

Velocidad
coleccionable



SIMCA 900 ESPECIAL

UN RESULTADO IMPORTANTE DE CHRYSLER ESPAÑA

Lo mejor

- La caja de cambios.
- Su mantenimiento.
- El precio.
- El acabado especial.
- Sus frenos.
- Su dirección.

Lo peor

- La visibilidad lateral.
- La estabilidad.
- La imprecisión de sus mandos.
- La capacidad del asiento trasero.
- Su consumo.

SI, los vehículos nacionales han evolucionado, muestras tenemos en el fabricante español Chrysler y la evolución que ha experimentado su modelo Simca. En los tiempos, que hoy pertenecen a la historia, el Simca era un automóvil con poca competencia, más tarde pasó a tener bastante y hoy la gama de los mil centímetros cúbicos, es la más luchada por todos los fabricantes. Hace dos años, las condiciones de fabricación de modelos, exigían imponer en el mercado, vehículos con un alto índice de condiciones positivas en el capítulo de los impuestos, de los costos de mantenimiento y del precio de fabricación. Chrysler lanzó el Simca 900, como una de las soluciones que se podían aportar al mercado, dando una carrocería de Simca, un motor de 844 c. c., una capacidad similar a la del 1000 c. c., con los alcances de ser menor de 8 CV fiscales, consumir menos gasolina y tener un precio fábrica más bajo, el resultado, fue imponer en el mercado nacional un vehículo con claras posibilidades a los usuarios medios que necesitaban un vehículo intermedio.

Precios y gastos

Con un precio de fábrica de 107.000 pesetas, se pagan los gastos de transporte, impuesto municipal 350 pesetas; el seguro obliga-



torio, 1.327 y el impuesto de lujo, que son 17.120 pesetas, se llega a una cifra total de 131.800 pesetas. A éstas se pueden cargar 10.975 pesetas, que corresponden al seguro a todo riesgo y que en tal caso quedaría una cantidad total de 141.775 pesetas. Hay que sumar la cantidad correspondiente a los gastos variables de garaje considerado en mil pesetas mensuales, soportando anualmente un valor de doce mil. Un consumo de promedio de siete litros a los cien kilómetros al realizar los diez mil kilómetros produce un gasto anual de 11.900 pesetas, por último, sumamos cuatro mil pesetas por mantenimiento y limpieza, dando un total al primer año de 170.675 pts.



ESTETICA

Un diseño, según necesidades

EN un principio el modelo mil, del que proviene esta versión, era un diseño estudiado en la fábrica de Simca en Francia y definido en su estructura, hace muchos años, ello trae consigo la dificultad de incorporar las nuevas tendencias y diseños más modernos y actualizados. Al llevarse a cabo la fabricación en España de este modelo se actualizaron algunos detalles de acabado interior, al igual que exteriormente fue sufriendo un proceso evolutivo hasta quedar convertido en el momento actual en un vehículo medio interesante y con una línea, aunque antigua, resistiendo al máximo.

La estética, viene conferida por un lateral de un plano de dos puertas, carentes de molduras. El frente, adquiere dos fa-

ros muy dimensionados y pilotos de situación y dirección a ambos lados, absorbiendo por el lateral cierta parte de éste para hacerse visible la indicación. El parachoques delantero, protege a los pilotos y los faros de los golpes mínimos.

La trasera, muy similar al frente, no es un estudio aerodinámico excesivamente correcto, por la posibilidad de crearse en la parte trasera unas turbulencias del aire motivadas por la forma de ésta.

En conjunto, la estética exterior, puede decirse que, no es ni excesivamente estética, como tampoco fea, es una estructura como decimos, a tono con las necesidades, faros dimensionados, visibilidad a tono con la línea, etcétera.

CONSUMO

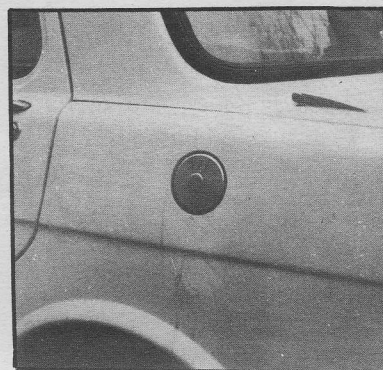
UNA CONDICION IMPORTANTE

EN el modelo normal se montaba un carburador Solex F/32 BICSA de un solo cuerpo que imponía un consumo, aunque mínimo, descompensado, a tenor de las necesidades del vehículo, en momentos se quedaba con necesidad de un mayor porcentaje de mezcla. El nuevo modelo, viene dotado de un carburador de doble cuerpo Solex 32 EIES/900 CE, carburador, que garantiza un mayor nivel de equilibrio entre la gasolina de entrada y la capacidad de ésta en las cámaras de combustión.

