

SIMCA

SIMCA 1100



AVANT même de vous être présentée dans ce catalogue, la SIMCA 1100 vous avait déjà donné de ses nouvelles par voie de presse.

Et quelles nouvelles!

Sous la plume de tous les journalistes spécialisés, les épithètes les plus enthousiastes ont salué une réussite automobile qu'il est difficile de discuter tant elle est évidente. Au cours de nombreux tests, la 1100 a surclassé toutes ses concurrentes par des qualités presque... insolentes.

Pratique, économique, d'une tenue de route exceptionnelle, la 1100 s'est hissée à la tête d'un peloton pourtant très réputé.

Oui, tous ont été unanimes à saluer cette nouvelle routière dont la personnalité se révèle dans son étonnante mécanique : un cœur, des nerfs infatigables, un harmonieux équilibre de fougue et de force vive, d'intelligence et de souplesse.

Sans doute, en l'essayant, leurs raisons deviendront-elles les vôtres.

En attendant, voici que se présente à vous la SIMCA 1100, routière dans l'âme.

Une extraordinaire tenue de route et un freinage très efficace.

L'AURORE

La SIMCA 1100 a révélé une tenue de route exceptionnelle et une très bonne suspension. Soumis à un dur régime, le nouveau modèle de Poissy ne se laisse jamais prendre en défaut. Il entre et sort parfaitement des virages, il accroche tellement qu'il autorise la faute. Pas sensible au vent, dotée d'un bon freinage, les quatre freins (deux à disques, deux à tambours) ne faiblissent pas même après des descentes à plus de 10 %, la SIMCA 1100 est donc une voiture très sûre.

FRANCE-SOIR

...j'ai énormément apprécié les "points forts" de la SIMCA 1100, qui sont sa suspension à barres de torsion longitudinales et roues arrière indépendantes, son excellente tenue de route, sa direction douce et précise, son freinage (des disques à l'avant et des tambours à l'arrière) qui m'a paru impeccable.

LE PARISIEN LIBÉRÉ

La "SIMCA 1100" : du nouveau et du sympathique.

Le plus original dans la carrosserie c'est le hayon arrière. Il n'est pas unique et d'autres l'ont fait avant SIMCA, mais l'ouverture et la fermeture en sont très pratiques et le repliage du siège arrière pour donner une belle surface de chargement est à la lettre enfantin.

LE FIGARO

Pendant 200 kilomètres, sur les grands axes, sur les chemins de terre, dans la poussière et sous une chaleur accablante, sur des rampes très fortes et sinueuses, j'ai essayé de jeter ma 1100 dans le fossé... Je n'y suis pas arrivé! La principale qualité de la nouvelle SIMCA traction avant 1100, présentée au Salon, est sa sûreté. Elle ne décolle jamais de la route et sait garder en toute circonstance sa ligne de conduite...

PARIS-JOUR

...D'entrée, nous pouvons affirmer que la SIMCA 1100 possède trois atouts majeurs : sa tenue de route, sa suspension, et sa direction... Ce qui est sûr, c'est que la 1100 possède une personnalité qui offre une juste mesure entre les exigences de l'utilitaire et de la berline de tourisme. "Haute sur pattes", elle devrait convenir aux habitants des campagnes circulant sur mauvaises routes; confortable, elle tentera les citadins qui disposent, le cas échéant, d'une surface de chargement intéressante grâce au dossier arrière rabattable et au hayon arrière.

JOURNAL DU DIMANCHE

Prenons place au volant : position de conduite très correcte assurée par le réglage des sièges, la disposition du volant et des pédales; visibilité excellente sous tous les angles; maniement et surveillance aisés des divers commandes et témoins de contrôle... La précision de la direction et la tenue de route sont exemplaires. Grandes courbes, virages serrés, épingles peuvent être "négociés" à vive allure. Collée à la route, la voiture répond parfaitement aux sollicitations.

L'HUMANITÉ-DIMANCHE

Quel objectif s'était fixé SIMCA? Une voiture moyenne, économique, une voiture à usages multiples qui soit à la fois un outil de travail et un moyen d'évasion. Le choix de la cylindrée (1.118 cm³) à la limite des 6 CV (cela compte en matière de prix d'utilisation), le dessin de la voiture, fonctionnelle mais agréable à l'œil, répondent à ce double objectif... Nous avons fait récemment connaissance de la voiture en Sardaigne; cela nous a permis de constater que les Ingénieurs de chez SIMCA avaient astucieusement utilisé la solution qui permet d'augmenter considérablement le volume de chargement: dans les berlines GL et GLS, en effet, les sièges se plient et se rabattent, dégageant un vaste plancher plat.

L'ÉQUIPE

Très bien : les performances : plus de 146 km/h à Montlhéry, cela fait pratiquement 150 km/h sur route. Bien : les accélérations : 20 s 5/10 aux 400 m et 38 s 8/10 aux 1000 m départ arrêté, voilà des chiffres qui hissent la 1100 parmi les voitures les plus brillantes de sa catégorie. Il est intéressant de noter que ces chiffres ne deviennent évidents que chronomètre en main car la voiture, disposant d'un confort de suspension excellent et d'une tenue de route qui ne l'est pas moins, ne procure aucune sensation particulière, si ce n'est le sentiment très net que la 1100 n'a pas un grand besoin du conducteur pour évoluer très rapidement.

