

Simca 1000 Rallye



Technische Daten: SIMCA 1000 Rallye 1/Rallye 2

	Rallye 1	Rallye 2
Motor:	4-Zylinder, 4-Takt-Reihenmotor im Heck, 15° nach links geneigt, 5fach gelagerte Kurbelwelle (Trimetallager), Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, elektrisch-thermostatisch gesteuerter Kühler-Ventilator (bei Rallye 2), Frostschutz bis -25° C	
tats. Hubraum:	1294 ccm	1294 ccm
Steuerhubraum:	1280 ccm	1280 ccm
Bohrung/Hub:	76,7/70 mm	76,7/70 mm
max. Leistung bei:	60 PS [44kW] — 5400 U/min	82 PS [60 kW] — 6000 U/min
max. Drehmoment bei:	9,36 mkp — 2600 U/min	11,0 mkp — 4400 U/min
Verdichtung:	9,8:1	9,8:1
Vergaser:	Fallstrom-Vergaser, Solex 34 BIC SA	2 Querstrom-Doppelverg., Solex 35 PHHE 4
Kraftstoff-Normverbrauch:	8,5 l/100 km, Superbenzin	8,0 l/100 km, Superbenzin
Kraftübertragung:	Mech.: Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt, vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe (System Porsche), Übersetzungen: I — 3,545; II — 2,118; III — 1,409; IV — 0,963; R — 3,429, Knüppelschaltung	
Antrieb:	Hinterradantrieb Achsenübersetzung: 4,111	Hinterradantrieb Achsenübersetzung: 3,889
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung an Querblattfeder (Sturz ± 0°), Kurvenstabilisator, hydraulische Zweibeige-Teleskopstoßdämpfer	
Radaufhängung und Federung vorn:	Einzelradaufhängung an Diagonalkern (Sturz — 3°), Schraubenfedern, Doppelgelenk-Achse, hydraulische Zweibeige-Teleskopstoßdämpfer	
Radaufhängung und Federung hinten:	Zahnstangenlenkung, Übersetzungsverhältnis: 16,58:1, Sicherheitslenksäule	
Lenkung:	9,50 m	9,50 m
Wendekreis:	2 Scheibenbremsen vorn	Zweikreisbremsanlage
Bremsanlage:	2 Trommelbremsen hinten hydraulisch betätigt	4 Scheibenbremsen hydraulisch betätigt
Felgen und Reifen:	Handbremse mech. 5 J x 13" Lochfelgen 145 SR x 13 Gürtelreifen	Handbremse mech. 5 J x 13" Lochfelgen Formel France 145 HR x 13 Gürtelreifen*
Maße und Gewichte:	3809 x 1485 x 1365 mm	3811 x 1485 x 1365 mm
Länge x Breite x Höhe:	2220 mm	2220 mm
Radstand:	1260/1275 mm	1265/1280 mm
Spurbreite vorn/hinten:	180/120 mm	155/115 mm
Bodenfreiheit ohne/mit Belastung:	790 kg	860 kg
Leergewicht:	400 kg	320 kg
Nutzlast:	1190 kg	1180 kg
Zul. Gesamtgewicht:	810 kg	—
Anhängelast gebremst:	430 kg	—
Anhängelast ungebremst:	850 kg	—
Ausnahmeanhängelast:	180 l	180 l
Kofferrauminhalt:	50 kg	50 kg
Zul. Dachlast:		
Füllmengen:	36 l	51,5 l
Kraftstoffbehälter:	6 l	10,5 l
Kühlsystem einschl. Heizung:	3 l	4 l
Ölwechsellmenge Motor:	1,8 l	1,8 l
Ölwechsellmenge Getriebe:		
Elektrische Anlage:	Wechselstrom 12 V — 35 A — 420 W	Wechselstrom 12 V — 35 A — 420 W
Lichtmaschine:	12 V — 40 Ah	12 V — 45 Ah
Batterie:		
Fahrleistungen:	14,8 sec	12,3 sec
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h:	154 km/h	170 km/h
Höchstgeschwindigkeit:	36,5 sec	33,9 sec
1 km mit stehendem Start:		
Serienmäßige Ausstattung und Sonderausstattung:	wie im Prospekt angegeben. Eine genaue Übersicht enthält die jeweils gültige Preisliste.	

