

SIMCA

SIMCA 1000



In de Simca 1000 serie zijn
drie modellen leverbaar:

de Simca 1000 LS

een hele echte vierdeurs auto,
uniek in de goedkope prijsklasse

de Simca 1000 GL

met nog meer comfort
en nog groter rijgenot

de Simca 1000 Special

sportieve, meest luxueuze
uitvoering met grotere,
snellere motor

De Simca 1000 zoals die gezien wordt...

de heer V. uit Amsterdam.

Als ze mij een paar maanden geleden geadviseerd hadden om een Simca 1000 te kopen, dan zou ik zeker geantwoord hebben: „ja, wel, maar niet nu, misschien over 2 jaar, want op het ogenblik heb ik een goedkope auto nodig”.

Maar mijn gedachten zijn niet uitgekomen. Ik rijd op het ogenblik in een zeer elegante, zeer comfortabele en pittige auto. Deze auto is inderdaad een Simca. En toch heb ik geen prijs in de loterij gewonnen. Ik heb doorgewoon de Simca 1000 LS ontdekt en dat was voor mij een openbaring.

Een ruime auto met grote mogelijkheden tegen een alleszins betaalbare prijs en met die prijs bedoel ik niet alleen de aanschaf, ook de wegenbelasting en niet te vergeten de verzekering zijn belangrijk en met de Simca 1000 zijn ook deze bedragen te overzien. Natuurlijk zijn er nog veel meer voordelen. Het benzinegebruik bijvoorbeeld.

Voor zo'n geraffineerd fijne auto is de Simca 1000 niet veeleisend als het op tanken aankomt. Zo heb ik niet alleen een mooie auto, maar ik heb ook nog de voldoening dat ik een goede zaak gedaan heb. Ik heb voor mijn geld een veilige auto gekocht met plaat van behoorlijke dikte, met echte bumpers en over die pittige motor ben ik ook nog lang niet uitgesproken.

Mevrouw V.

Ofschoon de Simca 1000 LS de goedkoopste is in de Simca serie vind ik het ongelooflijk hoe afgewerkt en hoe typisch doordacht het interieur is uitgevoerd. Ik stap elke dag nog met veel plezier in onze 1000 en het meest in het oog springende voordeel vind ik dat wij in een „echte” auto rijden. Niet in zo'n bestelwagenachtig ding, maar in een auto die fijn van lijn is en die er elegant uitziet. Ik kan zien dat Simca met het ontwerpen van deze auto niet kreuterig geweest is. De bumpers, het glasopper-



vlak, de vier stevige portieren, het is allemaal even fijn. Ook als je er in zit merk je dat je in een hele echte auto zit, de stand van het stuurwiel maakt een elegante zit mogelijk en als je schakelt kan je dat met desnoods twee vingers doen. De besturing is zeer licht en precies en dat merk je bijzonder goed als je de Simca 1000 in een heel klein gaatje wilt parkeren. Veel vrouwen vinden dat schakelen altijd toch nog een moeilijke zaak. Bij de Simca 1000 lijkt het echter wel of ze een „anti-knars” in de versnellingsbak hebben ingebouwd. Bij een stoplicht ben je zo weg om-

dat de wagen zo heerlijk soepel schakelt en de wagen is zo wendbaar dat je in verkeersopstoppen overal doorheen kunt glippen.

Ook kinderhoofdjes zijn voor de 1000 geen probleem, de vering is zo dat je er nauwelijks iets van merkt. Als ik af en toe naar mijn vriendin ga, die zo'n 110 kilometer hier vandaan woont merk ik het pas goed hoe ontspannen ik in deze Simca kan rijden. De stoelen hebben een goed profiel en geven heerlijke steun in de lendenen, zodat je niet gauw moe wordt. Ook de zit achter het stuur is fijn, je kan je benen en je armen vrijwel gestrekt houden en dat helpt ook om in het geheel niet moe te worden. Ja, je ziet de zuinigheid van de Simca 1000 er niet vanaf, en toch is juist die zuinigheid in ons huishoudbudget zo erg belangrijk.

