

Simca 1000 Rallye 1



La 1000 Spécial. Elle a les caractéristiques techniques et les performances de la 1000 Rallye 1. Les coloris sont discrets. Les fauteuils moelleux.

Moteur.
Puissance administrative CV : 7.
Cylindrée cm³ : 1294.
Alésage / course (mm) : 76,7 x 70.
Rapport volumétrique : 9,8 à 1.
Puissance effective CH (DIN à t/mn) : 60 à 5400.
Couple maxi DIN m da N à tr/mn : 9,85 à 2600.
Vilebrequin : en acier estampé et traité supporté par 5 paliers.
Carburateur : simple corps inversé.
Refroidissement par eau.
Batterie V Ah : 12/40.
Générateur d'électricité : alternateur 25 Ah.
Embrayage : monodisque à sec à commande hydraulique.
Boîte de vitesses : 4 rapports tous

synchro. Licence Porsche.
Transmission : roues arrière motrices.

Direction : à crémaillère.
Rayon de braquage (m) : 4,62.

Suspension.
Avant : roues indépendantes avec ressort transversal et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet différentiel.
Arrière : roues indépendantes. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet différentiel. Cardan côté roue donnant un carrossage négatif (3°).

Freins.
Avant : disques.
Arrière : tambours.

Dimensions.
Longueur H tout (m) : 3,797.
Largeur H tout (m) : 1,485.
Empattement (m) : 2,220.
Hauteur H tout (m) : 1,390.
Garde au sol à vide (m) : 0,130.
Voie AV (m) : 1,250.
Voie AR (m) : 1,280.

Poids.
Poids à vide en ordre de marche (kg) : 790.
Poids total autorisé en charge (kg) : 1190.
Charge remorquable (kg) : 810.

Capacités.
Réservoir d'essence (l) : 36.

Carter moteur (l) : 3.
Boîte pont (l) : 1,75.
Circuit de refroidissement (l) : 6,4.

Performances.
Vitesse (km/h) : plus de 150.
400 m départ arrêté (sec.) : 19,4.
Km départ arrêté (sec.) : 36,5.

Roues.
Dimensions : 5 x 13.
Pneus : 145 SR x 13.
Pressions de gonflage en utilisation normale : Av : 1,1 bar. Ar : 1,7 bar.

Options.
Pare brise en verre feuilleté.
Lunette arrière dégivrante.
Projecteurs à iode.
Avertisseurs à compresseur.
2 siège baquet.
2 kits moteur { Arceau de sécurité
Jantes



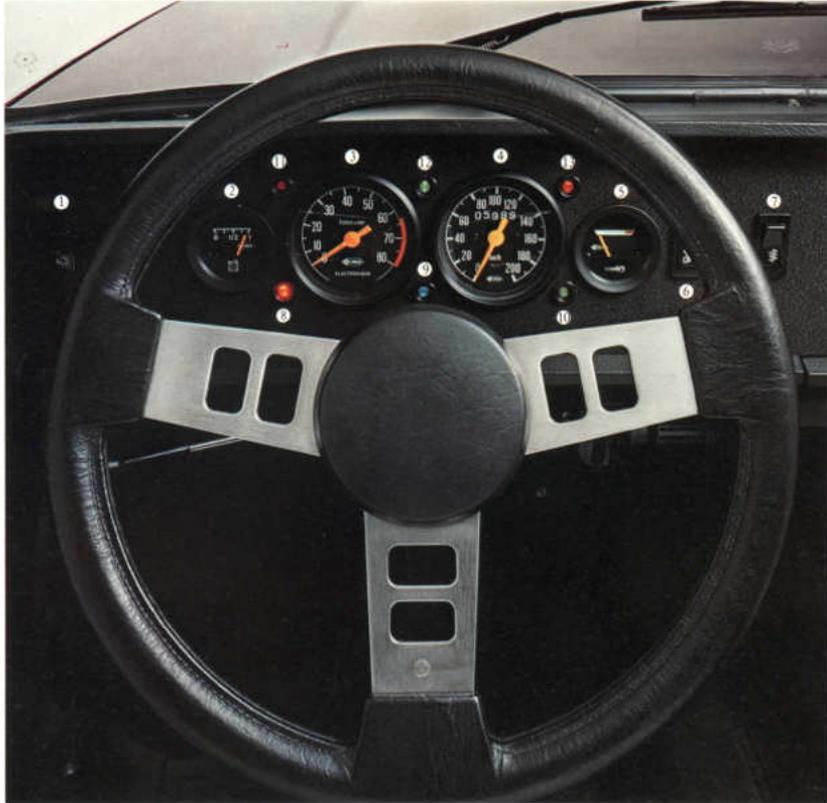
Existe également en version banalisée sans identification Rallye.



I.G.E. PARIS PRINTED IN ITALY BY POZZONI

SIMCA  **CHRYSLER FRANCE**

■ C. HAVAS CONSEIL R.C. PARIS 66 8 1407 / PHOTOS CHRISTIAN GARRET / CRÉDIT CAVIA / LEASING : LOCASIM / SIMCA A CHOISI L'HUILE SHELL SUPER 100 / SOUCIEUX DE TOUJOURS AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SA PRODUCTION CHRYSLER-FRANCE SE RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER SANS PRÉAVIS LES CARACTÉRISTIQUES DE CE CATALOGUE.



Le tableau de bord de la 1000 Rallye 1 :

- 1 - interrupteur d'éclairage - 2 - jauge à essence - 3 - compte-tours - 4 - compteur de vitesse -
- 5 - température d'eau - 6 - essuie-glace - 7 - lunette arrière dégivrante (option)
- 8 - témoin de pression d'huile - 9 - témoin feux de route - 10 - témoin des feux de position -
- 11 - témoin de mini d'essence - 12 - témoin de l'indicateur de direction - 13 - témoin de charge -





En France, il fallait bien faire quelque chose pour tous ceux qui veulent s'initier à la conduite sportive. Chez Simca Chrysler France, nous avons commencé par faire la Simca 1000 Rallye. Voici la Simca 1000 Rallye 1. Notre nouvelle « tout à l'arrière ».

Apparemment, qu'est-ce qui distingue la Rallye 1 de son aînée ? Mêmes couleurs. Rouge sardes. Ou blanc tacoma. Même caisse compacte. Même capot noir anti-reflets. A l'intérieur, on retrouve des conditions de conduite sportive idéales. L'indispensable siège-baquet, bien enveloppant. Le petit volant mousse gainé. Le court levier de vitesses. Là s'arrête la ressemblance.



La Rallye 1 est une nouvelle voiture. D'abord par son moteur. 1294 cm³ de cylindrée. 60 CH Din à 5400 tours/m. Une boîte à laquelle nous avons donné les synchros de la fameuse Simca 1100.

Des synchros Licence Porsche. On attend des performances. On n'est pas déçu.

Le 400 m départ arrêté en 19,4 sec. Le km en 36,5 sec.

Avec cette 7 CV, nous avons pensé « Rallye ». Nous avons, par exemple, renforcé le démarreur. Ce serait vraiment trop bête de caler dans une épreuve spéciale sans pouvoir redémarrer. La génératrice à courant continu, nous l'avons remplacée par un alternateur de 25 Ah.



On peut ainsi poser tous les projecteurs, tous les accessoires complémentaires sans inconvénient pour le bilan électrique de la voiture.

Avec le radiateur à faisceau cuivre aucun risque de voir le moteur chauffer.

Plus la voiture est sportive, plus la suspension devient importante. Sur la Rallye 1, les roues avant ont un carrossage nul. Les roues arrière,

un carrossage négatif prononcé (3°). Les jantes ont une largeur de 5 pouces.

Aucun problème de tenue de route, même à grande vitesse. Vent latéral ? Bien posée sur ses 4 roues indépendantes, la Rallye 1 reste bien en ligne.

Les virages s'enchaînent ? On connaît la précision

d'une direction à crémaillère.

Les accessoires. Sur la Rallye 1, ils sont essentiels. Si les essuie-glaces et les instruments du tableau de bord sont entourés de noir mat, ce n'est pas par souci d'esthétique. C'est pour éviter tout reflet. Et si les aiguilles sont rouges, c'est simplement pour que la lisibilité soit meilleure.

Chacun peut personnaliser la Rallye 1, l'adapter à son goût, à ses propres besoins. Pour cela, 3 options.

- 1) la lunette arrière dégivrante.
- 2) le pare-brise feuilleté (teinté dégradé).
- 3) l'option « Rallye » : projecteurs à iode, avertisseur à compresseur, siège-baquet passager.