

# Simca 1301 et 1501



**2.19**  
r. 6564

**Nouveauté 1968 : l'option « Caravane », c'est-à-dire l'équipement à la demande de servo-freins à dépression.**



## Simca 1301 et 1501

**L**A Simca 1301-1501 a été conçue pour répondre aux nouvelles "habitudes automobiles" de notre temps.

Ce qui était vrai en septembre 1966, au moment où la Simca 1301-1501 a fait son apparition, l'est encore plus en 1968.

Quand la décision avait été prise d'apporter d'importantes modifications de carrosserie à la Simca 1300-1500, de "remodeler" cette voiture pour lui donner les caractéristiques qu'elle présente désormais — et qui, précisons-le d'entrée, sont identiques pour les modèles 1968 à celles des modèles 1967 — on s'était fondé sur l'évolution du mode de vie, non seulement en France, mais dans la plupart des pays d'assez forte densité automobile, en Europe et ailleurs, et sur les besoins — différents de ceux du passé — qui découlent de cette évolution.

Il était nécessaire de tenir compte du développement horizontal des villes, qui étendent de plus en plus loin de leur propre centre leurs banlieues de plus en plus peuplées; de la poussée démographique elle-même; de l'élévation générale du niveau de vie; de la multiplication des résidences secondaires — maisons de vacances ou de week-ends; de la vogue sans cesse grandissante et justifiée du camping, du caravaning, du nautisme; de l'irrésistible élan vers les loisirs et les longues randonnées...

C'est de telles données que découlent les exigences de la clientèle internationale à laquelle sont destinées les Simca 1301 et 1501: la clientèle de la voiture type de cylindrée moyenne, de la voiture familiale susceptible de transporter, dans de très bonnes conditions d'agrément et de sécurité, des passagers qui emportent dans leurs déplacements des bagages nombreux, un matériel de plus en plus volumineux.

Mais cette voiture familiale, utilisée pour les vacances et les fins de semaine, il faut aussi qu'elle demeure un commode instrument de travail et de déplacements professionnels, un outil économique qui puisse assurer à son propriétaire la meilleure productivité personnelle.

Peu nombreux, en effet, parmi les possesseurs de voitures moyennes, sont ceux qui ne se servent de leur véhicule que pour leurs loisirs: ils l'utilisent chaque jour aussi pour leurs affaires, ne serait-ce que pour se rendre à leur travail.

A cet égard, les calculs de rentabilité ont naturellement une importance majeure — et l'on conçoit, en particulier, la faveur avec laquelle la clientèle de la voiture de cylindrée moyenne a accueilli la garantie Simca de deux ans ou 60 000 km.

D'autre part, cette clientèle est très sensible aux notions d'esthétique, d'élégance, de bonne présentation, de "standing", en un mot.

De telles analyses ont conduit Simca à passer, par une évolution naturelle, de la Simca 1300 à la Simca 1301, de la Simca 1500 à la Simca 1501.

On s'est essentiellement préoccupé d'ajouter aux qualités qui ont fait le succès des 1300 et des 1500 dès leur création, en 1963 (mécanique brillante, tenue de route indiscutée, visibilité exceptionnelle, très bonne habitabilité, etc.), **un volume de chargement accru** pour les bagages, grâce à un coffre de grandes dimensions et **un confort encore amélioré** en ce qui concerne le chauff-



fage, la climatisation et l'aération de l'habitacle.

Et l'on a mis à profit les modifications adoptées à des fins nettement pratiques, utilitaires même, pour parfaire **l'esthétique** du modèle.

## LA POLITIQUE DU CHOIX

Il faut être fort attentif pour discerner, en voyant passer une Simca 1301-1501, s'il s'agit précisément d'une 1301 ou d'une 1501.

Simca s'est donné pour politique de proposer à la clientèle un choix aussi large que possible. Un des aspects de cette politique consiste à ne pas obliger l'acheteur qui souhaiterait acquérir la voiture la plus luxueuse de la gamme à faire choix également de la mécanique la plus poussée. Si le client veut une "GLS", il n'est pas contraint, pour autant, de renoncer au moteur de 1 300 cm<sup>3</sup> au profit du moteur de 1 500 cm<sup>3</sup>. Très longtemps, chez les Constructeurs français, la hiérarchie des caractéristiques de carrosserie — luxe, finition, confort, équipement — allait étroitement de pair avec la hiérarchie des caractéristiques mécaniques: pour avoir la voiture la plus belle de la

gamme, il fallait payer aussi la mécanique la plus puissante.

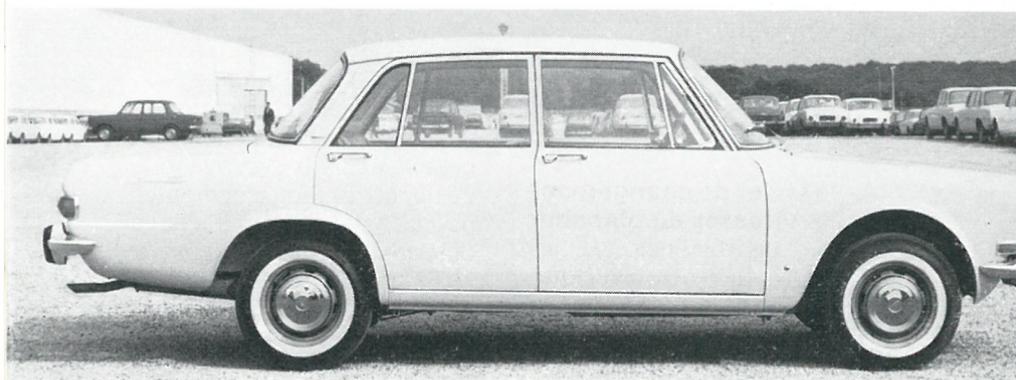
Simca, on le sait, a rompu avec cette tradition: le client, en même temps qu'il a la latitude d'opter pour le degré de finition qui répond le mieux à ses désirs et à ses moyens, demeure libre de choisir la cylindrée qu'il préfère — c'est-à-dire les performances, la vignette, le tarif d'assurance, le style de conduite qui lui conviennent le mieux.

Selon ses goûts et ses exigences, chacun peut donc "construire" sa voiture à partir de **deux moteurs** (1 300 cm<sup>3</sup> et 1 500 cm<sup>3</sup>), **deux types de carrosseries** (berline et break), **trois degrés de luxe et d'équipement** (LS, GL et GLS) et un nombre appréciable **d'options** supplémentaires.