Menno, 7 jaar

Op school heb ik natuurlijk veel vriendjes en de ouders van die vriendjes hebben ook vaak auto's. Als we over onze Simca praten zeggen ze: „Ja, maar die auto van jullie is natuurlijk heel wat anders. Die heeft een pookje, en vier versnellingen, net zoals sportwagens en als je jullie ziet wegschieten...”. Ik vind het erg leuk als mama me komt halen en alle vriendjes ons nakijken als we in onze Simca wegrijden. Nou, die Simca, da's een mieterse auto hoor!



Ik heb haast



Als u mij in mijn Simca 1000 had zien springen en wegrijden, dan had u gedacht dat ik een overval had gepleegd, maar dat is niet waar, ik kom gewoon van mijn werk. Ik heb een excuus, ik moet mij haasten om mijn zoon en mijn vrouw, die in de stad aan het winkelen zijn op te pikken voordat het spitsuur begint. Het zal een hele toer zijn. Gelukkig kan je met de Simca 1000 als een slang door het drukke verkeer schieten en waar maar enigszins een gaatje is in de verkeersdrukte kan je tussen krui- pen en zo schiet het na- tuurlijk wel op.



Jeannette rijdt.



Als ik bij de afgesproken winkel aankom om mijn vrouw Jeannette en Menno op te halen wordt onze Simca 1000 veranderd in een rijdend pakhuis, vol hele bergen pakjes. De koffer en de achterbank zijn al snel propvol, en ik denk erover om bij mijn volgende Simca „als extra” die wegklapbare achterbank te nemen zodat je in een grote vierkante ruimte enorm veel kwijt kunt. Jeannette wil nog meer in- kopen doen en schuift achter het stuur omdat zij de winkels beter weet te vin- den. Zij rijdt erg goed en ze schiet met grote zekerheid als een rallye-rijdster door het verkeer heen. Je kan zien dat zij het fijn vindt om in onze auto te rijden en ook het parkeren doet ze bijzonder handig. Door alle boodschappen wordt het toch steeds later en wij moeten nog naar kennissen toe. Na het eten blijkt onze 1000 er uitstekend voor ge- schikt om verloren tijd in te halen. Stoplichten en kruispunten lijken ineens geen obstakels meer, maar bijna gemaakt om weer een aantal auto's voor te komen. Menno achterin amuseert zich best, hij telt de auto's die wij inhalen. Op de plattelandswegen komt onze Simca pas goed tot zijn recht. Snel accele- rerend langs een rij vracht- wagens, goed wegvast ook





in bochten en op slechte weggedeelten. Jeannette let nauwelijks op het verkeer, zij zit geheel ontspannen en steekt een sigaretje op, ze leunt achterover en inspec-

teert nog eens hoe fijn ze er wel uitziet in haar nieuwe minirok. Wij zien onderweg veel Simca's 1000 en bij die andere auto's zie je eigenlijk nog veel beter hoe

elegant en volwassen van lijn die 1000 toch wel is. Plotseling valt mijn oog op de benzinemeter, hij staat op nul en het lijkt er op dat

het wijzertje al een hele tijd in de gevaarlijke zone staat. Jeannette heeft vergeten te tanken en ik had natuurlijk beter op moeten letten. De weg waarop wij rijden ziet

er niet naar uit, dat wij elk moment een benzinepomp kunnen tegenkomen en ik maak mij toch wel een klein beetje bezorgd. Menno ruikt het avontuur al en

heeft al wilde fantasieën van een overnachting in het bos. Ik heb eens iets gelezen over zuinigheidsritten en dat het mogelijk is om met een zuinige auto nog

veel zuiniger te rijden. Je vermindert de snelheid wat en bespeelt het gaspedaal heel licht. Het is een geruststelling voor mij dat ik weet, dat ik met deze rij-

stijl 17 km kan afleggen met 1 liter benzine. Die ene liter blijkt er inderdaad nog in te zitten en na 10 minuten bereiken wij het verlossende tankstation.