Por ciudad, el consumo se hace más amplio por razón de la utilización de la segunda velocidad, aunque ello predispone al modelo a una cifra entre los 8/8,5 litros a los cien kilómetros. El abuso de la caja de cambios en las velocidades cortas, hace subir esta cifra, sin embargo, el paso de marchas cortas a velocidades largas, le impone un menor consumo y es recomendable este hecho.

Debido a que la compresión es de 9,5:1, la gasolina a utilizar es del tipo súper, aunque podría ser aceptable que este vehículo se condujese con gasolina de 92 octanos en perfectas condiciones y sin "picar bielas".

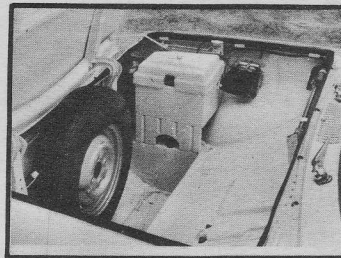
Por carretera, el consumo es tolerable en extremo. Manteniendo una velocidad de cruceiro entre los 90/100 Km./h., el consumo no supera la cifra de siete litros, estando en medio litro menos en el caso de no superar la marcha de los 90 kilómetros hora. En caso de mantener a tope la velocidad máxima, el consumo se supera llegando a nueve litros y medio su consumo.



MEJORAS

ESTE modelo, altamente mejorado, se encuentra en la posición de imponerse en la calidad en razón del precio, sobre los modelos pequeños de Chrysler España, la versión 900 Special presenta varias mejoras sobre el modelo anterior.

- Asientos mejor acabados y con un nuevo tapizado y sistema de muelles.
- Suelo enmoquetado con doble alfombra de goma; puertas tapizadas en material plástico lavable.
- Técnicamente, frenos de disco delanteros, nuevo carburador, más potencia, nuevo árbol de levas de más cruce, nuevo sistema de suspensión y adopción de barra estabilizadora delantera. Neumáticos radiales.
- Salpicadero con un acabado más homogéneo, nuevo volante procedente de la versión 1200 Special.
- Exteriormente, modelo similar a las versiones 1000 con los faros muy dimensionados y la trasera similar.



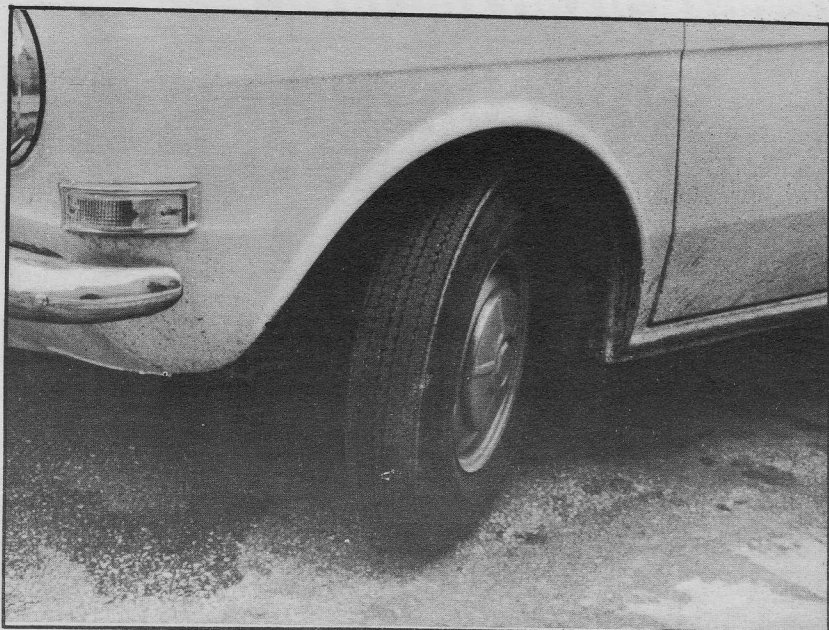
FRENOS

Un equilibrado sistema

ANteriormente a la aparición del Simca 1200, los modelos de inferior cilindrada, llegaban a imponerse con una frenada que dejaba mucho que desear, ello era concebible por el hecho de estar dotados todos los modelos de 1000 con unos frenos de tambor muy poco aceptables; posteriormente, y tras la aparición de la versión Rally, los frenos comenzaron a tomar la importancia que era deseable en este fabricante. Se inició con el montaje de discos en una versión de 1000 para, más tarde, incluir el servofreno y más tarde quitar este dispositivo. Luego, los frenos fueron adaptados a la casi totalidad de los modelos de mil y más tarde le llegó el turno a los modelos 900, creándose una versión especial, que era, predominantemente y en sus condiciones técnicas un vehículo altamente mejorado por llevar frenos de disco delanteros y tambor trase-