## LA GAMME 1968

La gamme 1301-1501 de 1968 comporte treize modèles de base:

- les berlines 1301 LS, GL et GLS.
- les berlines 1501 LS, GL et GLS.
- les breaks 1301 U, LS, Familial, GLS.



▲ Berline 1301 et 1501 LS



▲ Berline 1301 et 1501 GL

▼ Berline 1501 et 1301 GLS



- les breaks 1501 LS, Familial, GLS.

Les options principales sont les suivantes.

- **le levier de changement de vitesses au plancher** sur les berlines ou les breaks, qu'ils soient dotés du moteur 1300 ou du moteur 1500 ; cette option entraîne nécessairement le choix des deux sièges AV séparés, de type GL ou GLS, la présence du levier au plancher étant incompatible avec la banquette de type LS.

- **la transmission automatique Borg-Warner** sur toutes les berlines et breaks équipés du moteur de 1475 cm<sup>3</sup>, c'est-à-dire du moteur 1500.

- **les servo-freins** sur tous modèles, breaks ou berlines : cette option est désignée sous le nom d'option "Caravane", ce qui indique assez sa raison d'être. Elle assure un agrément de conduite (en rendant possible en traction une moyenne très voisine de celle du véhicule seul) et une sécurité accrues quand une remorque particulièrement lourde ou une caravane importante sont tractées par la voiture.

Signalons à ce propos qu'une attache de remorque

Simca est prévue pour tous les modèles de la gamme. Spécialement étudiée et conçue pour la traction de caravanes, de bateaux, de bétailières, elle est vendue par le réseau Simca et montée par lui, selon des instructions précises fournies par l'usine.

A ces options principales s'ajoutent les variantes de garnissage, les teintes métallisées, le pare-brise en verre feuilleté (au lieu du pare-brise en verre trempé), les pneus à carcasse radiale, etc.

## LE BREAK

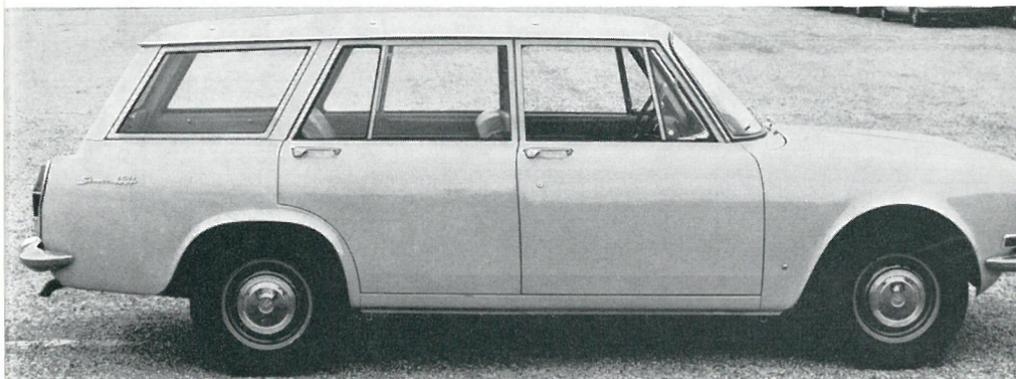
### 1301 U

Une mention spéciale doit être faite à propos de ce véhicule lancé dans le courant de 1967 et qui apparaît donc pour la première fois dans la gamme de cette "rentrée automobile".

Il s'agit d'un véhicule réellement utilitaire — comme veut le signifier l'appellation "U" qui est la sienne — un véhicule **pratique** à usage professionnel, grâce à ses deux panneaux latéraux tôleés autorisant un maximum de chargement (500 kg de C.U.), sans risque de détérioration de l'habitacle et à ses quatre portes et son hayon arrière qui lui confèrent, en même temps

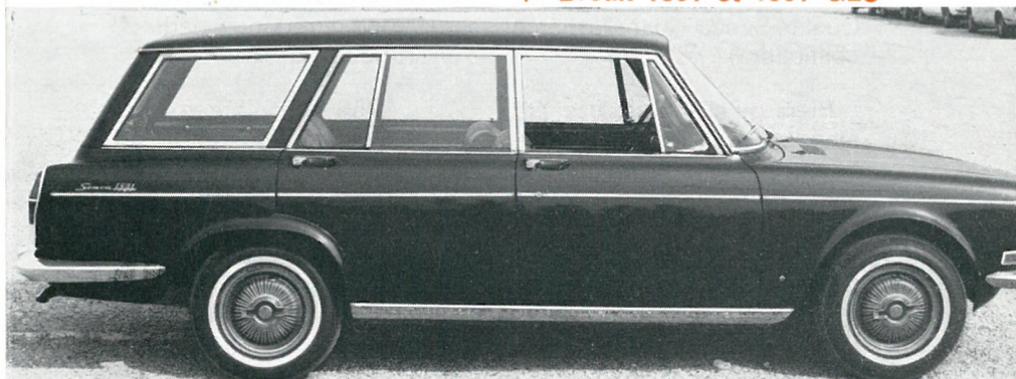


▲ Break 1301 U



▲ Break 1301 et 1501 LS

▼ Break 1301 et 1501 GLS



que la meilleure habitabilité (6 places), le maximum d'accessibilité intérieure. Son prix d'achat le met à la portée d'artisans aux moyens modestes et qui apprécient l'économie d'un véhicule de 7 CV seulement.

## LA GARANTIE DE DEUX ANS

Comme toutes les autres productions 1968 de Simca, la gamme des Simca 1301-1501 bénéficie de la Garantie Qualité de deux ans ou 60 000 km. Cette garantie sans précédent, lancée le 1<sup>er</sup> septembre 1966, fait désormais partie de la tradition Simca. Elle s'applique à tous les modèles neufs de la Marque immatriculés sur le marché national. Ses modalités sont exposées en détail dans une brochure d'information qui lui est consacrée spécialement. ("La Garantie Qualité Simca", dans la même collection.)

Bien qu'elle n'ait pas été étendue aux marchés extérieurs — sur chacun de ces marchés, la durée et la nature de la garantie Simca varient en fonction des caractères propres du pays considéré (densité du réseau et conditions économiques, en particulier) — l'existence même

de la Garantie Qualité est un fait qui ne peut manquer de retenir l'attention des clients étrangers: une garantie d'une telle ampleur et d'une telle portée constitue le témoignage le plus évident qu'un constructeur puisse donner de la confiance qu'il possède dans la qualité de ses produits.