Simca 1000 GL



De Simca 1000 GL is een uitvoering in de 1000 serie die nog meer comfort geeft dan de Simca 1000 LS. Vanzelfsprekend heeft zij ook de 4 deuren, ook de 4 versnellingen en ook ruimte voor 4 volwassen personen. Ook de motor is dezelfde — 944 cc en

44 pk — en zorgt er voor dat de topsnelheid van de Simca 1000 135 km per uur is. De Simca 1000 GL is leverbaar in 6 prachtige kleuren die even mooie namen hebben. Wat zoudt u zeggen van tania groen, beige anthéor, nogaro rood, tacoma wit, eiffelgeel



en estoril blauw. Met de interieurafwerking, de brede diepe stoelen, het stijlvolle dashboard met de bedieningsknoppen en instrumenten direct onder oogbereik, de aparte ventilatieruitjes, de ideale verwarmings- en luchtverversingsinstallatie, is de Simca 1000 GL één van de allermooiste wagens in de kleinere prijsklassen.



De Simca 1000 GL is evenals de Simca 1000 LS ook leverbaar met een opklapbare achterbank zodat een gemakkelijk bereikbare laadvloer gevormd kan worden. Beide 1000 modellen zijn ook steeds meer in trek in de versie „Simca 1000 automatisch” met de semi-automatische Ferodo versnellingsbak. Er is dan geen koppelpedaal meer, er is slechts een selectiehandel die u kunt zetten in de stand stadsverkeer of buitenweg. Als u wat sportiever wilt rijden en u de beschikking wilt hebben over het maximale acceleratievermogen kunt u deze selectiehandel bespelen als een bedieningshandel van een gewone drie-versnellingsbak en u kunt er naar hartelust mee schakelen zonder dat er ontkoppeld dient te worden.

SIMCA belooft zich het recht voor, de constructie, uitrusting en prijzen van haar producten zonder voorafgaande kennisgeving te wijzigen. Productie: MARKOS Publiciteit N.V., 8670 Oude.

De Simca 1000 Special zoals die gezien wordt...

Hans, 26 jaar.

Waarom heb ik de Simca 1000 Special gekozen? Dat is heel eenvoudig, omdat ik er al een hele tijd van gedroomd had een auto te bezitten die mij werkelijk veel genoeg zou doen belevens. Niet zo'n doorsneewagen, maar eentje die zich moest onderscheiden door pit en hij moest ook goed afgewerkt zijn en niet al te veel kosten. Toen de Simca 1000 Special werd uitgebracht was ik een van de eerste kopers. Natuur-



lijk in de allereerste plaats om de prestaties die er niet om liegen: een top van 150 km en acceleratietijd van 37,8 sec. over 1 km met staande start. Ook het uiterlijk vond ik meteen klasse hebben, sportief, modern en compact. Het front met de vier lampen vond ik fijn agressief en het uitlaatgegom liet mij ook niet helemaal onverschillig. In de showroom had ik ook het interieur uitgebreid bekeken. Het leek mij solide afgewerkt, in de fauteuils zat ik lekker ontspannen en het spor-

tieve pookje paste ook precies in mijn rechterhand. Ondanks al deze pluspunten op het eerste gezicht maakte ik toch nog een proefrit, eerst een half uur in de stad en daarna uitgebreid de grote weg op. En toen heb ik de Special pas goed leren kennen. Niet alleen sportief en pittig, maar ik kreeg ook de indruk dat de motor zeer betrouwbaar en onvermoeibaar was. De 1100 cc motor liet zich door de versnellingen heen gemakkelijk bespelen en de 53 pk's zorgden ervoor dat ik altijd nog wat reserve onder de gaspedaal had, en dat vond ik erg belangrijk. Het is een veilig gevoel om in moeilijke bochten en bij inhalen op hoge snelheden altijd nog wat over te hebben.