* Wettbewerbsreifen mit Slick-Charakter

Anderungen und Abweichungen in Konstruktion, Ausstattung und Farben sind vorbehalten.

CHRYSLER DEUTSCHLAND GMBH, Neu-Isenburg, Januar 1974.

MATRA-SIMCA: Sieger der 24 Stunden von Le Mans 1972 und 1973.
Markenweltmeister 1973.



Die SIMCA 1000 Rallye...

Evergreens, die immer jünger werden. Aktueller als je zuvor. Kompakte, sportliche Fahrmaschinen für junge oder junggebliebene Rallye-Fans. Homologiert in Gruppe 1 und 2. Mit der professionell-funktionellen Ausstattung für sportlich Ambitionierte.

Mit einem drehfesten, bulligen 1,3-Liter Stoßstangen-Triebwerk im Heck, das willig Gas annimmt und ohne Mucken und mit sauberen Übergängen hochdreht. Kraftvoll

und markant: der Turbinensound über den gesamten Drehzahlbereich.

Steigen Sie ein! Das Cockpit bietet ideale Voraussetzungen für sportliches Fahren. Die mit atmungsaktivem Kunstleder bezogenen Schalensitze (serienmäßig Dreipunkt-Sicherheitsgurte) mit weitem Verstellbereich, individuell für den Fahrer in Höhe und Lehnen-Neigung, geben den Halt, den man als Pilot oder Copilot

eines SIMCA 1000 Rallye in schnellen Kurven braucht.

Eine Hand umspannt das kleine, griffige Metallspeichen-Lederlenkrad mit dem gepolsterten Lenkradkranz, die andere findet den kurzen Sportschaltknüppel wie von selbst. Das vollsynchronisierte, ausgezeichnet abgestufte 4-Gang-Getriebe mit exakten Schaltwegen läßt sich blitzschnell schalten.

Reflexe auf der Windschutzscheibe und Spiegelungen in den

Instrumentengläsern werden durch die matschwarze Fronthaube und das gleichhaltene Interieur eliminiert. Freie Sicht nach hinten garantiert die heizbare Heckscheibe.

Die beiden Halogen-Zusatzscheinwerfer machen die Nacht taghell. Die Kompressor-Sportfanfare die Straße frei.

Das Fahrwerk mit dem negativen Sturz der Hinterräder entspricht in jeder Situation dem Leistungsangebot.

Viele Sportfahrzeuge kann man sich oft erst dann leisten, wenn man sie sich eigentlich nicht mehr leisten kann. Die SIMCA 1000 Rallye können Sie sich leisten!

Und. Sie heißen nicht nur Rallye. Sie gewinnen sie auch.



Der SIMCA 1000 Rallye 1...

Rallye-Zweckmäßigkeit rundum! Ohne Luxus, doch nicht ohne Komfort. Serienmäßig komplett.

Nehmen Sie Platz! Gurt angelegt? Starten Sie! Sofort ist der Motor da. Spontan nimmt er Gas an. 1. Gang. Start! Der Rallye 1 kommt augenblicklich zur Sache. In nur 14,8 Sekunden beschleunigt er auf 100 km/h. Den stehenden Kilometer legt er in 36,5 Sekunden zurück. 60 PS bei 5400 U/min sind

für eine Spitze von 154 km/h gut. Das maximale Drehmoment von 9,36 mkp stellt sich bereits bei 2600 U/min ein. Selbst bei nur 2000 U/min im 4. Gang nimmt dieses Aggregat willig Gas an. Die thermische Gesundheit garantieren Kühler-Lamellen aus Kupfer.

Ein knapper Blick in den Sportaußenspiegel. Hinter Ihnen bleibt die Konkurrenz zurück! Vor Ihnen die mattschwarze Fronthaube. Blendfrei. Genauso wie das Arma-

turenbrett mit den Kontrolleuchten und 4 Rundinstrumenten, auf die der Blick durch den kleinen, griffigen Ledervolant fällt. Die Zeiger sind orangefarben. Der eine Blick genügt, die Werte zu erfassen: Drehzahl, Geschwindigkeit, Wassertemperatur, Tankinhalt.

