

**SIMCA
1000**

MACHINE, ARRIÈRE !

Un p'tit cube, des centimètres cube... Ce jingle pourrait bien s'adapter à la Simca 1000 dont la joyeuse bouille carrée va figurer pendant seize ans au catalogue de la firme de Poissy, jouant tour à tour les coquettes branchées, la familiale économique ou la sportive délurée. Un bon petit diable ?

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





Qu'est-ce qui pourrait bien concurrencer le triomphe insolent de la Dauphine ? Une question que se pose, à la fin des années cinquante, le flamboyant Henri-Théodore Pigozzi, père fondateur et maître après Dieu de la firme Simca. On oublie un peu trop vite que Simca, à cette époque, comme au début des sixties, est le second constructeur français. Déclinées en gammes à l'américaine, ses productions vont des populaires Aronde 6 et 7 CV aux exotiques — du moins pour la France — et tapageuses Vedette héritées de Ford SAF en même temps que leur anémique moteur V8. Toujours très réactif, Pigozzi a même lancé l'Ariane, cocktail peu détonnant de la caisse Vedette et du moteur

De dimensions compactes, la Simca 1000 a des allures de Dinky Toys... ou plutôt Norev ! Qui veut jouer ?

SUPER !

- ▲ Style cubique très typé 60's
- ▲ Dernière française à moteur arrière
- ▲ Finition coquette
- ▲ Moteurs solides
- ▲ Peu onéreuse

QUOIQUÉ...

- ▼ Mécanique bruyante
- ▼ Tenue de route (versions de base)
- ▼ Direction (modèles avec boîtier)
- ▼ Corrosion
- ▼ Sellerie et accessoires rares

Aronde, au moment où la crise de Suez a condamné les mécaniques voraces en essence. Mais face aux chiffres de production de la

Régie, il faut trouver autre chose que la P60 Etoile 6, énième version économique de la sempiternelle Aronde.

Classe de géométrie

A Poissy, on fourbit donc des armes pour terrasser la Dauphine. Des armes égales ? Tant qu'à faire, un peu plus affûtées : un moteur arrière avec son radiateur accolé, car on y croit encore, culture Fiat oblige, et de la catégorie des 5 CV, certes, mais poussé à 944 cm³, quatre portes ouvrant largement et dotées de glaces descendantes, quatre vraies places d'accès facile et un coffre bien logeable. De plus, il signor Pigozzi, en bon Italien, se flatte de fournir en automobiles les plus jolies femmes de Paris. Il faudra donc que la petite Simca ait du style. C'est Mario Revelli de Beaumont qui s'en charge : Ma, la classé, non è vero ? D'autant que l'apparition, en 1959, de la révolutionnaire et

ACHETER UNE SIMCA 1000

A part la corrosion inévitable sur les autos populaires de cet âge, les Simca 1000 sont des autos solides, mais que de versions différentes ! Naturellement, les plus recherchées sont les Rallye, hélas souvent usées à la corde et trafiquées par des Mimile apprentis-coureurs... A l'opposé, des Simca 1000 basiques conduites en pantoufles existent encore. Un choix judicieux ? Une 1000 Spécial de 1969, à la fois luxueuse et performante avec son moteur 1100. Côté mécanique, aucun souci : c'est du costaud et les pièces d'usure existent toujours. Pour la boîte, le synchro de 2^e est toujours aussi susceptible et n'oubliez pas de contrôler l'état des joints de

transmission, des rotules avant et du ressort à lames. Question corrosion, la 1000 ne rouille pas plus qu'une autre, mais les versions plus récentes sont curieusement les plus sensibles : planchers, attaches de cric, bas de portes et d'ailes, fond de coffre, tour de custode, passages de roues arrière et attaches du train avant, voilà tout ce qu'il faut examiner en priorité. Et vu la variété des modèles et finitions, pas facile de s'y retrouver ! Du coup, la cote reste raisonnable : tablez sur 1 500 € pour une belle 1000 ou 900 de base, voire un peu plus de 2 000 € pour une version plus luxueuse. Bien entendu, les Rallye valent beaucoup plus (de 3 000 à 7 500 €).