Ja, ik heb het met die felle Special al direct goed kunnen vinden. De vele tienduizenden kilometers achter het stuur hebben mijn eerste mening niet gewijzigd. Haar voornaamste eigenschap is dat er bij elke snelheid nog voldoende pit in zit en dat de auto in al deze tienduizenden kilometers onverwoestbaar is gebleken.

Guus, 24 jaar

Toen ik voor het eerst in de 1000 Special reed had ik wel gewild dat er nog veel meer kronkelende wegen zouden zijn en ook dat er in ons land ook bergen

zouden zijn. Op een reisje naar het zuiden leerde ik de Special nog meer waarderen.

Om nooit achter het stuur vandaan te gaan, om nooit te stoppen na een uren lange rit. Ik ondervond voor de allereerste keer hoe superlicht de Porsche versnellingsbak schakelde, hoe precies de auto stuurde en hoe feilloos de koppeling telkens pakte om zeer snel op te trekken.

En dan dat motorgeluid, niet indringend, maar net dat geluidje wat sportief autorijden zo fijn maakt. In de bergen heb ik de Special eens flink op de staart getrapt en het bleek dat ze tot heel wat in staat was. Zeer makkelijk te besturen, aan de weg vastgekleefd in de bochten, nooit een „op het kantje af“ gevoel. De nieuwe wielophanging, de negatieve vlucht van de achterwielen en de radiaalbanden dragen er toe bij dat de wegligging van de Special werkelijk fantastisch is. Op de grote weg en in nauwe bochten loopt de Simca 1000 Special als een trein en dan bedoel ik niet alleen de snelheid maar vooral



de wegligging en dat geeft een veilig ontspannen gevoel. De remmen van de Special zijn van hele grote klasse. Trommelremmen achter en nieuwe schijfremmen voor. Erg direct en een fijne lichte pedaaldruk.

Sylvia, 20 jaar.

Ik weet niet hoe het precies kwam, maar toen ik de Simca 1000 Special voor het eerst zag kreeg ik dat rare gevoel, dat ik er op uit moest, dat ik heel snel en heel ver moest gaan rijden en dat er op alle onbekende wegen avonturen te beleven zouden zijn. De Special is klaarblijkelijk niet alleen maar een vervoermiddel maar geeft zijn rijder veel meer. Ook het interieur met de brede, goed geprofileerde slaapstoelen, het sportstuur en het fijn afgewerkte dashboard deed me iets. De positie achter het stuur leek voor mij op maat gemaakt. De hele auto maakt een doordachte indruk, aan elk detail werd kennelijk grote aandacht besteed. Het zeer dikke tapijt op de grond harmonieert erg goed met de kleur van de bekleding. Achter het sportieve pookje bevindt zich een handige open bak, fijn om wegenkaarten, zonnebril en sigaretten in te bewaren. Trouwens alles in de Special is op comfort ingesteld, de luchtverversing en de verwarming zijn werkelijk uniek.



De Simca 1000 Special houdt van prestaties

Ik ken Sylvia al een hele tijd. Het is een meisje wat voor geen kleintje vervaard is en Guus en ik vonden het dan ook een goed idee om haar mee te vragen, toen wij het plan opgevat hadden om met mijn Special een weekje naar Zwitserland te gaan. Wij hadden ons voorgenomen om er een korte prestatie-tocht van te maken en wij vonden het doodgewoon dat wij 's avonds zouden gaan rijden en dat wij de volgende morgen in Zürich al een afspraak hadden. Sylvia zou dan lekker gaan winkelen, Guus en ik zou-

den onze zaken afdoen en wij zouden er een paar gezellige vakantiedagen aan vastknopen. Omdat de autobaan ons 's avonds nog wat druk leek hadden wij afgesproken dat wij door België en Luxemburg de autobaan pas ver naar het zuiden zouden nemen om niet te veel last te hebben van de eindeloze kolonnes vrachtwagens. In de loop van de avond vertrokken wij. De Special scheen ook zin in het tochtje te hebben want met grote voortvarendheid liet zij zich door de verkeersdrukte in

de stad voeren, en al spoedig waren wij op de buitenweg. Na 20 minuten informeerde Guus gretig of hij het stuur van mij mocht overnemen. Ook Sylvia veerde op en had interesse. Vanzelfsprekend waren mijn beide reisgenoten nog niet aan de beurt. Sylvia vond het naast de bestuurder ook behaaglijk want zij deed de rugleuning naar beneden, zakte onderuit en sloot demonstratief de ogen. Ook Guus achterin deed alsof het hem niets kon schelen dat hij niet mocht rijden.