ro, ello con la adopción de neumáticos radiales. La frenada, en seco es excelente, siendo más comprometida con suelo mojado por un hecho claro, la gran eficacia de la frenada; ello provoca, si no se conoce suficientemente la potencia de frenada, un «fading» clarísimo y lleno de posibilidades de ser incontrolable. Sin embargo, se puede frenar muy a gusto, si hacemos una previsión de las circunstancias y damos una deceleración con el cambio y frenamos sin violencias.

La tracción trasera y los frenos excelentes de disco, delanteros, imponen esta dificultad que se hace más acusada, como decimos, en suelo mojado. En todo punto es preferible estos frenos de disco con unas posibilidades máximas de detener el vehículo que mantener el vehículo con el equipo anterior de sistema de tambor.



LA CAJA DE CAMBIOS



Equipo de categoría

CON cuatro velocidades sincronizadas, tipo Porsche, la caja de cambios, resulta ser un complemento ideal de los frenos y la dirección. Es suave y precisa, sin ser necesario el excesivo esfuerzo al cambiar, por su enorme precisión en los sincronizadores. La palanca, bastante estilizada, se encuentra bien dispuesta entre los dos asientos delanteros, aunque trepida un poco al llevar al máximo la primera velocidad. La marcha atrás, tiene un sistema de incorporación muy eficaz, se introduce empujando hacia abajo la palanca y hacia delante en la misma zona que está situada la primera velocidad, ello impide equivocaciones de introducir una marcha distinta que la marcha atrás.

Sus reducciones son tolerables en extremo, el grupo, por su parte, está, bien dispuesto y la conducción por carretera, se hace en extremo aprovechable y con gran confianza de superar las pendientes en completa carga. La primera velocidad, admite un máximo de 45/50 kilómetros hora, la segunda puede llegar a los 75 kilómetros hora y en reducciones puede superarse esta velocidad, debido en gran parte a la enorme elasticidad de este motor. En la tercera velocidad su mantenimiento de régimen está en los 100/105 kilómetros hora y en cuarta los rendimientos son de 128/130 kilómetros hora, ello no impide que podamos encontrarnos en algunos momentos llegando a los 135 kilómetros hora.

El nivel de conducción es en carretera de tercera-cuarta y en ciudad de segunda-tercera o tercera-cuarta, para los que no abusan de una conducción excesivamente briosa.