## LES MOTEURS

■ Le moteur de 1 290 centimètres cubes (moteur "1300") est issu de celui qui, pendant dix ans, a brillamment contribué au succès des Arondes (Étoile, Élysée, Montlhéry) et de l'Ariane.

Sa cylindrée était à l'origine de 1 221 cm<sup>3</sup>. C'est avec ce moteur qu'une Aronde de série couvrit 100 000 kilomètres à plus de 100 km/h de moyenne, arrêts non déduits, en 1952.

En 1956, sa cylindrée, portée à 1 290 cm<sup>3</sup>, lui donne un surcroît de brio et des performances encore plus élevées. En 1961, l'apparition du vilebrequin à cinq paliers permet, par sa rigidité, une importante augmentation du taux de compression ainsi qu'un usage intensif à haut



**24.000 KILOMETRES, 16 PAYS ET  
2.000 KILOMETRES DANS LE DESERT**

En Afrique, quatre cinéastes ont parcouru 24 000 km, traversé vingt-huit frontières à bord d'un break Simca 1501 de série auquel était attelé une remorque de 600 kg. L'itinéraire comportait 2 000 km de désert sans routes ! Cette caravane sans chameaux disposait en outre d'une Simca 1000. Pour les deux voitures : six amortisseurs, un disque d'embrayage, des crochets de remorque et six trains de pneus furent les seules pièces remplacées. Après leur périple, les quatre cinéastes avaient encore devant eux 35 000 km couverts par la garantie-qualité.

régime: c'est le moteur des 57 records du monde qu'une Ariane battit à Miramas en couvrant 200 000 kilomètres à 104 km/h de moyenne, arrêts non déduits.

Ce moteur "Rush" à cinq paliers a fait école: son principe a été adopté depuis lors par tous les constructeurs français de moteurs 4 cylindres.

Depuis 1961, de nombreuses améliorations ont encore été apportées à ce moteur qui a fait ses preuves.

■ Le moteur de 1 475 centimètres cubes (moteur "1500") était, en revanche, entièrement nouveau lorsqu'il apparut en 1963.

Bien que de conception classique (bloc en fonte, 4 cylindres en ligne), ce moteur n'empruntait aucune de ses pièces à un modèle antérieur. Grâce à ses performances élevées, associées à une très grande robustesse, il a d'emblée placé la Simca 1500 parmi les voitures les plus brillantes de sa catégorie, lui conférant même un caractère nettement sportif.

Plusieurs Simca 1501 ont en effet participé, en 1967, à d'importantes compétitions. Il s'agissait de voitures de clients, engagées par ces derniers dans la catégorie "tourisme de série" (voitures

produites à plus de 5 000 exemplaires), donc en tous points conformes à celles fabriquées chaque jour à Poissy par centaines. Dans la classe des 1 500 cm<sup>3</sup>, elles affrontaient des voitures concurrentes d'un prix beaucoup plus élevé et dont la réputation sportive est établie.

Elles ont ainsi poursuivi la tradition des Simca 1500 qui ont valu à la Marque de recevoir en 1967 le Challenge national des Aspirants: les jeunes pilotes doués, espoirs de la compétition automobile de demain, révèlent ainsi leur talent au volant de voitures qui combinent la facilité et l'agrément de conduite avec les indispensables qualités de sécurité et de hautes performances.

## LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT

Les berlines ou les breaks Simca ont été dotés de tous les éléments de sécurité et de confort qui permettent d'utiliser au maximum et sans inquiétude les possibilités de moteurs brillants:

- ◆ Freins à disque à l'avant, freins à tambour à l'arrière: l'efficacité des disques



jointe à la progressivité des tambours ;

- ◆ Direction que l'on s'est efforcé de rendre à la fois douce et précise, afin que cette grande routière demeure agréable et maniable en circulation urbaine ;
- ◆ Boîte à quatre vitesses bien étagées et toutes synchronisées (brevet Porsche), qui donne un frein moteur efficace et une grande facilité de conduite ;
- ◆ Suspension comportant à l'arrière un essieu rigide et deux bras supérieurs articulés sur le banjo, d'une part, sur le soubassement, d'autre part : grâce à ce dispositif, les chocs sont absorbés par les roues sans être transmis à l'ensemble de la caisse. Cette suspension assure ainsi à la voiture une stabilité et une tenue de route que la presse européenne a favorablement appréciées.

## LES CARROSSERIES

Dès l'apparition de la Simca 1300-1500, en 1963, l'habitabilité de cette voiture (et, plus encore, cette habitabilité par rapport à l'en-

combrement du véhicule) fut considérée comme une indiscutable réussite des services techniques de Simca.

La disparition quasi totale des angles morts offrait au conducteur la visibilité la plus large — facteur important de sécurité.

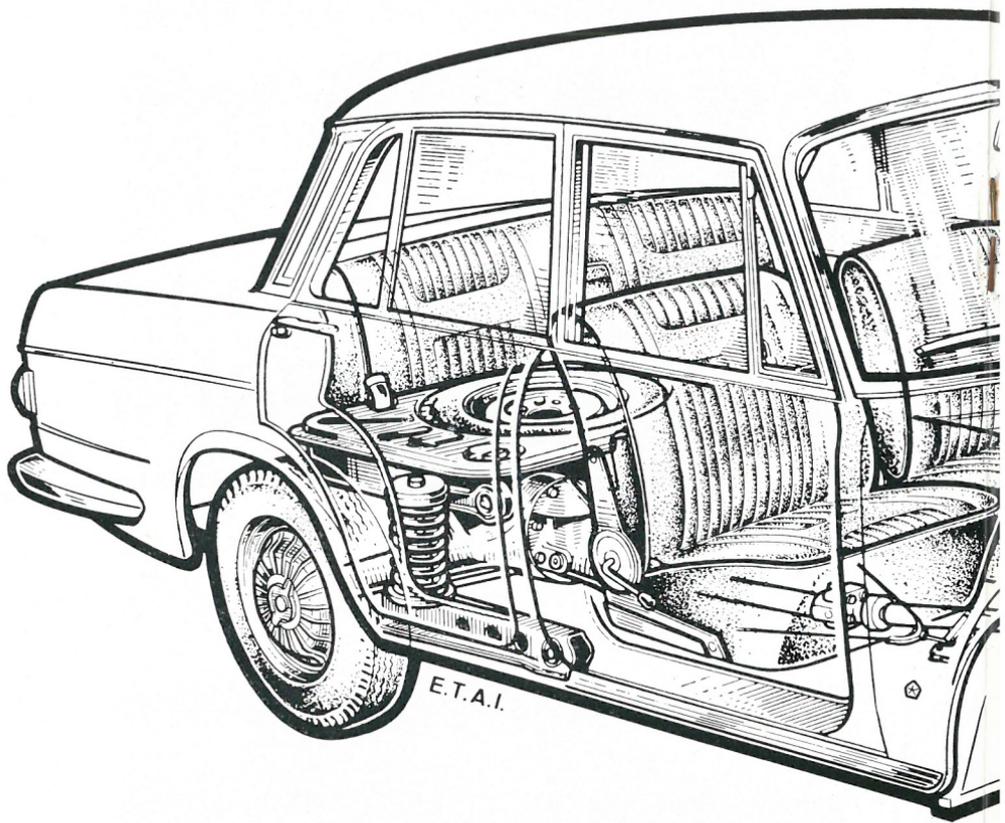
Le confort de l'aménagement intérieur résultait de longues et nombreuses recherches, notamment dans le dessin des sièges, la commodité et l'esthétique de la planche de bord, l'application des règles de sécurité.