L'AUTOMOBILE

SIMCA 1100 : une voiture qui efface les virages. Grâce à une suspension extrêmement confortable assurée par des barres de torsion, et aussi à une judicieuse répartition des masses, la voiture tient la route de façon telle qu'il est possible de rouler tout le temps au maximum de la puissance disponible sans jamais se faire peur... Elle possède bon nombre d'atouts en sa faveur. Au cours de l'essai que je viens d'en effectuer sur les routes de Sardaigne, tortueuses à souhait mais au revêtement excellent, j'ai été enthousiasmé par son comportement.

WEEK-END

...la tenue et la suspension m'ont étonné: elles permettraient des fautes de conduite. Malgré la douceur de sa suspension, la voiture s'accroche très bien et est très à l'aise dans les circuits routiers, même si on la pousse.

ELLE

Essai (concluant) de la SIMCA 1100 : une voiture fonctionnelle, séduisante et confortable.

...Elle offre à la fois cinq places généreuses et des possibilités de chargement fort intéressantes. La porte de panneau arrière découvre une large ouverture. Le siège se rabat d'une seule main, formant ainsi un plancher absolument plat et dégageant un volume utile de 1.600 dm³. Placée sous le plancher arrière, la roue de secours est accessible de l'extérieur. Très à l'aise sur la route, la SIMCA 1100 l'est autant dans les difficultés de la circulation urbaine. Particulièrement maniable et nerveuse, elle se faufile avec agilité dans les méandres du trafic. Par ailleurs, son rayon de braquage permet un parking aisé et des manœuvres faciles... Sur la route sinueuse et accidentée de la Ste Baume, nous avons été enthousiasmés par ses aptitudes en côte, ses reprises nerveuses, son extraordinaire tenue de route due en grande partie à la traction avant, sa direction légère et d'une rigoureuse précision, ainsi que par sa suspension qui est vraiment remarquable, tout comme la synchronisation de sa boîte à quatre vitesses (Licence Porsche).

PROVENÇAL DIMANCHE

...C'est un modèle qui dispose de nombreux atouts de par ses qualités propres de tenue de route, de confort, de performances (compte tenu de la cylindrée), de variété dans la gamme.

OUEST-FRANCE

La SIMCA 1100 : une voiture jeune, pratique et sûre.

...D'emblée, l'entente conducteur-voiture est excellente. La "1100" répond généreusement à toutes les sollicitations, et la synchronisation de sa boîte de vitesses comme la souplesse de son moteur seront appréciées. Cette berline aux avantages d'un break, répond également à la conduite sportive, et si elle "bondit", elle s'arrête aussi bien et sans surprise avec ses freins à disques à l'avant et son répartiteur-correcteur. Bénéficiant d'une direction très précise, bien en ligne sur la route, elle prend les virages sans la moindre difficulté, et son faible rayon de braquage sera également apprécié dans l'encombrement de nos rues.

NOUVELLE RÉPUBLIQUE
CENTRE-OUEST

C'est une voiture intelligemment conçue, aussi bien sur le plan de l'habitacle que de la mécanique. Quatre personnes y sont fort à l'aise et le transport d'un cinquième passager ne doit pas poser de problème. ... Sur le plan mécanique, la SIMCA 1100 est indiscutablement une réussite... Quant à la tenue de route, elle est excellente dans toutes les conditions, y compris par fort vent latéral. Le freinage, disques à l'avant, tambours à l'arrière, est efficace et progressif et ne pose pas de problème, même sur route mouillée.

RÉPUBLICAIN LORRAIN

Une tenue de route hors pair... La direction à crémaillère douce et précise, les freins à disques à l'avant, parfaitement efficaces, font de la conduite de cette voiture un véritable plaisir. Elle colle à la route, se manie au petit doigt, passe partout à pleine vitesse, s'inscrit sur le bitume comme sur des rails, même dans les pires virages où elle se couche très peu. La position au volant est très bonne et la visibilité parfaite.

DAUPHINÉ LIBÉRÉ

SIMCA : la 1100 joint l'utile à l'agréable... SIMCA ne prétend pas avoir inventé la traction avant, le moteur transversal, ni la "cinquième porte", mais, en reprenant ces trois formules, il a réussi un véhicule très fonctionnel et l'un des plus économiques dans sa catégorie.

NORD-ÉCLAIR

...Deuxième atout, la robustesse. A notre avis le deuxième atout maître de cette voiture est sa robustesse. C'est là, on le conçoit, une chose importante pour le futur acheteur. Une grande partie des pièces de son moteur sont identiques à celles du groupe qui équipe le coupé sport "1200 S". Qui peut le plus peut le moins, et c'est là une garantie de solidité à ne pas négliger. Les autres sont semblables à celles de la SIMCA 1000 dont le moteur n'a jamais été source d'ennuis. Les barres de torsion et les éléments mobiles de la suspension sont surdimensionnés, cela se voit au premier coup d'œil. En outre, comme sur les modèles précédents, la SIMCA 1100 est dotée d'une carrosserie autoprotectrice mais soudée à une sorte de châssis, très rigide, formant un cadre central en tôle emboutie de forte épaisseur. A chaque extrémité les organes de suspension avec, à l'avant, le groupe motopropulseur. Certaines parties sont renforcées par des traverses tubulaires d'une solidité à toute épreuve... La SIMCA 1100 est sans doute à classer parmi les voitures les plus sûres du marché français.