LOS PERFORMANCES

Un nervio inesperado

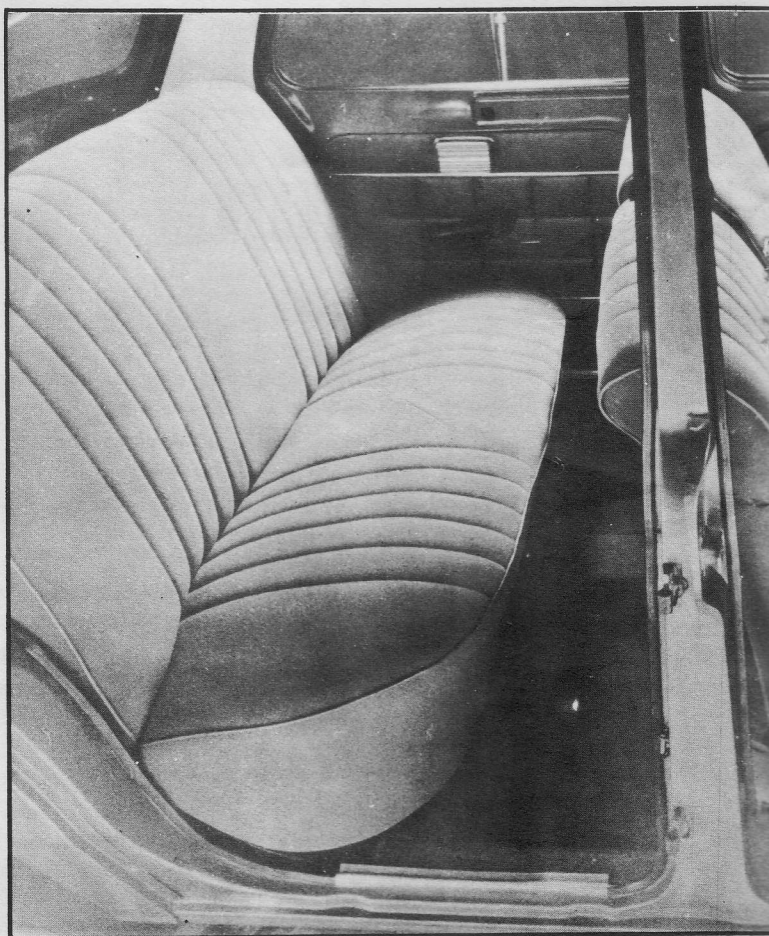
EL modelo 900 Special llega en sus posibilidades de potencia a superar a los modelos de mayor cilindrada dentro del mismo fabricante, como el 1000 GL. Su potencia de 43 CV. a 6.000 r. p. m. permite una elasticidad de motor muy aceptable, incluso en las velocidades cortas se demuestra este nervio y brío, casi inesperado y desconocido en los modelos de 850 c. c., la velocidad máxima se puede estimar en los 130 Km./h., frente a los casi 115 Km./h. de la versión normal y los 125 kilómetros/hora del modelo 1000 c. c.

La primera velocidad se puede subir hasta los 45/50 kilómetros/hora en sus revoluciones máximas; la segunda velocidad, más corta, se impone en los 75 Km/h.; la tercera, en los 105 Km/h., velocidad muy aceptable para imponer unos buenos rendimientos a la hora de adelantar otros vehículos o superar una pendiente. El kilómetro/salida parada hace que llegue a invertir un tiempo de cuarenta y tres segundos.

- Km. SALIDA PARADA: ... 43 segundos
- 400 m. SALIDA PARADA . 21 segundos
- VELOCIDAD MAXIMA ... 130 Km/h.

CONFORT

Un inte

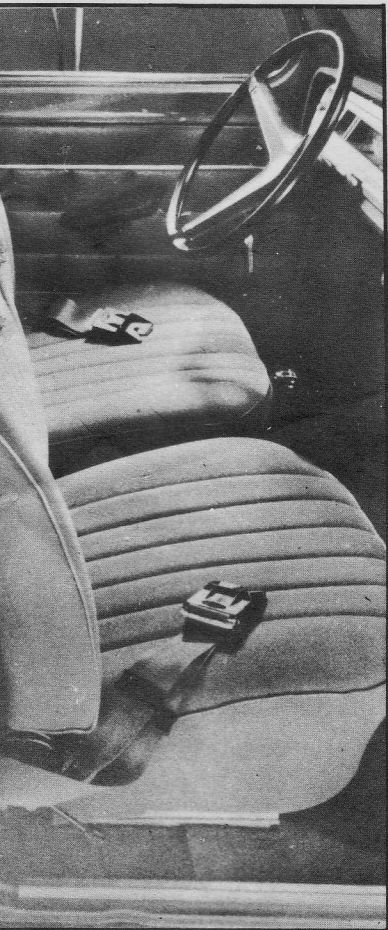


HABITABILIDAD

UN CUATRO PLAZAS CON MALETAS

QUIZA por su concepción de modelo antiguo y con una estructura concebida hace bastantes años, su habitabilidad, está en base a las cuatro plazas con maletas, sin embargo, en este modelo con respecto a la versión anterior de 900 normal, puede decirse que se encuentra muy mejorado en sus condiciones internas, pudiendo abarcar un importante número de usuarios, que buscan la posibilidad de pagar al mínimo sus derechos sobre la renta y llevar al máximo de pasajeros y equipaje con el mínimo de precio. Como coche intermedio de cuatro plazas, motor trasero y maletero en la parte anterior es un vehículo muy privativo del usuario medio, su capacidad está en las cuatro/cinco plazas. El depósito de gasolina llega a los 36 litros; el peso del vehículo en orden de marcha es de 775 kilos.

rior muy mejorado



SE identifica como un modelo nuevo, una versión Special, en la cual se ha mejorado notablemente el confort y el acabado interior con respecto no sólo frente a los coches de cilindrada mil del mismo fabricante, sino en general con el mercado de los 850 c. c.

