GLS Tourisme 8100 Mark. Jahressteuer 187,20 (216) Mark, Mindesthaftpflichtversicherung 340 (460) Mark.