PROGRÈS-DIMANCHE

La 1100 ?

C'est avant tout une tenue de route exceptionnelle. Une tenue de route si exceptionnelle que la 1100 se situe très au-dessus de ce que l'on considère dans le domaine automobile comme les sommets du possible.

Cette supériorité, elle la doit avant tout à une suspension à roues indépendantes : longues barres de torsion à l'avant... auto-freinage des barres de flexibilité différentielle à l'arrière... grand empattement. Résultats ? Une stabilité irréprochable en ligne droite, une insensibilité parfaite au vent latéral. Sur les mauvaises routes, tous les chocs sont absorbés, amortis.

La 1100 ? C'est une voiture d'une robustesse hors pair.

Sa résistance, son endurance, ses performances et sa sécurité, la SIMCA 1100 les doit :

- à un moteur transversal à vilebrequin cinq paliers,

- à un embrayage monodisque à sec (commande hydraulique) qui a fait ses preuves et à une boîte synchro, licence Porsche (sur les modèles 6 CV : en option, transmission semi-automatique Ferodo).

- à la combinaison de freins à disque à l'avant et de freins à tambour à l'arrière avec répartiteur de freinage.

C'est parce que SIMCA est sûr de la robustesse de la 1100 que tous ses organes vitaux (moteur/boîte de vitesses/transmission/pont) sont garantis 2 ans, pièces et main-d'œuvre.

La 1100 ? Elle est absolument étonnante dans le compromis Performance-Economie d'em-

ploi : trois SIMCA 1100 ont pris les 3 premières places de leur catégorie au 13^e Mobil Economy Run disputé sur le circuit des 24 Heures du Mans durant 7 heures.

1 - Equipage Picard-Peurey : 105,592 km/h, 9,557 l.

2 - Equipage Lelong-Mesange : 101,200 km/h, 8,902 l.

3 - Equipage Masson-Iriart : 111,490 km/h, 11,444 l.

La 1100 ? C'est une 5^e porte donnant accès au coffre, une banquette arrière rabattable libérant une très vaste surface de charge.

C'est deux voitures en une seule : voiture des villes et voiture des champs... et 5 versions de carrosserie au dessin classique et élégant.

La 1100 ? C'est enfin la voiture la plus rapide de sa catégorie : 140 chrono ! La voiture sûre, faite pour la route, pour toutes les routes. Par sa direction à crémaillère précise, son freinage endurant et sa tenue de route exceptionnelle, elle a reculé les limites de la sécurité comme jamais voiture ne l'avait fait.





**Une suspension
exceptionnelle et une
tenue de route à tout
tenter en toute sécurité.**

Un petit tour d'essai qui en dit long... Installez-vous ! réglez le siège à votre convenance... Voilà ! vous trouvez à coup sûr votre position naturelle de conduite (les sièges avant sont à dossier réglable). Le volant-tulipe dégage parfaitement tous les éléments de contrôle bien groupés dans l'axe du conducteur. Les pédales sont bien "en pieds", le levier de changement de vitesses est au plancher, là où, d'instinct, la main s'attend à le trouver. Le pommeau est bien "en mains". Contact !... démarreur !... 1ère, seconde, troisième, quatrième... le guidage de chaque vitesse se fait en toute souplesse. Devant, derrière, sur les côtés, rien n'échappe à votre vigilance : un atout de plus pour votre sécurité (et on exerce pleinement son droit à jouir du paysage) ! Une ligne droite... Accélérez !... La voiture "arrache", les reprises

sont énergiques, la direction à crémaillère remarquablement précise. Vitesse de pointe : 140 km/h !... vous doublez sans peine toutes les voitures-tortues et même quelques voitures-lièvres. Attention ! virage surprise, il faut ralentir !... non, pas le temps d'effectuer un double débrayage. Peu importe, la synchronisation est excellente : la troisième s'enclenche net (pas étonnant avec une boîte de vitesses licence Porsche!)... 90 km/h... c'est le moment de vérité !... eh bien, oui, la voiture "colle" littéralement à la route : la tenue de route est ahurissante.

