

Simca
1100 Spécial.
1100 LS. 1100 GLS.
Breaks 1100.



SIMCA

Simca 1100 Spécial.



La tenue de route de la 1100 Spécial n'est un secret pour personne. Son secret ? Une traction avant avec moteur transversal.

Une suspension à 4 roues indépendantes avec barres de torsion. C'était simple. La 1100 Spécial y a pensé.

0 à 100 km/h en 12,2 sec. 35,7 secondes au km départ arrêté. 157 km/h en vitesse de pointe. Voilà ce que font les 75 CH DIN de la 1100 Spécial. Voilà ce que peut faire une 7 CV fiscaux avec des synchros licence Porsche.

De nos jours, les routes ne sont pas toujours sûres. La Spécial prend ses précautions. Des freins à disque

à l'avant. Un servo-frein pour les assister. Et la nuit, des projecteurs à iode qui partent reconnaître le chemin.

Concilier les joies de la famille avec celles de la conduite sportive. Ce n'était pas chose facile. Avec la 1100 Spécial, c'est maintenant chose faite.



Autrefois, la conduite sportive était un domaine réservé aux seuls célibataires, heureux possesseurs de cabriolets grand sport. Les temps ont changé. Heureusement. Désormais, on peut être père de famille et ne plus conduire en père de famille. Grâce à la 1100 Spécial.



1100 Spécial. Voilà une voiture d'apparence sérieuse. Mais pas sévère. Solide. Mais pas massive. Familiale. Et délibérément sportive.



La 1100 Spécial se présente sous 2 formes. 4 portes. Ou 2 portes. Avec, de toutes façons, une porte supplémentaire à l'arrière. C'est l'entrée réservée aux bagages.

La 1100 Spécial aime savoir où elle va. Voilà pourquoi elle multiplie les surfaces vitrées en se donnant cette année une nouvelle porte arrière qui réduit les angles morts. Voilà pourquoi elle vous offre un lave-glace électrique au pied avec commande essuie-glace 2 vitesses.

Les pare-chocs se font enveloppants et les butoirs de caoutchouc sont épais. Il est parfois bon de garder ses distances.







Le sport, ça n'exclut pas le confort. Ouvrez la porte de la 1100 Spécial. Et regardez. A l'avant, 2 épais fauteuils



réglables et inclinables prolongés par un appuie-tête. A l'arrière, une banquette assez large pour 3 passagers. Rabattez la banquette : le coffre à bagages augmente d'autant.

Tout ce que fait la 1100 Spécial est enregistré. Sur un tableau de bord complet. 4 cadrans : compteur - totalisateur journalier - jauge à essence avec témoin de réserve minimum - thermomètre - charge - huile - compte-tours - montre électrique -

Chaque chose est à sa place. A portée de la main. Un volant sécurité 3 branches. Le levier de vitesses gainé qui sort de la console. Vous êtes prêt à prendre la route. La 1100 Spécial est prête à vous suivre.

Entre la route et vous, aucun obstacle. Juste des glaces panoramiques pour vous permettre de les éviter. Entre la route et vos enfants qui jouent derrière, un obstacle infranchissable : des portières à fermeture sécurité.





Simca 1100 LS.



Traction avant à moteur transversal. Suspension 4 roues indépendantes avec barres de torsion. Direction à crémaillère. Rien d'étonnant si toutes les routes sont bonnes pour la 1100 LS.

La boîte de la LS est bien sous tous rapports. Avec ses synchros licence Porsche, la 1100 LS 6 CV monte à 146 km/h. Même à fond de la 4ème, votre sécurité sera toujours assurée. Par des freins à disque à l'avant.

La route sait reconnaître les voitures qui tiennent à elle. Elle a tout de suite adopté la 1100 LS.

La LS veille à votre confort comme à celui de vos bagages. Les fauteuils avant sont moelleux. Recouverts de drap ou d'aéraflex en option. En harmonie avec le coloris de la carrosserie. La banquette arrière accueille 3 passagers. Et le coffre toutes les valises.



