

Simca 1100 Spécial





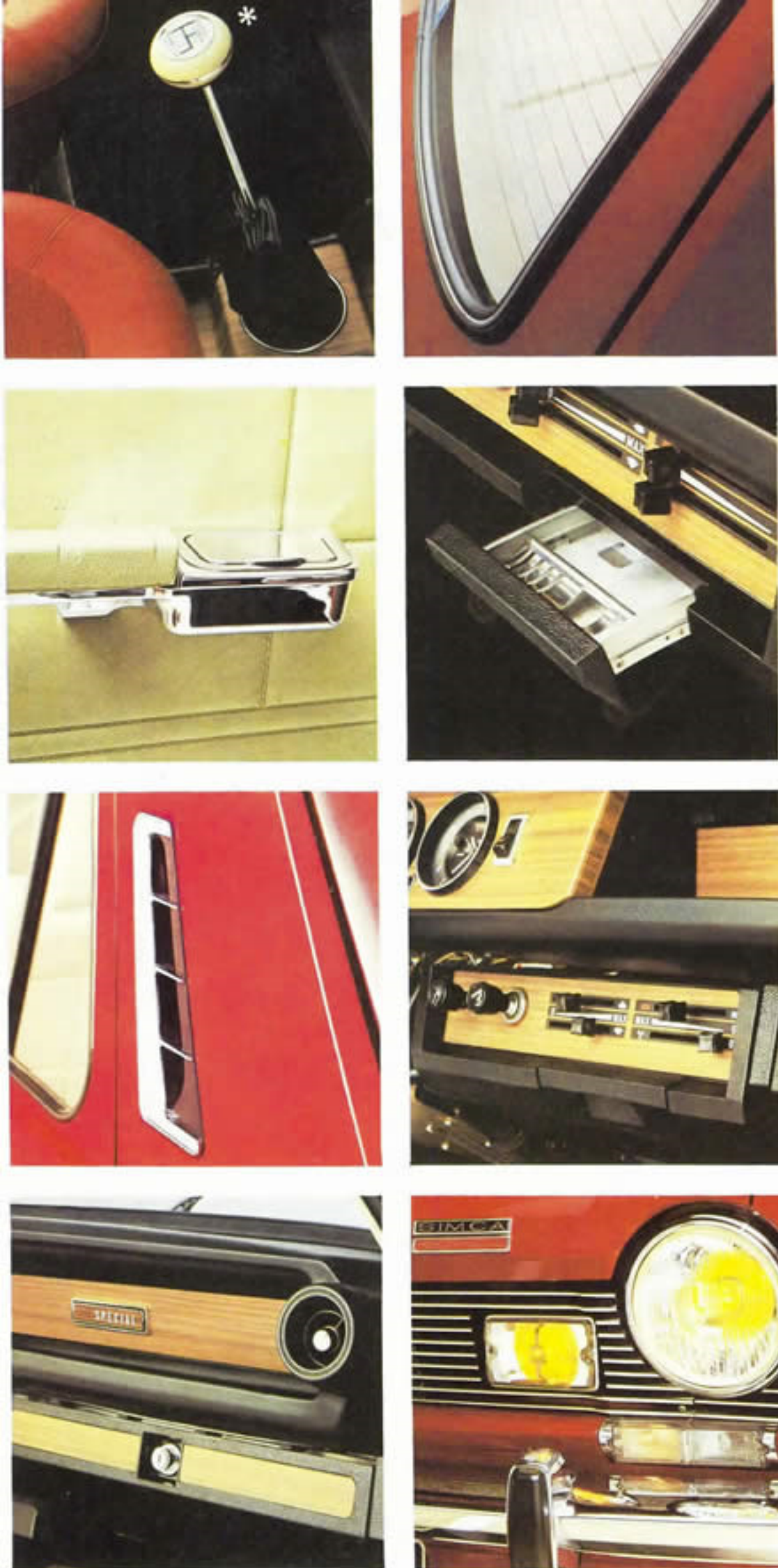
La conduite sportive. Pour beaucoup, ce n'est déjà plus qu'un souvenir. La vie de famille a de ces contraintes...