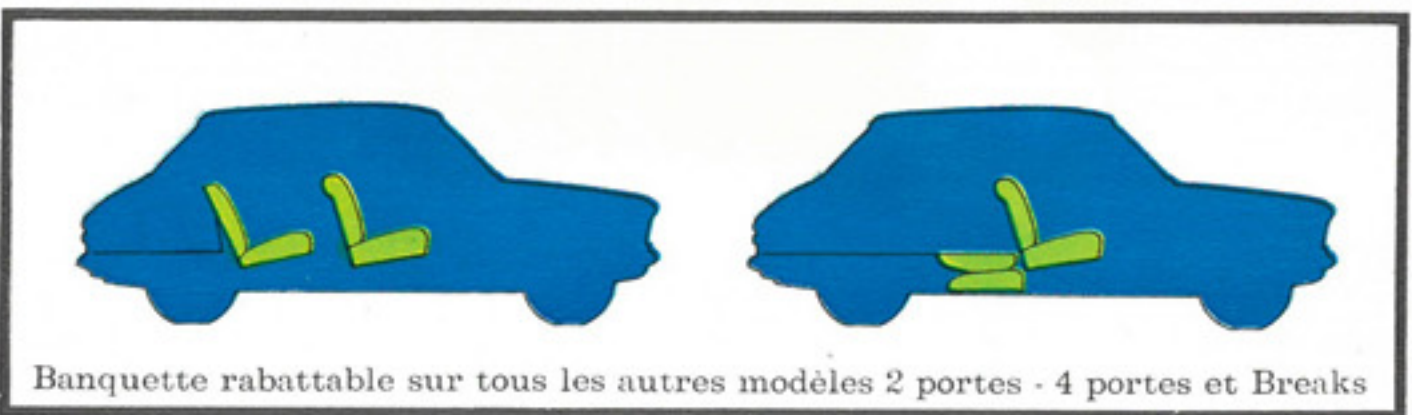
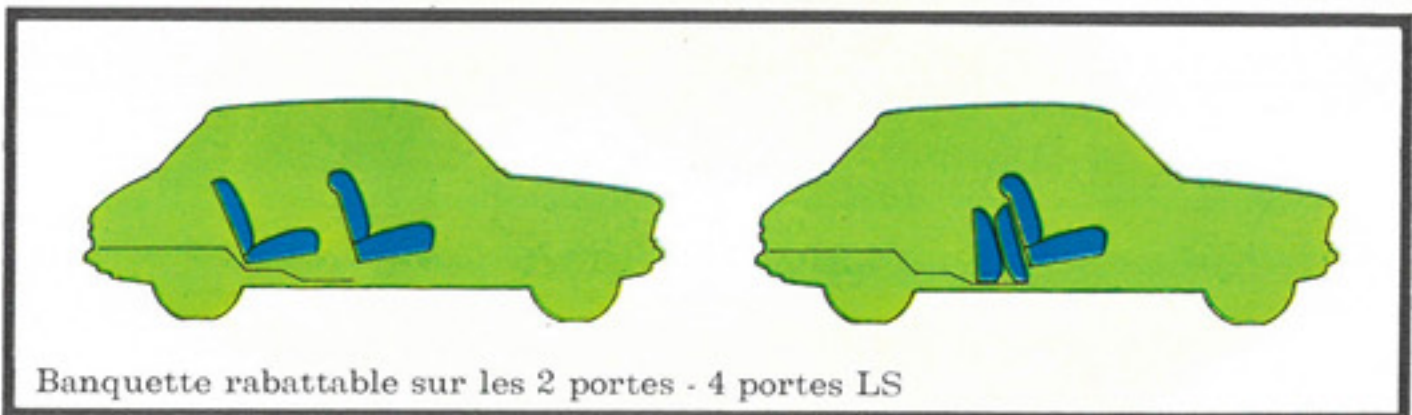
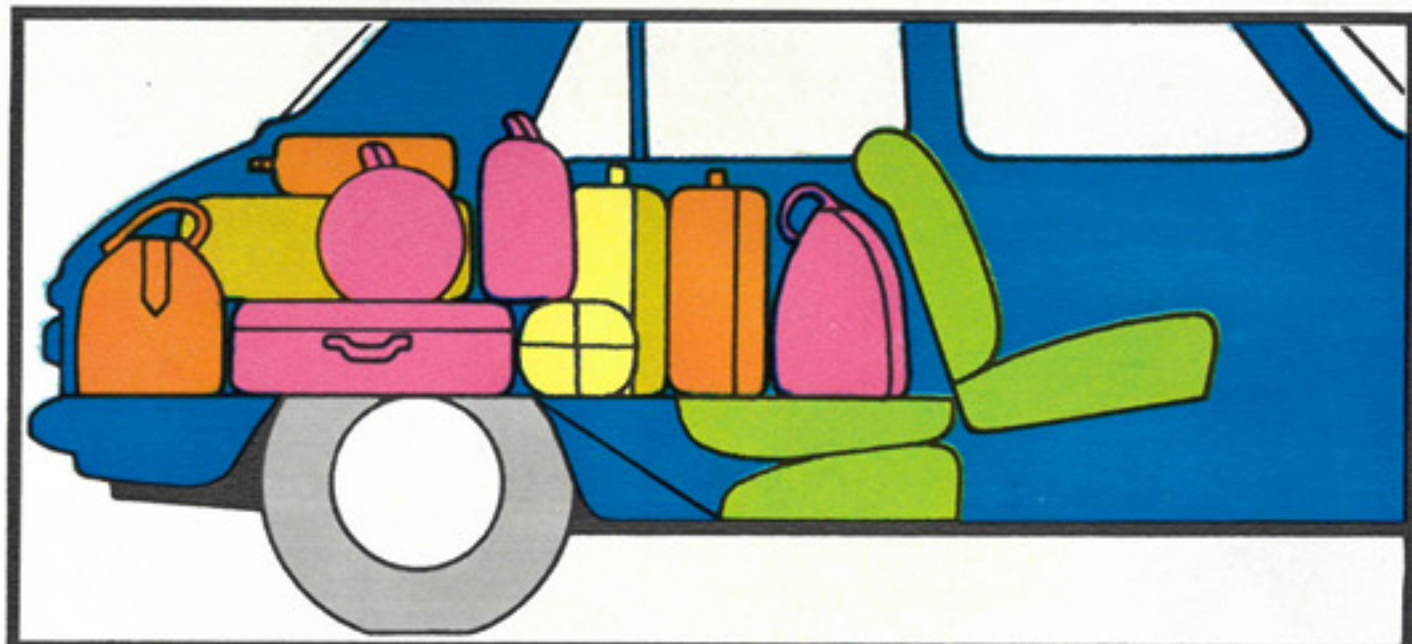