La LS est une véritable 5 portes. 4 portes pour vous, 1 pour les bagages. La LS est une véritable 6 places. 5 places pour vous. Le reste pour vos bagages.





Simca 1100 GLS.



La 1100 GLS est de la race des grandes routières. Elle est de la race des 1100. Et elle s'en montre digne.



La 1100 GLS est une cinq portes. Quatre portes qui découvrent un intérieur garni de drap (ou d'aéraflex) et de moquette. Plus une porte à l'arrière. Un arrière tout entier consacré aux bagages.

Une fine baguette chromée qui parcourt la carrosserie. Des coloris gais. Jamais criards. La 1100 GLS est de ces voitures qui séduisent sans provoquer.

À l'avant, d'épais butoirs de caoutchouc. Les mêmes à l'arrière. On n'est jamais trop prudent. Un rétroviseur jour et nuit. Un lave-glace électrique au pied avec commande essuie-glace deux vitesses.

Des freins à disque à l'avant assistés d'un servo-frein. La 1100 GLS s'est équipée pour les longues randonnées.

Les sièges avant s'inclinent à votre gré. La banquette arrière se rabat pour augmenter encore le volume du coffre. La GLS n'a rien négligé pour votre plaisir. Pas même la montre, ni l'allume-cigares.

Traction avant à moteur transversal. Suspension à 4 roues indépendantes avec barres de torsion. Direction à crémaillère. La GLS est bien une 1100.

Poussez les intermédiaires. Vous voilà à 146 km/heure en 4ème. C'est si facile avec une boîte aux synchros licence Porsche.





Breaks Simca 1100.



Il est des moments où votre voiture se révèle trop petite, où la berline doit céder la place au break. Un break qui ne sacrifierait pas votre confort à celui de vos bagages. Un break 1100.

Il y a 2 breaks 1100 : LS, GLS. Tous deux ont les qualités que vous connaissez aux berlines 1100. Des lignes simples. Une forme agréable. 4 portes. Et une cinquième à l'arrière.

Tout rentre dans un break 1100. Ouvrez le hayon.

Version commerciale exonérée de la taxe sur les voitures de société.

Rabattez la banquette. Les grands espaces s'offrent aux marchandises, aux paquets et aux valises.

146 km/heure. 37,9 sec. au kilomètre départ arrêté. Ce sont des performances que bien des berlines envieraient.

Ce sont aussi les performances des breaks 1100.

Si les breaks 1100 ont le confort des berlines, ils en ont également la tenue de route. C'est là un des privilèges de la traction avant à moteur transversal.



Simca 1100 Spécial 7 CV.



Moteur.

Puissance administrative CV : 7.
Cylindrée cm³ : 1294.
Alésage/course (mm) : 76,7 x 70.
Rapport volumétrique : 9,6 à 1.
Puissance effective (CH DIN à tr/mn) : 75 à 5 600.
Couple maxi DIN m da N à tr/mn : 10,5 à 3000.
Vilebrequin : en acier estampé et traité supporté par 5 paliers.
Carburateur : 1 double-corps.
Refroidissement : par eau, ventilateur électrique, contacteur thermostatique.
Batterie V/Ah : 12/40.
Générateur d'électricité : alternateur.
Embrayage : monodisque à sec à commande hydraulique.
Boîte de vitesses : 4 rapports tous synchro. Licence Porsche.
Transmission : roues avant motrices (moteur transversal).

Direction : à crémaillère.

Colonne en 2 parties comportant un joint de cardan et un flector.
Rayon de braquage (m) : 5,25.

Suspension.

Avant : roues indépendantes.
Suspension par 2 barres de torsion longitudinales réglables.
Barre stabilisatrice transversale.
Arrière : roues indépendantes.
2 barres de torsion transversales montées obliquement et croisées.
Bras de suspension du type longitudinal à roues tirées.
Barre stabilisatrice transversale reliée aux bras de suspension.
Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet différentiel à l'avant et à l'arrière.

Freins.

