



# DERNIÈRE ÉTOILE ?

**SIMCA  
1100  
GLS**

Décidément, le sérieux ne paie pas ! Née avec tous les atouts d'une auto moderne, la 1100 est victime, tout au long de son existence, de la politique erratique des différents actionnaires ou repreneurs de son constructeur. Simca, Chrysler, Talbot, PSA ? Tous coupables d'avoir quelque peu gâché la carrière de la dernière star de Poissy, marquée à sa naissance de l'étoile à cinq branches...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis



**SIMCA  
1100  
GLS**

**P**lutôt compliquée, l'histoire de la marque Simca ! Créée à la fin des années trente par H-T Pigozzi pour diffuser des autos construites sous licence Fiat, la firme de Nanterre rachète Ford SAF en 1954, ce qui lui permet de disposer d'une gamme étendue et d'usines modernes à Poissy. C'est ensuite la marque Talbot, moribonde, qui tombe dans l'escarcelle de celui qui est alors devenu le deuxième constructeur français. A la retraite de Pigozzi, au milieu des années soixante, l'Américain Chrysler prend une part du capital de Simca et devient majoritaire en 1970. Ce qui ne l'empêche pas d'entretenir un flirt poussé avec la jeune firme Matra... Fin des années 70, Peugeot SA reprend Chrysler Europe et ressort du placard le vieux nom de Talbot pour en baptiser, en 1979, la gamme Simca-Chrysler-Matra. Ouf !

Très moderne de comportement, la 1100 est une auto facile à conduire et même franchement amusante en attaquant un peu...

### SUPER !

- ▲ Bonnes qualités routières
- ▲ Confortable et pratique
- ▲ Robuste et bien finie
- ▲ Prix dérisoire

### QUOIQUÉ...

- ▼ Voiture injustement dénigrée
- ▼ Absence d'image
- ▼ Rouille consciencieusement



Hayon, banquette arrière rabattable et sièges "couchettes" à l'avant, voilà l'exemple même d'une berline intelligemment pensée.

### Révolution à Poissy

Au milieu des sixties, les ventes de Simca commencent à s'effriter. Chrysler, le nouveau partenaire, veut tirer la gamme vers le haut, mais Georges Hérel, le successeur de Pigozzi, comprend rapidement qu'il faut créer un modèle pour contrer la 204, le nouveau best-seller de Peugeot. La petite 1000, comme toutes les populaires à moteur arrière, ne fait plus le poids, et les Simca 1300-1500 visent un autre créneau, plus bourgeois. En fait, c'est toute une gamme

à l'américaine — sans doute l'influence de Chrysler — qui est lancée au salon de Paris 1967, proposant plusieurs choix de carrosseries, berline, coach, break, avec trois niveaux de finition, le tout articulé autour d'un moteur de 1118 cm<sup>3</sup> placé transversalement au-dessus des roues avant motrices. Une révolution à Poissy ! Notons en passant que Simca est alors le seul constructeur à proposer simultanément des voitures à propulsion classique (1301-1501, puis Chrysler 180), des autos à moteur arrière (1000 et coupé 1200 S) et des tractions avant (1100). Pour faire bon poids, ajoutons les Matra (530 et Bagheera) à moteur central, intégrées à la gamme. Bon choix Mesdames, bon choix Messieurs !



On s'approche ici des années 70 avec le "black look" omniprésent et la sacro-sainte finition faux bois d'un goût douteux...





### Pack de luxe

On a l'impression d'avoir toujours connu la Simca 1100, mais quand on en cherche une des yeux dans le trafic, on s'aperçoit qu'elle est devenue plus rare qu'une Ferrari ! Passe-t-elle inaperçue à cause de sa ligne qui fait dans la discrétion, le passe-partout ? Curieusement, elle est quelque part le chaînon manquant entre les... Renault 4 et 16 ! L'avant, pourtant, ne renie pas sa filiation avec les Simca 1300-1500 : mêmes phares circulaires, alors que la mode de la fin des sixties est aux optiques rectangulaires, même calandre à fines barrettes, précédant un capot plat et court grâce au moteur monté transversalement. Dans sa finition GLS, quelques joncs inox soulignent le bas de caisse et le tour des ailes, et les jantes sont recouvertes de casseroles chromées, signes extérieurs de richesse ! La poupe, critiquée au moment de sa présentation à la presse, semble encore hésiter entre une berline à coffre court et une véritable deux volumes. D'ailleurs, le hayon sera remodelé avec une custode agrandie dès le millésime 71, même si la 1100 conservera encore pour un temps ses minces feux rectangulaires.