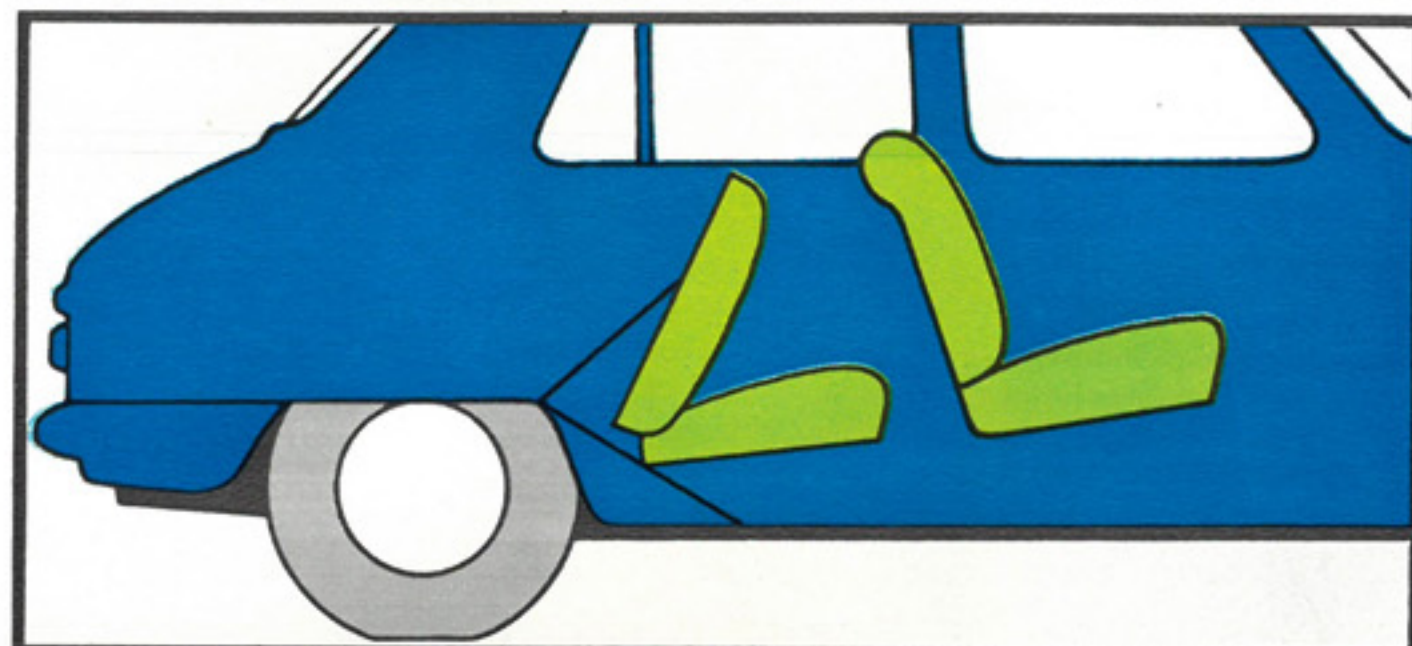
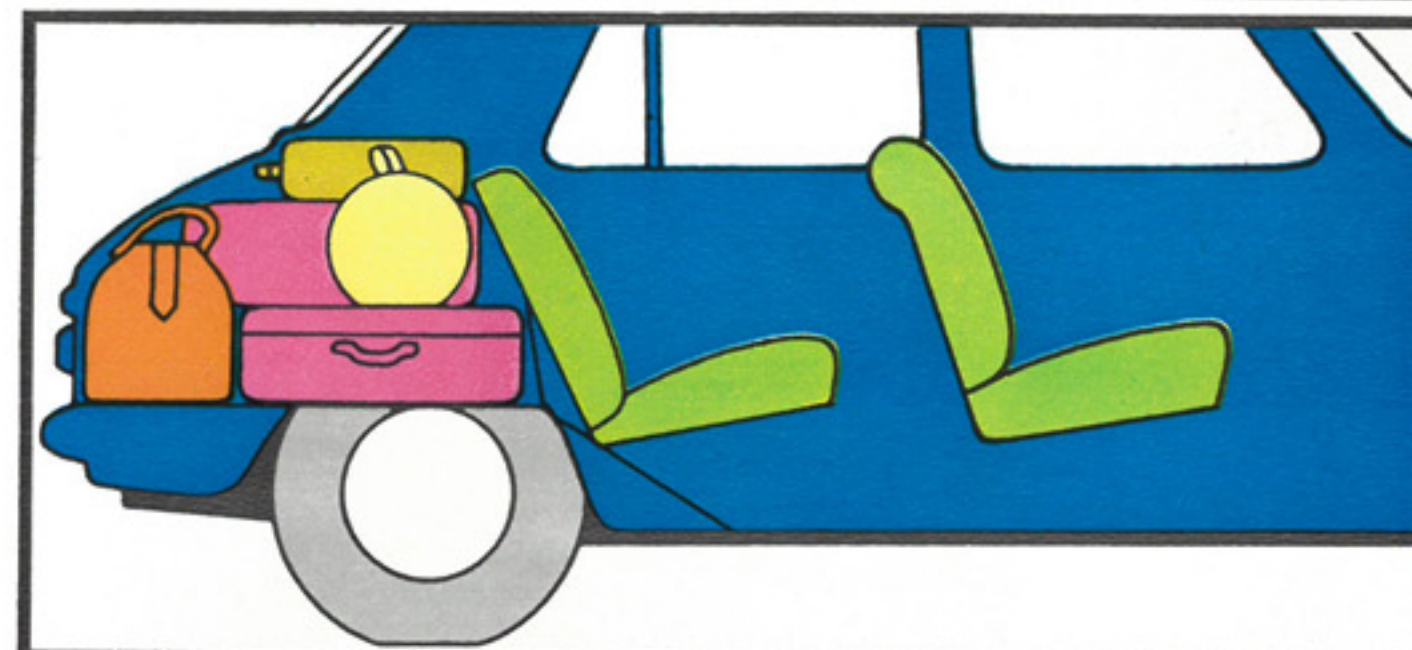