Los asientos pierden la rigidez conferida a los que estaba dotado el modelo 900 normal, más adaptables al cuerpo, suelo enmoquetado. Puertas con tapizado en skay, dando cuerpo a éstas y protegiéndolas de los posibles ruidos de la estructura.

El salpicadero continúa en la línea de los

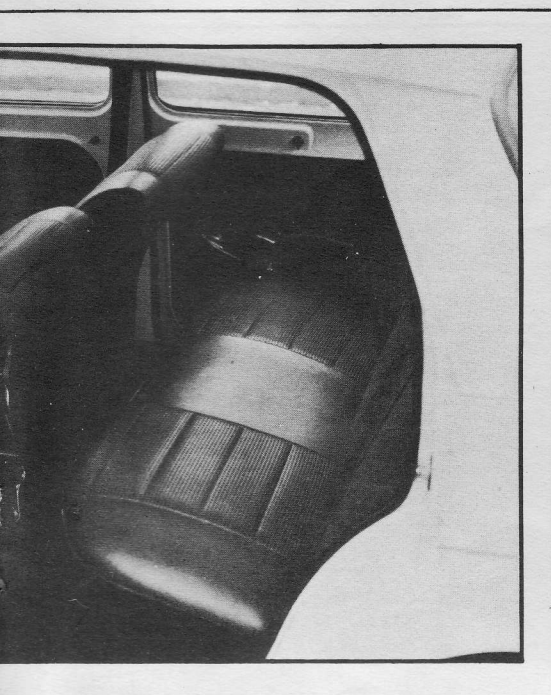
modelos 1000, con un volante de tres radios y un aro muy adaptable a las manos. Los mandos están dispuestos en el volante y en la parrilla, con los señalizadores de luces en la barra de dirección de nuevo diseño y del estilo del modelo 1200 Special.

Los asientos delanteros no son reclinables, aunque su posición es suficientemente cómoda, al igual que el asiento trasero, sin brazo intermedio y con la posibilidad de incorporar tres plazas. Las ventanillas traseras bajan únicamente hasta la mitad, por el hecho de su corte de puerta,

que impide bajar más de la mitad, ello va en beneficio de no incorporar las ventanillas de corredera.

El maletero puede incorporar un número amplio de maletas, aunque tampoco en exceso, porque su construcción está en base a una línea exterior con tapa que cierra hacia atrás y el neumático está alojado en esta cavidad.

La calefacción es normal y únicamente se aprecia una carencia de aire fresco en la parte delantera, que obliga al conductor a reducir el poder calorífico del vehículo, por medio de la apertura de la ventanilla.

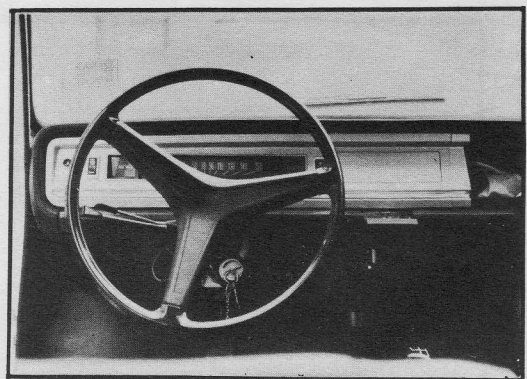


DIRECCION

SUAVE Y DIRECCIONAL

CON el sistema de cremallera, se consigue en el modelo 900 Special, una dirección muy sensible y direccional. Su volante, al cambiar por el dotado al Simca 1200 Special, ofrece una mayor capacidad en el tacto al conductor, que le permite conducir con más precisión. El radio de giro, es de 4,7 metros, siendo esta distancia realmente importante para un vehículo de tracción trasera. La relación es de 16,6:1.

El comportamiento general de la dirección es bueno, de ello tenemos o podemos tener muestras en los momentos que tomamos una curva progresiva, un mínimo toque de dirección, nos sitúa en la trayectoria deseada y podemos mantener un largo viaje, sin sufrir cansancio extra por llevar una dirección excesivamente dura, que en las curvas continuadas se hace perceptible en los músculos de los brazos, en este caso, no existe tal problema y se puede valorar la dirección como sensible y directa, de tal forma, que a los conductores poco experimentados, en algunas ocasiones, puede darles un susto por ir exclusivamente violentos con el volante.