De prestaties, de rij-kwaliteit en het comfort komen op zo'n lange reis pas goed tot uiting. Na een kwartier sliep Sylvia ofschoon wij op de normale buitenweg toch een gemiddelde aanhielden van tegen de 100 km. De auto stuurde fijn en er waren nogal wat lange bochten die ik gemakkelijk vol gas kon nemen. De grenzen vormden geen op-onthoud, ik geloof zelfs dat de douaniers de auto te mooi vonden om te laten stoppen. En al spoedig reden we door de Ardennen en Luxemburg. De bochten werden wat korter, het traject erg heuvelachtig en Sylvia sliep nog steeds.

De Simca 1000 Special is toch een fijne auto. We rijden nu al aardig wat uurtjes en ik ben nog allerm minst moe. De remmen bewijzen in de bergen nog eens extra hun betrouwbaarheid en het licht lopende, reactievrije stuur zorgt ervoor dat de auto elke bocht kan nemen alsof die bocht al honderd keer ingestudeerd was. De laatste paar honderd kilometers op de auto-baan naar Basel rijdt Guus



en ik ga achterin zitten om een dutje te doen. Sylvia is een plezierig meisje maar ze slaapt nog steeds. Ik kijk over Guus' z'n schouder naar de snelheidsmeter en zie dat de wijzer op 150 staat. Nog twee uurtjes in dit tempo en wij zijn

op een onmogelijk vroeg uur in Zwitserland. Maar wie dan leeft wie dan zorgt, en Guus is er voor om het slapende gezelschap snel en veilig naar Basel te sturen.

De volgende ochtend in Zürich hebben wij een zee

van tijd om heel uitgebreid te ontbijten en een hotel op te zoeken, ons op te frissen en om wat te slapen. Het was een leuke tocht die wij met een gemiddelde van precies 100 kilometer hebben afgelegd waarbij dan inbegrepen zijn de kleine

oponthoudjes aan de grens en af en toe koffie drinken. De vakantiedagen in Zwitserland zullen gezellig worden. Wij zullen met onze 1000 Special een aantal hoge passen gaan rijden, waar wij ons nu al zeer „Special” op verheugen.

UITRUSTING SIMCA 1000 SPECIAL

Instrumentenbord met
sierhoutaspect
Sportstuur
Halogeen schijnwerpers
Opbergbak op de transmissietunnel
Luchthoorn

Moquette tapijt
Anti-verblindingsachter-
uitkijkspiegel
Verchroomde wielsier-
ringen
Schijfremmen voor



Simca is kwaliteit

In de 35 jaar dat de Simca-ingenieurs automobielen fabriceerden vielen de boeiendste en spannendste jaren van het moderne industriële tijdperk. Zeker, voordat Simca bestond was er de welhaast heroïsche tijd dat de automobiel het paard ging vervangen. Kleine technische werkplaatsen bouwden, op bestelling en per stuk de zeldzame modellen die gefortuneerde cliënten bij hen bestelden.

Sommige van deze werkplaatsen zijn uitgegroeid tot grote industriële ondernemingen, maar het merendeel is verdwenen, na een periode van korte en krachtige bloei, juist in die voor-oorlogse periode waarin Simca het levenslicht zag.

In die jaren was er in Europa geen enkele automobiel-maatschappij die het aandurfde volop van start te gaan en de enorme omwentelingen van de eerste moderne industrie en de tegenwerking van de reeds gevestigde concurrentie het hoofd te bieden.

Een probleem bij de oprichting van Simca was uiteraard niet om de automobiel uit te vinden, maar, al vanaf de kinderschoenen, als een volwassen onderneming de moeilijkheden op te lossen verbonden aan serie-fabricage. En inderdaad was het begin uiterst lastig: geen eigen grondstoffen-fabrieken (ijzer- en metaalgietereien etc.), in Nanterre een fabriek, nog volgens een verouderd principe op het gebied van serie-fabricage gebouwd, etc., etc...

Afhankelijk van een groot aantal toeleveringsbedrijven was Simca in het begin weinig meer dan een assemblage-bedrijf, op de weg naar - fabriek na fabriek - algehele autonomie.

Iedere toeleveringsfabriek aan het concern toegevoegd, betekende een fundamentele verbetering in het fabricage-proces.

Uiteindelijk kwam Poissy voor Nanterre in de plaats en de fabriek in La Rochelle werd met alle ten dienst staande middelen uit de grond gestampt om de ontwikkeling van onze fabricage bij te kunnen houden, de gieterijen in Sept Fons en Bondy en de ijzerfabrieken in Sully sur Loire en Vieux Condé verstevigden binnen korte tijd het industrieel potentieel van Simca.

Aan ieder van hen werd de volledige taak van verwerking en bewerking van het produkt toebedeeld en de onderlinge band bestond uit de zeer hoge eisen door de industriële directie aan hen gesteld en die uiteindelijk aan Simca haar onbetwiste superioriteit op het gebied van fabricage-techniek heeft gegeven. In feite ging het om twee schijnbare tegenstrijdigheden bij elkaar te brengen: kwaliteit en kostprijs. En dat door aan het productie-proces machinerieën ter beschikking te stellen die in staat waren de kwaliteit op te voeren maar tegelijkertijd de productie-tijd te bekorten.

Fabricage-technieken, gereedschap met een hoge graad van nauwkeurigheid, automatische controle appara-

tuur, metaal-chemische laboratoria, testbanken, uithoudings-testen van het eindprodukt, dat alles kunnen wij nu vol trots tonen aan automobieltechnici die ons uit de gehele wereld geregeld bezoeken. Een modern industrie-complex waar wij lang van gedroomd hebben. Zij hebben er bewondering voor en dat komt tot uitdrukking in het feit dat de allergrootste automobiel-concerns bij ons bepaalde onderdelen voor hun wagens kopen, onderdelen die voornamelijk uit onze metaal-verwerkende bedrijven komen. Maar ons permanente kwaliteits-besef gaat verder dan research of fabricage van de meest geperfectioneerde gereedschappen.

Het zijn altijd mensen die deze gereedschappen gebruiken en het zijn mensen die de kwaliteit bepalen. Onze zeer strenge controles hebben overduidelijk aangetoond dat onderdelen die ogenschijnlijk foutloos zijn nooit zó perfect zijn als onderdelen *zonder* gebreken. Al onze „fabricage-teams“ werken altijd in al onze fabrieken in „competitie-verband“, in een boeiende strijd die wij genoemd hebben: „operatie Nul Fout“. Als u bijvoorbeeld op uw motor of op uw velgen kleine verf-merkjes tegenkomt dan is dat min of meer



een boodschap die één van de leden van zo'n team u stuurt, om u te vertellen dat hij zijn werk na afloop heeft gecontroleerd. Als u overal zo'n beetje ingeslagen nummers vindt dan is dat betreffende onderdeel door ons van a tot z getest en gecontroleerd.

Uw gehele stuurinrichting heeft tot dat u er mee ging rijden alleen al in de fabriek 145 verschillende controles ondergaan - in het verleden met steekproeven - vandaag voor de volle 100%.

Uw motor heeft op de testbank gedraaid, uw versnellingsbak is door en door getest, alle veiligheidselementen zijn talloze malen op doelmatigheid bekeken. Dat alles opdat u onze cliënt zult blijven, wagen na wagen, in volledig vertrouwen!

Technische gegevens

MOTOR. Achterin, onder een hoek van 15° geplaatste, watergekoelde viercilinder-kopkleppenmotor met 5 krukaslagers.

	LS/GL	Special
Boring en slag	68 × 65 mm	74 × 65 mm
Cilinderinhoud	944 cc	1118 cc
Compressieverhouding	9,4 : 1	9,6 : 1
Max. netto-vermogen (DIN)	44 pk bij 6000 t/m	53 pk bij 5800 t/m
Max. netto-koppel (DIN)	6,60 mkg bij 2800 t/m	8,5 mkg bij 2800 t/m

Electrische installatie 12 Volt; batterijcapaciteit 40 Amp. uur, batterij voorin gemonteerd.

TRANSMISSIE. Hydraulisch bediende droge-plaat-koppeling met kogeldrukklager. Vierversnellingsbak met Porsche-synchronisatie en bedieningshandel op de vloer. Achterwielaandrijving via pignion en kroonwiel 8 × 35 bij de 1000 LS en GL (944 cc), 9 × 37 bij de 1000 Special (1118 cc). Motor, versnellingsbak en differentieel aaneengebouwd.

HALF-AUTOMATISCHE TRANSMISSIE (extra, uitsluitend voor LS en GL). Deze bestaat uit de combinatie van een hydraulische koppelmvormer (werkend met oliestroming tussen schoepenwielen) en een volledig gesynchroniseerde drie-versnellingsbak. Met de bedieningshandel hiervan kiest men het gebied waarin de automatische hydraulische overbrengings-regeling dienst zal doen. Voor het automatisch ontkoppelen en inkoppelen zorgt bij stoppen en wegrijden het hydraulische orgaan; bij het overschakelen een electro-hydraulisch bediende plaatkoppeling, in actie komend bij de verplaatsing van de genoemde handel.

STUURINRICHTING. Type tandheugel met rondsel, zelf-nastellend. Middellijn kleinste draaicirkel 9,50 m.

REMMEN. Bij de LS en GL trommelremmen met zelf-centrerende remschoenen. Nuttig remoppervlak 624 cm². Bij de Special schijfremmen voor.

WIELOPHANGING EN VERING. Onafhankelijk geveerde wielen, vóór met dwarsarmgeleiding, transversale bladveer en torsiestangstabilisator, achter met schuin-gestelde wieldraagarmen en schroefveren. Dubbelwerkende telescopische schokdempers vóór en achter.

MATEN EN GEWICHTEN	944 cc LS/GL	944 cc half-autom.	1118 cc Special
Eigen gewicht, rijklaar (kg)	775	790	786
Toelaath. gewicht beladen (kg)	1175	1175	1175
Max. aanhangergewicht (kg)	650	850	800
Aantal zitplaatsen		4	
Glasoppervlak		17.300 cm²	
Grootste lengte		3,797 m	
Grootste breedte		1,485 m	
Wielbasis		2,220 m	
Vrijslag boven de grond (beladen)		0,130 m	
Spoorbreedte, vóór		1,250 m	
Spoorbreedte, achter		1,280 m	
Grootste hoogte, onbeladen		1,390 m	
Grootste hoogte, beladen		1,335 m	
Inhoud koffer		180 dm³	
Bandenmaat (radiaalbanden)		145 SR 13	
Bandenspanning voor		1,1 atm.	
achter		1,9 atm.	
Inhoud benzinetank		36 ltr	
Inhoud motorcarter		2,5 ltr	
Inhoud koel- en verwarmingsstelsel		6,4 ltr	
Inhoud versnellingsbak		1,8 ltr	
PRESTATIES			
Acc. tijd over 1 km m.st.start	41 sec.	43 sec.	37,8 sec.
Max. snelheid	135 km/u	132 km/u	150 km/u
Gem. verbruik, ltr per 100 km	6,4 (volgeladen met een gemiddelde van 70 km/uur.)		7,5/8 met 100 km/u



SIMCA
NEDERLAND N.V.

