



VERSION LATINE

SIMCA
1500

Des lignes racées et élégantes, une finition cossue et une mécanique molto vivace, il n'en faut pas plus pour faire de la 1500 une version très latine de la nouvelle Simca dévoilée en 1963. De quoi changer des éternelles déclinaisons sur le thème de l'Aronde...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis



Pendant longtemps, les liens entre Fiat et Simca ont été très forts. Du moins tant que le commendatore Pigozzi est resté au pouvoir, lui qui, dès le début des années trente, joue les ferrailleurs, rachetant les métaux en France pour le compte de la marque turinoise avant de fonder sa propre firme. Car Simca commence par construire, sous licence, quelques-uns des modèles de la gamme italienne, en les adaptant au marché français. Avec l'Aronde, dès le début des années cinquante, Simca vole enfin de ses propres ailes et l'hirondelle fait le printemps de la marque.

L'ascension du ferrailleur

Souvent décriées par les austères Peugeotistes et les sectaires Citroënistes, voire jalousées par les propriétaires de 4 CV, les productions des usines de Nanterre et de Poissy, pimpantes et aguichantes, font souffler un vent de modernisme, souvent parfumé à l'américaine : gammes complètes proposant de multiples carrosseries déclinées en berline, coach, cabriolet ou break, modifications esthétiques à chaque millésime, aménagements coquets (qui a dit clinquants ?), appellations ronflantes et usage immodéré de la publicité. Mais si le signor Pigozzi, l'ancien roi de la ré-



Adieu l'Amérique ! Les modernes 1300/1500 offrent une magnifique ligne très latine, idéalement proportionnée, avec des montants d'une grande finesse. Peut-être la plus belle berline française des sixties...



Ci-contre, l'équipement est beaucoup trop succinct pour une berline de ce rang... Ci-dessus, très lumineux, l'habitacle offre aussi de l'espace à ses occupants. Sur ce point, on est loin de l'Aronde...

cupération, est passé maître dans l'art de la communication (comme on ne l'appelait pas encore), il est aussi un fin commerçant et sent parfaitement l'orientation du marché. Or, au début des années soixante, l'amélioration du pouvoir d'achat des Français, enivrés par les débuts des Trente Glorieuses, les amène à se porter vers les berlines de 1 500 cm³. Carton plein pour Peugeot et sa 404 ! Pigozzi comprend vite qu'il y a une place à prendre, d'autant que Renault comme Citroën n'ont encore rien à proposer dans ce créneau. Mais ce n'est pas une Aronde sans cesse replâtrée ni une Ariane vieillissante et sous-motorisée qui vont jouer les challengers de Sochaux.

Ordre est donné à Poissy de pousser les feux pour présenter, dès le salon de Genève, en mars 1963, les nouvelles 1300-1500. Le temps a manqué pour figurer la mise au point de la version haut de gamme, et c'est la 1300 GL, dotée du sempiternel Rush de 1 290 cm³, qui sort en premier des chaînes. Mais, au salon de Paris suivant, le rendez-vous n'est pas manqué et la 1500 est enfin disponible. Les ingénieurs ont dû, dans un premier temps, abandonner l'idée fort séduisante d'un bloc en alliage à arbre à cames en tête, car la maison Fiat, avec laquelle les liens restent encore étroits, tremble pour sa propre 1500. Et c'est une mécanique, assez ressemblante au Rush et toujours non chemisée,



SUPER !

- ▲ Finesse de la ligne
- ▲ Robustesse
- ▲ Voiture vivante
- ▲ Mécanique "facile"

QUOIQU'...

- ▼ Corrosion fréquente
- ▼ Mécanique bruyante
- ▼ Suspension sautillante
- ▼ Pièces de carrosserie et accessoires rares



LES GRANDES DATES

1963 : présentation au salon de Genève des nouvelles Simca 1300/1500. Seule la 1300 GL commence à être produite quelques semaines plus tard (1 290 cm³, 62 ch SAE, 132 km/h). En octobre, sortie de la 1500 (1 475 cm³, 81 ch SAE, 146 km/h).

1964 : lancement au salon de Paris des breaks 1500 (trois versions). Finition GL sur 1500.

1965 : dès septembre, 4 finitions pour la gamme 1300/1500 : L, LS, GL et GLS. Disques à l'AV sur la 1300 et version automatique 1500 GLA.

1966 : apparition à l'automne des 1301/1501 (face AV restylée, AR allongé, planche de bord rectiligne...). Les 1300 L et 1500 L gardent encore l'ancienne carrosserie.

1967 : lancement en mars de la fourgonnette 1301 U (caisse du break avec panneaux arrière tôlés).

1968 : suppression en septembre des versions GLS, U et familiale (breaks). Nouvelle version 1501 Spécial sur berline et break (81 ch DIN, servofrein, phares à iode, levier de vitesses au plancher, volant sport...).



