

SIMCA 1100



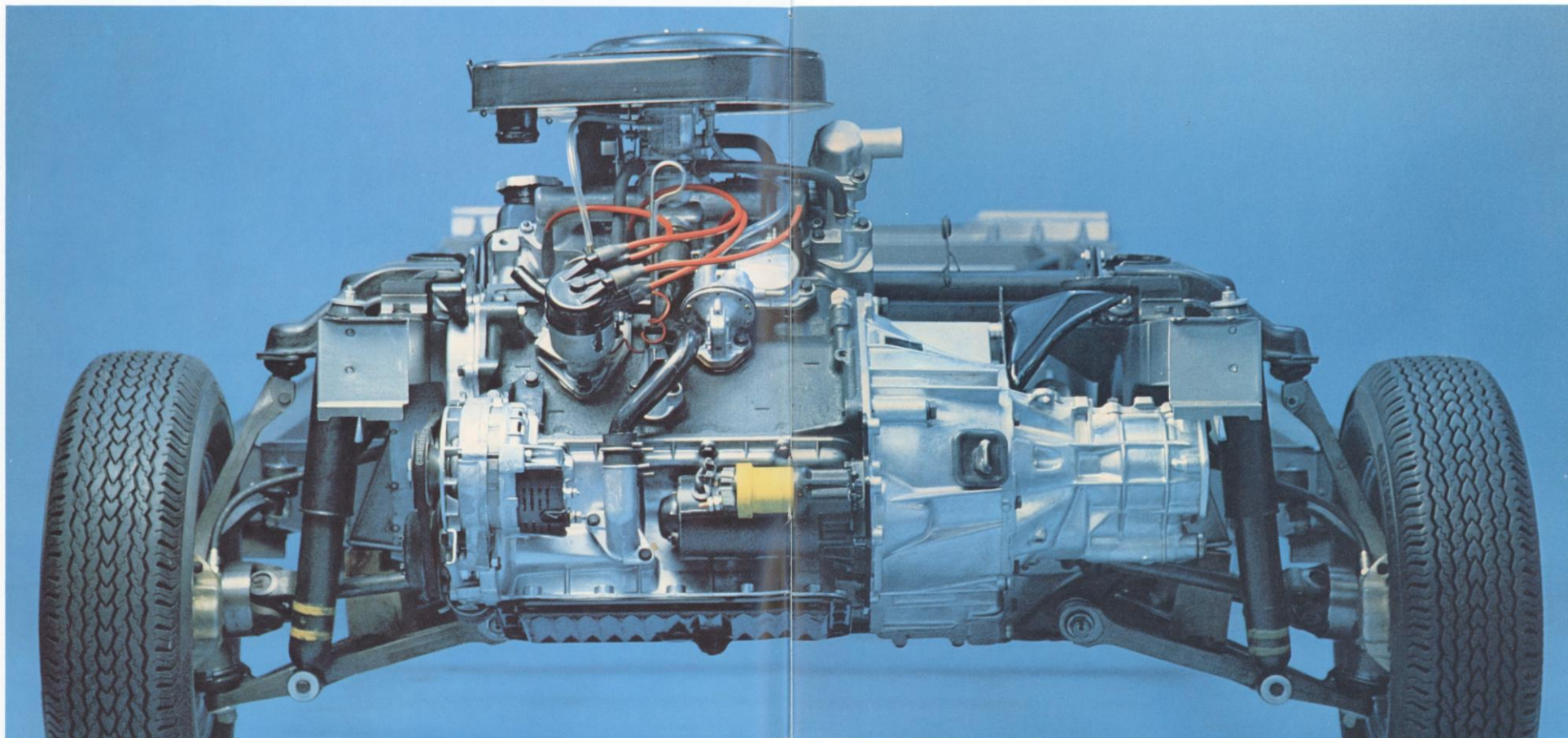
Enkele jaren heeft SIMCA besteed aan de ontwikkeling en perfectionering van het, één geheel vormende motor- en transmissie-aggregaat dat bij het type 1100 de voorwielen aandrijft. Ter ruimtebesparing is het overdwars in de neus van de wagen geplaatst. Het gaat hier om een 1,1-liter-motor van 53 of 56 pk (netto), die 5 krukaslagers heeft en zich onderscheidt door een bijzonder robuuste bouw en daardoor een ongemeen hoog weerstandsvermogen. Veelbetekenend in dit verband is het