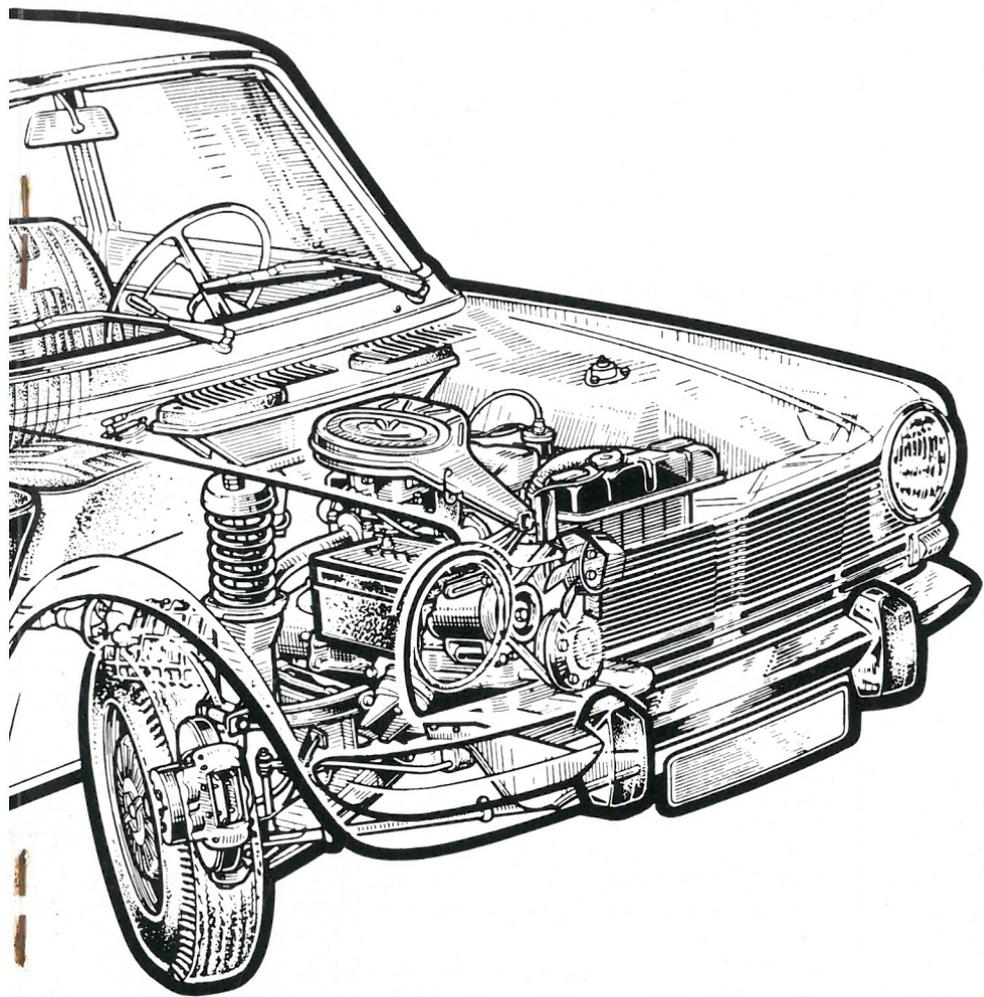
En France comme à l'étranger, on reconnaissait l'élégance de cette berline Simca 1300-1500 pratique, sûre et confortable.

Les améliorations apportées en 1966 aux Simca 1301-1501 ont permis, comme nous l'avons dit, d'accroître très sensiblement **le volume du coffre à bagages** (porté à 395 dm<sup>3</sup>) et de donner à l'ensemble de la voiture une ligne plus flatteuse encore.

**Toutes les berlines, LS, GL et GLS,** possèdent les mêmes caractéristiques mécaniques (qui varient seulement selon qu'elles sont équipées du moteur 1 475 cm<sup>3</sup> ou 1 290 cm<sup>3</sup>, bien entendu, mais non selon qu'il s'agit d'une LS, d'une GL ou d'une







Simca 1501 GLS

**GAMME SIMCA 1301-1501**  
**(MARCHÉ INTÉRIEUR)**

COULEURS DE CAISSE	1301 1501 LS	1301 1501 GL	1301 1501 GLS	BREAKS		
				U	LS FAM.	GLS
Blanc Fontenoy . . . .	★	★		★	★	
Blanc Tacoma . . . . .		★	★			★
Beige Anthéor . . . . .	★	★	★	★	★	★
Bleu Perdido . . . . .	★	★	★		★	★
Rouge Turner . . . . .	★	★			★	
Vert Velasquez . . . . .	★	★	★		★	★
Brun Victoria . . . . .			★			★
Noir Onyx . . . . .	★	★	★			
Gris Murphy métallisé	★	★	★		★	★
Bleu Estoril métallisé	★	★	★		★	★
Rouge Borromées métallisé . . . . .			★			★
Gris Mayfair métallisé			★			★
<b>NOMBRE DE COULEURS</b>	8 couleurs dont 2 métal.	9 couleurs dont 2 métal.	10 couleurs dont 4 métal.	2 couleurs	7 couleurs dont 2 métal.	9 couleurs dont 4 métal.
<b>GARNISSAGES</b>	drap ou chevrane	velours de nylon ou aeralon	drap de nylon ou vinyle métallisé	vinyle veiné sur jersey	vinyle sur jersey ou chevrane	vinyle expansé métallisé