Si la carrosserie, avec cette fameuse 5<sup>e</sup> porte lancée par Renault, a quelques longueurs d'avance sur Citroën et Peugeot, la vraie révolution se situe au niveau de la mécanique : le bloc fonte à culasse alu, toujours non chemisé selon une longue tradition Simca, est positionné transversalement, un peu en avant des roues motrices. Vilebrequin 5 paliers, circuit de refroidissement scellé et alternateur sont à l'af-

## ACHETER UNE SIMCA 1100

La pauvre ! Pour un peu, on vous la donnerait ! Jugée ringarde par les jeunes, pas assez chère par les moins jeunes, elle n'a plus d'avenir en occasion après avoir alimenté les Baladurettes et autres Juppettes. Quant au marché de l'auto de collection, son heure de gloire n'a pas encore sonné ! Elle peut donc intéresser ceux dont les parents en ont possédé une, ou encore les Simcaphiles qui se doivent de sauvegarder cette auto, notamment les très rares coaches et breaks deux portes. Pourtant, la mécanique (dont les pièces sont facilement disponibles) est increvable, du 944 au 1 294 cm<sup>3</sup>, à condition de régler le jeu des culbuteurs et changer la chaîne de distribution tous les 50 000 km. Seule ombre au tableau, le réglage infernal des deux carburateurs double corps des premières 1100 Spécial. Hélas, le manque d'image de la 1100 et son statut "d'occase bon marché" l'ont souvent

fiche de ce groupe qui, avec une cylindrée de 1 118 cm<sup>3</sup>, promet 56 ch à 5 800 tr/mn.

### La voix de son maître

Facile de grimper à bord de notre GLS de 1969, d'autant que les quatre portières ouvrent largement. Au passage, il existe aussi une version coach deux portes, très peu diffusée en France, selon une regrettable habitude propre à notre pays. Même pour les tailles XXL, la place n'est pas comptée à l'avant. Malheureusement, les sièges de skaï noir sont encore loin

amenée à être mal entretenue. Attention, la carrosserie rouille facilement : tour des phares et des ailes avant et arrière, dessus des ailes avant, jointures et soudures des ailes arrière, bas de pare-brise, pourtour de lunette arrière et, bien sûr, bas de caisse, planchers, bas de portes et jupe arrière ! N'oubliez pas les longerons, surtout à l'avant, les attaches d'amortisseurs arrière et les fixations de cric. Plus facile de dire ce qui ne rouille pas, en somme... De plus, pour les pièces de tôlerie, il faudra chasser l'épave ! Enfin, comble de malheur, les très nombreux changements (sigles, appellations, finition...) font qu'il est difficile de trouver les garnitures et accessoires correspondant au bon millésime. Excellente nouvelle quand même : vous n'aurez guère qu'à déboursier un petit millier d'euros pour repartir avec une belle Simca-Chrysler-Talbot. Trois noms pour le prix d'un, c'est cadeau !

des baquets anatomiques, et il vaut mieux compter sur le volant pour se cramponner. Quant aux passagers arrière, ils peuvent toujours rêver de grands espaces en admirant la pratique banquette qui se rabat facilement pour dégager une véritable soute à bagages. Ce qui paraît aujourd'hui le minimum pour n'importe quelle populaire, passe alors pour révolutionnaire... La finition GLS n'est pas critiquable, une heureuse habitude chez Simca, mais le style clinquant du tableau de bord recouvert de Vénilia massif, avec ce long cadran

rectangulaire, ses basculeurs épars, sa montre kitsch et ses aérateurs peu esthétiques, fait dépassé dès sa sortie.

Dès la clé tournée, la voix du moteur se reconnaît entre (Simca) mille ! Ah, le chant grumeleux de la distribution, le ronflement sourd de l'échappement, pas de doute, yeux fermés, c'est une Simca qui passe ! Le levier au plancher attaque directement la boîte, mais les synchros (brevet Porsche, affirme orgueilleusement la publicité) ne sont pas irréprochables. Pas plus que le guidage, d'ailleurs, mais l'étagement est valable et la rouge 1100 trace vaillamment sur la voie de gauche. Un bon 150 au compteur dans un vacarme certain, mais un confort de bon aloi. Les barres de torsion font merveille et l'auto supporte quatre malabars et leur équipement de sport. Comment dites-vous ? Ah, le stade, c'est à droite ? C'est vrai que l'insonorisation n'a pas dû coûter cher au constructeur, mais un coup de volant à droite, à la dernière seconde, et la 1100 vire sur des rails en prenant un roulis impressionnant. Difficile de la surprendre, hein ? Du coup, j'augmente encore la cadence, sur cette route qui serpente entre les collines. Un coup de 3<sup>e</sup> pour relancer la machine et, le volant entre les dents, attaquant la seconde mi-temps. Allez, la rouge ! Allez !... Pas de pitié pour les petits pneus qui hurlent leur enthousiasme, la Simca vire avec le plus grand calme, accrochée obstinément au bitume.

### Raison avant l'heure

Finalement très peu sous-vireuse pour une traction avant, il faut vraiment exagérer pour parvenir à la faire décrocher progressivement des quatre roues. Et la direction, en toutes circonstances, reste douce et précise. Quel progrès, notamment par rapport à la Simca 1000... Bon, d'accord, ce n'est pas le meilleur exemple ! Mais la 1100, qui se veut familiale, affiche des prétentions à la conduite musclée sinon sportive que son aspect plutôt tranquille et rassurant ne laisse pas présager. Simca en tirera parti, plus tard, avec la 1100 Spécial, puis la redoutable version TI suréquipée, petite GTI avant l'heure. Avant l'heure, c'est pas l'heure ! C'est exactement le fond du problème. Simca a eu raison trop tôt en mettant sur le marché une auto

## LES GRANDES DATES

**1967** : présentation en septembre de la nouvelle gamme Simca 1100. Trois finitions : LS, GL et GLS, carrosseries berlines 2 ou 4 portes avec hayon arrière, break 2 portes et fourgonnette. Moteur 1 118 cm<sup>3</sup> de 53 à 56 ch DIN, vitesse maxi de 130 à 141 km/h.