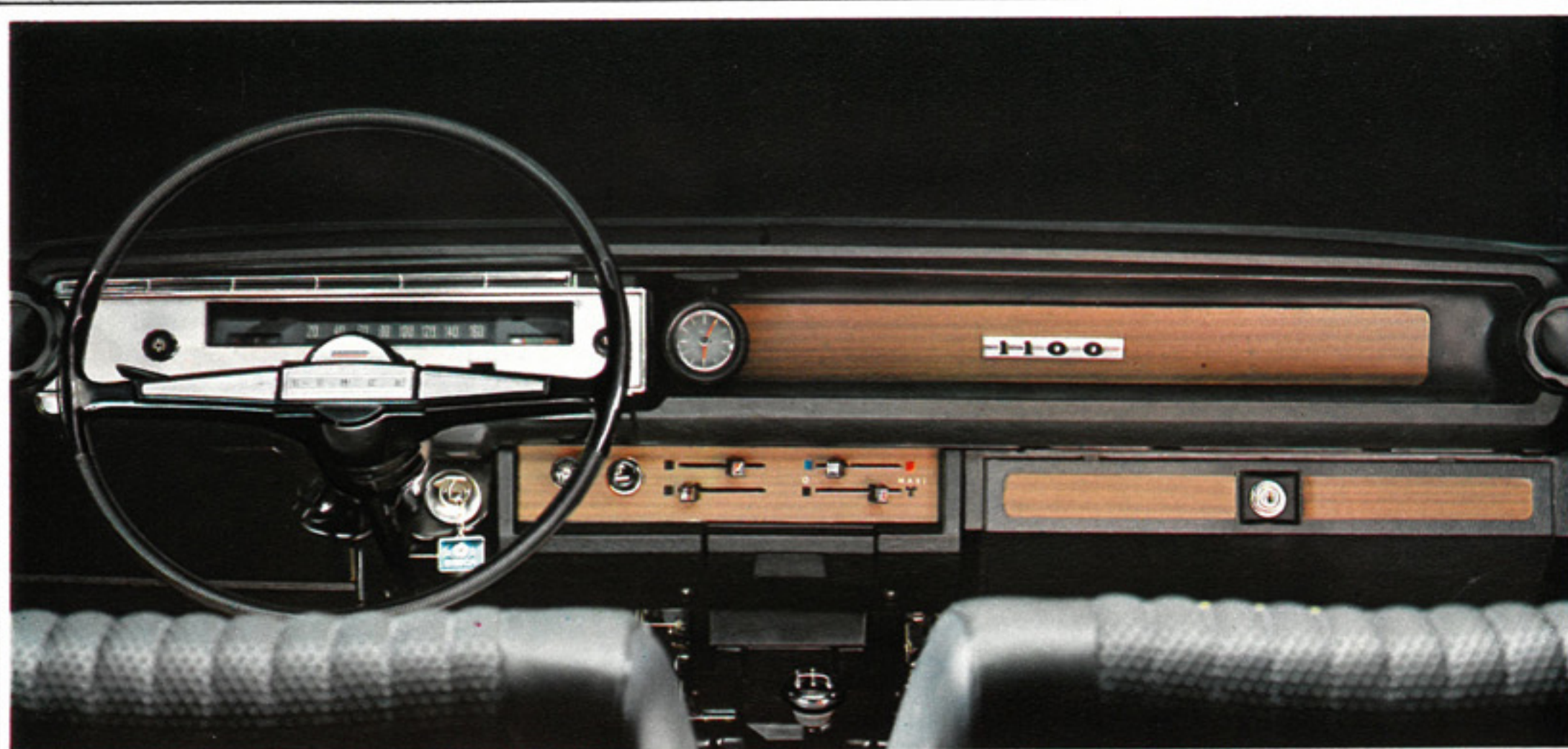




Côté coffre, la capacité vous est donnée de doubler, de tripler... sa capacité.

Tel quel, le coffre est déjà grand, très grand (la roue de secours est placée sous la voiture). Mais son volume peut doubler, tripler. Pour passer de la position banquette à la position plancher, rien de plus simple: un seul geste suffit... vous basculez le dossier de la banquette arrière vers le plancher pour que la transformation se fasse instantanément. Maintenant vous disposez d'une large surface de chargement, accessible des portières latérales et de la porte-coffre arrière, une surface plane sur laquelle vous glisserez tous vos colis lourds et volumineux, les provisions de la semaine, le matériel de camping... et même dans chaque cas ce que vous aurez prévu de charger au dernier moment!





Vous y serez tellement bien... que seule la montre électrique vous rappellera que le temps passe.