Avant : disques.
Arrière : tambours.
Freins assistés : servo-frein + répartiteur correcteur de freinage.

Dimensions.

Longueur H tout (m) : 3,944.
Largeur H tout (m) : 1,588.
Empattement (m) : 2,520.

Hauteur H tout (m) : 1,458.
Garde au sol à vide (m) : 0,140.
Voie AV (m) : 1,381.
Voie AR (m) : 1,324.

Poids.

Poids à vide en ordre de marche (kg) : 910 (2 portes) 930 (4 portes).
Poids total autorisé en charge (kg) : 1340.
Charge remorquable (kg) : 860.

Capacités.

Réservoir d'essence (l) : 42.
Carter moteur (l) : 3.
Boîte-pont (l) : 1,1.
Circuit de refroidissement (l) : 6.

Volume Coffre (dm³) : 370/1175, 1165 (2 portes).

Performances.

Vitesse maxi (km/h) : 157.
Km départ arrêté (secondes) : 35,7.

Roues.

Type : à voile ajouré.
Dimensions : 5 x 13.
Pneus : 145 HR x 13.
Pressions de gonflage.
Avant : 1,8 bar.
Arrière : 1,8 bar.

Boîte semi-automatique en option.

Version commerciale exonérée de la taxe sur les voitures de société.

Simca 1100 LS 5 CV.



Moteur.

Puissance administrative CV : 5.
Cylindrée cm³ : 944.
Alésage/course (mm) : 68 x 65.
Rapport volumétrique : 9,5 à 1.
Puissance effective (CH DIN à tr/mn) : 48 à 6000.
Couple maxi DIN m da N à tr/mn : 6,7 à 3200.
Vilebrequin : en acier estampé et traité supporté par 5 paliers.
Carburateur : inversé simple corps.
Refroidissement : par eau, ventilateur électrique, contacteur thermostatique.
Batterie V/Ah : 12/40.

Générateur d'électricité : alternateur.
Embrayage : monodisque à sec à commande hydraulique.
Boîte de vitesses : 4 rapports tous synchro. Licence Porsche.
Transmission : roues avant motrices (moteur transversal).

Direction : à crémaillère.

Colonne en 2 parties comportant un joint de cardan et un flector.
Rayon de braquage (m) : 5,25.

Suspension.

Avant : roues indépendantes.
Suspension par 2 barres de torsion longitudinales réglables.
Bras inférieur triangulé articulé sur traverse inférieure en caisson.
Barre stabilisatrice transversale.
Arrière : roues indépendantes.
2 barres de torsion transversales montées obliquement et croisées.
Bras de suspension du type longitudinal à roues tirées.
Barre stabilisatrice transversale reliée aux bras de suspension.
Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet différentiel à l'avant et à l'arrière.

Freins.

Avant : disques.
Arrière : tambours.
+ répartiteur correcteur de freinage.

Dimensions.

Longueur H tout (m) : 3,920.
Largeur H tout (m) : 1,588.
Empattement (m) : 2,520.
Hauteur H tout (m) : 1,458.
Garde au sol à vide (m) : 0,140.
Voie AV (m) : 1,367.
Voie AR (m) : 1,310.

Poids.

Poids à vide en ordre de marche (kg) : 900.
Poids total autorisé en charge (kg) : 1300.
Charge remorquable (kg) : 700.

Capacités.

Réservoir d'essence (l) : 42.
Carter Moteur (l) : 3.
Boîte-Pont (l) : 1,1.
Circuit de refroidissement (l) : 6.

Volume : Coffre (dm³) : 370/1175.

Performances.

Vitesse maxi (km/h) : 135.

Roues.

Type : à voile ajouré.
Dimensions : 4,5 x 13.
Pneus : 145 SR x 13.
Pressions de gonflage.
Avant : 1,7 bar.
Arrière : 1,8 bar.

Version commerciale exonérée de la taxe sur les voitures de société.

Simca 1100 GLS* et LS 6 CV.



Moteur 1100 GLS et LS.