La Simca 1300 est lancée en 1963. Notez sa calandre différente de celle de la 1500.



Restyling pour les nouvelles 1301/1501 en 1966.



1969 : au salon de Paris, cadrans circulaires. Moteur de la Spécial et servofrein sur la gamme 1501. Nouvelle calandre avec phares LP et tableau de bord à 4 cadrans avec compte-tours sur 1501 Spécial.

1970 : dès février, et sur la 1301, nouveau moteur dérivé de celui de la 1501 à la place du Rush (60 ch sur LS, 70 sur Spécial). Levier de vitesses au plancher sur Spécial. Suppression en septembre des modèles GL et berline 1501 Spécial. Monogrammes et badges différents.

1971 : à l'automne, volant 3 branches. Suppression de la berline 1301 et du break 1501 Spécial. Calandre à phares incorporés sur 1301 Spécial.

1973 : en septembre, retour de la 1501 Spécial (1 475 cm³, 73 ch DIN) ! La 1301 Spécial, elle, ne fait plus que 67 ch.

1975 : en mars, série limitée 1301 Export toutes options. Suppression à l'automne de la 1301 Export et de la série 1501.

1976 : fin de production de la berline en juin après celui du break en janvier.



Équipement plus riche et sportif pour les Spécial (ici, une 1301).



Les 1300/1500 et 1301/1501 connaîtront un beau succès en carrosserie break.



Ce joli coupé 1501 S que l'on doit à Heuliez ne sera hélas pas produit en série...

SIMCA
1500

dotée d'un bloc en fonte mais d'une culasse en alu qui prend place sous le capot plongeant de la Simca 1500. Avec 1 475 cm³ de cylindrée, ce 4 cylindres sort 81 ch SAE au régime de 5 400 tr/mn grâce à un taux de compression assez élevé de 9,3:1. Ajoutez une boîte à 4 rapports entièrement synchronisés (et brevet Porsche, ce que ne manque pas de souligner notre très communicant PDG Pigozzi) et voilà une berline rageuse qui atteint 146 km/h, soit 4 de plus que la rivale de chez Peugeot. Avec 37 sec. au km DA, mesurés par la presse de l'époque, elle fait même jeu égal avec la réputée 404 à injection.

Chambre avec vue

Rien à jeter dans la ligne de notre 1500 de 1964 ! En tournant autour, difficile de trouver un point à critiquer, tant le dessin est équilibré. Bien plus, en tous cas, que la 1501 qui lui succède en 1966, aux extrémités artificiellement rallongées et dont je me souviens avoir possédé longtemps un des derniers exemplaires. Aux phares ronds, encadrant une calandre à fines barrettes chromées, répondent les feux circulaires posés sur les contours agréablement dessinés d'un coffre à la fois volumineux et discret, juste souligné par le retour du pare-chocs, plus allongé que sur la 1300. Fini les ailerons agressifs : les lignes douces et les flancs galbés de la

1500 leur portent un coup fatal. Le pavillon, léger et aérien, dégage d'immenses surfaces vitrées. Même les glaces latérales, totalement descendantes et complétées par des déflecteurs, procurent une visibilité et une clarté dans l'habitacle dont bien des berlines actuelles pourraient s'inspirer ! Impression confirmée en s'asseyant derrière le volant, après avoir refermé la large portière. Clang ! Ça sonne français, alors que la décoration intérieure a plutôt l'accent italien. Sellerie coquette, sièges inclinables, finition brillante à la limite du clinquant... Comme tous les cancrs face au tableau noir — granité, quand même — je cherche les chiffres du compteur.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

SIMCA 1500, 1964

MOTEUR 4 cyl. en ligne, 1 475 cm³ (75,21x83 mm), 81 ch SAE à 5 400 tr/mn, 12,5 mkg à 3 500 tr/mn, rapport volumétrique 9,3:1, culasse alu, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral, 1 carbu. double corps à registre inversé Weber 28/36 DCB, vilebrequin 5 paliers - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports synchro. (brevet Porsche) - **DIRECTION** à boîtier Gemmer - **FREINS** non assistés, disques AV, tambours AR - **SUSPENSION** AV à roues indép. avec leviers triáng. en trapèze, ressorts hélic. et stab. lat., amort. hydr. télesc. ; AR à essieu rigide avec leviers longit., stab. transv. et ressorts hélic., amort. hydr. télesc. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque auto-porteuse acier, berline 4 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 4,24 m, larg. 1,58 m, haut. 1,35 m, empat. 2,52 m, voies AV/AR 1,32/1,30 m - **PNEUS** 5.90-13 - **POIDS** 1 010 kg - **PERFORMANCES** vitesse maxi 146 km/h, km DA 37 sec. - **COTE** (+) 2 000 €.