feit, dat verschillende vitale delen overeenkomen met die in de krachtbron van de 1200 S Coupé, een 1,2-liter sportmachine die op een meer dan 40% hoger maximum-vermogen is berekend.

De motor is uitgerust met een elektrische koelingsventilator, die automatisch wordt in- en uitgeschakeld al naargelang de motortemperatuur dit wenselijk maakt. Een dynamo van het wisselstroom-type zorgt ervoor, dat de accubatterij reeds bij langzaam draaiende motor wordt bijgeladen.

Vierversnellingsbak met supersynchronisatie, systeem Porsche; bedieningshandle op de vloer.

Deze pittige motor geeft SIMCA's jongste propositie een topsnelheid van ca. 140 km/u. Dat is véél voor een bedrijfszuinig 1,1-liter-type. Iets dergelijks geldt trouwens met betrekking tot de acceleratiecapaciteiten — zo belangrijk in het hedendaagse verkeer. De SIMCA 1100 komt zéér vlug „op snelheid”, en een hoog kruistempo kan zonder enig bezwaar worden volgehouden.



De afbeeldingen in deze prospectus demonstreren het duidelijk: SIMCA is er in geslaagd, een elegant model te geven aan een wagen die — zoals we zullen zien — vóór alles uitmunt door praktische kwaliteiten, door doelmatigheid. De harmonische proporties van het 1100-model zijn niet in de laatste plaats te danken aan de bescheiden voor- en achter-overbouw ten opzichte van de wielen. Dat

de wielbasis dus verhoudingsgewijs lang is — hij komt overeen met die van de SIMCA 1301/1501 — heeft echter ook technische voordelen. Bij een auto van gegeven formaat komt het de wegligging en de vering ten goede; verder schept het de mogelijkheid, het achtercompartiment een royale beenruimte te geven, zonder dat dan de zitbankbreedte door de wielkasten wordt beperkt.



De korte overbouw ten spijt, heeft de SIMCA 1100 een grote, tot aan de achterbankleuning „doorlopende” koffer, die volledig voor bagageberging beschikbaar is, want het reservewiel ligt onder de vloer. In plaats van het gebruikelijke kofferdeksel heeft de carrosserie een vol-

ledig open-klapbare achterwand, hetgeen de bagageruimte uit de aard der zaak ideaal-toegankelijk maakt. Deze achterklep, waarvan de scharnieren onzichtbaar zijn aangebracht, behoeft in geopende stand niet te worden gestut door het gewicht ervan is uitgebalanceerd.



Het raszuivere personenauto-model van de SIMCA 1100 laat niet vermoeden, dat hier in een normale coach- of sedan-carrosserie combinatie-wagen-voordelen worden geboden..

Klapt men de achterbankleuning voorover, dan zorgt een speciaal mechanisme ervoor, dat ook de achterbank-

zitting zich naar voren en naar beneden beweegt, waardoor de achterzijde van de volledig tot op de zitting neergeklapte leuning in het verlengde van de koffervloer komt te liggen. Er is hiervoor geen gereedschap nodig en men behoeft de handen niet vuil te maken. Het simpelweg voorover duwen van de leuning is vol-

doende om van achtercompartiment plus koffer één grote goederenbergruimte met vlakke vloer te maken, die door het omhoog-klapbare achterportier toegankelijk is. De inhoud van deze ruimte bedraagt niet minder dan 1170 kubieke decimeter. Men denke zich in, wat dit aan gemak betekent wanneer voor huishoude-

lijke of zakelijke doeleinden „spullen” moeten worden vervoerd die in de koffer geen plaats genoeg vinden, of wanneer twee personen een vakantie-reis gaan ondernemen waarvoor de hoeveelheid bagage en uitrusting anders het volladen van een dakrek nodig zou hebben gemaakt.