VISIBILIDAD

ESTE modelo por su construcción en los espacios abiertos se encuentra disminuido frente a modelos aparecidos posteriormente. Su chasis le permite únicamente, una visibilidad relativamente favorable, así tenemos en los laterales, que ha habido que adoptar la medida de suprimir las ventanillas de cortavientos, con respecto a la versión de 1.000 c. c., ello beneficia notablemente a la visibilidad lateral aunque todavía queda un cierto ángulo de reducida visibilidad en el momento de tomar las curvas a izquierda en el quicio de unión de puerta con ventanilla.

La visibilidad trasera se observa por medio de un retrovisor bien compensado, quedando bastante mermada la visibilidad lateral derecha, en la parte trasera. De noche, los faros ofrecen una luz amplia por medio de los dos bien dimensionados faros circulares, tanto en cortas, como en luces largas. La trasera típica de Simca con pilotos rectangulares y de buena visibilidad a distancia.

Los limpiaparabrisas son de reducido campo de actuación, quedando la parte del conductor ciertamente velada en su lateral izquierdo.

El salpicadero, se presenta de forma rectangular, y el haber cambiado el volante, permite una visión del mismo en la mayor parte de los giros de volante, la luz del cuadro es suficiente, e incluso se la puede achacar de excesivamente intensa.



SEGURIDAD

EL concepto de seguridad en la versión de 900 Special se hace más tangible que en su predecesor, este modelo adopta los frenos de disco delanteros con

una superficie de fricción de 522 centímetros cuadrados. Adopta cinturones de seguridad del tipo Silca, antirrobo y dirección telescópica de seguridad. Neumáticos radiales para una más cómoda conducción y más seguridad en

las curvas. Los asientos son reestudiados con vistas a ofrecer un interior más confortable. El resto del vehículo continúa con los mismos condicionamientos de seguridad que ofrece el modelo 1.000 c. c.