Alors nous avons fait la 1100 Spécial. 5 places pour la famille. Et 157 km/heure. Pour le sport. Pour vous.

Deux présentations : 2 portes ou 4 portes. Avec une porte hayon à très grande ouverture à l'arrière pour la réception des bagages. De tous les bagages : la 1100 Spécial a beau être une grande routière, elle leur réserve 370 dm³. Et la nuit, elle va jusqu'à éclairer son coffre.

Extérieurement, une fine baguette chromée qui parcourt la carrosserie, 2 ouïes de ventilation à l'arrière, 4 gros butoirs de caoutchouc, de vastes surfaces vitrées qui ont su réduire les angles morts, un phare de recul. Et des projecteurs à iode pour reconnaître la voie, très loin : quand on aime la conduite rapide, on n'est jamais trop prudent. Surtout pour sa famille.

Les sportives qui maltraitent leurs passagers, ça court sur les routes. Au contraire de la 1100 Spécial. Qui offre à l'avant 2 épais fauteuils



* Boîte semi-automatique



réglables et inclinables prolongés d'un appuie-tête. Et à l'arrière, une confortable banquette pour 3 passagers. Rabattez-là : le coffre augmente d'autant (il passe de 370 à 1175 dm³).

Rabattez les sièges : vous avez 2 belles couchettes.

Qui dit conduite sportive, dit tenue de route. On ne louera jamais assez celle de la 1100 Spécial. Avec sa traction avant, son moteur transversal, sa suspension à 4 roues indépendantes avec barres de torsion, elle n'a aucune peine à rester dans le droit chemin. Et à surclasser ses concurrentes.

35,7 secondes au km départ arrêté, 157 km/heure. Une allure qui prend très vite toute sa saveur quand la main se pose sur le levier au plancher. Quand on fait jouer la boîte aux synchros licence Porsche. Et quand on sait que l'on pourra toujours compter sur les freins à disque à l'avant. Bien entendu assistés d'un servo-frein.

Le plaisir de rouler en 1100 Spécial, c'est d'abord le plaisir du pilote. Pour lui elle n'a rien voulu laisser au hasard. Mais grouper rationnellement tous les cadrans et indicateurs sous le volant de sécurité à 3 branches.

Elle lui offre un lave-glace électrique. Au pied. Avec commande essuie-glace 2 vitesses. Son grand rétroviseur évidemment jour et nuit, et ses 2 avertisseurs savent se faire entendre de loin.

Pour lui, ici, chaque chose est à sa place. C'est-à-dire à portée de sa main : cendrier, console centrale, boîte à gants, climatisation, etc.

Quant à la sécurité sur la 1100 Spécial, elle a fait l'unanimité. Un exemple ? 58 journalistes de presse spécialisée n'ont pas choisi d'autre voiture que la 1100 Spécial pour décerner le Grand Prix de la Sécurité 1971.





Le tableau de bord de la 1100 Spécial

- 1 - Commande d'éclairage des feux et du tableau de bord.
- 2 - Compte-tours.
- 3 - Indicateur de vitesse avec totalisateur journalier.
- 4 - Jauge à essence avec témoin lumineux de réserve minimum, thermomètre d'eau, témoins de charge et d'huile.
- 5 - Montre électrique.
- 6 - Commande d'essuie-glace.
- 7 - Témoin des feux de route.
- 8 - Remise à zéro du totalisateur journalier.
- 9 - Témoin de l'indicateur de direction.
- 10 - Témoin des feux de position.

Moteur.

Puissance administrative CV : 7

Cylindrée cm³ : 1294.

Alésage/course (mm) : 76,7 × 70.

Rapport volumétrique : 9,8 à 1.

Puissance effective (CH DIN à tr/mn) : 75 à 5800.



Couple maxi DIN m da N à tr/mn : 10 à 3400.