La conception du moteur transversal apporte, en plus du facteur robustesse, l'avantage d'un gain de place très important : des sièges accueillants attendent cinq passagers pour leur donner

toutes leurs aises. Habillés de drap ou d'aéralon, ces sièges ont été pensés pour les longues distances (épais matelassage mousse).

Les portières s'ouvrent à 90° permettant un accès facile... A travers les glaces, la lumière entre en toute liberté : la visibilité sur l'extérieur est entière... Des accoudoirs (avec cendrier incorporé) aident à trouver la



position "relax" au fil des kilomètres... A une note d'élégance intérieure, le garnissage de chaque portière avant apporte en plus un élément pratique : la poche à journaux.

Oui, il y a de la place ! vous pourrez transporter toute votre famille. Placé à l'arrière, même votre "plus grand" pourra pousser ses jambes sans éprouver de gêne.

Les tons du teck donnent une note raffinée et chaleureuse à la planche de bord. De chaque côté : les aérateurs orientables. Un simple coup d'œil réunit tous les cadrans de contrôle : l'attention vigilante sur la route n'est pas relâchée pour lire le compteur de vitesse, la jauge essence, pour surveiller le témoin indicateur de direction, les témoins de feux de route...

Sans lâcher le volant-tulipe à la forme étudiée pour une conduite sans fatigue sur longs parcours, vous commandez les feux de route, les feux de croisement. Calé dans votre siège, le dossier réglé dans la position qui vous sied le mieux, tout le confort est à votre portée : allume-cigare,

cendrier... La climatisation efficace et silencieuse apporte un air pur, filtré, à la température souhaitée. Les berlines 4 portes sont toutes dotées d'aérateurs... L'air vicié est chassé... Sur les routes de l'évasion, le changement d'air se fait aussi dans la voiture!



Les roues à voile ajouré permettent le montage facile des chaînes de neige. Phares et feux de position apportent leur note de séduction le jour, leur efficacité la nuit. Voyageuse prête à transporter n'importe quels bagages, à vous accompagner dans les chemins creux et les routes peu carrossa-

bles, cette campagnarde se transforme en voiture de ville élégante. Ses dimensions "hors tout" réduites (3,94 m) la rendent pratique pour se tirer des embarras de la circulation. Elle possède aussi un petit rayon de braquage (5,50 m, c'est peu pour une traction-avant!) qui lui permet de se ranger facilement.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR : 5 CV et 6 CV (France) monté transversalement à l'avant.
SIMCA 1100 5 CV - Berlines 2 et 4 portes LS - Cylindrée : 944 cm³. Alésage / course : 68 x 65. Rapport volumétrique : 8,2 à 1. Puissance effective DIN : 45 Ch à 6000 t/mn. Couple maxi DIN : 6,25 mkg à 3400 t/mn.
SIMCA 1100 6 CV - Berlines 4 portes GL, 2 et 4 portes GLS, breaks 2 portes LS, 4 portes GL et GLS, fourgonnette L - Cylindrée : 1118 cm³. Alésage / course : 74 x 65. Rapport volumétrique : 9,6 à 1 (fourgonnette : 8,2 à 1). Puissance effective DIN : 56 Ch à 5800 t/mn, (fourgonnette 53 Ch à 5600 t/mn). Couple maxi DIN : 8,3 mkg à 3600 t/mn (fourgonnette : 7,8 mkg). Vilebrequin, en acier estampé et trempé, à 5 paliers. Carburateur : inversé avec pompe de reprise. Ventilateur électrique, à contacteur thermostatique. Batterie : 12 V 40 Ah. Génératrice : alternateur monophasé 330 W. Embrayage : monodisque à sec, à commande hydraulique. Butée à billes. Boîte à 4 vitesses toutes synchronisées (licence Porsche). Transmission : roues avant motrices. Direction : type à crémaillère et pignon - colonne en deux parties comportant un joint de cardan et un flector. Boîtier à rattrapage automatique de jeu.

SUSPENSION AVANT : Roues indépendantes, suspension par 2 barres de torsion longitudinales réglables. Bras inférieur triangulé articulé sur traverse inférieure en caisson. Bras supérieur triangulé articulé sur les extrémités d'une traverse tubulaire. Barre stabilisatrice transversale.

SUSPENSION ARRIÈRE : Roues indépendantes; 2 barres de torsion transversales montées obliquement et croisées. Les bras de la suspension sont du type longitudinaux à roues tirées, en forme de caisson composé de 2 coquilles soudées. Barre stabilisatrice transversale reliée aux bras de suspension. Les deux suspensions sont complétées par des amortisseurs hydrauliques, télescopiques à double effet différentiel.

FREINS : Avec répartiteur-correcteur de freinage, à commande hydraulique. A l'avant, disques : diamètre 234,6 mm. A l'arrière, tambours : diamètre intérieur 216,2 mm.

CAPACITÉS : Réservoir essence : 42 l. Carter moteur : 2,5 l. Radiateur : circuit de refroidissement et de chauffage : 6 l. Boîte-pont : 1,8 l.

PERFORMANCES : Modèles 5 CV - km départ arrêté : 43,9 s. Vitesse maximum : 132 km/h.
 Modèles 6 CV - km départ arrêté : 39,5 s. Vitesse maximum : 140 km/h.