# Description technique des Simca 1301 et 1501

## MOTEUR 1300

### GENERALITES

Nature .....	Cycle à 4 temps - 4 cylindres en ligne verticaux
Emplacement sur le véhicule .....	à l'avant
Refroidissement .....	circulation d'eau activée par pompe avec ventilateur et thermostat
Sens de rotation .....	horaire (vue de l'avant du véhicule)
Alésage .....	74 mm
Course .....	75 mm
Cylindrée .....	1.290 cm <sup>3</sup>
Puissance administrative (France) .....	7 CV
Rapport volumétrique .....	8,6/8,8 à 1
Puissance maxi .....	54 ch DIN à 5.200 t/mn
Couple maxi .....	9,25 mkg à 2.600 t/mn
Poids avec accessoires à sec, sans embrayage .....	101 kg ± 1 kg

#### Vilebrequin

En acier estampé et traité, supporté par 5 paliers (cotes en millimètres) :

Longueur nominale des portées :	
Palier AV .....	23,5
» intermédiaire .....	19,2
» central .....	28,03
» AR .....	31,9
Diamètre des portées .....	47,9
Palier recevant la poussée .....	palier central
Longueur des manetons .....	27
Diamètre des manetons .....	44

#### Coussinets de palier et de tête de bielle

Type tri-métal (support acier + couche de cupro-plomb + revêtement électrolytique de plomb indium).

### Bielles

En acier estampé et traité - cotes en millimètres.

Alésage de la tête ..... 47,6

Alésage du pied ..... 22

Tolérance de poids entre 2 bielles d'un même moteur ..... 5 g

### Bloc cylindres

Monobloc en fonte nickel-chrome-cuivre - axe des fûts déporté de 1 mm vers la droite par rapport à l'axe de rotation du vilebrequin.

### Arbre à cames

A 3 paliers ménagés dans le bloc. Entraînement par chaîne Duplex, silencieuse et pignons.

### Pistons

Autothermiques en alliage d'aluminium coulé en coquille avec jupe ovale et conique étamée.

### Segments

4 segments par piston dont 2 d'étanchéité.

Dimensions en millimètres :

	Etanchéité	Racleur	Refoleur
Hauteur .....	2,5	2,5	5

### Culasse

Alliage d'aluminium traité.

Réchauffage du conduit d'admission par contact avec collecteur d'échappement.

### Soupapes

En tête, différentes pour l'admission et l'échappement, commandées par culbuteurs, liges et poussoirs (cotes en mm et degrés).

Soupapes	Diam. tête	Diam. queue	Angle portée
Admission .....	32	8	45°
Echappement ...	30	8	45°

### Ressorts de soupapes

Un ressort par soupape (identique pour l'admission et l'échappement) - cotes en mm :

Longueur libre ..... 53

Diamètre extérieur ..... 28,5

Diamètre intérieur ..... 20,4

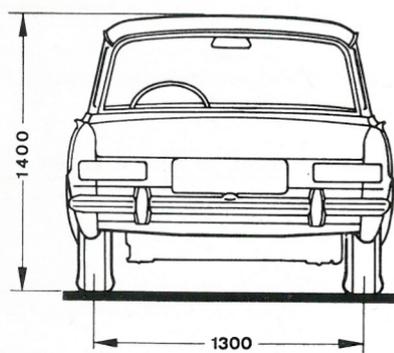
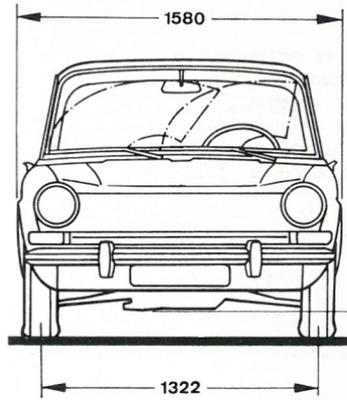
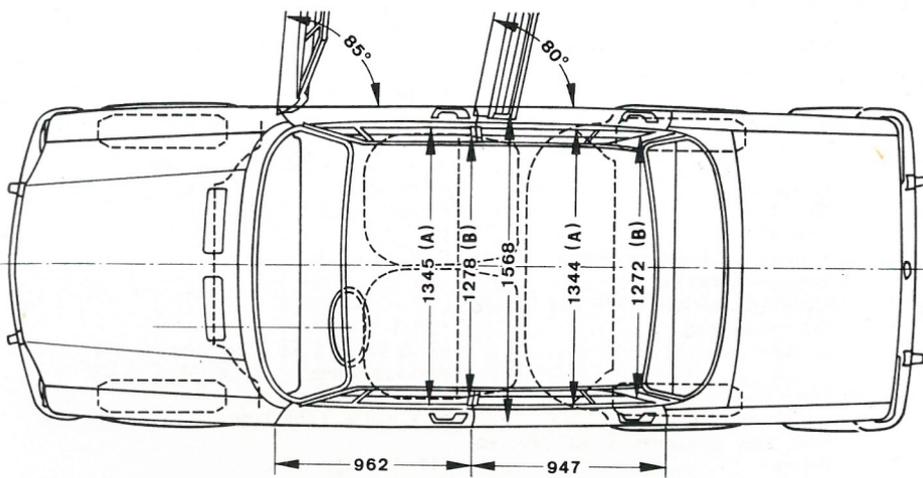
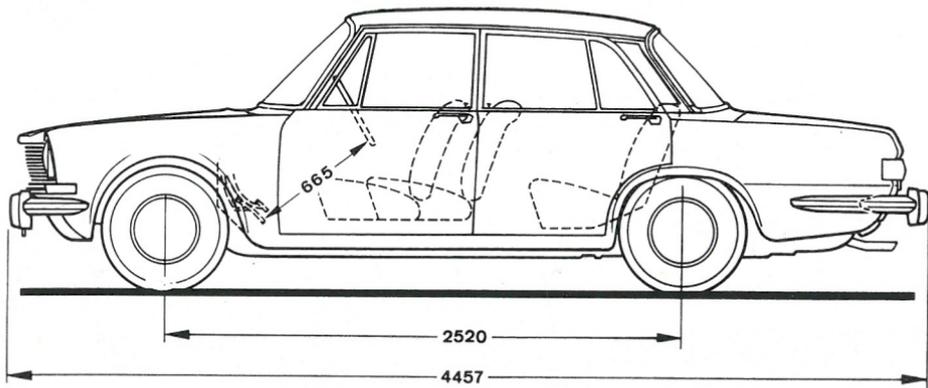
Diamètre du fil ..... 3,8

### Culbuteurs

Forgés, estampés, axe en acier trempé par induction - Phosphatation antigrippage.