**1968** : au salon de Paris, version semi-automatique Verto, nouveau break 4 portes et moteur 944 cm<sup>3</sup> (45 ch DIN, 5 CV sur LS).

**1969** : à l'automne, puissance portée à 48 ch sur 5 CV et 60 ch sur 6 CV. Nouveau tableau de bord à cadrans ronds. Servofrein en option.

**1970** : présentation en mai de la 1100 Spécial en 2 ou 4 portes : moteur 7 CV du coupé 1200S, 1 204 cm<sup>3</sup>, 75 ch, 2 carbu. Weber double corps, servofrein, phares LP, volant sport...

**1971** : en septembre, nouveau hayon arrière, volant 3 branches et rétro extérieur. Moteur 1 294 cm<sup>3</sup> de 75 ch avec 1 seul carbu. double corps sur 1100 Spécial.

**1973** : au salon de Paris, nouvelle 1100 TI (1 294 cm<sup>3</sup>, 82 ch, 2 carbu. double corps Weber, spoilers, phares AB et LP, tableau de bord à 6 cadrans ronds, sièges spécifiques et finition spéciale).



Révolution chez Simca en 1967 avec la 1100 : traction avant et 5<sup>e</sup> porte au programme !



Avant la sportive TI, il y aura la Spécial, forte de 75 ch et recevant des phares additionnels.



La 1100 connaît diverses versions utilitaires.



Nées Simca, les dernières 1100 arborent le logo... Talbot !

**1974** : en février, modèles LE (5 CV), GLE et ES (6 CV). En septembre, poignées de portes encastrees, feux plus grands et tableau de bord modifié. Nouvelle 1100 LX (54 ch, 6 CV) à déco spécifique.

**1975** : à l'automne, nouvelle tringlerie des vitesses et vilebrequin modifié. Suppression de nombreuses variantes.

**1976** : en septembre, double circuit de freinage, ceintures à enrouleur, carburateur indéréglable et volant monobranché sur LX.

**1978** : en septembre, calandre noire, ceintures AR et phares H4 sur GLS. En juillet, appellation Talbot-Simca au lieu de Chrysler-Simca. Suppression des GLX et ES.

**1980** : logos Talbot AV/AR en relief et logo "T" au centre du volant.

**1981** : fin de production de la berline en juillet. Seuls les utilitaires continuent jusqu'à juillet 1984.

bourrée de qualités dynamiques et pratiques, vendue, de surcroît, à un tarif intéressant. Sans doute l'une des meilleures voitures françaises de la fin des sixties et de la décennie suivante, la 1100 a souffert d'un manque d'identité largement entretenu par les incessants changements de politique commerciale, téléguidés

par les instances dirigeantes successives. Y avait-il un pilote à bord de la Simca ? ■

Nos remerciements à Laurent Lascours, propriétaire de la 1100 GLS et figurant (dans son propre rôle !), et à Fabrice (l'autre figurant), tous deux membres de l'Union Sportive d'Isloise de l'Isle Jourdain (Dpt. 32).



Moderne (traction AV, moteur transversal...) et pratique en raison de son hayon, la Simca 1100 est en fait un peu l'ancêtre de la VW Golf dont on connaît aujourd'hui le succès mondial. A ce titre, on ne peut que regretter la disparition de cette grande marque française...

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### SIMCA 1100 GLS, 1969

**MOTEUR** 4 cyl. en ligne en position transv. AV, 1 118 cm<sup>3</sup> (74x65 mm), 56 ch DIN à 5 800 tr/mn, 8,3 mkg à 3 600 tr/mn, rapport volumétrique 9,6:1, culasse alu, soupapes en tête par tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral, 1 carbu. inversé Solex 32 BISA, vilebrequin 5 paliers, refroidissement par eau avec circuit étanche, 6 CV - **TRANSMISSION** aux roues AV, embrayage sec à diaphragme à commande hydr., boîte 4 rapports ent. synchro. (semi auto. 3 rapports s.d.) - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** non assistés, disques AV, tambours AR - **SUSPENSION** à roues indép., AV avec levier triang. en trapèzes transv. et barres de torsion longit., amort. télesc., stab. transv. ; AR avec jambes longit. et barres de torsion transv., amort. télesc., stab. transv. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 5 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 3,94 m, larg. 1,59 m, haut. 1,46 m, empat. 2,52 m, voies AV/AR 1,37/1,31 m - **PNEUS** 145x13 - **POIDS** 930 kg - **PERFORMANCES** vitesse maxi 142 km/h, km DA 39,5 sec. - **COTE (+)** 1 300 €.