ACHETER UNE SIMCA 1300/1500



Le coffre est suffisamment vaste pour accueillir les bagages de toute une famille.

Un compteur tout rond comme un monocle géant derrière le volant tulipé. Mais pas de compte-tours ni de batterie de manomètres. Rassurez-vous, ça viendra plus tard, avec le faux bois. Même le levier des vitesses reste encore au volant, mais, après tout, les berlines Alfa en sont bien dotées !

Ma place dans le trafic

Silence, ça tourne ! Enfin, silence, si on veut... Car le 4 cylindres qui n'a pourtant rien de commun avec le Rush, n'en crépète pas moins avec le même enthousiasme riche en décibels. Première en haut et, non, pas le cling si typique des Aronde, les synchros rendent la boîte parfaitement silencieuse, mais la fichue tringle avec ses nombreux renvois ne facilite pas toujours les recherches. Même si la première tire un peu court, à vide, l'échelonnement des rapports s'avère satisfaisant et la 1500 s'intègre avec vivacité dans le trafic. Une place qu'elle maintient sans faiblir au milieu des autos modernes. L'excellente visibilité, sans angle mort, permet de surveiller les arrières et

Les Simca ont souvent souffert d'une réputation de fragilité, totalement injustifiée : les moteurs, Rush ou 1500, sont increvables sous réserve d'un entretien minimum. A ce titre, ne pas oublier de nettoyer l'épuration centrifuge. Bien sûr, ces moteurs ne sont pas chemisés et un réalésage passe donc par un professionnel. Pas de problème de boîte non plus, hormis une tringlerie un peu capricieuse sur les premiers modèles et un synchro de 2^e susceptible. Il n'y a guère que l'échappement qui montre une durée de vie limitée (pas plus de deux ans, expérience vécutée !). La corrosion frappe surtout les autos les plus récentes ou celles qui ont roulé sur des routes salées et n'ont jamais été nettoyées. Bas de caisse, tour

des ailes, fond de coffre, mais aussi partie supérieure des ailes, auvent sous pare-brise et jupe arrière sont les points à inspecter en priorité. Attention aussi aux toits recouverts de vinyle (1301/1501 Spécial) qui gardent l'humidité et rouillent en dessous. La multiplication des versions et des finitions rend très difficile la recherche des équipements, sigles ou sellerie correspondant à chaque millésime. Privilégiez donc un modèle complet et, pourquoi pas, un des magnifiques breaks, très bien finis. Ce sont eux d'ailleurs les plus cotés : jusqu'à 2 600 € pour un break 1501 GLS toutes options ! Une berline 1300 en parfait état dépassera difficilement 1 500 €, une 1500 coûtant environ 500 € de plus.

de prévoir l'assaut surnois d'un conducteur de panzer à étoile, accroché au gros airbag qui lui sert de volant. En voilà un apparement surpris par la nervosité de cette petite berline sixties ! Tant que la route est bonne, le confort l'est aussi. Les lames de ressort qui, sur les P60, étaient associées aux ressorts hélicoïdaux, ont désormais disparu. Malgré tout, les rebonds deviennent incessants dès que le revêtement se dégrade. Débattement insuffisant et réactions sèches font que le train arrière décroche plus souvent qu'à son tour, perdant son adhérence sur les bosses et trous soigneusement préservés par les cantonniers du département. Alors, que faire ? Ralentir ? Rien de plus facile, les deux disques à l'avant font merveille, d'autant que l'auto frôle juste la tonne toute mouillée. Étonnante de précision, surtout pour un système à boîtier Gemmer, la direction permet de placer le train avant et de récupérer l'ar-

rière avec facilité si, d'aventure, il décroche. N'empêche, en sortie de courbe, le vigoureux 1500 relance bruyamment la machine d'autant mieux que les deux derniers rapports tirent relativement court. Bon, d'accord, la consommation s'en ressent et c'est difficile, quand on commence à s'amuser, de descendre en dessous des 12 litres. Mais est-ce bien important ? Pas plus aujourd'hui, pour rouler "différent" sans pour autant se traîner, qu'hier où, affichée à moins d'un million de (très anciens) Francs, la Simca 1500 permettait au père de famille, sans doute lecteur de Sport-Auto, de se payer à la régulière la BMW 1500 de son voisin... vendue une fois et demie plus cher !

Nos remerciements à Alain Orain, du Club Simca France, pour le prêt de sa 1500, au Café-Tabac de M. et M^{me} Laurendeau et au Fishing club de Châtellerault (tél. 05 49 21 09 43) pour leur aide, et à Vivien pour le prêt des accessoires de pêche.



Injustement oubliées aujourd'hui, les 1300/1500 méritent amplement d'être reconsidérées par les amateurs d'anciennes. Qu'on se le dise !