### Réglage de la distribution

AOA	12°
RFA	60°
AOE	52°
RFE	20°



Plan coté des Berlines Simca 1301 et Simca 1501

### Lubrification

L'huile envoyée sous pression par une pompe à engrenages type noyée, débouche dans l'épurateur centrifuge monté à l'extrémité avant du vilebrequin.

Après épuration, l'huile lubrifie les paliers et les manetons du vilebrequin, puis l'arbre à cames, les culbuteurs et les autres éléments composant l'équipage mobile.

Capacité en huile du carter moteur : 4 litres.

## CARBURATEUR

Monoco ps, inversé WEBER 32 ICB 3 - starter à commande manuelle.

## MOTEUR 1500

### GENERALITES

Nature .....	Cycle à 4 temps - 4 cylindres en ligne
Emplacement sur le véhicule .....	verticaux à l'avant
Refroidissement .....	circulation d'eau activée par pompe avec ventilateur et thermostat
Sens de rotation .....	horaire (vu de l'avant du véhicule)
Alésage .....	75,21 mm
Course .....	83 mm
Cylindrée .....	1.475 cm <sup>3</sup>
Puissance administrative (France) .....	8 CV
Rapport volumétrique .....	9,3 à 1
Rapport volumétrique (1501 avec transmission automatique) .....	10,1 à 1
Puissance maxi .....	69 ch DIN à 5.200 t/mn (avec transmission automatique : 72 ch DIN à 5.200 t/mn)
Couple maxi .....	11,3 mkg à 3.600 t/mn
Poids avec accessoires à sec sans embrayage .....	114 ± 1 kg.

### Vilebrequin

En acier estampé et traité, supporté par 5 paliers (cotés en millimètres).

Palier avant .....	23,5	Longueur nominale des portées :	
Paliers intermédiaires .....	19,2	Longueur des manetons	23
Palier central .....	28,03	Diamètre des manetons	44
Palier arrière .....	31,9	Diamètre des portées ..	53,95 à 53,97
		Palier recevant la poussée	palier central

### Coussinets de palier et de tête de bielle

Type tri-métal (support acier + couche de cupro-p.omb + revêtement électrolytique de plomb indium).

### Bielles

En acier estampé et traité (cotes en millimètres).

Alésage de la tête .....	47,6
Alésage du pied .....	24
Tolérance de poids entre 2 bielles d'un même moteur .....	3 g



## SPÉCIFICATIONS COMMUNES

### RADIATEUR

A l'avant du moteur.

Le ventilateur, monté à l'extrémité de l'arbre de pompe à eau, comporte 4 pales disposées en X aplati.

Capacité du circuit de refroidissement : 6,5 litres.

Le réglage de la température est assuré par un thermostat dont la température d'ouverture est de :  $82^{\circ} + 0^{\circ}$ .

### ALLUMAGE

Distributeur Ducellier ou SEV avec avance centrifuge et correcteur à dépression.

Ordre d'allumage ..... 1 - 3 - 4 - 2

Avance initiale sur vilebrequin .....  $12^{\circ}$  (1501 « Automatique » :  $8^{\circ}$ )

Ecartement des contacts ..... 0,50 mm

#### Bobine

Type à bain d'huile.

#### Bougies

Ecartement des électrodes : 0,6 mm.

### EMBRAYAGE

#### Voiture à transmission mécanique

De type monodisque fonctionnant à sec, moyeu à amortisseur de couple à ressorts ; commande hydraulique, avec maître-cylindre commandé par la pédale et cylindre récepteur fixé sur le carter d'embrayage ; réservoir unique pour l'alimentation des cylindres d'embrayage et de frein.

Embrayage Ferodo type KZ V12, 2 faces.

Dimensions des garnitures d'embrayage : diamètre extérieur : 200 mm, largeur de friction : 35 mm, surface de friction ; 181,4 cm<sup>2</sup>.

Butée graphitée.

#### Voiture à transmission automatique BORG-WARNER (1501 « Automatique »)

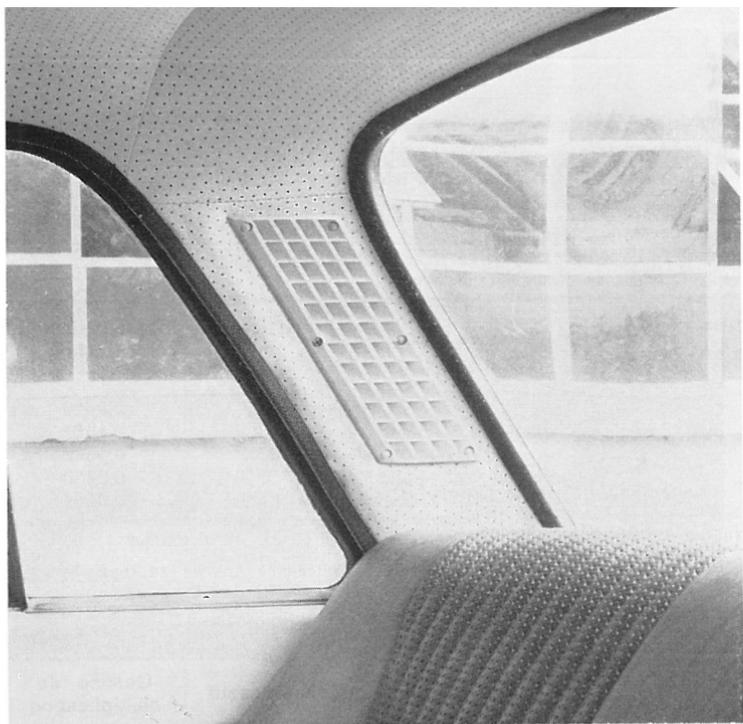
Convertisseur hydraulique de couple donnant une gamme de rapports variant de façon continue de 2/1 à 1/1.

### BOITE DE VITESSES TRANSMISSION - PONT ARRIERE

#### Voiture à transmission mécanique

Organes de démultiplication logés dans un carter fortement nervuré accolé à l'embrayage. Boîte mécanique à 4 rapports avant synchronisés et 1 marche arrière.

Commande par levier placé sur la colonne de direction, sous le volant, rapports : voir ci-dessous, tableau des démultiplications finales.



### Transmission

Sur 1<sup>er</sup> tronçon (AV) : joint Saga côté boîte. Relais monté sur caoutchouc.