Deux blondes :

— On a volé le moteur !

— T'inquiètes, il y en a un de rechange à l'arrière !

limpide Chevrolet Corvair va donner une orientation définitive à une ligne qui se cherchait encore.

Regardez-la bien, sur son plateau tournant au salon de Paris d'octobre 1961 : nette, carrée, presque cubique, elle a tout d'une grande... Corvair ! Même sourcils froncés au-dessus des phares, même toit plat nervuré autorisant de larges portières, mêmes flancs lisses juste soulignés d'un pli de tôle à mi-hauteur. Bien sûr, les volumes ne sont pas tout à fait identiques, mais le coffre très carré laisse espérer un volume inattendu pour la catégorie. Non loin de là, sur le stand Renault, la Dauphine sent sa couronne vaciller et, à la Régie, on pousse les feux pour préparer le lancement de la future R8 qui, elle aussi, va se moquer délibérément des lois de l'aérodynamique...

En prenant livraison de notre Simca 1000 de 1963 blanc banquise, immaculée comme un cube de glace, force est de constater que le Cx ne devait exister que dans les laboratoires des sixties. C'était la règle ! Je veux parler de celle qui a servi à tracer les lignes. Seuls les phares, les feux et... les roues présentent une forme ronde. Circulaire, il n'y a rien à voir ! Si, une fausse calandre tout sourire, de petits chromes chics, de mignons chapeaux de roues de modiste, tout ce qui fait qu'une Simca, même basique, reste une Simca et la Fââmmme toujours la Fââmmme, comme on dit dans les magazines féminins...

Flou artistique

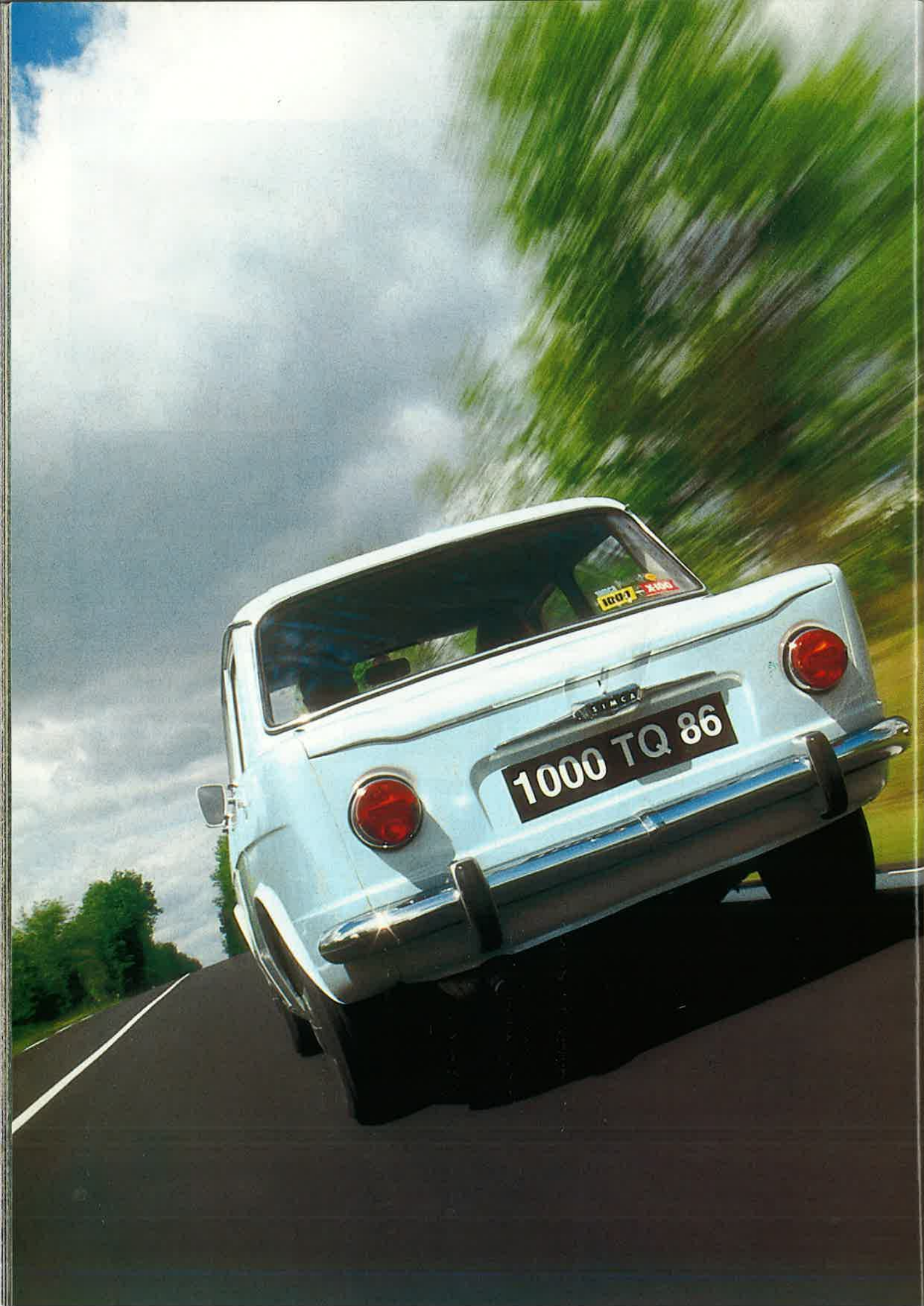
Même coquetterie en s'installant derrière le volant à fines branches. « Oh, chéri, comme cette nouvelle petite Simca est chou pour emmener Mirza prendre l'air à la Grande Cascade ! » semble-t-on entendre. Un compteur gradué jusqu'à 150 et une jauge à essence. C'est tout, et bien assez pour Marie-Chantal, mais la planche de bord inclinée avec son couvercle de boîte à gants est revêtue d'un noir granité du plus bel effet qui s'assortit à merveille aux tissus des sièges. C'est simple, l'Ondine, version hors série de la Dauphine