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) : 920 (2 portes) 940 (4 portes).

Poids total autorisé en charge.

(kg) : 1350.

Charge remorquable (kg) : 860.

Capacités.

Réservoir d'essence (l) : 42.

Carter Moteur (l) : 3.

Boîte-Pont (l) : 1,1.

Circuit de refroidissement (l) : 6.

Coffre (dm³) : 370/1175.

(1165 : 2 portes).

Vitesse maxi (km/h) : 157.

Km départ arrêté (secondes) : 35,7.

Roues.

Dimensions : 5 × 13.

Pneus : 145HR × 13.

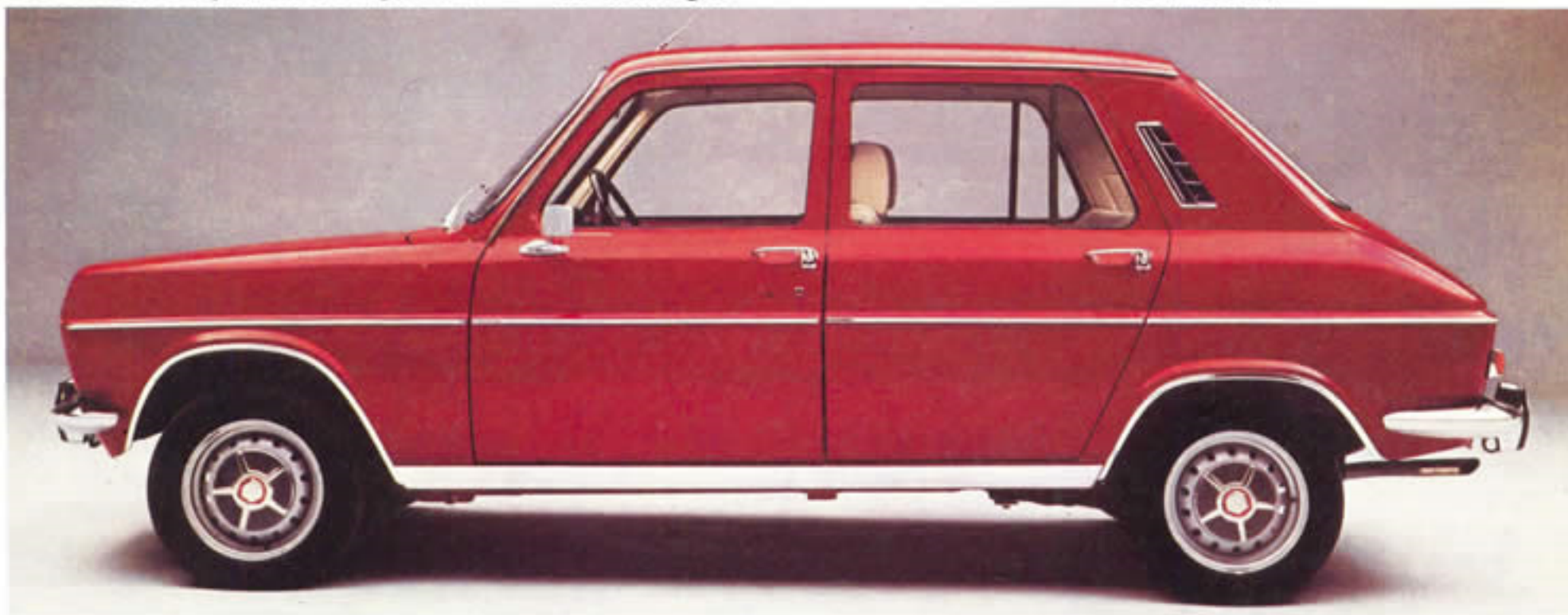
Pressions de gonflage.

Avant : 1,8 bar.

Arrière : 1,8 bar.

* Boîte semi-automatique en option.

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



MATRA SIMCA SHELL VAINQUEUR AU MANS 1972