Sur 2<sup>e</sup> tronçon : cardan Glaenzer côté relais, cardan Glaenzer côté pont.

### Pont arrière

Couple de renvoi à denture hypoïde.

Rapport de démultiplication du couple : 9/40 soit 0,225.

Rapports totaux de démultiplication :

	Boîte de vitesses	Rapport de couple	Démultiplication finale
1 <sup>re</sup> .....	0,274	} 0,225	0,0616
2 <sup>e</sup> .....	0,467		0,1051
3 <sup>e</sup> .....	0,723		0,1627
4 <sup>e</sup> .....	1		0,2250
Marche AR .	0,295		0,0664

Voiture à transmission automatique BORG-WARNER (1501 « Automatique »).

Boîte de vitesses à commande automatique hydraulique asservie au couple et à la vitesse.

Elle comporte un train épicycloïdal donnant les trois rapports avant et le rapport de marche arrière suivants :

	Rapport de boîte	Convertisseur	Gamme de multiplication
1 <sup>er</sup> rapport .	2,39	} 2/1 à 1/1	2,39 à 4,78
2 <sup>e</sup> rapport ..	1,45		1,45 à 2,90
3 <sup>e</sup> rapport ..	1		1 à 2
Marche AR .	2,09		2,09 à 4,18

Commande par levier sur la colonne de direction avec index se déplaçant devant un répéteur comportant les repères suivants :

P = Stationnement (Parking) ;

N = Point mort (Neutre) ;

R = Marche arrière (Renversement de marche) ;

D = Conduite automatique (sur les 3 rapports) ;

L = Sélection manuelle et maintien des vitesses verrouillées.

## TRAIN AVANT

### Suspension

Par roues indépendantes, à parallélogrammes transversaux, avec ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis.

Ressorts au-dessus des bras supérieurs.

La suspension est complétée par deux amortisseurs hydrauliques télescopiques thermostatiques à double effet différentiel, logés à l'intérieur des ressorts.

### Direction

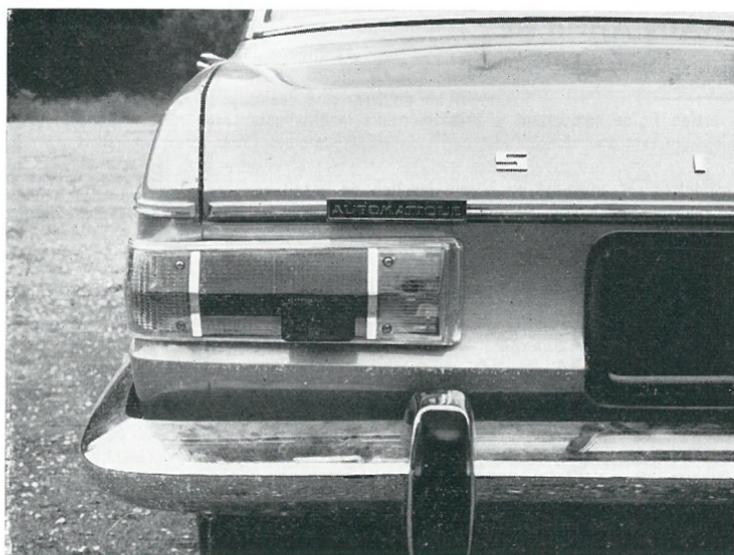
Boîtier type Gemmer à vis globique et galet.

Démultiplication ..... 16,2 à 1

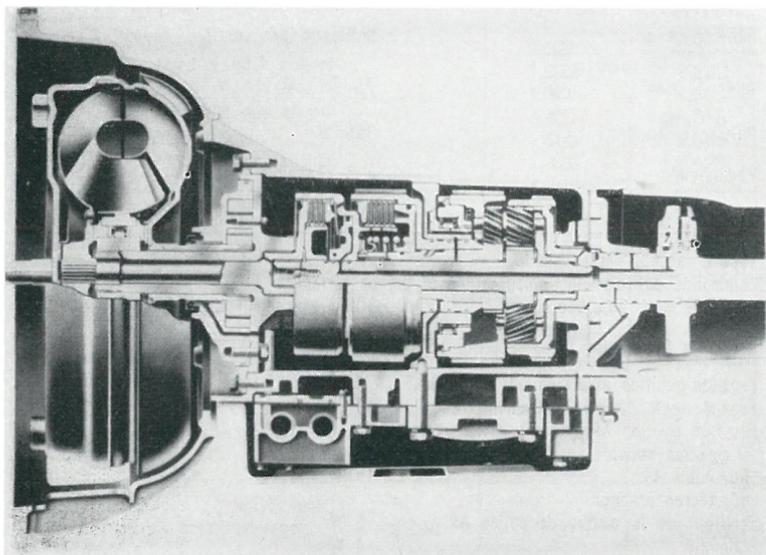
Nombre total de tours de volant (braquage  
à fond droite à gauche) ..... 3,3/4

Diamètre du volant ..... 405 mm

Diamètre de braquage hors tout ..... 9,80 m



**Transmission automatique Borg Warner  
en option sur tous les modèles Simca 1501**



## TRAIN ARRIERE

### Suspension

A essieu rigide comportant 2 bras inférieurs longitudinaux, avec ressorts hélicoïdaux et barre transversale oblique assurant la stabilité latérale. Deux bras supérieurs de plus faible longueur, articulés, d'une part sur le banjo et d'autre part sur le soubassement, complètent cet ensemble en faisant fonction de tirants.

La suspension comporte en outre deux amortisseurs hydrauliques, télescopiques, thermostatiques à double effet différentiel et logés à l'intérieur des ressorts.

## FREINS

Frein à pied à commande hydraulique du type à disque à l'avant et à tambour à l'arrière, limiteur de pression à l'arrière.

Diamètre des disques AV ..... 255 mm

Diamètre des tambours AR ..... 255 mm

Mâchoire AR : flottantes, autocentreuses, deux par roue.

Réglage par excentrique.

Frein à main à commande mécanique agissant sur les roues arrière.

Servo-freins en option.

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie ..... 12 V - 40 A/h

Dimensions en millimètres ..... 248,5 × 172 × 190

Borne à la masse ..... négative

Génératrice ..... entraînée par courroie, rapport d'entraînement : 1,69 à 1

Intensité maxi ..... 25 A sous 14 V maxi à 2.500 tours/minute du moteur.

Puissance maxi ..... 350 W

Régulateur ..... à 3 éléments, conjonction opérée à 1 500 tours/minute

### Démarrreur

Type à lanceur par solénoïde.