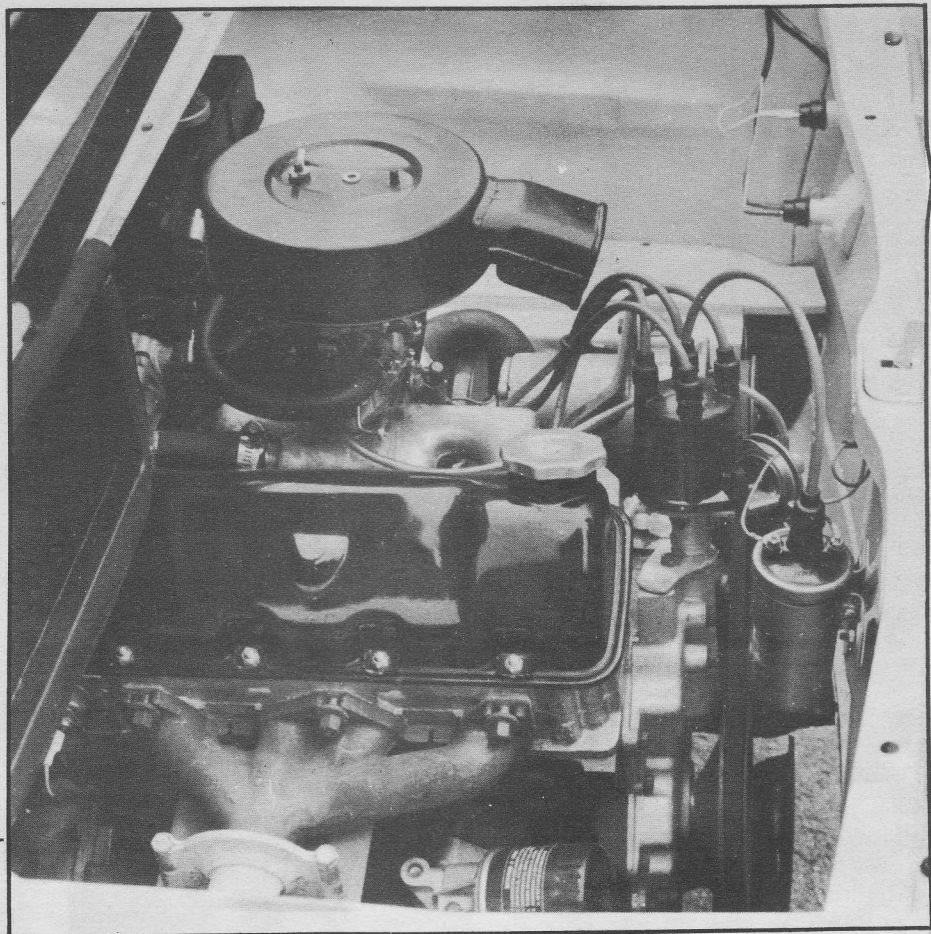


ESTABILIDAD

UNA SITUACION PRECARIA, SUPERADA

La suspensión ha sufrido un proceso evolutivo bastante importante y muestras de ello lo dan las distintas mejoras que han ido imponiéndose en los modelos a razón de sus condiciones de estabilidad, en ocasiones precarias. Hoy, el sistema de suspensión es en el eje delantero de ruedas independientes montadas sobre ballesta transversal y brazos superiores, amortiguadores telescópicos hidráulicos y barra estabilizadora. La suspensión trasera, es también a ruedas independientes montada sobre brazos oscilantes con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. En el modelo anterior carecía de la barra estabilizadora delantera y ello era motivo para imponer una estabilidad en cierto modo precaria y dificultosa llegando en momentos a resultar difícil la conducción con viento racheado y en situación de tomas de curva al límite de adherencia. Hoy, esta suspensión al mejorarse en su construcción y colocar la barra estabilizadora, queda mejorado su nivel de estabilidad, sin embargo, la estructura sigue oponiendo una resistencia al aire, lo suficientemente amplia para perder la trayectoria en un momento dado, con un fuerte viento lateral.

En curvas, el comportamiento de la suspensión es un poco desconcertante, el hecho de su potencia amplia, le permite tomar las curvas con mayor alegría y ello le hace que se entre, en cierto modo pasado en las curvas, siendo la parte delantera la que manda, desplazándose la trasera en sentido contrario a la trayectoria del vehículo, en el momento de la corrección, responde noblemente a la dirección y una rectificación suave, permite volver a la trayectoria anterior.



MOTOR

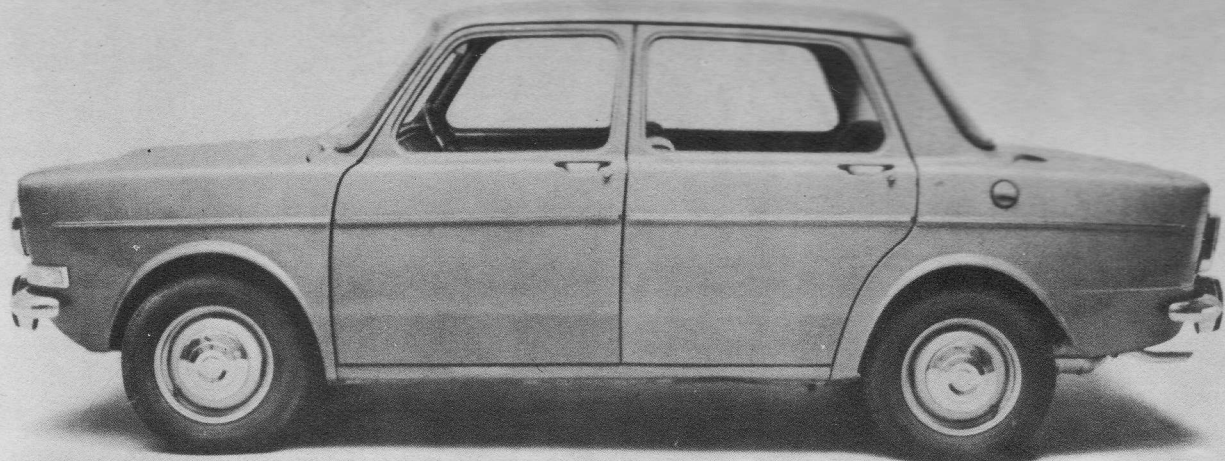
UNA POTENCIA MUY CONFORME

El Simca 900 pasó a convertirse en 900 Special, de la misma manera que sus 40 CV pasaron a 43 CV, a 6.000 r. p. m., y su par motor, de 5,4 mkg. a 2.800 r. p. m., a 6,5 mkg., a 3.000 r. p. m. Su motor es una construcción clásica del fabricante, una potencia fiscal de 7 CV., una cilindrada de 884 c. c., una relación de compresión de 9,5:1, y un cigüeñal con cinco puntos de apoyo. Válvulas en cabeza; árbol de levas lateral; refrigerado por agua, con circulación forzada mediante bomba centrífuga con termostato. La carburación es mediante un carburador Solex 32 EIES 900/CE de doble cuerpo.