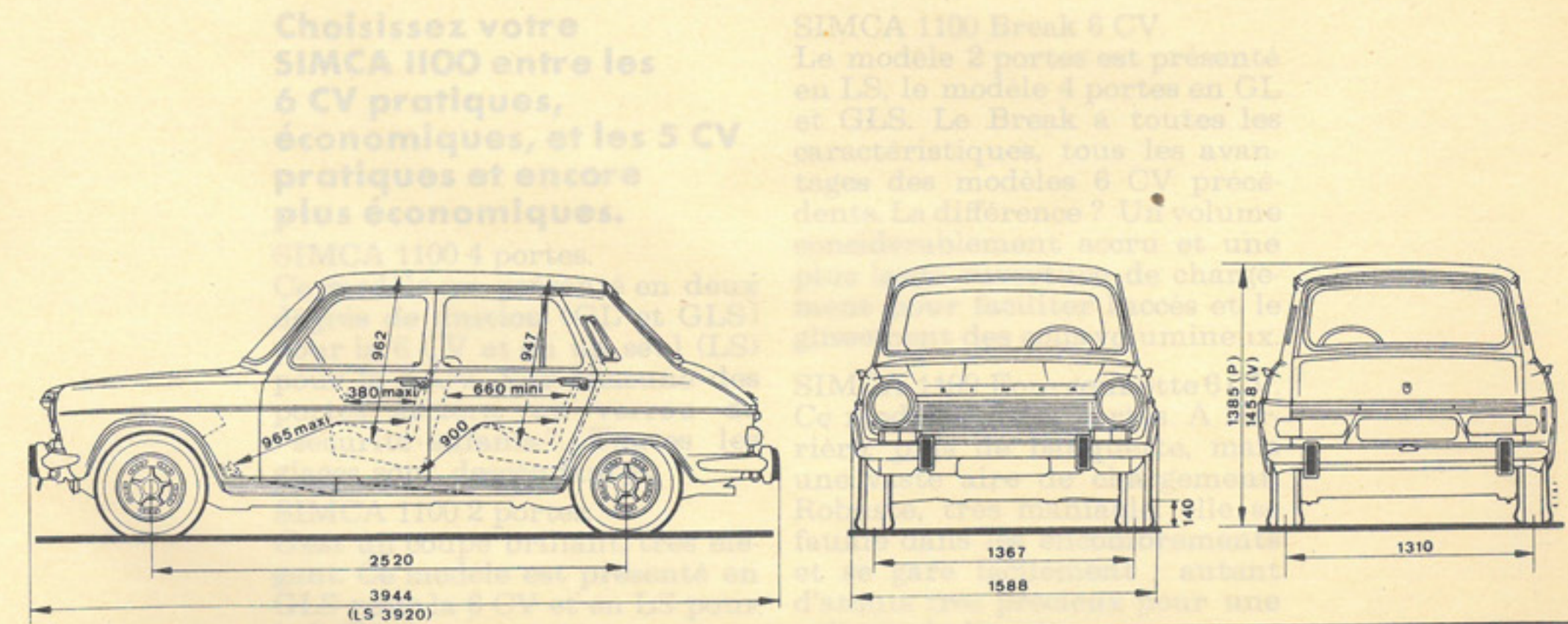
OPTION : Transmission semi-automatique FERODO sur modèles 6 CV berlines et breaks.

ROUES : Type à voile ajouré 4 1/2 x 13.
 Berlines - Pneumatiques à carcasse radiale : 145 SR x 13. Pression de gonflage : AV 1,7 bar - AR 1,8 bar.
 Breaks et fourgonnette - Pneumatiques à carcasse radiale : 155 SR x 13. Pression de gonflage : AV 1,8 bar - AR 1,8 bar.

DIMENSIONS : Longueur hors tout : 3,944 m (LS et fourgonnette : 3,920 m). Largeur hors tout : 1,588 m. Empattement : 2,520 m - Hauteur hors tout à vide : 1,458 m (breaks et fourgonnette : 1,472 m). Hauteur hors tout en charge : 1,385 m (breaks et fourgonnette : 1,418 m). Garde au sol : 140 mm. Voie avant : 1,367 m - Voie arrière : 1,310 m.

POIDS :	Modèles 5 CV		Modèles 6 CV		
	Berlines 2 portes / 4 portes	Berlines 2 portes / 4 portes	Breaks 2 portes / 4 portes	Breaks 2 portes / 4 portes	Fourgonnette
A vide en ordre de marche.....	880 kg 900 kg	880 kg 900 kg	900 kg 920 kg	900 kg 920 kg	890 kg
Poids total autorisé en charge.....	1300 kg	1300 kg	1375 kg	1375 kg	1400 kg
Poids total maxi en charge avec remorque	2000 kg	2150 kg	2225 kg	2225 kg	

VOLUMES : Volume du coffre berlines : 370 dm³ environ - Volume de l'espace arrière, banquette rabattue berlines 2 portes : 1,165 dm³ - berlines 4 portes : 1,175 dm³ - Breaks et fourgonnette : 1,600 dm³ - Volume disponible derrière siège AR (breaks) : 600 dm³ (jusqu'au pavillon).



Publicité SIMCA (RC Seine 66 B 1407). Conception et réalisation HAVAS CONSEIL - Photos PINTO - Printed in R.F.A. - MAUL and C^o. Soucieux de toujours améliorer la qualité de sa production, SIMCA se réserve le droit de modifier sans préavis les caractéristiques de ce catalogue - Septembre 1968.



SIMCA