Puissance administrative CV : 6.
Cylindrée cm³ : 1118.
Alésage/course (mm) : 74 x 65.
Rapport volumétrique : 9,6 à 1.
Puissance effective (CH DIN à tr/mn) : 60 à 6000.
Couple maxi DIN m da N à tr/mn : 8,6 à 3200.
Vilebrequin : en acier estampé et traité supporté par 5 paliers.
Carburateur : inversé simple corps.
Refroidissement : par eau, ventilateur électrique, contacteur thermostatique.
Batterie V/Ah : 12/40.
Générateur d'électricité : alternateur.
Embrayage : monodisque à sec à commande hydraulique.
Boîte de vitesses : 4 rapports tous synchro. Licence Porsche.
Transmission : roues avant motrices (moteur transversal).

Direction : à crémaillère.
Colonne en 2 parties comportant un joint de cardan et un flector.
Rayon de braquage (m) : 5,25.

Suspension.

Avant : roues indépendantes.
Suspension par 2 barres de torsion longitudinales réglables.
Barre stabilisatrice transversale.
Arrière : roues indépendantes.
2 barres de torsion transversales montées obliquement et croisées.
Bras de suspension du type longitudinal à roues tirées.
Barre stabilisatrice transversale reliée aux bras de suspension.
Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet différentiel à l'avant et à l'arrière.

Freins.

Avant : disques.
Arrière : tambours.
Freins assistés : servo-frein (GLS).
+ répartiteur correcteur de freinage.

Dimensions

Longueur H tout (m) : LS 3,920-GLS 3,944.
Largeur H tout (m) : 1,588.
Empattement (m) : 2,520.
Hauteur H tout (m) : 1,458.

Garde au sol à vide (m) : 0,140.
Voie AV (m) : 1,367.
Voie AR (m) : 1,310.

Poids

Poids à vide en ordre de marche (kg) : 930.
Poids total autorisé en charge (kg) : 1330.
Charge remorquable (kg) : 850.

Capacités.

Réservoir d'essence (l) : 42.
Carter Moteur (l) : 3.
Boîte-Pont (l) : 1,1.
Circuit de refroidissement (l) : 6.

Volume. Coffre (dm³) : 370/1175.

Performances.

Vitesse maxi (km/h) : 146.
Km départ arrêté (secondes) : 37,9.

Roues.

Type : à voile ajouré.
Dimensions : 4,5 x 13.
Pneus : 145 SR x 13.
Pressions de gonflage.
Avant : 1,7 bar.
Arrière : 1,8 bar.

Boîte semi-automatique en option.

Version commerciale exonérée de la taxe sur les voitures de société.

1100 GLS* et LS Breaks 6 CV.



Moteur.

Puissance administrative CV : 6.
Cylindrée cm³ : 1118.
Alésage/course (mm) : 74 x 65.
Rapport volumétrique : 9,6 à 1.
Puissance effective (CH DIN tr/mn) : 60 à 6000.
Couple maxi DIN m da N à tr/mn : 8,6 à 3200.
Vilebrequin : en acier estampé et traité supporté par 5 paliers.
Carburateur : un simple corps inversé.
Refroidissement : par eau, ventilateur électrique, contacteur thermostatique.
Batterie V/Ah : 12/40.
Générateur d'électricité : alternateur.
Embrayage : monodisque à sec à commande hydraulique.

Boîte de vitesses : 4 rapports tous synchro. Licence Porsche.
Transmission : roues avant motrices (moteur transversal).

Direction : à crémaillère.
Colonne en 2 parties comportant un joint de cardan et un flector.
Rayon de braquage : 5,25 m.

Suspension.

Avant : roues indépendantes.
Suspension par 2 barres de torsion longitudinales réglables.
Bras inférieur triangulé sur traverse inférieure en caisson.
Bras supérieur triangulé articulé sur les extrémités d'une traverse tubulaire.
Barre stabilisatrice transversale.
Arrière : roues indépendantes.
2 barres de torsion transversales montées obliquement et croisées.
Bras de suspension du type longitudinal à roues tirées en forme de caisson composé de 2 coquilles soudées.
Barre stabilisatrice transversale reliée aux bras de suspension.
Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet différentiel à l'avant et à l'arrière.

Freins.

Avant : disques.
Arrière : tambours.
Freins assistés : servo-frein (GLS).
+ répartiteur correcteur de freinage.

Dimensions.

Long. H tout (m) : 3,920 (LS) 3,929 (GLS).
Largeur H tout (m) : 1,588.
Empattement (m) : 2,520.
Hauteur H tout (m) : 1,472.
Garde au sol à vide (m) : 0,140.
Voie AV (m) : 1,367.
Voie AR (m) : 1,310.

Poids.

Poids à vide en ordre de marche (kg) : 940.
Poids total autorisé en charge (kg) : 1400.
Charge remorquable (kg) : 850.
Charge utile (kg) : 460.

Capacités.

Réservoir d'essence (l) : 42.
Carter Moteur (l) : 3.
Boîte-Pont (l) : 1,1.
Circuit de refroidissement (l) : 6.

Volume.

Banquette arrière rabattue (dm³) : 1600.

Performances.

Vitesse maxi (km/h) : 146.

Roues.

Type : à voile ajouré.
Dimensions : 4,5 x 13.
Pneus : 155 SR x 13.
Pressions de gonflage.
Avant : 1,6 bar.
Arrière : 1,8 bar.

Boîte automatique en option.

Il y a un an, Simca prenait le nom de Chrysler-France. L'année a passé. Si le nom a changé, la qualité de nos voitures comme celle de nos services est restée la même, sinon encore améliorée.

L'année écoulée a vu Chrysler-France sortir 3 nouvelles voitures. Les Chrysler 160, 160 GT et 180. L'accueil que le public leur a réservé est pour nous des plus encourageants. Ces 3 voitures sont venues compléter une gamme qui se monte désormais à 19 modèles de 4 à 10 CV, et où Matra est représenté par sa 530 LX.

Cette année également, le réseau d'après-vente Simca-Chrysler-France s'est renforcé. Il compte 2500 points Plein Service Client en France, et 2700 répartis sur le reste du Marché Commun. Partout où se trouve le Pentastar Chrysler se trouvent des techniciens compétents. Nous les formons nous-mêmes dans nos usines. Leurs tarifs ? Ils suivent un barème uniformisé. Aucune mauvaise surprise au moment de régler. On peut même payer à crédit, grâce à la Simcarte à laquelle a droit chaque automobiliste Chrysler-France.

Quant au leasing Locasim, après la garantie 12 (1 an ou 20 000 km, pièces et main-d'œuvre), c'est le dernier en date des services Simca-Chrysler-France. Il permet à toute entreprise de posséder une flotte automobile importante, sans supporter les frais que représentent l'achat de nombreux véhicules, leur entretien, leur assurance.

En 1971 enfin, Chrysler-France a fait de gros efforts pour la compétition. Le challenge Chrysler-France a rassemblé plus de 600 coureurs licenciés et les grands rallyes auront souvent vu triompher le Simca CG - Proto MC à moteur Chrysler 180.

Voilà terminé notre bilan 1971. Un bilan qui marque les premiers succès de Chrysler-France. Nous pensons déjà à l'année prochaine.

■ PAINÉ CORNÉ, R.T. PARIS 96 8 1407 - PHOTOS JEAN-MICHEL BRault - BERN TRUTTMANN
MICHEL CERTAIN - CREDIT CAVIA - LEASING LOCASIM - SIMCA à CHRYSLER L'UNIQUE SIMCA SUPER 100
BOULEVARD DE TOULOUSE AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SA PRODUCTION CHRYSLER-FRANCE SE
RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER SANS PRÉAVIS LES CARACTÉRISTIQUES DE CE CATALOGUE

Ets RAYMOND Frères
56, Boulevard Maréchal Foch
GRENOBLE

Tél : 44 87 25

SIMCA