Funktionell: die mattschwarzen Wischerarme mit hoher Auflagekraft und 2 Geschwindigkeiten. Im unmittelbaren Griffbereich: die Kippschalter.

Kilometer um Kilometer spult er herunter. Sportliches Vergnügen. Für Pfennige. Denn sparsam wie ein SIMCA nun mal ist, begnügt sich auch dieser Sprinter mit ca. 8,5 Litern auf 100 km.

Dabei klebt er förmlich auf der Piste. Kein Wunder, bei dem Fahrwerk. Vorderräder: Sturz $\pm 0^\circ$. Hinterräder: Sturz 3° negativ. Felgen: 5 Zoll breit. Gürtelreifen! Windboen? 4 unabhängig aufgehängte Räder halten den Rallye 1 in

der Spur. Kurven? Testjournalisten nannten ihn einen wahren Kurvenkünstler.

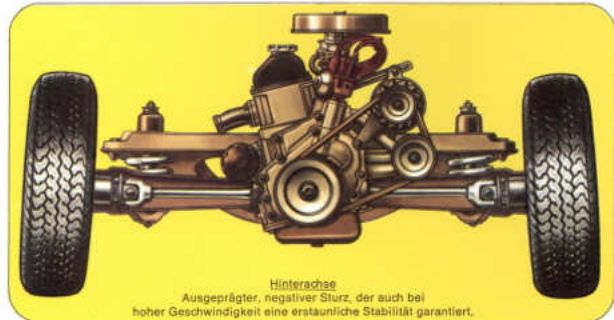
Die Zahnstangenlenkung ist direkt, aber nicht nervös. Verblüffend das präzise Handling.

Jeder Beanspruchung ist die Bremsanlage mit den standfesten, fadingfreien Scheibenbremsen vorn gewachsen.

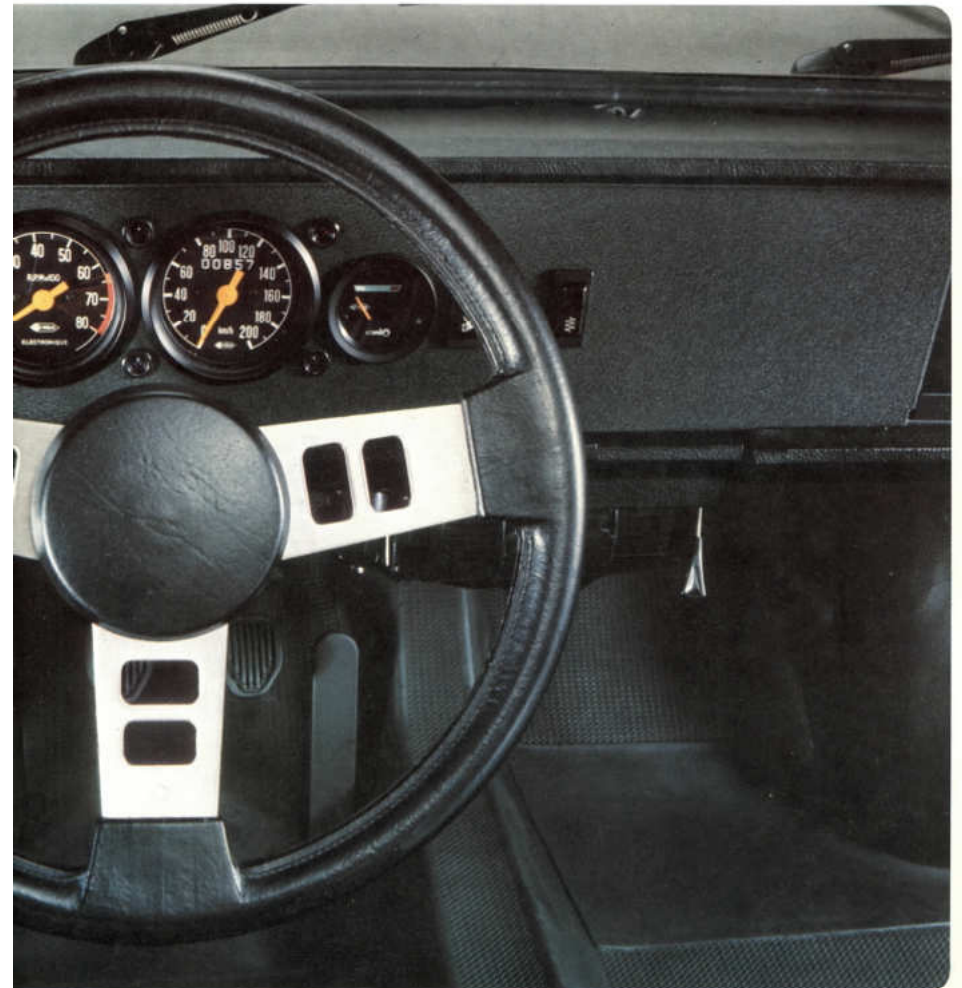
Vielleicht haben Sie sich bereits für ihn entschieden. Für den SIMCA 1000 Rallye 1.