Hoy, el modelo Special, se puede decir que tiene un motor que es lo suficiente potente como para darle a los usuarios del 900 las necesidades en carretera que un

vehículo de 850 c. c. requiere para llevar a cabo los adelantamientos con facilidad y las reducciones, de cuarta a tercera se consigue hacerlas a 100/105 kilómetros/hora. Una de las condiciones básicas de este motor es el reducido consumo a promedios altos que tiene lugar, gracias a este carburador, que, a pesar de ser doble cuerpo, su reglaje permite un mínimo consumo.

Con una relación de compresión de 9,5:1, su consumo de gasolina está en la clase Súper, sin embargo, la elasticidad del motor permite unas aceleraciones y un reprise muy comparativo con el modelo 1000 c. c. Cabe tener en cuenta que la versión 1000 GLS no tiene en su potencia más que 42 CV a 5.200 r. p. m., mientras el 900 Special es de 43 CV a 6.000 r. p. m.



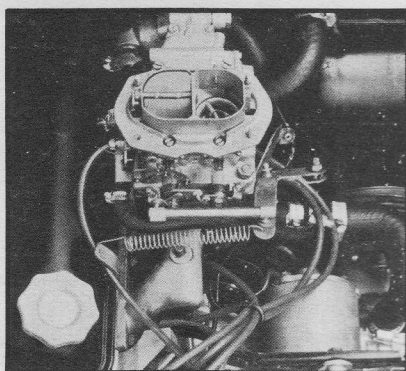
CARACTERISTICAS GENERALES

● MOTOR

Potencia fiscal (CV): 7.
 Cilindrada (c.c.): 844.
 Diámetro/carrera (mm): 68 por 58,1.
 Relación de compresión: 9,5:1.
 Potencia real DIN (r. p. m): 43 caballos de vapor a 6.000.
 Par máximo: 6,5 m/kg. DIN a 3.000 r. p. m.
 Cigüeñal: En acero estampado y tratado, soportado por 5 apoyos.
 Carburador: Solex, 32 EIES 900-CE de doble cuerpo.
 Refrigeración: por agua, con circulación forzada mediante bomba centrífuga con termostato regulador.
 Batería: 12 V, 38 A h.
 Generador eléctrico: Dinamo FEMSA, tipo DNL 12-47; 12 V, 22 A.
 Embrague: Monodisco de diafragma en seco, con resortes amortiguadores de torsión y accionamiento hidráulico.
 Caja de cambios: 4 velocidades sincronizadas (licencia Porsche) y marcha atrás.
 Tracción: Ruedas traseras.
 Tipo de dirección: Cremallera, relación 16,6:1.
 Radio de giro (m.): 4,7.

● SUSPENSION

Delantera: Ruedas independientes, montadas sobre ballesta, transversal y brazos superiores. Amortiguadores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Trasera: Ruedas independientes, montadas sobre brazos oscilantes con muelles helicoidales. Amortiguadores hidráulicos telescópicos.



● FRENOS

Delanteros, disco; traseros, tambor.

● RUEDAS

Llanta: 4 J×13".
 Neumáticos: 145 SR×13".

Presión de aire en utilización normal: delanteras, 1,1 kg/cm²; traseras 1,9 kg/cm².

● DIMENSIONES

Longitud total (m.): 3,837.
 Anchura total (m.): 1,485.
 Distancia entre ejes (m.): 2,220.
 Altura total sin carga (m.): 1,396.
 Distancia al suelo sin carga (m.): 0,14.
 Vía delantera (m.): 1,250.
 Vía trasera (m.): 1,234.

● PESOS

Peso vacío en orden de marcha (kilogramos): 775.
 Pesos totales, autorizado con carga (kg.): 1.175.
 Carga remolcable (kg.): 500.

● CAPACIDADES

Depósito de gasolina (l.): 36.
 Cáster motor (l.): 2,5.
 Caja de transmisión (l.): 1,9.
 Sistema de refrigeración (l.): 6,4.

● VELOCIDADES

Velocidad máxima km/h.): 133.
 1.000 m. con salida parada: 43 segundos.

● EQUIPO STANDARD

- Frenos de disco.
- Asientos reclinables.
- Neumáticos radiales.
- Carburador de doble cuerpo.
- Cinturones de seguridad.
- Antirrobo.
- Tapa de guantera.
- Alfombrado de moqueta.
- Ceniceros en puertas traseras.
- Volante de tres radios.
- Topes de goma en parachoques.