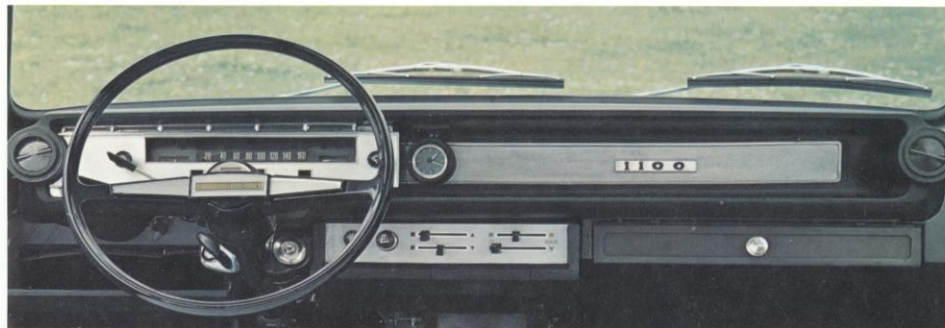
Niet alleen het motoraggregaat van de SIMCA 1100 is technisch een fraai stuk werk. Bijzonder weldoordacht is ook de moderne constructie van het onderstel. Alle vier wielen zijn onafhankelijk geveerd, met behulp van torsiestaven. Het remsysteem omvat schijfremmen op de voorwielen en een remkrachtverdelers, die zich auto-

matisch instelt naar de gewichtsbelasting van resp. de voor- en de achterwielen. Radiaalbanden behoren tot de standaard-uitrusting. De combinatie van prestaties en rijkwaliteiten waardoor de SIMCA 1100 gekenmerkt wordt, stempelen hem tot een aparte aanbieder in zijn klasse.



Basis-comfort op zeer hoog peil, hier door de ruimte in het interieur en door de voortreffelijke vering gegeven, wordt gecombineerd en vervolmaakt door een bijzonder gerieflijke uitvoering van voorzittingen en achterbank, en een veelzijdig regelbare verwarmings- en luchtverversings-installatie van royale capaciteit.

In de hoeken van het instrumentenbord bevinden zich twee verstelbare ventilatieroosters, terwijl twee afzuigopeningen voor „verbruikte” lucht — achterin in de bovenbouw — ervoor zorgen, dat een goede doorstroming van het interieur tot stand komt zonder dat daartoe een raam behoeft te worden geopend.



Het komt zelden voor, dat van een geheel nieuw autotype meteen 4 modellen verschijnen, maar bij de SIMCA 1100 vond de fabriek dit wenselijk teneinde aan aspirantkopers van meet af keuze te kunnen bieden. Er zijn een tweedeurs-model

(Coach), een vierdeurs-model (Sedan), een combinatiewagen (Tourist) en een bestelwagen (Commercial). De Coach, de Sedan en de Tourist kunnen elk worden geleverd in twee verschillende uitvoeringen, wat de uitrusting en de aankleding van de

carrosserie betreft. Dit in aanmerking genomen, zou men dus ook van 7 modellen kunnen spreken. Alle zijn, tegen meerprijs, verkrijgbaar met de semi-automatische transmissie, systeem Ferodo, welke bij de SIMCA 1000 haar sporen heeft verdiend.



De SIMCA 1100 Tourist is een combinatiewagen, buitengewoon doelmatig voor gemengd of afwisselend personen- en goederentransport. Vergeleken bij de Sedan of Coach heeft de achtersteven een zodanige vorm, dat het achterportier nog hoger kan worden open-geklapt en er nog méér bergruimte achter de achterbank of — wanneer deze neergeklapt is — achter de voorzittingen ter beschikking staat. In het eerste geval

bedraagt de laadruimte 600 kubieke decimeter (een wel zéér grote „koffer“!), in het tweede geval niet minder dan 1600 kubieke decimeter. En of het nu gaat om een volumineus meubelstuk dan wel een te repareren wasmachine, om planten en struiken voor de tuin of om de kindervan, kinderstoel en box — de SIMCA 1100 Tourist zorgt voor betrouwbaar en economisch snelvervoer.



Degenen die een auto voor louter goederentransport nodig hebben, vinden in de 1100 Commercial een compacte maar ruime bestelwagen waarvan o.m. de „verkeerslenigheid“ en de bedrijfszuinigheid aan hoge eisen voldoen. Een even snel optrekkende, even wendbare en even zuinige bestelwagen met dezelfde laadruimte zal men niet gemakkelijk vinden.

Dat ook de Commercial met semi-automatische transmissie kan worden geleverd, is een punt van belang, vooral wanneer het om een stadsbesteldienst gaat. De chauffeur kan dan al zijn aandacht wijden aan het drukke verkeer, terwijl bij de schok- en trillingdempende werking van het hydraulische transmissiegedeelte het welzijn van de motor en het aandrijfmechanisme is gebaat.



TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR

Overdwars voorin gemonteerd
Cilinderinhoud 1118 cc
Boring en slag 74 x 65 mm

Compressieverhouding
Max. netto-vermogen (DIN)
Max. netto-koppel (DIN)

SIMCA 1100 LS	SIMCA 1100 GL
Coach en Tourist	Sedan
SIMCA 1100	SIMCA 1100 GLS
Commercial	Coach, Sedan en Tourist
8,2 : 1	9,6 : 1
53 pk bij 5800 t/m	56 pk bij 5800 t/m
7,8 mkg bij 3600 t/m	8,3 mkg bij 3600 t/m

Vijfmaal gelagerde krukas
Valstroomcarburetor met acceleratiepomp
Electrische ventilator met automatische in- en uitschakeling door thermostaat
Electrische installatie 12 Volt; wisselstroomgenerator 330 Watt

TRANSMISSIE

Enkelvoudige droge-plaat-koppeling met diafragma en kogeldrukklager, hydraulisch bediend.
Vierversnellingsbak met Porsche-synchronisatie op alle voorwaartse versnellingen; bedieningshandle op de vloer.
Voorwielaandrijving.

STUURINRICHTING

Type tandheugel met rondsel, zelf-nastellend. Stuurkolom met cardangewricht en flexibele koppeling. Kortste draaistraal 5½ meter.

VOORWIELOPHANGING

Onafhankelijk geveerde voorwielen met dwarsarmengeleiding en overlans gemonteerde, instelbare torsietaaf-
veren. Dubbelwerkende telescoop-schokdempers. Torsiestangstabilisator.

ACHTERWIELOPHANGING

Onafhankelijk geveerde achterwielen met dwarsarmengeleiding en overlans gemonteerde, instelbare torsietaaf-
Dubbelwerkende telescoop-schokdempers. Torsiestangstabilisator.

REMSYSTEEM

Schijfremmen vóór, trommelremmen achter, met automatisch, afhankelijk van de belasting, werkende remkracht-
verdelers.

WIELEN EN BANDEN

Schijfwielen met velg 4½ x 13. Radiaalbanden, maat 145 SR 13 (bij Tourist 155 SR 13).

AFMETINGEN

Wielbasis 2,52 m.
Spoorbreedte voor/achter 1,37/1,31 m.
Totale lengte 3,94 m (LS 3,92 m)
Totale breedte 1,59 m
Totale hoogte, beladen 1,39 m (Tourist 1,42 m)
Inhoud kofferruimte, Coach en Sedan ca. 370 dm³

Inhoud achtercompartiment met neergeklapte achterbank:
Coach 1165 dm³ Sedan 1175 dm³ Tourist 1600 dm³
Berguimte achter achterbank bij Tourist 600 dm³ (tot dak)
Inhoud benzinetank 42 liter
Inhoud motorcarter 2,5 liter
Inhoud koelsysteem 6 liter

GEWICHTEN

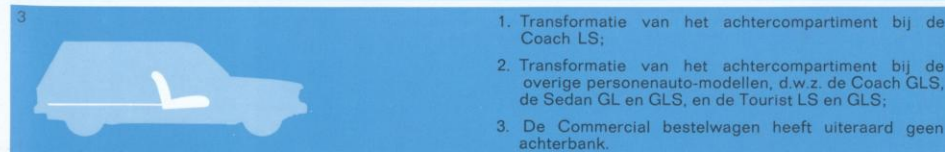
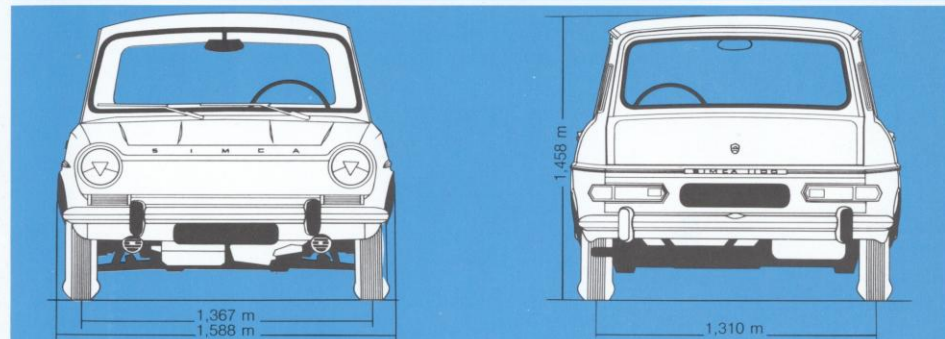
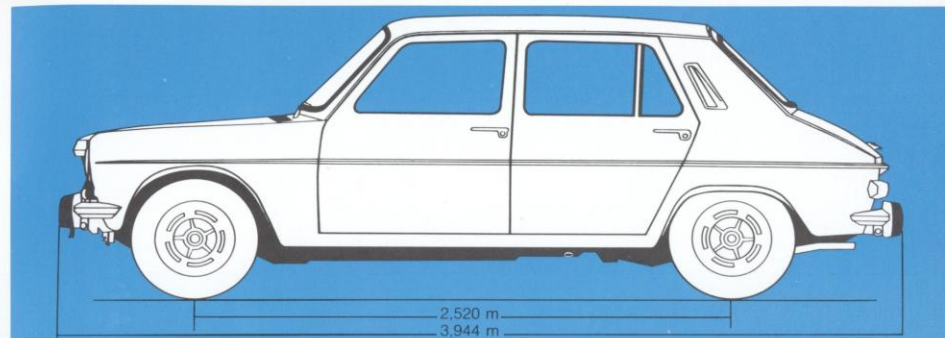
	Coach	Sedan	Tourist
	LS-GLS	GL-GLS	LS-GLS
Lege wagen, bedrijfsklaar	870-880 kg	890-900 kg	900-920 kg
Toelaatbaar totaal gewicht	1300 kg	1300 kg	1375 kg
Idem, met aanhanger	2150 kg	2150 kg	2225 kg

PRESTATIES

Topsnelheid 140 km/u
Acceleratietijd over 1 km met staande start 39,5 sec.
Benzineverbruik bij een constante snelheid van 100 km/u 7 liter per 100 km.

SEMI-AUTOMATISCHE TRANSMISSIE

Alle modellen zijn leverbaar met semi-automatische transmissie, type FERODO.



1. Transformatie van het achtercompartiment bij de Coach LS;
2. Transformatie van het achtercompartiment bij de overige personenauto-modellen, d.w.z. de Coach GLS, de Sedan GL en GLS, en de Tourist LS en GLS;
3. De Commercial bestelwagen heeft uiteraard geen achterbank.