Zahnstangen-Lenkung
Präzision im Detail.



Hinterachse
Ausgeprägter, negativer Sturz, der auch bei hoher Geschwindigkeit eine erstaunliche Stabilität garantiert.



Der SIMCA 1000 Rallye 2...

Die heißeste Version dieses Evergreens. Für Kenner mit Können. Denn er hat es in sich. Mehr Power, mehr Temperament, mehr Ausstattung. Serienmäßig wettbewerbsmäßig. Konkurrenzfähig. Mit üblicher Werksgarantie, aber ohne Aufpreis.

Sie erwarten noch mehr Leistung und werden nicht enttäuscht. Max. 82 PS bei 6000 U/min. Höchstes Drehmoment 11,0 mkgp bei 4400 U/min. Von 0 auf 100 km/h in 12,3 Sekunden. Spitze: 170 km/h.

1 km aus dem Stand in 33,9 Sekunden. Daten, die sich sehen lassen können!

Der 1,3 l Vierzylinder-Motor imponiert auch optisch durch seine voluminöse Gasfabrik: Zwei Solex-Doppelvergaser mit aufwendiger Ansaug-Architektur. Als Pendant dazu die ebenso aufwendige Auspuffanlage.

Für das thermische Wohlbefinden der Maschine sorgt der nach vorn verlegte Kühler. Charakteristisch seine wabenartigen Lufteinläß-

schlitze unter der Stoßstange. Thermostatisch geregelt unterstützt ein elektrischer Ventilator im Wagenbug bei Bedarf die Kühlwirkung. Das bedeutet gleichzeitig Entlastung des Hecks und PS-Gewinn. Kühlrippen an der Ölwanne garantieren optimale Öltemperaturen.

Das Cockpit ist wie es sein soll. Mit körpergerechten Schalensitzen für Fahrer und Beifahrer. Dazwischen der Sportschaltknüppel.

Die Rundinstrumente, schwarzer Grund — weiße Ziffern, signali-

sieren Drehzahl, Geschwindigkeit, Tages- oder Etappenkilometer, Öldruck, Wassertemperatur und Tankinhalt (51,5 l!). Daneben Kontrollleuchten und die Kippschalter auf dem Armaturenbrett im Profi-Look.

Die getönte Verbundglasfrontscheibe wird von 2-stufigen Scheibenwischern mit Wischerarmen, die auch bei „full speed“ nicht abheben, freigehalten. Automatisch mit der elektrischen Scheibendusche.

Für die Sicherheit sind 2 Schei-

benbremsen gut. Die vier des Rallye 2 in Verbindung mit dem Zweikreisbremssystem besser. Optimal: 2 + 2 Halogenscheinwerfer. Und, und, und.

Er macht seinem Namen Ehre. Für Wettbewerbe gebaut. Nicht nur zum Teilnehmen. Sondern zum Gewinnen. Mit allem was dazu gehört. Serienmäßig. Zu einem sportlich-fairen Preis.

Nun liegt es an Ihnen. Zu gewinnen. Mit dem SIMCA 1000 Rallye 2.