Elle a beau être tracée à l'équerre, la 1000 distille un charme incroyable avec ses mignons phares ronds et sa fausse calandre. L'archétype de la popu "craquante"...



vier de vitesses naviguent dans l'imprécis. La 1000 est très douce à barrer mais le volant, ou plutôt le boîtier Gemmer, donne dans le vague. Quant aux vitesses, malgré le brevet Porsche dont Simca est si fier, elles ne passent qu'après une recherche appliquée de leur position. La 1000 aurait pu être baptisée Barchetta surtout lorsque la brise traversière se lève, obligeant notre parpaing roulant à tirer des bordées sur la largeur de la Nationale. Cela étant, la machine arrière souffle avec vigueur, faisant son possible pour masquer le trou important entre les deux derniers rapports. Une côte qui, si elle insiste un peu, nécessite de rentrer la 3^e avec

C'est une berline, la preuve, elle dispose de quatre portes ! Dans les faits, les grands départs en famille sont quand même à proscrire : l'espace aux jambes des passagers arrière est limité... mais pas les décibels du petit moteur !



pour conséquence une hausse brutale et immédiate du niveau sonore et, sans doute, de la consommation.

Vagues à lames !

En forçant le son, donc l'allure, la 1000 se maintient à un bon 110 sur le rapport long de la 4e. Dommage que la route soit aussi difficile à sentir à travers le véritable filtre que constitue la direction. Où sont les roues ? Quelle est l'adhérence ? Vagues réponses à travers un cerceau sans présence. Heureusement pour les versions Rallye sorties plus tard, la crémaillère aura déjà remplacé ce fichu boîtier. C'est d'autant plus regrettable que le moteur arrière, même avec sa puissance mesurée, donne envie de jouer. A moi l'attaque en piqué au bas du col ! Les quatre tambours font proprement leur office et on peut compter sur la boîte — à condition de trouver la seconde du premier coup — pour les aider juste avant de virer, l'arrière béquillant un peu sur les minuscules roulettes de 12 pouces. Et on repart de plus belle en rebondissant sur le siège bombé. Est-ce l'effet des pneus "ballon" ou du ressort à lames transversal qui limite les débâtements, mais on sautille comme dans un vieux film muet dès que la chaussée n'est plus parfaitement lisse. Amusante destinée que celle de la Simca 1000. Lancée pour contrer la Dauphine, elle a trouvé rapidement la Renault 8 sur sa route. Une R8 qui abandonne la partie en 1972, laissant la Simca jouer les prolongations jusqu'à 1978. A cette époque, c'est la dernière berline française — et l'une des dernières au monde — à moteur arrière, mais sa version Rallye arrive à point pour ramasser le relais que la Gorge a laissé tomber au milieu de la piste. Sportive sous sa livrée Rallye 2, aussi familiale mais plus "latine" qu'une R8 dans sa version de base et un rien snob pour les modèles GLS, la 1000 a mille facettes qui en font une auto à redécouvrir. Tant qu'il en reste... ■

Nos remerciements à Alain Ecale pour le prêt de sa Simca 1000, à Alain Orain du Club Simca France (fax 01 48 47 26 62), aux maires des communes de Coussey-les-Bois et Châtelleraut (Dpt. 86) pour l'accès aux cours des écoles, et à Valentin (le neveu du photographe !) pour son rôle de petit écolier.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

SIMCA 1000, 1963

MOTEUR 4 cyl. en ligne en porte-à-faux AR incliné de 15° sur la gauche, 944 cm³ (68x65 mm), 50 ch SAE (soit 39 DIN) à 5 200 tr/mn, 7,5 mkg à 3 400 tr/mn, rapport volumétrique 8,2:1, culasse alu, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral, 1 carbu. inversé Solex 32 PBIC, vilebrequin 5 paliers, refroidissement par eau - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports synchro. (système Porsche) - **DIRECTION** à vis et galet Gemmer - **FREINS** non assistés, tambours AV/AR - **SUSPENSION** à roues indép., AV avec ressort à lames transversal et triangles sup., ress. hélic., amort. télesc. ; AR avec triangles obliques, ress. hélic. et amort. télesc. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 3,80 m, larg. 1,48 m, haut. 1,33 m, empat. 2,22 m, voies AV/AR 1,25/1,23 m - **PNEUS** 5.60x12 - **POIDS** 730 kg - **VITESSE MAXI** 130 km/h - **COTE (+)** 1 800 €.

LES GRANDES DATES



Style quasi définitif pour la future 1000 en 1960. Élegante cette aquarelle, non ?



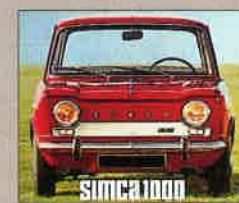
Restyling pour la 1000 en 1968 qui reçoit notamment des gros phares ronds.



Les Rallye sont reconnaissables à leur déco sportive. Ici, une Rallye 1 à capot noir mat "antireflet".



Ultime relifting pour 1977 avec ces curieux phares rectangulaires...



Petits phares et fausse calandre pour les premiers modèles (ici, une GLS de 1966).



La 900 est une version ultra dépouillée...

1972 : au printemps, la 1000 Spécial et la nouvelle Rallye 1 passent au bloc 1 294 cm³ (60 ch DIN, 7 CV, nouveaux réglages du train arrière). **1973** : lancement de la Rallye 2 (82 ch DIN, 2 carbus Solex double corps, radiateur AV, disques AV/AR avec double circuit, amortisseurs renforcés...). **1975** : nouvelle planche de bord. **1977** : nouvelles appellations 1005 et 1006. Face AV à phares carrés. **1978** : Rallye 3 (103 ch DIN, 2 carbu. Weber 40 DCOE, kit carrosserie, 183 km/h). Au printemps, fin de production des Simca 1000, après 1 940 256 exemplaires construits.