Commande positive électromagnétique et pignon sortant.

Intensité maxi absorbée ..... 300 A sous 7,8 volts ou 340 A sous 8 volts

### Ampoules (Métropole)

Feux de position et clignotants AV ..... 4 - 18 W

Feux de route, feux de croisement (code) .. 45 - 40 W

Feux de position AR et feux « stop » ..... 4 - 18 W

(écran rouge)

Clignotants AR ..... 15 W

(écran orange)

Eclaireur de la plaque de police AR ..... 5 W

Plafonnier ..... 4 W

## Essuie-glace

Double balai à débattement symétrique.

Moteur à deux vitesses.

Balais ramenés automatiquement à la position de repos.

## DIVERS

### Roues

Type à voile ajouré.

Dimensions : 4 1/2 × 13.

### Pneumatiques

Pression de gonflage (pneus conventionnels)	Berline		Break	
	AV	AR	AV	AR
Charge normale (bar) .....	1,6	1,7	1,6	1,7
Charge maximale sur longue distance et à vitesse élevée .....	1,6	2	1,6	2,4

En option : pneus à carcasse radiale.

### Lave-glace

Commande au pied avec gicleur à deux sorties sur dessus d'auvent.

Dimensions (en mètres), capacités (en litres) et poids (en kilo) :

Réservoir de carburant .....	55	environ
Carter d'huile moteur .....	4	
Carter de boîte de vitesses .....	1,5	(1501 automatique : 5,75)
Carter de pont arrière .....	1,1	
Circuit de refroidissement .....	6,5	

	Berline 1301/1501	Break 1301/1501
Empattement .....	2,520	2,520
Voie AV .....	1,322	1,322
Voie AR .....	1,300	1,300
Longueur hors tout .....	4,457	4,315
Largeur hors tout .....	1,580	1,580
Hauteur hors tout (à vide) .....	1,425	1,425
Hauteur hors tout en charge .....	1,360	1,360
Hauteur libre au-dessus du sol .....	0,125	0,125

	Berlines		1501 Aut.
	1301	1501	
Poids à vide en ordre de marche (avec pleins d'eau, d'huile, d'essence et roue de secours) ..	990	1010	1 030
Poids total autorisé en charge .....	400 1 390	400 1 410	400 1 430
Poids total autorisé en charge avec remorque .	2 190	2 310	2 330

	Breaks				Break automat.	
	1301 U - LS	1301 GLS	1501 LS	1501 GLS	1501 LS	1501 GLS
Poids à vide en ordre de marche (avec pleins d'eau, d'huile, d'essence et roue de secours) ..	1 050	1 080	1 060	1 090	1 080	1 110
Charge utile .....	500	470	500	470	500	470
Poids total autorisé en charge .....	1 550	1 550	1 560	1 560	1 580	1 580
Poids total autorisé en charge avec remorque .	2 300	2 300	2 360	2 360	2 380	2 380



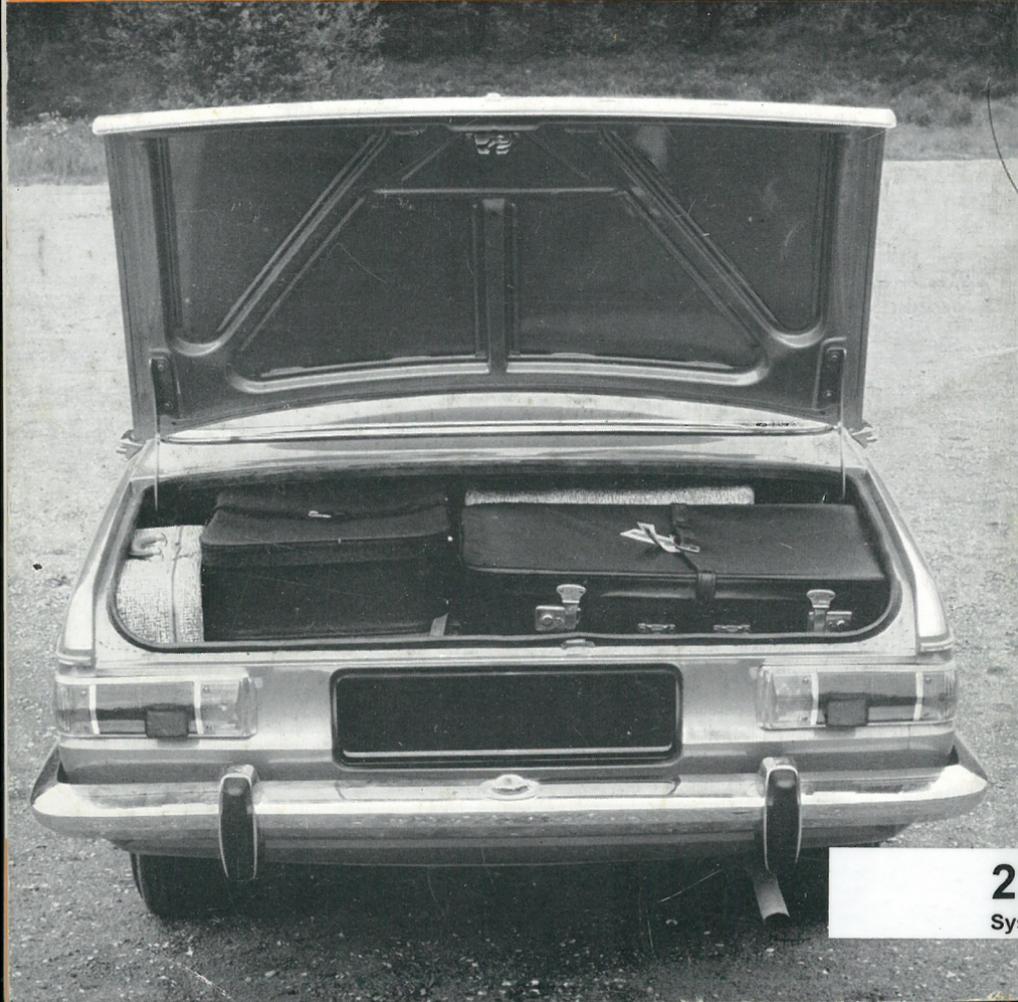
**Break Simca 1301  
et Simca 1501 GLS**

---

Documentation réalisée par « Relations avec l'Opinion »  
**AUTOMOBILES SIMCA - 136, CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS (8<sup>e</sup>)**

---





2  
Sy: