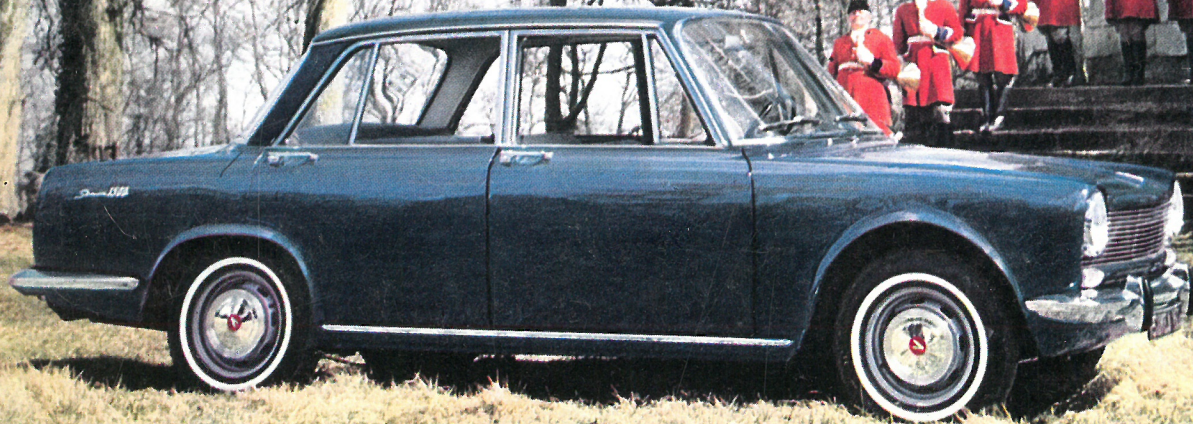


# simca 1500



PRINTED IN FRANCE  
R. C. VERSAILLES 61 B 119  
CRÉATION C. R. ROCHE  
IMPRIMÉ PAR LES Ets COGERY, PARIS



*Simca 1500*

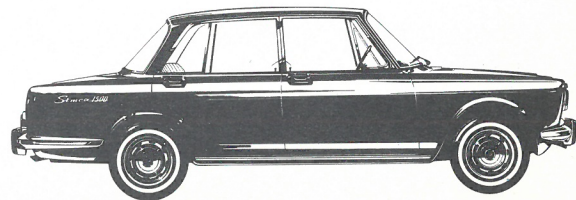
# Simca 1500

## EN NYSKABELSE

For at skabe en helt ny og revolutionerende personbil er det nødvendigt, at en lang række højt kvalificerede specialister går i et snævert samarbejde. Blandt disse specialister er der tre, hvis dygtighed og kunnen i særlig høj grad er bestemmende for den nye model:

- Designeren, der er ansvarlig for bilens udseende.
- Ingeniøren, der er ansvarlig for bilens komfort og tekniske udformning.
- Testkøreren, der er ansvarlig for, at vognens præstationer svarer til specifikationerne.

Det er disse tre mænd, der her i bogen fortæller **Dem** om Simca 1500, og det er deres udtalelser, der skal danne grundlag for Deres salgsargumentering; for det er fagmænd, hvis viden og dygtighed ikke kan drages i tvivl. Benyt Dem af deres råd, thi de har lagt hele deres sjæl i at skabe Simca 1500 — og føj dertil hele Deres egen salgsentusiasme, så vil salgsargumenternes værdi blive fordoblet.



# I AUTOMOBILINDUSTRIEN

The background of the page is a white canvas with abstract, expressive brushstrokes in shades of blue and orange. The strokes are layered and vary in thickness, creating a sense of movement and depth. The blue strokes are more vertical and elongated, while the orange strokes are more horizontal and blocky. The overall effect is a modern, artistic backdrop for the text.

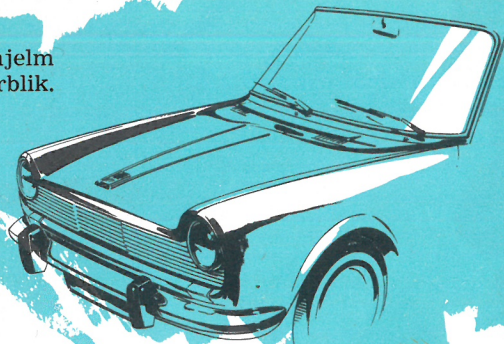


## DESIGNEREN FORTÆLLER

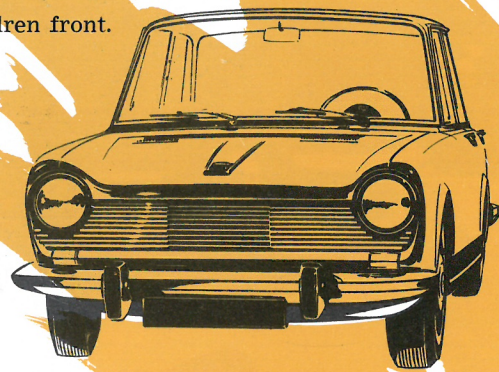
Simca 1500's form og linjer er helt i pagt med tidens krav. Her er i lige høj grad taget hensyn til det æstetiske som det funktionalistiske. Ingen overflødig pynt eller unødvendige dikkedarer skæmmer dens ydre, og det er lykkedes at forlene Simca 1500 med det sjældne og udefinerlige, der hedder

**RACE**

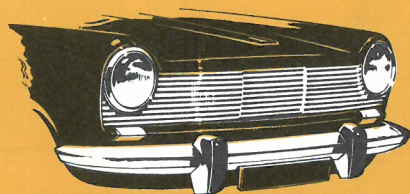
Den lave, skrånende motorhjelms  
giver bedre overblik.



Smuk og stilren front.

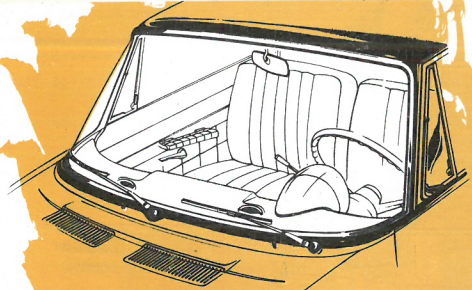


Den brede kølergrill  
giver Simca 1500  
et maskulint præg.

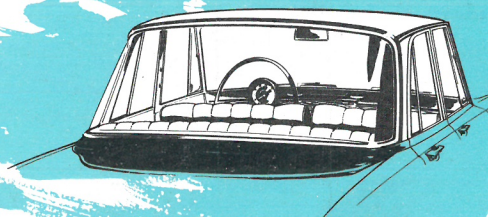


For- og baghjulene  
flugter elegant  
med vognens sider.



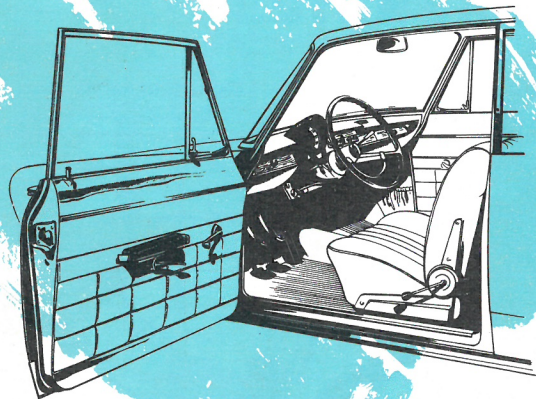


Det store vindspejl  
har en højde af 62 cm  
og en hældning på 46°.



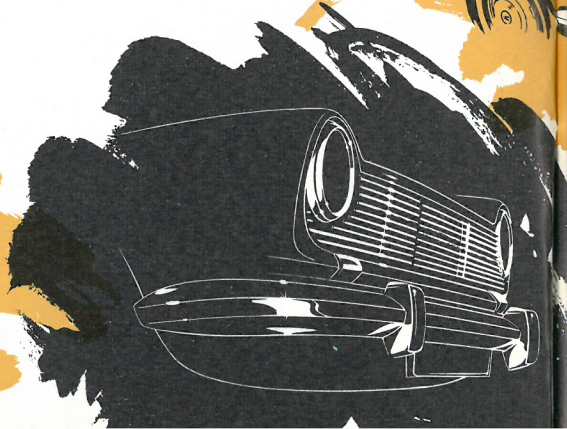
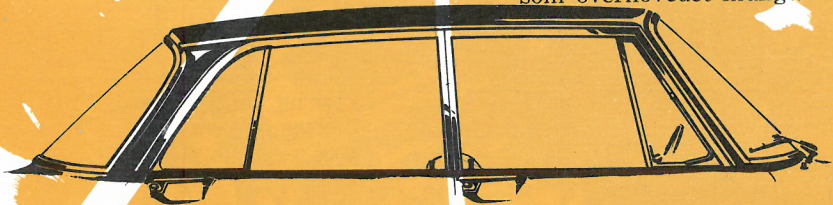
Det usædvanligt  
store rudeareal  
— 2,16 m<sup>2</sup> —  
giver frit udsyn  
til alle sider.

De 4 døre  
er meget brede  
og kan åbnes 90°.

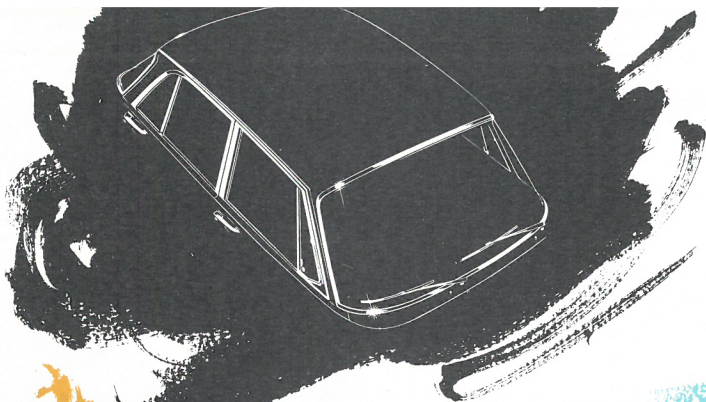


Den store, skrånende  
bagrude  
danner en harmonisk  
forbindelse mellem  
tag- og bagparti.

Hjørnestolper og vinduessprosser  
er gjort så smalle  
som overhovedet muligt.



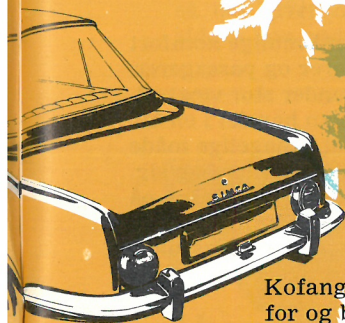
# Simca 1500



Forkromede pyntelister omkring alle vinduer.



Den forkromede pynteliste fornedet danner en naturlig forbindelse mellem kofangerne for og bag.



Kofangerne for og bag er forsynet med gummistødpuder.

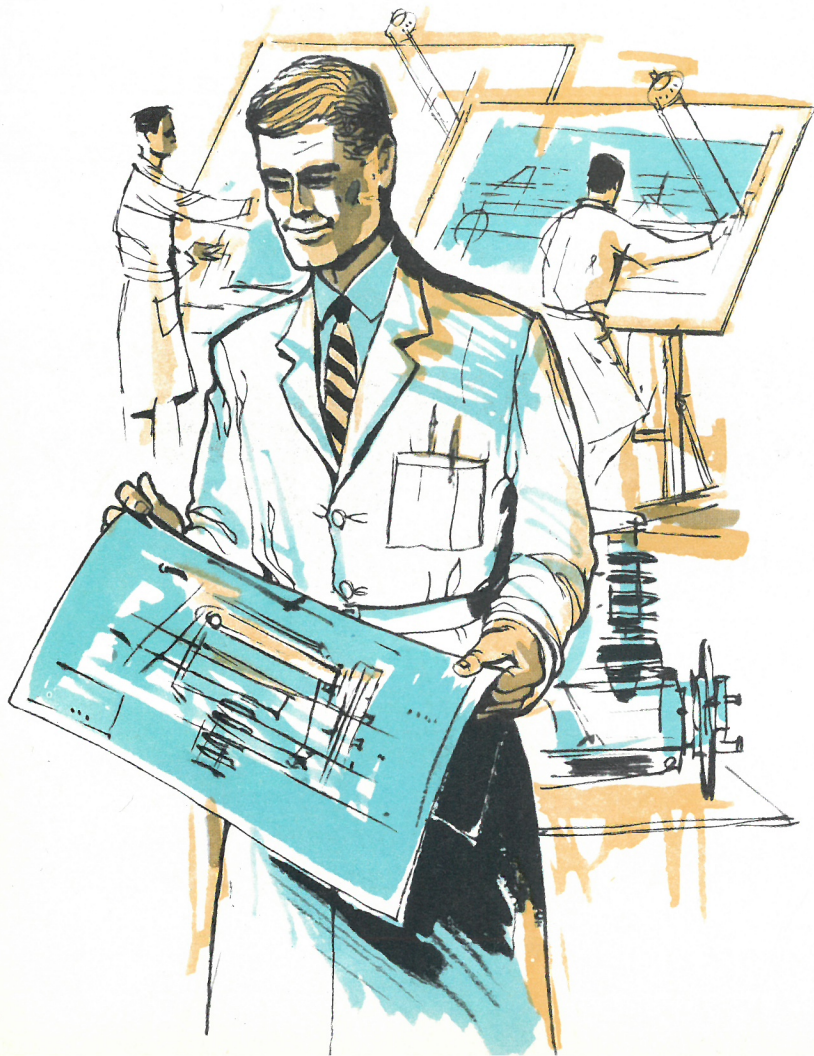
Lygtekransene omkring for- og baglygterne er forkromede.

Alle disse enkeltdele forenes i

**et harmonisk hele**



# INGENIØREN FORTÆLLER



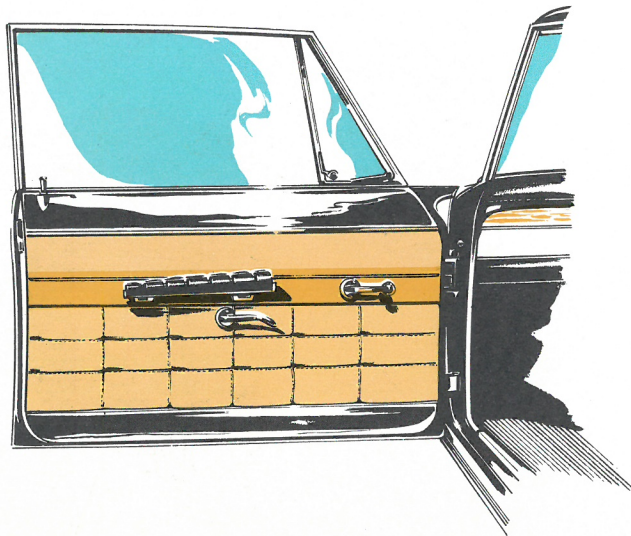
## Komfort

Min opgave er at skabe den størst mulige komfort  
for fører og passagerer.  
Som De ved, lægger alle Deres kunder stor vægt på,  
hvor godt man har det i en bil,  
og hvordan man på den mest behagelige måde  
kan lægge kilometer efter kilometer bag sig.  
Derfor har vi også med Simca 1500 sat alt ind på  
at tilfredsstille **alle** —  
også de mest fordringsfulde.

# Simca 1500

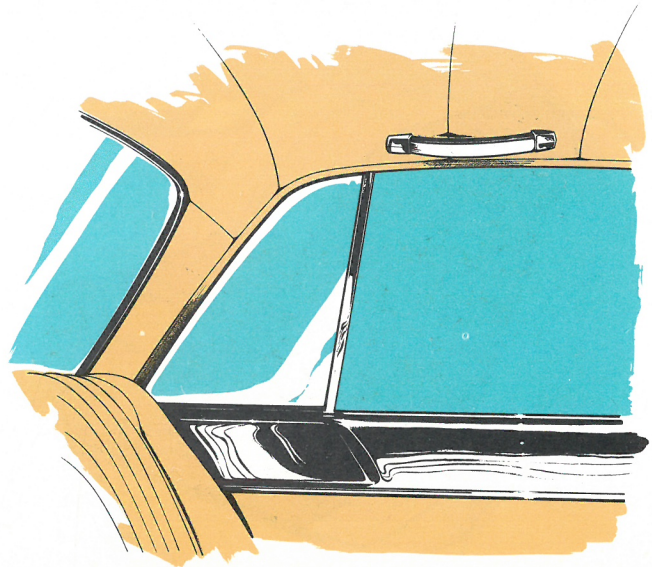
## DØRE OG VINDUER

Alle 4 døre er indvendigt beklædt med smukt og praktisk kunstlæder. Ligeledes er hver dør forsynet med et behageligt armlæn anbragt i den rigtige højde, så det giver den bedste mulige støtte. Dørhåndtaget sidder lige under armlænet og er meget let at betjene.



De fire sideruder rulles let op og ned med rudesvinget fortil på dørene. I loftet over bagdørene og højre fordør er der støttehåndtag for passagererne.

Dørene har gummitætningslister hele vejen rundt og er herved fuldstændig vind-, støv- og vandtætte.



En vogn af Simca 1500's klasse kræver ganske særlig gode sæder, og som De vil se, har man taget hensyn til alt ved konstruktionen af sæderne i Simca 1500. — De anvendte materialer er naturligvis af bedste kvalitet.

---

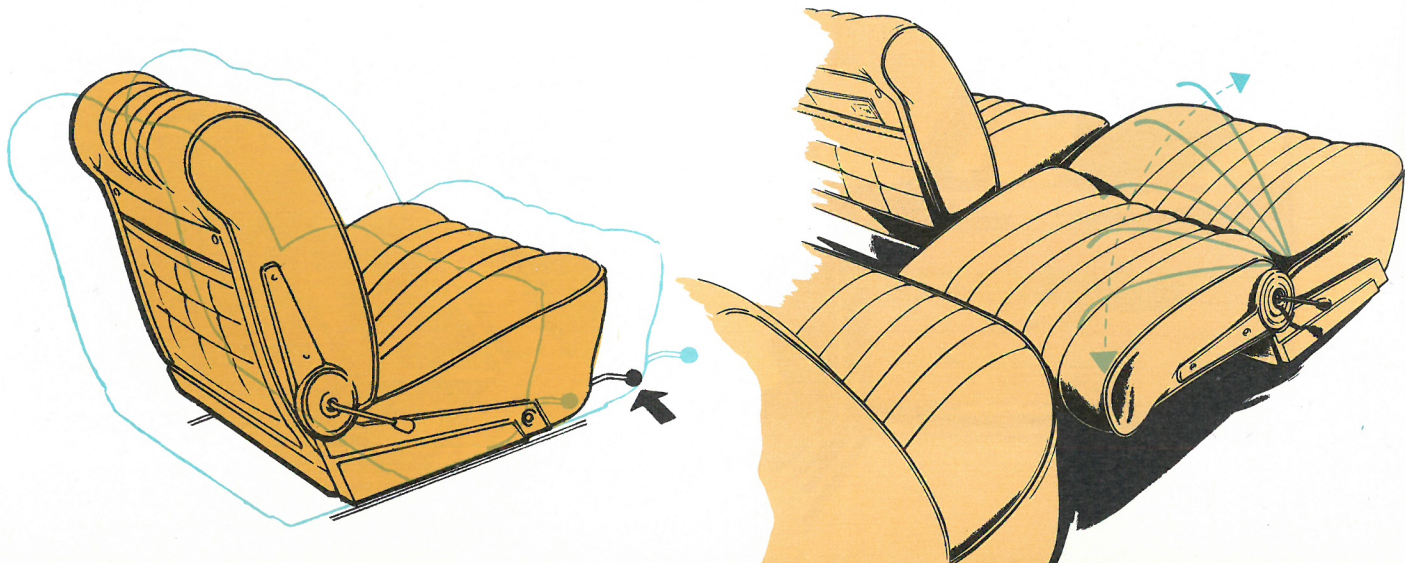
## Foran

Simca 1500 er forsynet med separate forsæder. Begge sæder kan indstilles individuelt frem og tilbage, ligesom ryglænene kan indstilles til den hældning, man ønsker. Indstillingerne foregår så let, at man roligt kan foretage dem **under** kørslen.

Sædets indstillingshåndtag sidder foran til højre forne den på sædet. Ryglænets indstillingshåndtag sidder på siden af sædet. Der er så mange indstillingsmuligheder, at hver enkel bilist kan finde lige præcis den kørestilling, han eller hun synes bedst om. Ydermere kan ryglænene lægges helt bagover, så sæderne omdannes til en behagelig dobbeltseng.

Sæderne er konstrueret, så de følger kroppens linjer og giver den bedst mulige støtte til skuldre, lænd og sæde, samt yder støtte mod sidekræfternes påvirkning, hvorfor begrebet køretræthed er aldeles ukendt i en Simca 1500, selv på meget lange ture.

Forsæderne er bygget op over en stålørørramme, og over fjedrene er der først lagt en tyk såkaldt „kokosplade“, dernæst et lag skumnylon og endelig yderligere et lag skumnylon, der „i piber“ er syet sammen med selve betrækket.



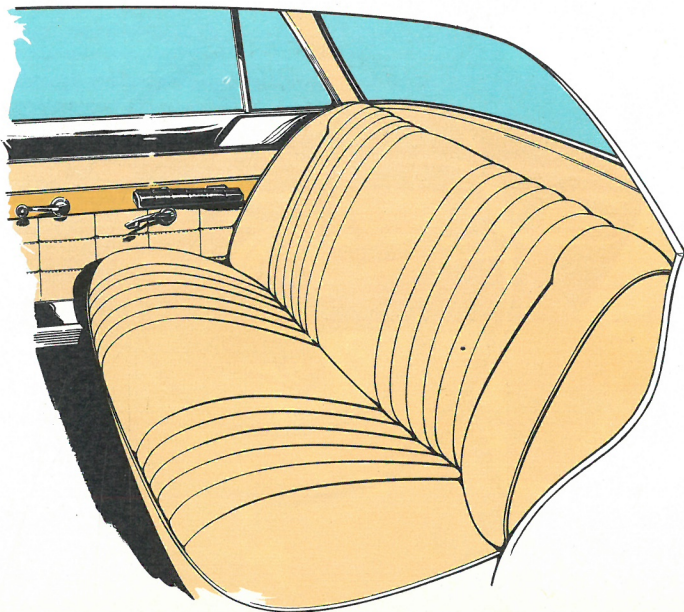
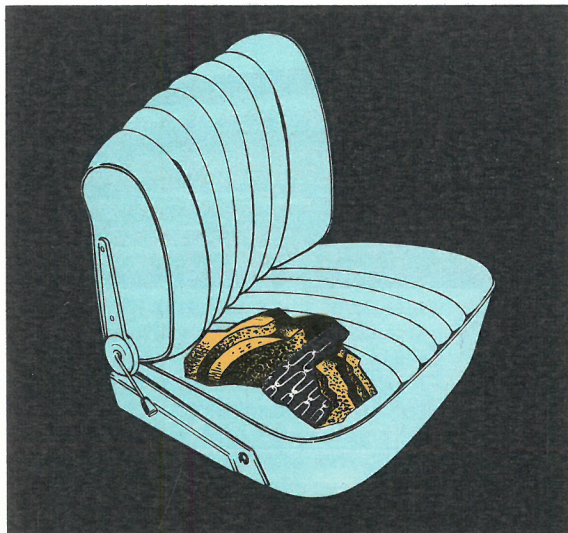
## Bag

Sofasædet bag er nøjagtigt lige så komfortabelt som forsæderne, og der er rigelig plads til, at tre voksne kan sidde behagelig afslappet og nyde køreturen.

Ryglænet er let buet og har en ramme med stålfjedre. Herover er der en tyk vatplade på hessian og dernæst et lag skumnylon, der er syet sammen „i piber“ med betrækket. Sædet er ligeledes bygget op over en stålramme, og også her er der en „kokosplade“ over fjedrene og et lag skumnylon syet sammen med betrækket „i piber“.

Alle lodrette flader er beklædt med kunstlæder med lærredsbagside.

Disse meget komfortable sæder, i forbindelse med den perfekte affjedring iøvrigt, giver en 100 % behagelig kørsel. Mange vogne bliver i dag leveret med en ikke særlig fremragende affjedring, som man prøver at råde bod på med en meget blød polstring af sæderne, men denne løsning er ikke særlig anbefalelsesværdig, og i Simca 1500 går affjedring og sæder op i en højere enhed med et perfekt resultat.



## FØRERENS PLADS

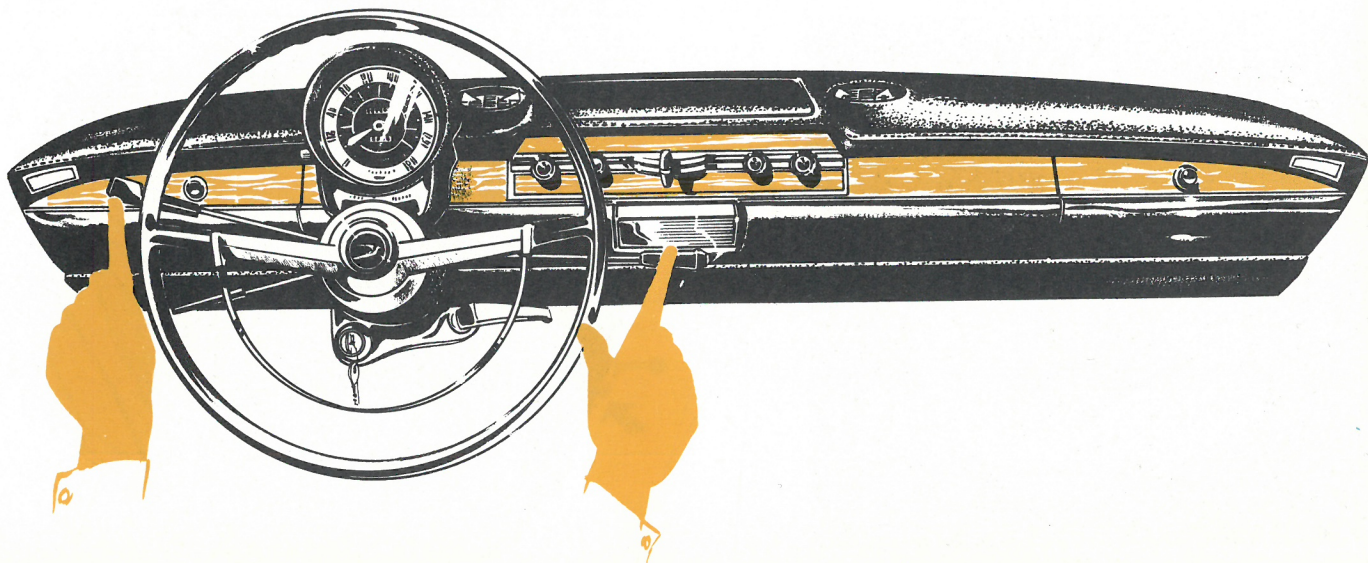
Indretningen af instrumentbordet og placeringen af de forskellige kontrol- og betjeningsorganer i Simca 1500 er blevet genstand for meget nøje overvejelser og grundige undersøgelser. Resultatet er da også blevet forbillede perfekt. Alt er let overskueligt og inden for bekvem rækkevidde. Alle knapper og kontakter kan med lethed findes i mørke, og betjeningen er så enkel som overhovedet mulig.

### Med venstre hånd betjenes:

Håndtag til åbning af motorhjelm  
(i venstre handskerum).  
Lysvælgerkontakt.  
Blinklyskontakt.  
Nulstiller for triptæller.  
Tændings- og startkontakt.

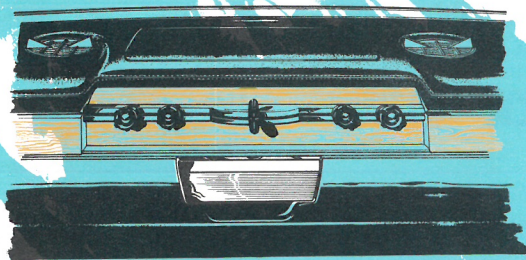
### Med højre hånd betjenes:

Gearstang.  
Håndbremse.  
Varmeapparat og defroster.  
Vindspejlsvisker.  
Choker.  
Hornomskifterkontakt.



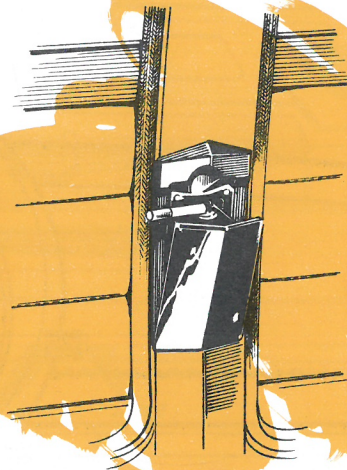
0 |  
lec  
s s

Overkanten af instrumentbordet er beklædt med ikke-reflekterende materiale, således at føreren ikke generes af lys- eller solreflekser fra vindspejlet.



Simca 1500 er udstyret med 3 askebægre — et midt i instrumentbordet og et i hver af midterstolperne, beregnet for bagsædepassagererne.

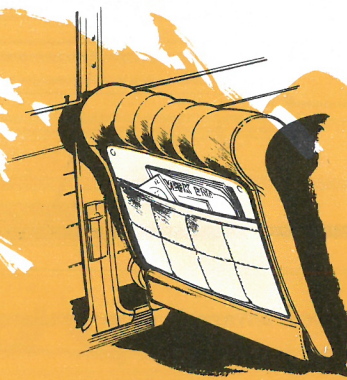
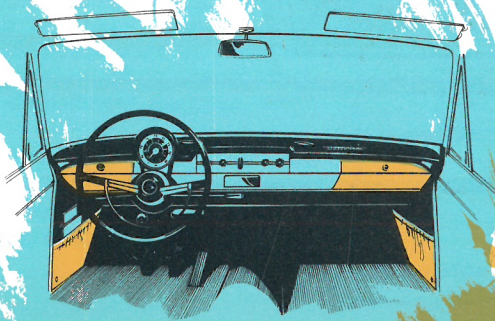
Læg mærke til, at det er tre „rigtige“ askebægre, der virkelig kan være noget i, og at de er anbragt ualmindelig praktisk.



Der er masser af „lægge-fra-sig“ muligheder i Simca 1500.

Til fører og forsædepassager et stort, rummeligt handskerum med klap i hver side af instrumentbordet og en praktisk kortlomme i hver side.

Til glæde for bagsædepassagererne er indfældet to avislommer i forsædernes ryglæn.

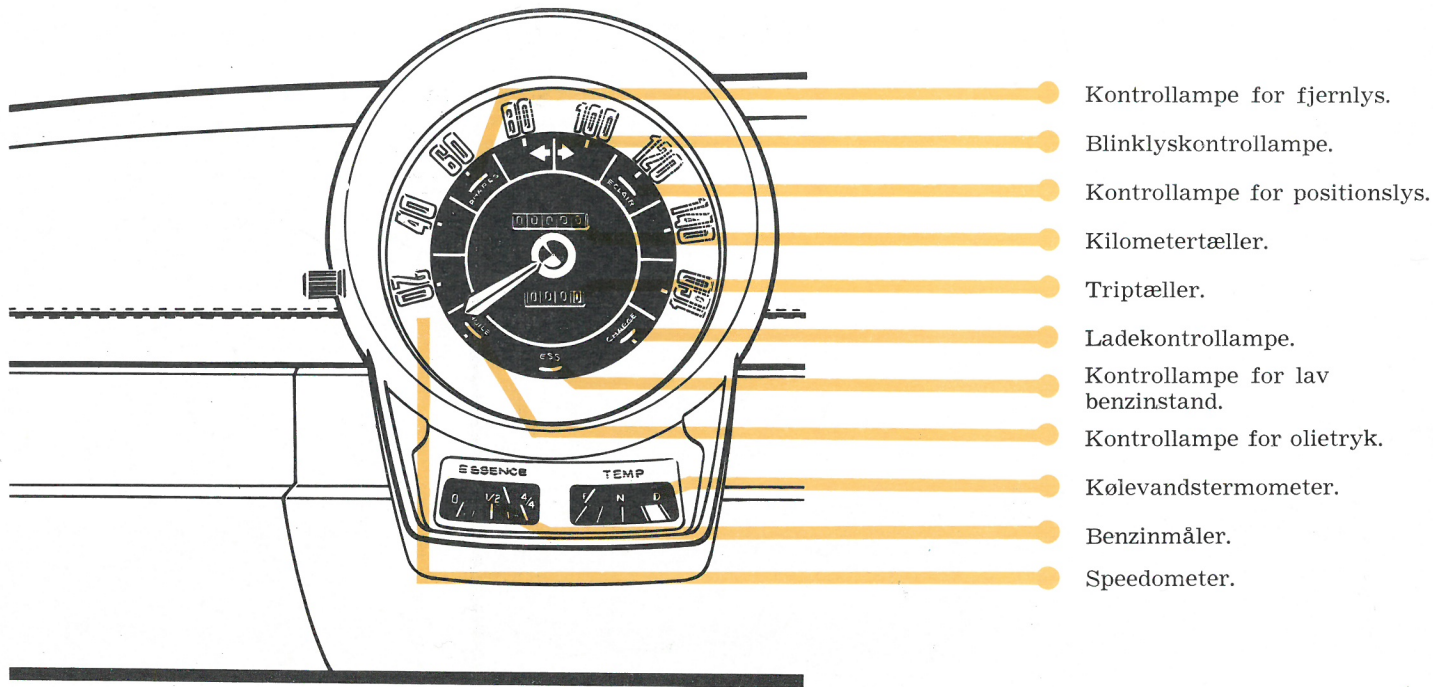


# KONTROLOGANER

Uden at fjerne blikket fra vejbanen kan føreren hurtigt overse alle vognens funktioner på:

- 2 tællere.
- 3 skalaer.
- 6 kontrollamper.

samlet på ét sted: Lige foran rattet!



De 6 advarsels- og kontrollamper er alle anbragt inde i speedometret.

# KLIMAANLÆGGET

## Tilførsel af frisk luft

Frisk luft kan naturligvis tilføres i rigelige mængder gennem de fire sideruder, der alle kan rulles ned, og de to ventilationsruder, men derudover er Simca 1500 forsynet med to friskluftindtag placeret ovenpå kølerhjelmene lige under vindspejlet.

Når vognen kører, ledes luften automatisk gennem disse luftindtag ind til klimaanlægget. Luftindtagene er anbragt så højt som muligt, således at den luft, der føres ind i vognen, er frisk og ren — fri for de forankørende vognes udstødningssgas og benzin.

Den friske luft kan dirigeres forskellige steder hen ved at flytte håndtaget lige over askebægret. Når håndtaget er skubbet helt hen til højre, er lufttilførslen lukket. I midterstillingen dirigeres luften mod vindspejlet, og luftstrømmens retning kan yderligere reguleres ved hjælp af de to drejelige spjæld ovenpå instrumentbordet. Når håndtaget er skubbet helt over til venstre, dirigeres luften mod gulvet. Hvis man ønsker at fordele luften mellem vindspejl og gulv, anbringes håndtaget i en stilling mellem de to sidstnævnte positioner.

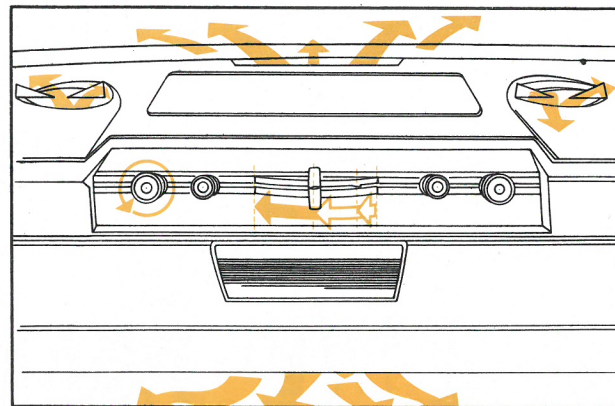
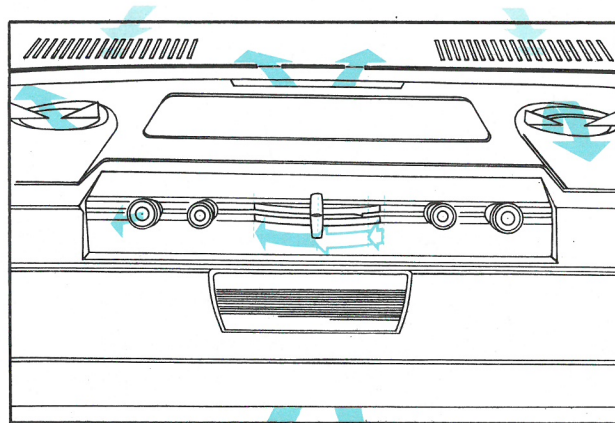
Hvis man ønsker endnu mere frisk luft ind i vognen, end der naturligt presses ind gennem luftindtagene ved vognens bevægelse fremad, kan man starte en blæsemotor ved at trække ud i knappen længst til venstre på instrumentbordet.

## Tilførsel af varm luft

Den varme luft dirigeres på samme måde og ved hjælp af det samme håndtag som overfor beskrevet, men for at få den friske luft opvarmet, er det nødvendigt at åbne for varmtvandshanen, hvilket sker ved at dreje blæsestart-knappen til venstre — jo mere man drejer knappen, desto højere bliver temperaturen.

**NB.** Under normale vejrforhold — d.v.s. når det hverken er særlig koldt eller varmt — er det ikke nødvendigt at starte blæsemotoren under kørslen, da den luftstrøm, der kommer ind gennem luftindtagene, er tilstrækkelig til en god luftkonditionering.

For at man kan befinde sig virkelig godt i en personvogn, er det yderst vigtigt, at man kan vælge lige netop den temperatur, man ønsker, og at luften inden døre er frisk og ren. Også disse krav kan Simca 1500 leve fuldt og helt op til i kraft af det geniale klima-anlæg.





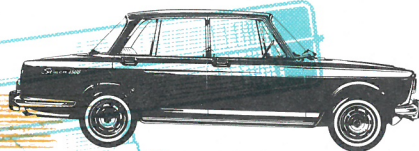
# TESTKØREREN FORTÆLLER om Simca 1500's

## styrke og præstationer

„Da jeg i sin tid startede som testkører, skulle der mindst en 3 liters motor til for at opnå de hastigheder, man i dag kan komme op på med en 1½ liters motor som for eksempel den helt nykonstruerede motor i Simca 1500.“

4 cylindre — 4 takts.  
Topventilet, 5 hovedlejer.  
Slagvolumen: 1475 cm<sup>3</sup>.  
81 hk. (SAE) ved 5400 omdr./min.  
Boring: 75,21 mm.  
Slaglængde: 83 mm.  
Max. drejningsmoment: 12,5 kgm  
ved 3500 omdr./min.





## SIMCA 1500 MOTOR

Det faktum, at slaglængden er en smule større end boringen, giver motoren en behagelig blød gang ved lave motoromdrejninger, og dette værdsætter specielt de, der kører megen bykørsel. Drejningsmomentet er stort og når sit maksimum ved halvdelen af maksimalhastigheden, hvilket giver et ganske godt billede af accelerationsevnen.

Hestekraftkurven er fremragende og når toppen, 81 hk, ved 5400 omdrejninger/minuttet.

81 hk er mere end alle andre vogne med samme slagvolumen kan præstere — ja, overgår endog vogne med større slagvolumen.

**Krumtappen** har 5 hovedlejer, der bærer på en længde af ialt 121 mm, og på dette område har SIMCA den største erfaring, fordi SIMCA var de første, der indførte 5 hovedlejer i serieproducerede vogne.

**Motorblokken**, der er af speciallegeret støbejern, er støbt i ét stykke. Også her fortsætter SIMCA sine stolte traditioner i fremstillingen af fremragende motorer. Motorer med løse foringer koster mindre at fabrikere, fordi støbejernet, der anvendes til motorblokken, er af almindelig støbejernskvalitet. Kunden derimod får en mindre vridningsstabil motorblok, og resultatet er, at han må lade foringerne udskifte efter ca. 100.000 km's kørsel, og det er en temmelig kostbar affære.

Simca motorens fine materialekvalitet tillader den derimod at køre over 200.000 km, uden at motoren behøver at adskilles.

**Topstykket** er fremstillet af en speciel letmetallegering.

**Indsugnings- og udstødningsmanifold** er konstrueret, så man får en øjeblikkelig opvarmning af benzin/luftblandingen fra karburatoren, hvilket nedsætter behovet for at anvende chokeren — med andre ord, motoren er straks i „arbejds-humør“, selv om den er kold.

**Ventilerne** åbnes af induktionshærdede vippearme og lukkes hver af 2 fjedre, hvilket sikrer, at ventilmekanismen virker perfekt selv ved meget høje hastigheder.

**Karburatoren** er „2-løbs“ med manuelt betjent choker.

## KOBLINGEN

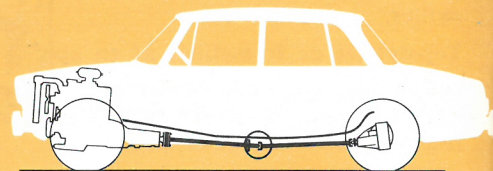
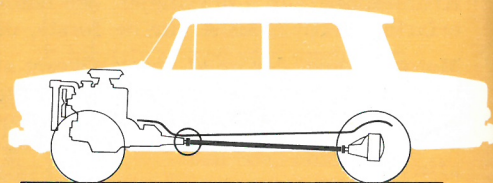
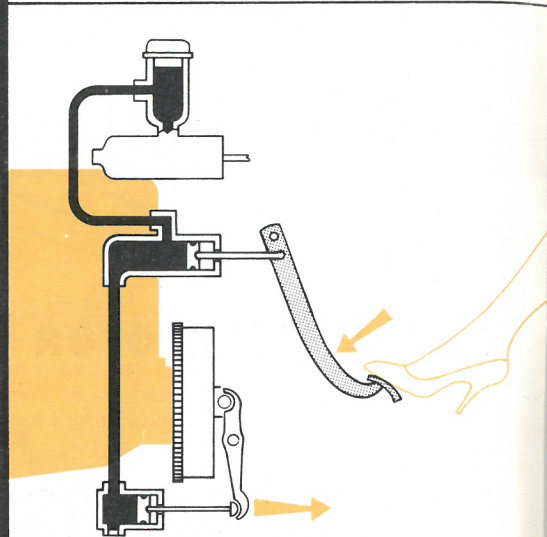
**Koblingen** er hydraulisk aktiveret og arbejder meget progressivt og blødt. Som en konstruktionsmæssig finesse kan nævnes, at den hydrauliske kobling og bremserne bliver forsynet med væske fra den samme beholder, men således, at hvis der skulle opstå en lækage i systemet, vil koblingen ophøre med at fungere før bremserne.

## GEARKASSEN

**Gearkassen** er synkroniseret i alle fire gear (system Porche), og gearkassen er lige så let at betjene som den på Simca 1000, der overalt er blevet fremhævet som en meget fin gearkasse.

## TRANSMISSIONEN

For at gøre den sædvanlige kardantunnel inde i vognen mindre, har man fremstillet kardanakslens i 2 dele.



## BREMSENERNE

Den nye SIMCA 1500 vil være blandt de hurtigste personvogne på markedet, og dens præstationer, som jeg her skal omtale nærmere, vil placere den blandt de bedste.

På grund af dens høje hastighed, har den fået andre bremsere end Simca 1300. SIMCA 1300 (960 kg — 130 km/t.) har TWINPLEX tromlebremser foran (2 hjulcylindre pr. hjul) og et totalt bremseareal på 876 cm<sup>2</sup>, og dette er fuldt tilstrækkeligt til at give denne vogn et sikkert og kraftigt bremsesystem.

SIMCA 1500 er derimod dels en smule tungere og har dels en topfart på over 145 km/t., og det var derfor nødvendigt at tage bremseespørgsmålet op til overvejelse. Løsningen blev skivebremsere foran og tromlebremser bag, og dette system dækker fuldkommen det nye behov til Simca 1500. Systemet er magen til bremsesystemerne på de fleste sportsvogne og nogle racervogne, og enhver Simca 1500-kører vil derfor have et maksimum af sikkerhed under alle forhold.

# Præstationer

Maksimalhastigheden er over 145 km/t. En kilometer med stående start på 37 sekunder. Accelerationsevnen er meget stor, idet forholdet mellem kilo og hk er 12,3 : 1.

Vejbeliggheden er exceptionel, hvilket skyldes 2 konstruktionsmæssige forhold: Tyngdepunktet er gjort meget lavt, vognens totalhøjde er kun 1,40 m, og de tungeste komponenter såsom motor, gearkasse og bagtøj, er anbragt så lavt som muligt.

Forhjulsaaffjedringen er derimod forankret så højt som muligt, og Simca 1500 vil derfor ikke krænge ret meget i sving, da centrifugalkraften ikke vil indvirke nævneværdigt. Selv i skarpe kurver vil de inderste hjul bevare deres fulde vejgreb, hvilket ikke er tilfældet, hvis en vogn krænger meget.

De kan fortælle selv Deres vanskeligste kunde, at Simca 1500 vil give ham en køreglæde, som han ikke har oplevet før.

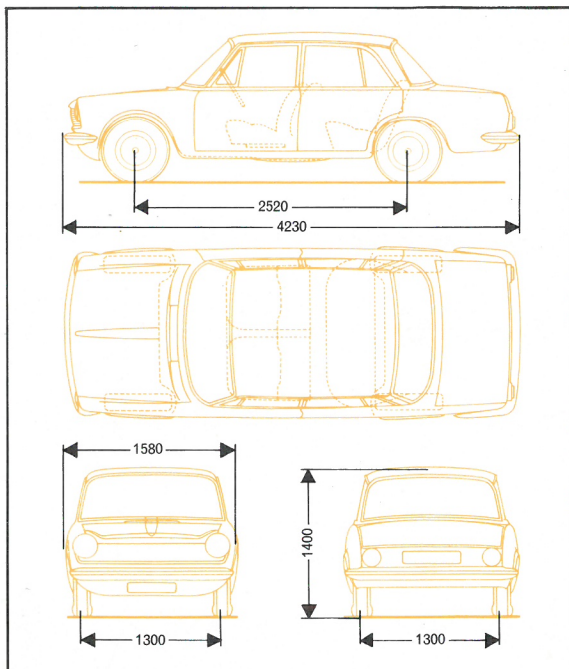
I løbet af den million kilometer, jeg har prøvekørt forskellige vogne, siden jeg begyndte som testkører, er Simca 1500 den vogn, der fra starten har haft de bedste køreegenskaber.

*Simca 1500*

# TEKNISKE DATA

## MOTOR:

Type: Topventilet, 4 takts.  
Antal cylindre: 4 på række.  
Boring: 75,21 mm.  
Slaglængde: 83 mm.  
Slagvolumen: 1475 cm<sup>3</sup>.  
Kompressionsforhold: 9,5 : 1.  
Max. HK: 81 ved 5400 omdr./min.  
Max. drejningsmoment: 12,5 kgm ved 3500 omdr./min.  
Krumtap med 5 hovedlejer.  
Stempler af letmetal.  
Brændstofsyst.: Mekanisk membranpumpe drevet af knastakslen.  
Karburator: Weber med dobbelt løb.  
Luftfilter: Tørfilter med indsats.  
Smøring: Tryksmøring med tandhjulspumpe, centrifugaloliefilter.  
Kølesystem: Vandcirkulationspumpe med termostatregulering.



## KOBLING:

Tør enkeltpladet, hydraulisk aktiveret.

## GEARKASSE OG BAGTØJ:

4 synkroniserede fremgear, 1 baggear. Udvekslingsforhold: 1. gear: 3,65 : 1, 2. gear: 2,06 : 1, 3. gear: 1,38 : 1, 4. gear: 1,00 : 1, baggear: 3,36 : 1.  
Bagtøj: Hypoid, udvekslingsforhold 4,44 : 1 (9 × 40).

## FORHJULSAFFJEDRING:

Uafhængig, tværsvingarme med skruefjedre samt krængningsstabilisator.  
Dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere.

## BAGHJULSAFFJEDRING:

Stiv bagaksel, langsgående støttearme, skruefjedre, der omslutter teleskopstøddæmperne, samt tværgående Panhardstang til optagelse af sidekræfterne.

## STYRETØJ:

Snekke og rulle. Udvekslingsforhold 16,2 : 1. Vendediameter 9,8 m.

## BREMSE:

Fodbremse: Hydraulisk virkende på alle fire hjul. For: Skivebremser. Bag: Tromlebremser, Simplex 10". Håndbremse: Mekanisk virkende på baghjul.  
Diameter på skiverne foran: 244 mm. Diameter på bremsetromlerne bag: 255 mm.

## HJUL OG DÆK:

Fælgstørrelse: 4½ × 13. Dæk: 5,90 × 13. Dæktryk, for: 1,6 kg/cm<sup>2</sup> (23 p.s.i.)  
bag: 1,7 kg/cm<sup>2</sup> (24 p.s.i.).

## ELEKTRISK UDSTYR:

Batteri: 12 volt, 40 amperetimer. Dynamo: 340 W. Starter: Med solonoide indgreb.

## ANTAL PLADSER:

4—5.

## DIVERSE DIMENSIONER, VÆGTE OG RUMINDHOLD:

Akselafstand: 2520 mm.  
Total længde: 4253 mm.  
Total bredde: 1580 mm.  
Højde, belastet: 1345 mm.  
Sporvidde, for: 1322 mm, bag: 1300.  
Frihøjde over jord: 135 mm.  
Vægt, køreklar: 995 kg.  
Tilladt totalvægt: 1400 kg.  
Rumindhold i bagagerum: 340 dm<sup>3</sup>.  
Benzintank rummer: 55 liter.  
Motorsump rummer: 4 liter.  
Kølesystem rummer: 6,5 liter.  
Gearkasse rummer: 1,35 liter.  
Bagtøj rummer: 1,10 liter.  
Maksimal hastighed: 145 km/t.

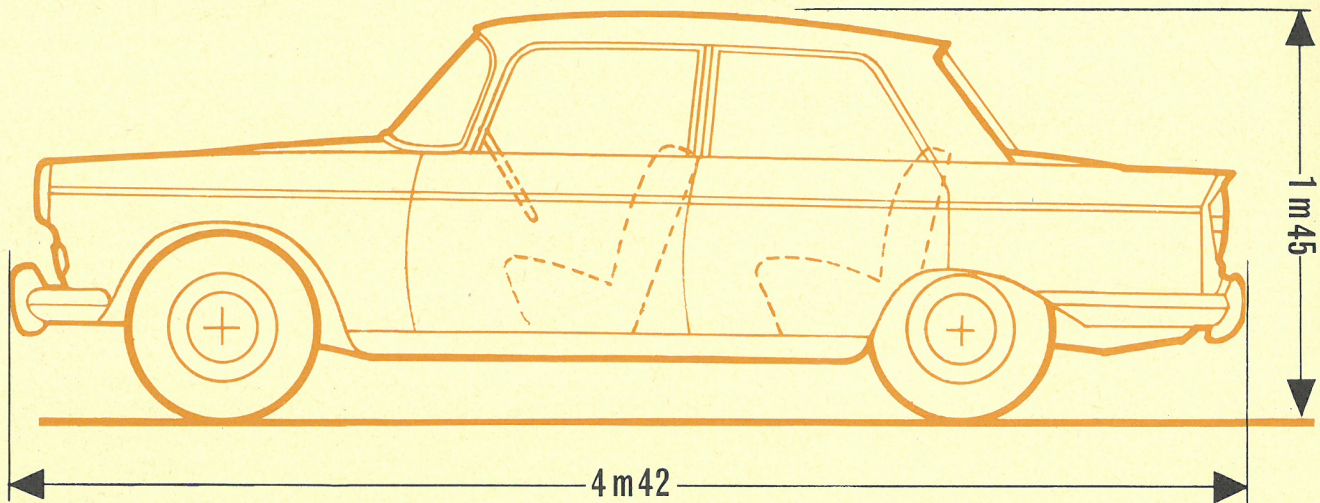
*Simca 1500*

# Simca 1500

I det følgende afsnit vises en række forskellige automobiltyper som skematiske illustrationer. Ved at lægge det gennemsigtige ark med Simca 1300/1500 ovenpå er det muligt at foretage sammenligning af mål og rummelighed.

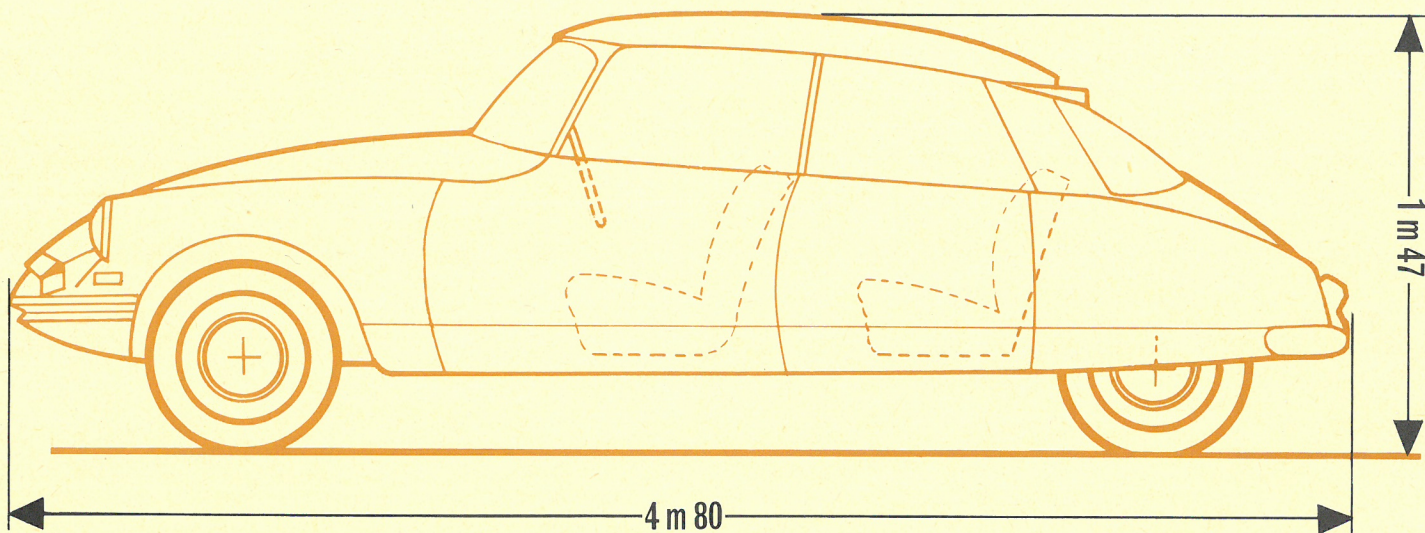


# PEUGEOT 404





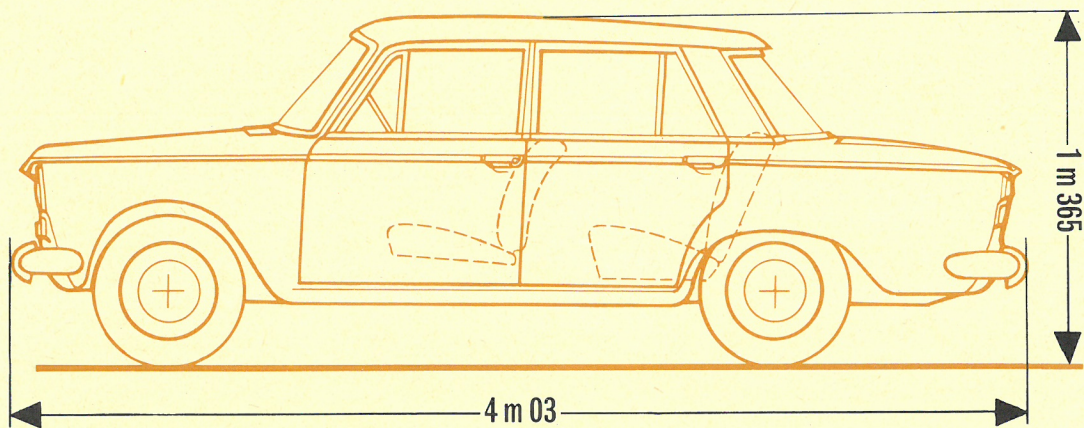
**CITROËN ID 19**





**fiat**

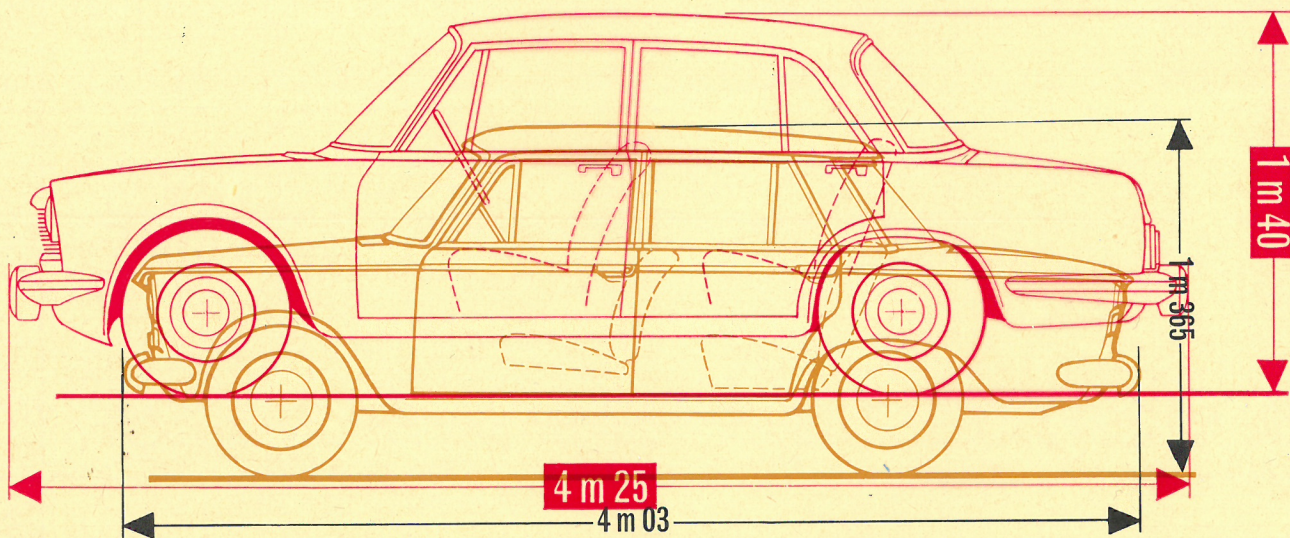
**FIAT 1500**



# fiat

FIAT 1500

## SIMCA 1300-1500

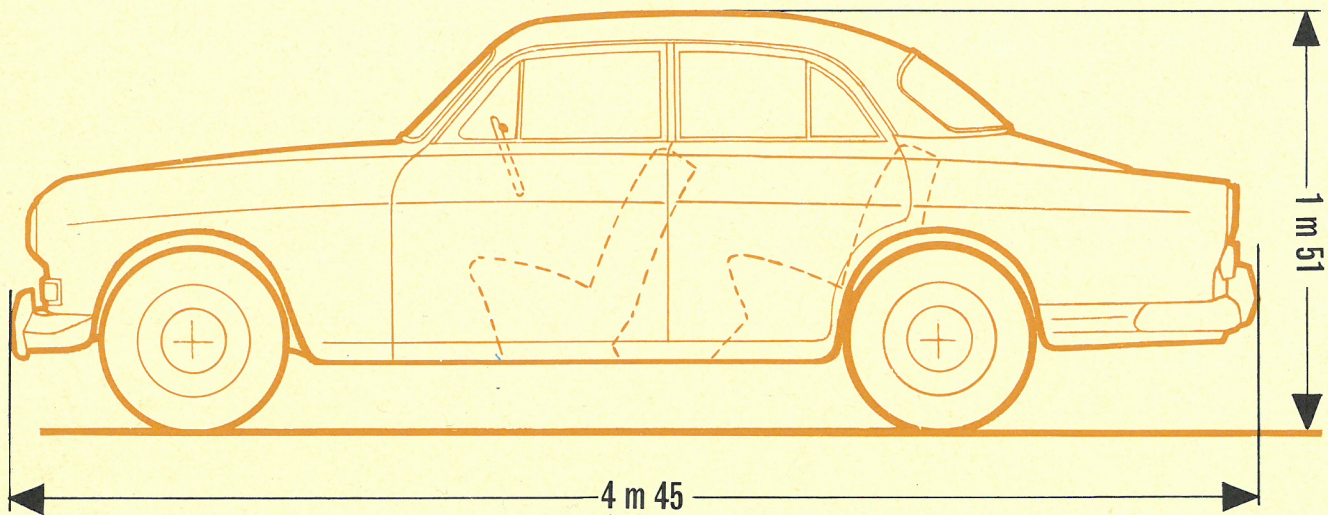


Pour comparer l'encombrement ajuster  
sol et extrémité pare-chocs AV.

Pour comparer l'habitabilité ajuster  
sol et volant.

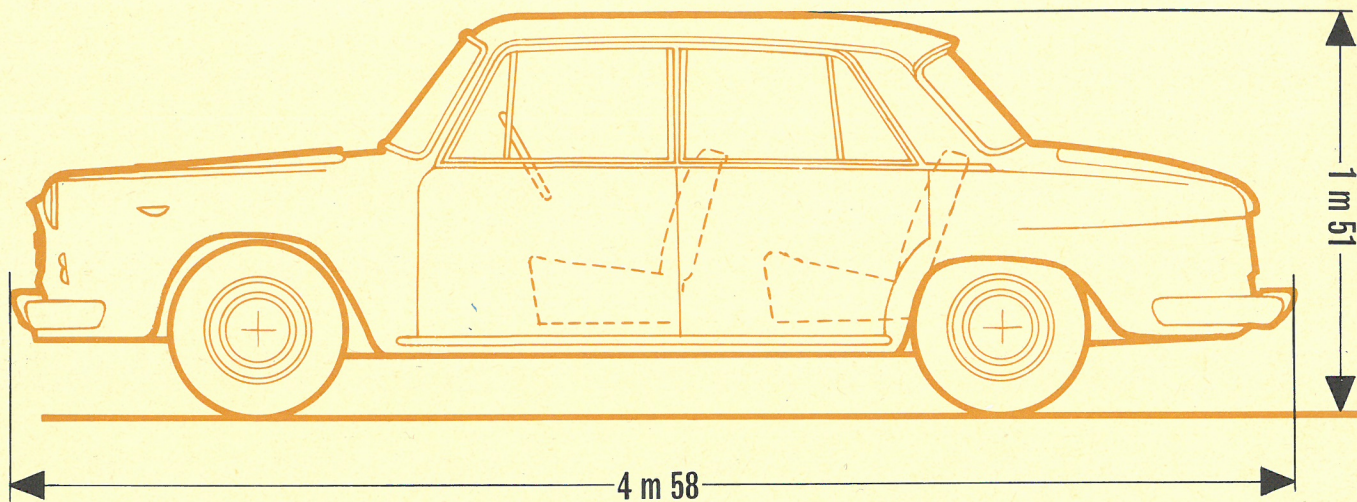


**VOLVO 121/122**



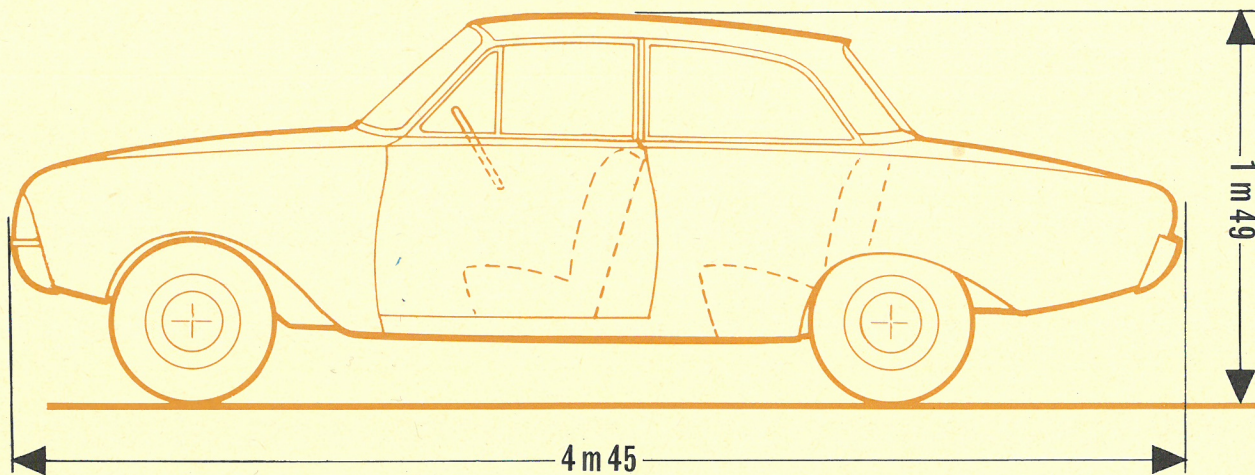


**LANCIA "FLAVIA"**



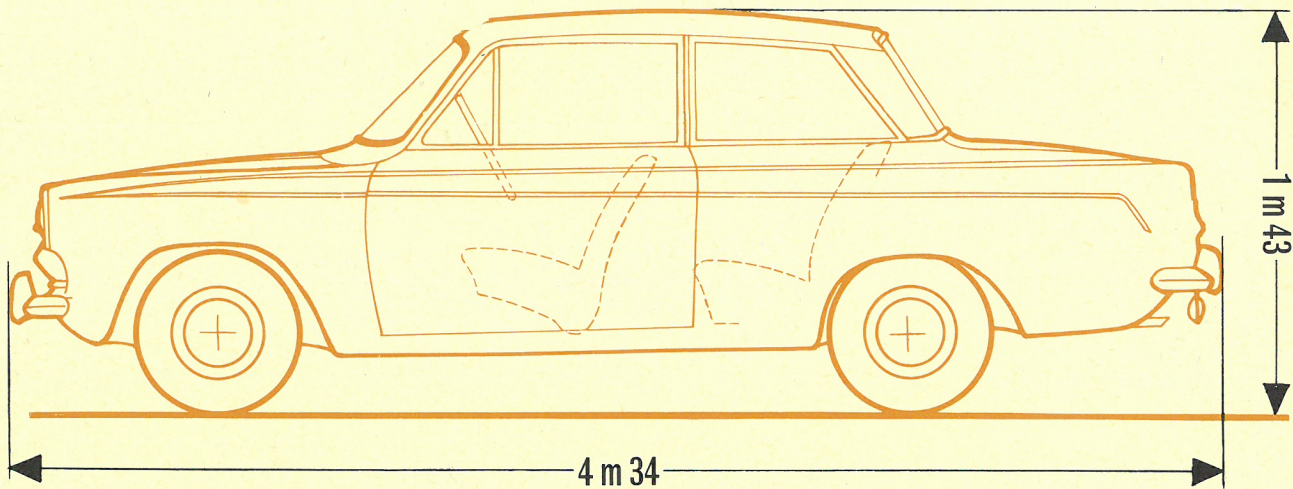


**FORD TAUNUS 17 M**



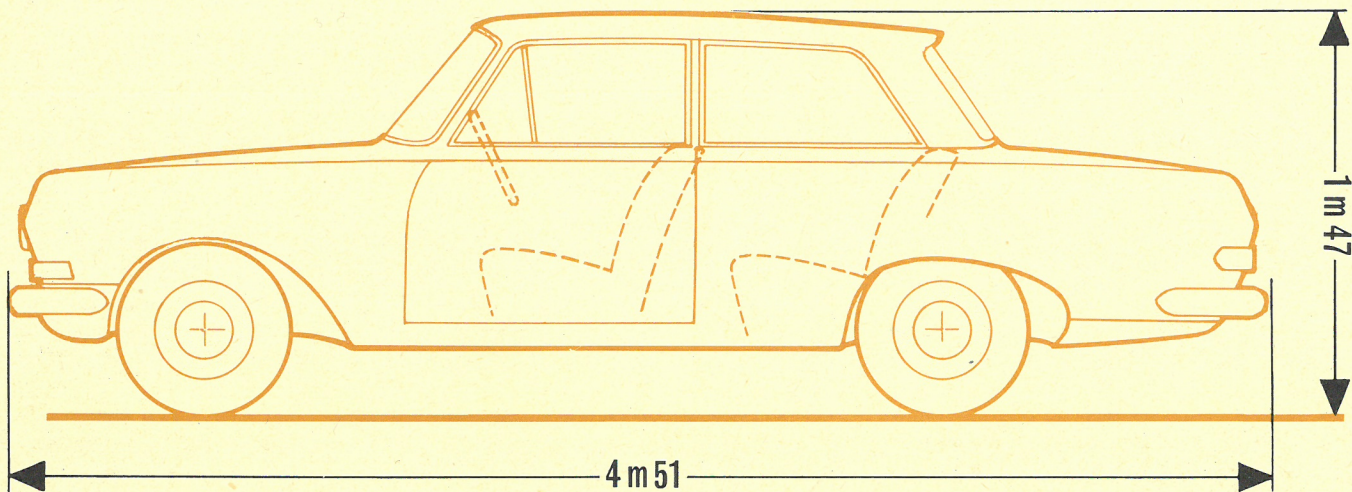


**FORD CONSUL CORTINA**



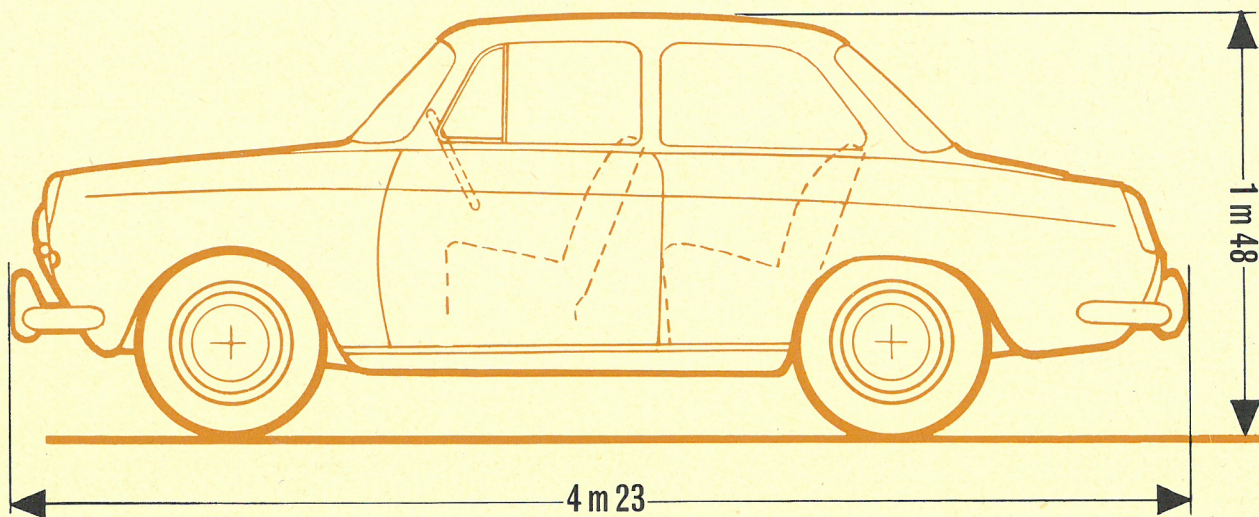


# OPEL REKORD





**VOLKSWAGEN 1500**





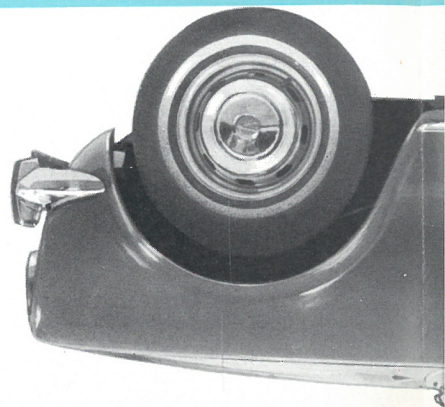
# UDSTYR

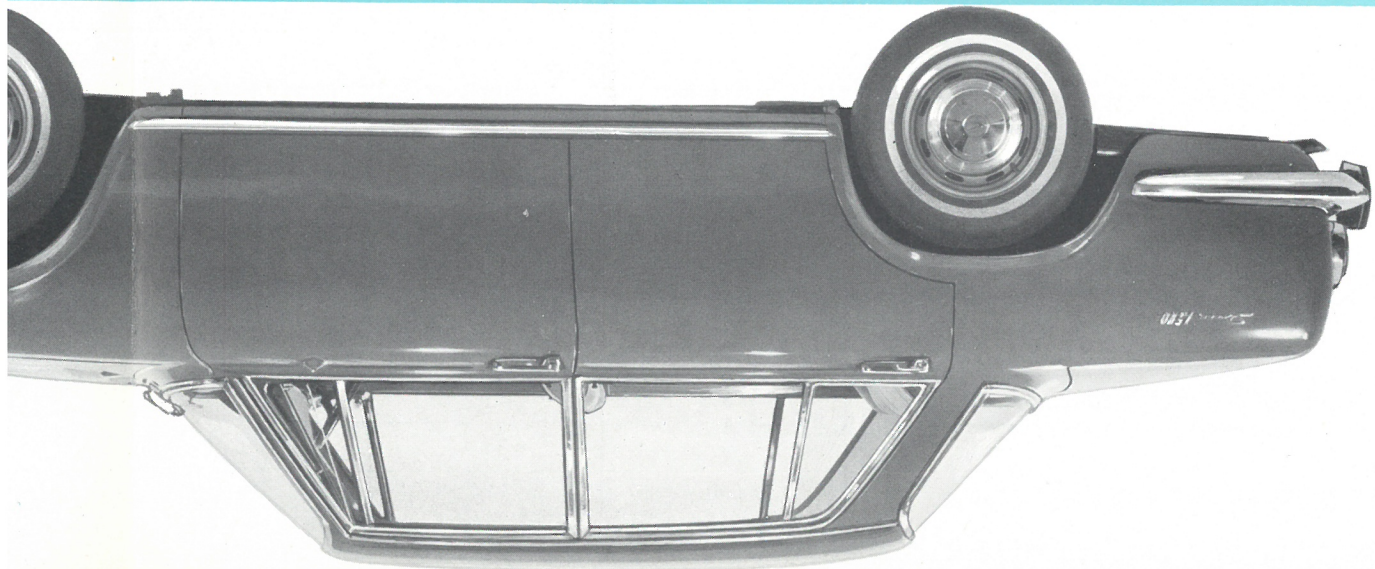
<i>Simca</i>	1500	1300 GL	1300
Gummistødpuder på kofangerne .....	×	×	
Pynteliste om vindspejl .....	×	×	
Pynteliste om bagrude .....	×	×	
Pyntelister om sideruderne .....	×		
Pynteliste forneden på siden af karrosseri .....	×		
Pynteliste ved bagagerum .....	×	×	
Forkromede lygtekranse .....	×	×	
Monogram .....	×	×	×
»SIMCA« skilt .....	×	×	×
»Tagrende« ved ventilationsruder .....	×	×	×
Tæppe i bagagerum .....	×	×	×
Lys i bagagerum .....	×		
Handskerum .....	2	2	2
Lås i højre handskerum .....	×		
Kilometertæller .....	×	×	×
Triptæller .....	×		
Kølevandstermometer .....	×	kontrollampe	kontrollampe
Vindspejlsvasker .....	×	×	×
Vindspejlsvisker .....	2 hastigheder	2 hastigheder	2 hastigheder
»Make-up« spejl .....	×	×	
Solskærme .....	»To-stillings«	»To-stillings«	»En-stillings«
Kortlomme, foran .....	2	1	1
Hornkontaktring .....	×		
Separate 3-D forsæder .....	×	Ekstra udstyr	
Bænkesæde, for .....		×	×
2 automatiske lamper i instrumentbord .....	×		
Indvendigt lys tændes ved åbning af .....	Begge fordøre	Venstre fordør	Venstre fordør
Indvendigt lys bag i vognen .....	×		
Askebægre, bag .....	2 i midterstolpe	1 (2 er ekstraudstyr)	1
Håndgreb for passagererne .....	3		
Kortlomme for bagsædepassagerer i forsædernes ryg .....	2		



*Simca 1500*

# SIMCA 1500





---

**simca 1300**

---





*Simca* **1300**

*Simca* **1300** **GL**

Delay»,  
de C.R.S., permet  
débat fructueux.  
On pouvait notamment espérer que  
les hauts fonctionnaires présents sur  
certains projets actuellement à l'étude

intéressent  
le plus violent du terme,

# L'AUTOMOBILISTE EXPRIME SES DÉSIRES. ELEGANCE-CONFORT ROBUSTESSE-ECONOMIE

## VOILA LES PRINCIPALES QUALITÉS RECHERCHÉES LORS DE L'ACHAT D'UNE AUTOMOBILE

TEUR  
JURT!

protection  
nous avions  
adoptées.  
Jerusalem, ni  
bien certain  
d'infractions  
ste devrait  
de conduire.  
la suspension  
in certain nom-  
sans doute, les  
du ministère de  
raient-ils pu, là en-  
préciser les modalités  
pratiques qui présen-  
tation de ce car-  
le problème, bien  
t dilué dans un feu

Une Société, spécialisée dans les ques-  
tions de "marketing", vient de publier  
les résultats d'une enquête sur les  
désirs de l'automobiliste français. Tant  
à Paris qu'en Province, 2 000 personnes,  
représentant les différentes catégories  
socio-professionnelles,  
ont été inter-

viewées au cours de 7 semaines. De  
nombreuses précautions ont été prises  
pour que les résultats obtenus repré-  
sentent bien l'avis de la majorité des  
Français.  
Sur 100 personnes interrogées, 78 citent  
parmi les caractéristiques essentielles  
recherchées lors de l'achat d'une nou-  
velle automobile l'ÉLÉGANCE. Le bon  
goût et l'esthétique sont  
donc actuel-

lement les meille  
Vente.  
Puis 74 personnes  
un des progrès  
dans la constr  
10 dernières an  
Enfin, la RO  
NOMIE sont  
59 et 43 %  
motifs princ  
lors de l'ach

MIE  
ERCHÉES  
MOBILE

meilleurs Arguments de  
cités le CONFORT,  
les plus importants  
construction automobile des  
années.  
ROBUSTESSE et l'ÉCO-  
ont citées respectivement par  
des interviewés, parmi les  
principaux qui les ont guidés  
l'achat.

I Frankrig har man gennemført en omfattende markedsundersøgelse for at finde ud af hvilke ting, folk lægger størst vægt på ved køb af personvogn. Resultatet af undersøgelsen viser, at de vigtigste faktorer er: ELEGANCE, KOMFORT, STYRKE og ØKONOMI.

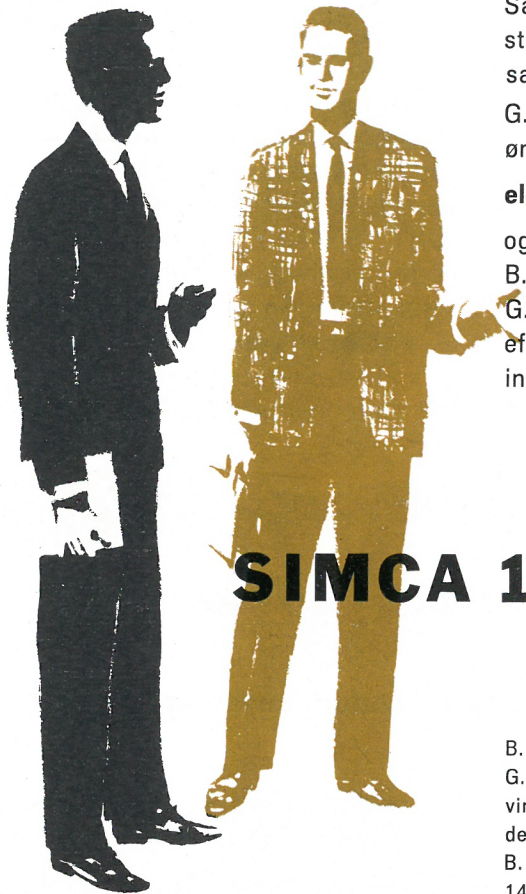
En tilsvarende undersøgelse herhjemme ville efter al sandsynlighed give nøjagtig samme resultat, og det er værd at bemærke, at de fire fremhævede egenskaber netop er blandt de fornemste kvaliteter ved

*Simca* **1300**  
*Simca* **1300** **GL**

elegance, komfort, styrke og økonomi.







## SIMCA 1300

Salgsinspektør Guy Brunel har præsenteret Simca 1300 for en af de største Simca forhandlere, monsieur Jean Gauthier, og her gengives samtalens forløb:

G. — Simca 1300 er det helt rigtige svar på gennemsnit-bilkøberens ønsker og behov: Den er

**elegant, komfortabel, stærk og økonomisk,**

og jeg demonstrerer systematisk disse egenskaber for mine kunder.

B. — Hvordan det?

G. — Ganske simpelt ved først at demonstrere vognens ydre og derefter dens indre — og på en speciel måde, som netop Simca 1300 indbyder til at gøre det på.

**Harmoniske linjer.**

**Ro og balance.**

**En æstetisk nydelse.**

**Et af højdepunkterne inden for den lange række af elegante Simca modeller.**

B. — Men hvordan beskriver De vognens elegance?

G. — Jeg præsenterer vognen skråt forfra. Det er næsten altid den mest flatterende vinkel for en vogn, og når det gælder Simca 1300 er det særlig vigtigt, for set på den måde sidder den »lige i øjet«.

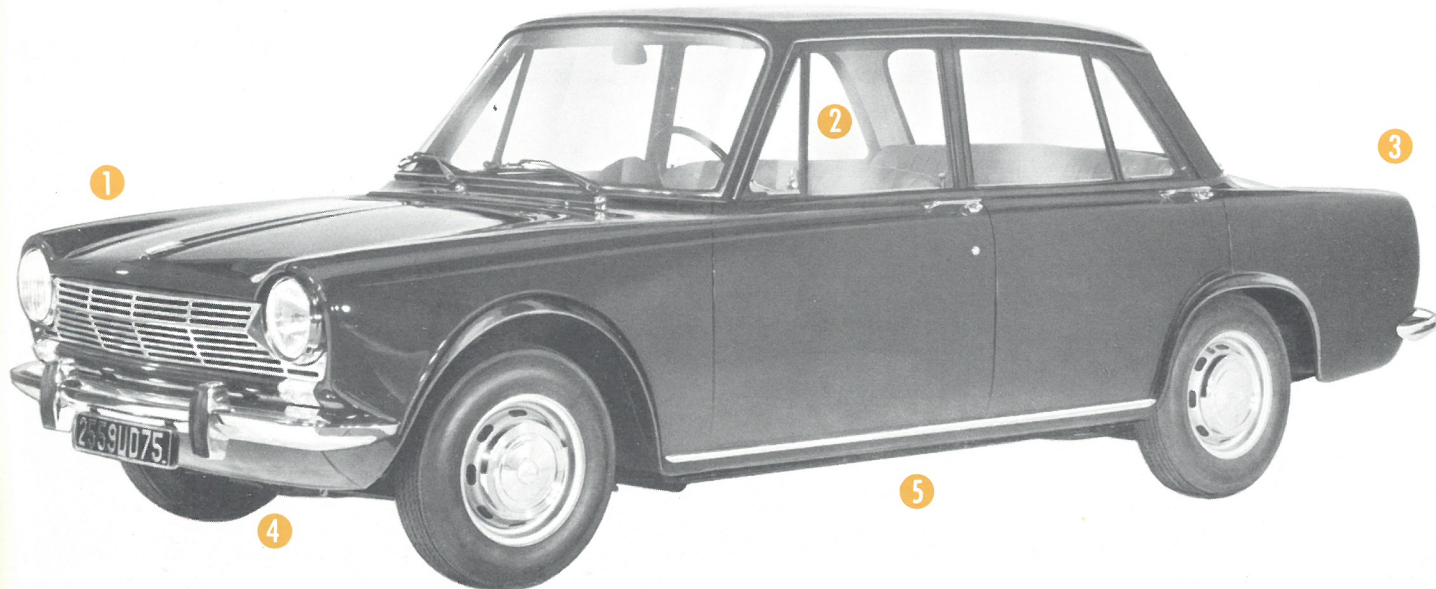
B. — Det er rigtigt. Herfra kan man rigtigt se, hvor velproportioneret den er: 140 cm bred — 158 cm høj og 425 cm lang.

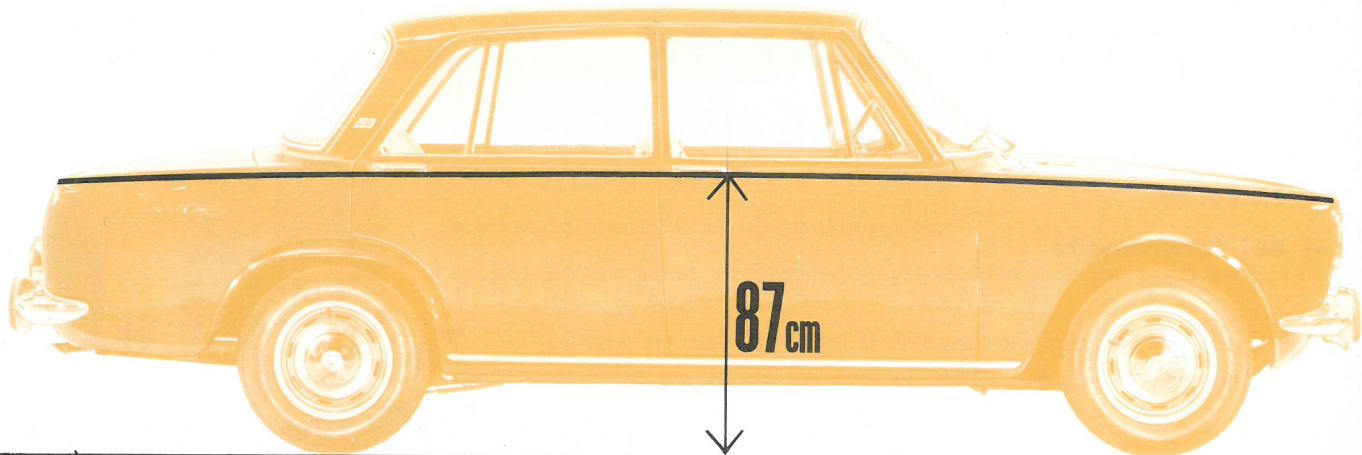
G. — Det er den gyldne middelvej mellem de alt for lange biler, som bl. a. er meget vanskelige at parkere, og de alt for små vogne, hvoraf flere ikke er særlig behagelige at sidde i.

Det er de ydre dimensioner, der giver Simca 1300 dens elegante udseende og sætter den i klasse med vogne, der er meget større og dyrere.

# DEN ELEGANTE *Simca* 1300

- det æstetiske
- farverne
- det forkromede





*Simca-1300*

B. — Læg specielt mærke til, hvordan linjerne fra den lave, svagt skrånende motorhjelms flugter med underkanten af vinduerne og overkanten af bagagerummet — ja, så nobelt og smukt kan det gøres.



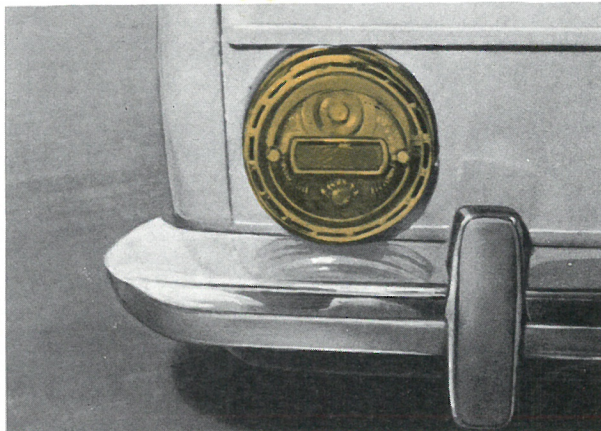
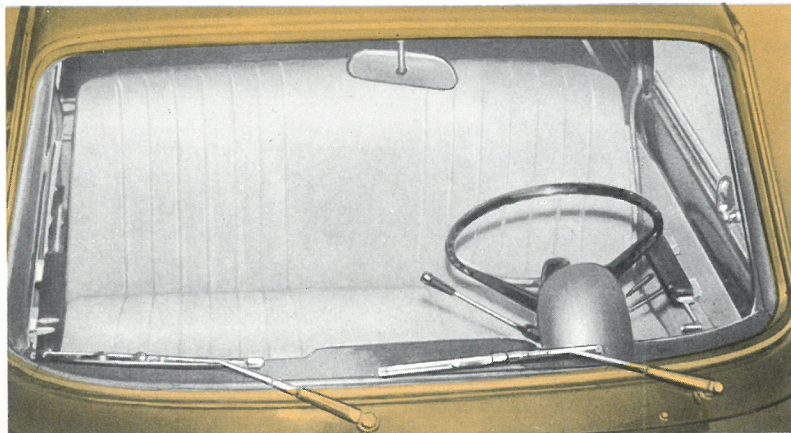


G. — Og det meget store rudeareal er også værd at bemærke.

B. — Ja, ikke sandt, rudearealet er så stort som 2,16 m<sup>2</sup>, og ikke mindst den store forrude, der er 62 cm høj, er bemærkelsesværdig.

G. — Jeg tror også, at Simca 1300's elegante præg skyldes den fornuftige placering og udformning af de forkrømede dele: Kofangerne, der er forsynet med gummi-stødpuder, pyntelisterne fornedet på siderne, listerne omkring vinduerne og lygtekransene.

B. — Og vi skal heller ikke glemme, at Simca har skabt nogle virkelig smukke og helt nye karrosserifarver.



# KOMFORT

*Simca* 1300

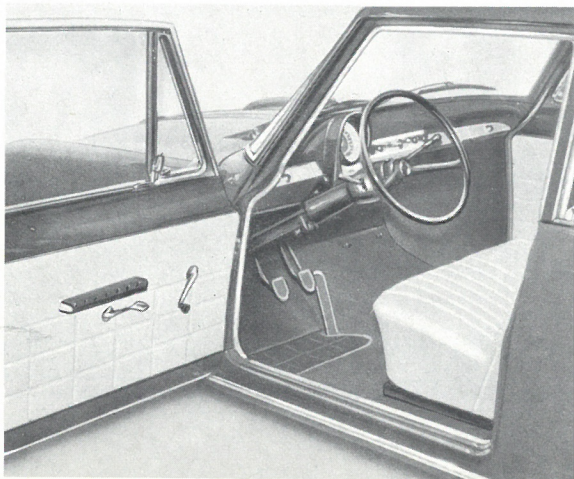
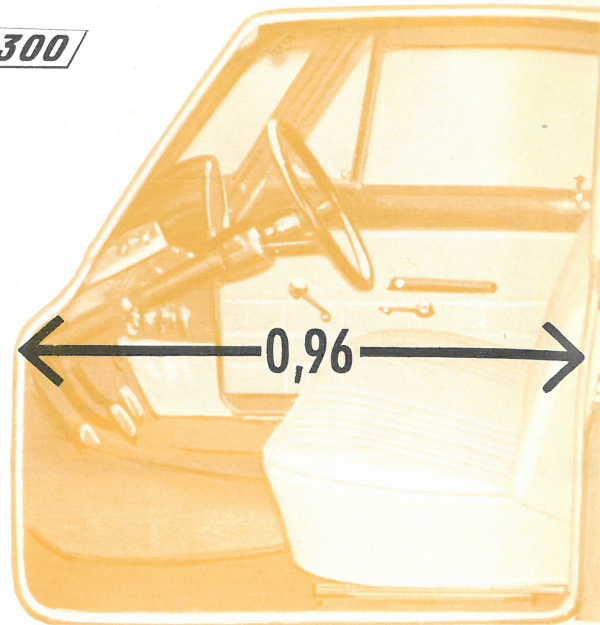
Præsentationen fortsætter med en demonstration af de »ydre komfortelementer«, d.v.s. de 4 brede døre, der giver ubesværet ind- og udstigning både for og bag, samt det store regulære bagagerum.

**2** Jean Gauthier åbner dørene i højre side.

G. — Hvor er det dog dejlig let at komme ind i vognen. Jeg er meget begejstret for de store, brede døre.

B. — Ja, de er næsten 1 meter brede — 96 cm for at være helt nøjagtig, og bemærk, at det er lige så let at komme ind på bagsædet som på forsædet. Og så kan dørene åbnes **helt**, d.v.s. 90 grader.

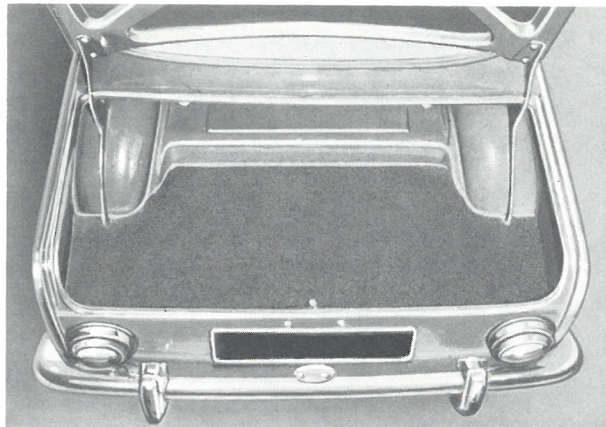
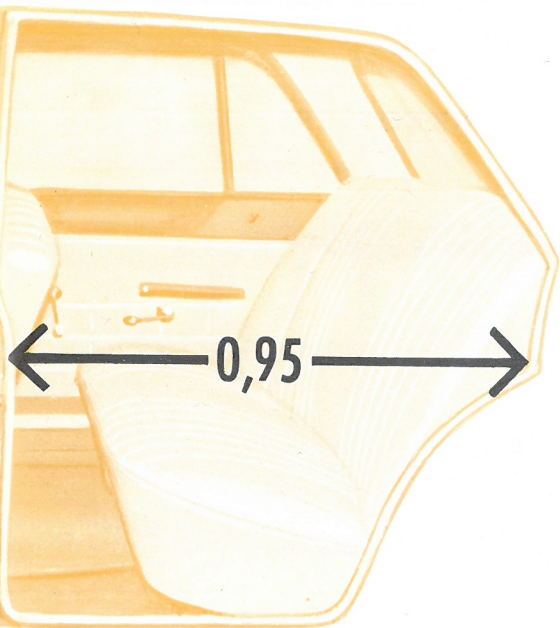
G. — Og så er det ikke nødvendigt at smække dørene i med et brag for at få dem lukket. De lukkes blidt og roligt, og låsemekanismen går i indgreb med det samme.



Den lille »tagrende«, der sidder udvendig fornedet på ventilationsruderne — hvad bruges den til?

B. — Det er et lille Simca-raffinement, der bevirker, at man kan køre med ventilationsruderne åbne, selv når det regner, **uden** at der løber vand ind i vognen, idet »tagrenden« nemlig opfanger vandet, der bliver slynget ind mod ruden.

G. — Lad os nu se på en anden ting, der også er uhyre vigtig.



### 3 Bagagerummet

Bagagerummet er ualmindelig stort og praktisk. — Se, hvor let det er at komme til, og hvor regulært det er. Det går helt ind til bagsædets ryglæn og har et rumindhold på ikke mindre end 340 dm<sup>3</sup> — så der er næsten ikke grænser for, hvor meget man kan komme ned i det. Hele rummet er beklædt med et tæppe af filt og gummi.

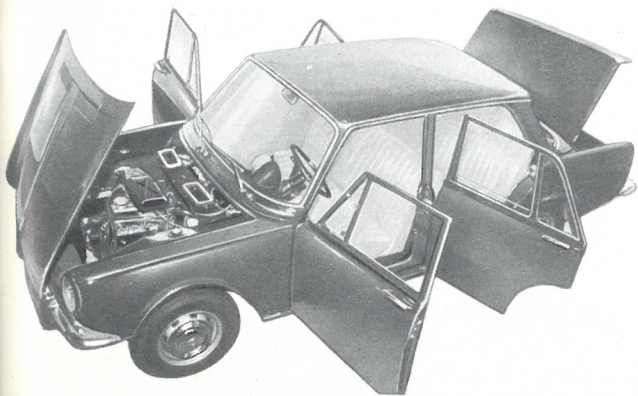
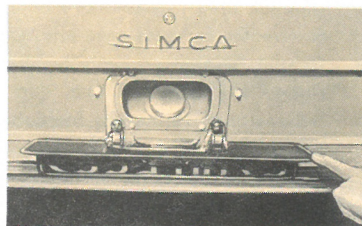
Men hvor er reservehjulet?

B. — Reservehjulet er forsænket i bunden af bagagerummet — nemt og praktisk, og så optager det ingen plads.  
G. — For mig at se er der rigelig plads til 5—6 personers bagage.

B. — Det er der mindst, for som jeg lige sagde, rummer det ikke mindre end 340 dm<sup>3</sup>. Rummet låses automatisk, når klappen lukkes — og se hvor let det åbnes med nøglen her.

Benzintanken rummer 55 liter, og det vil altså sige, at man kan køre langt mellem hver påfyldning.

G. — Udmærket, og dækslet for benzinpåfyldning er skjult bag nummerpladen.



ELEGANCE og KOMFORT — men også

# STYRKE

## *Simca* 1300

Derefter går de to herrer over til at omtale Simca 1300's styrke — chassis'et, karrosseriet og motoren.

G. — Hvordan demonstrerer De vognens styrke, og hvilke argumenter kan De med fordel fremføre?

B. — Simca 1300's styrke ligger i hele dens opbygning og konstruktion. Det selv bærende karrosseri og chassis er samlet ved elektrisk svejsning, hvorved vognen får den helt rigtige bæreeffekt.

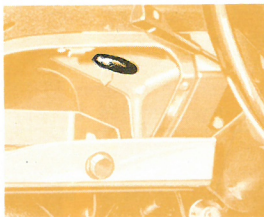
- Længdevangerne, mellem hvilke motoren er anbragt,
- de rigeligt dimensionerede traverser,
- de lodrette dørstolper samt
- taget

UDGØR ET SAMLET HELE, der forøger modstandsdygtigheden over for såvel stød som påvirkninger fra vejen.

G. — Jeg forstår på det hele, at Simca 1300 er konstrueret med en meget bred sikkerhedsmargen, hvilket er ualmindelig betryggende. Det er en vogn, der aldrig bliver gammel.

B. — Kølerhjelmens åbnes inde fra vognen med et håndtag, der er anbragt diskret og praktisk inde i det venstre handskerum.

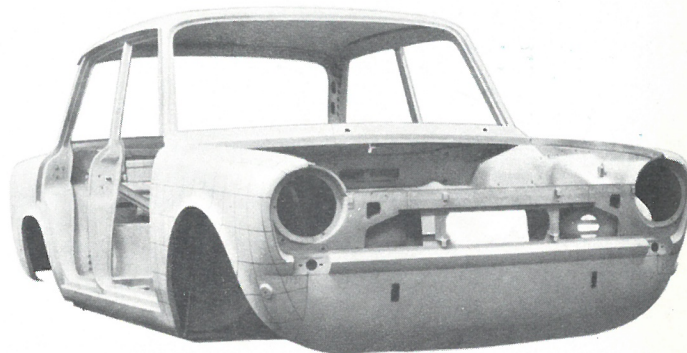
G. — Og for stadig at tale om sikkerhedsforanstaltninger — motorhjelmens åbnes den **rigtige** vej, d.v.s. fremad. Jeg ser, at luftindtagene til varme- og friskluftsanlægget er anbragt så højt som muligt — lige under vindspejlet, således at luften, der kommer ind i vognen, er frisk og ren.



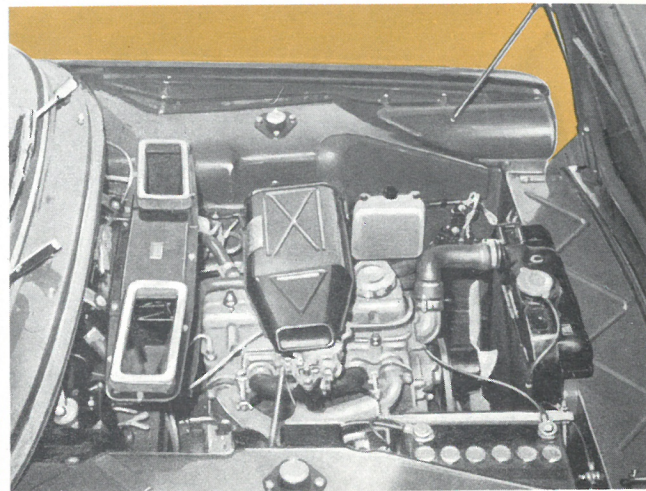
## CHASSIS

### KARROSSERI

### MOTOR



4



Slagvolumen: 1290 cm<sup>3</sup>.

Boring: 74 mm.

Slaglængde: 75 mm.

Ydelse: 62 hk (SAE)  
ved 5200 omdr./min.

Max. hastighed: Over  
130 km/time.

Drejningsmoment: 10,2 kgm  
ved 2600 omdr./min.

Kompression: 8,5 : 1.

Batteri: 12 volt —  
40 amperetimer.

Centrifugalfordeler med  
vacuumregulator.

Motorens egenvægt: 101 kg.

B. — Hvad motoren angår, så har den 4 cylindre på række, og Simca har gjort alt for at gøre den så stærk som mulig. Det er en motor, der kan holde til mindst 200.000 kilometers kørsel — svarende til 5 gange rundt om jorden.

Vi er forblevet trofaste overfor den revolutionerende tekniske nyskabelse, som Simca fabrikkerne var de første til at indføre i seriefabrikerede vogne: Krumtapakslen med 5 hovedlejer, der nedsætter motorens vibrationer til et minimum og dermed også begrænser sliddet.

Under omtalen af motoren må De endelig huske også at fremhæve disse vigtige ting:

— Indsugnings- og udblæsningsmanifold, der sætter ydeevnen i vejret og forbedrer økonomien.

— Varmesystemet for indsugningsblandingen er yderst effektivt, fordi

de to manifolde er samlet i et »varmt punkt«.

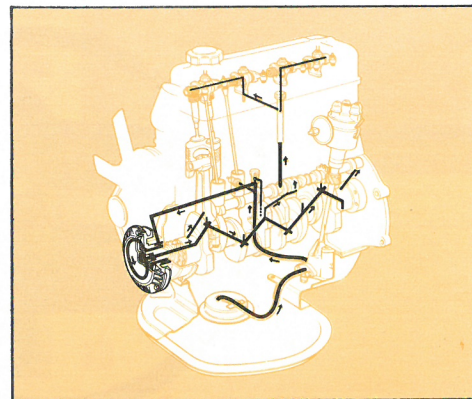
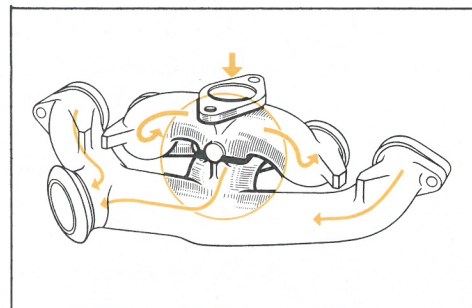
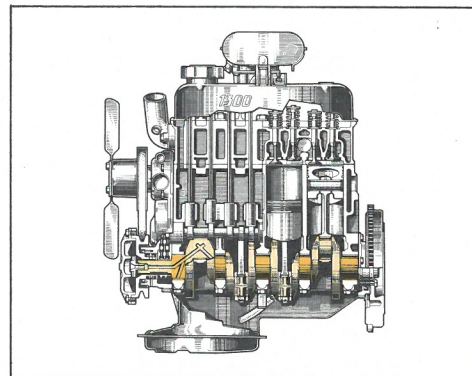
Straks fra starten er motoren klar til at præstere maksimal ydelse.

— Smøresystemet, der sikrer en bedre smøring med kun 4 liter olie, takket være en ny konstruktion af oliepumpen og krumtaphuset. Systemet omfatter endvidere et centrifugaloliefilter, der er anbragt på enden af krumtaphuset, og som medvirker til at sikre motoren en lang levetid.

Motoren roterer ubesværet og afbalanceret i en olie, der til stadighed holdes ren, og der er ingen slitage uanset kørehastigheden.

G. — Og jeg vil føje endnu et godt argument til: At Simca har fabrikeret 2.000.000 (to millioner) 62 hk motorer.

B. — Det er derfor, Simca i dag kan præsentere en motor, der er endnu bedre og endnu stærkere, og hvis præstationer falder helt i tråd med de bedste Simca traditioner.





# Præsentation af DEN ELEGANTE

*Simca* 1300

G. — Når man første gang ser ind i Simca 1300, glæder man sig over, hvor elegant, nobelt og gennemført alt virker — ikke en detalje er overset. For at begynde med instrumentbrættet, så er det beklædt med ikke-reflekterende materiale, så man ikke generes af reflekterende lys.

B. — Traditionen tro har Simca samlet alle bilens kontrolorganer på ét sted — lige under førerens øjne — og alle betjeningsorganerne er lige ved hånden.

G. — De har tænkt på mange raffinementer, som kunderne vil sætte pris på.

B. — Ja, det er rigtigt, og det er bl. a. den slags ting, der sætter Simca 1300 i særklasse og giver den et personligt præg: To dybe handskerum med klap, således at de to på forsædet har hver sit.

speedometer

kontrollys for olie og vand

kontrollys for fjernlys

kontrollys for lav benzinstand

kilometertæller

kontrollys for blinklys

5

6

kontrollys for ladestrøm

kontakt for friskluftanlæg  
(temperatur og blæser)

kontakt for vinduesviskere

gearstang

kontrol af lufttilførsel:

lukket, defroster, fordeling

mellem defroster og gulv

kontakt til by- og landevejshorn

choker

drejelige luftspjæld

automatisk kontakt for loftlys

kombineret kontakt:

positionslys

kort kørelys — langt kørelys

kontaktarm for blinklys

17

handskerum

start- og tændingskontakt

håndbremse

9

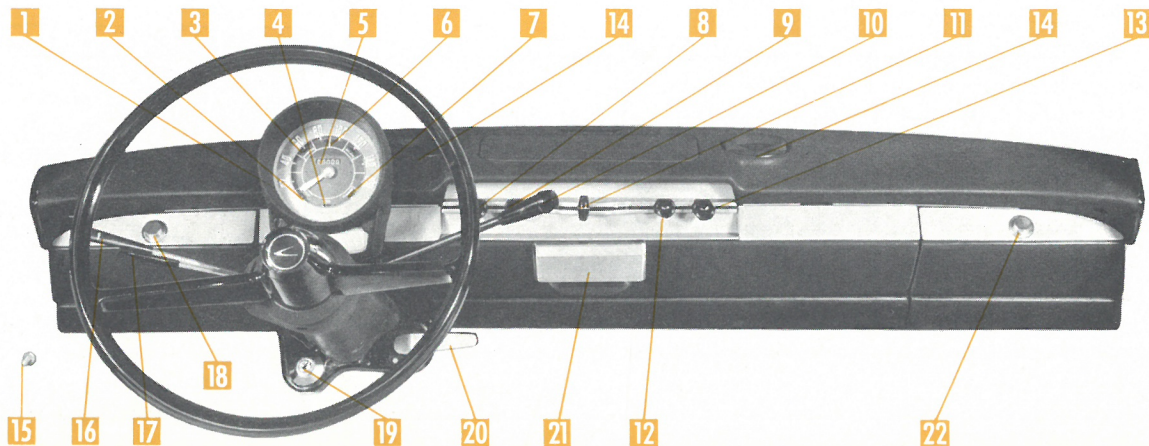
askebæger

20

handskerum

21

22



# Simca 1300's indre

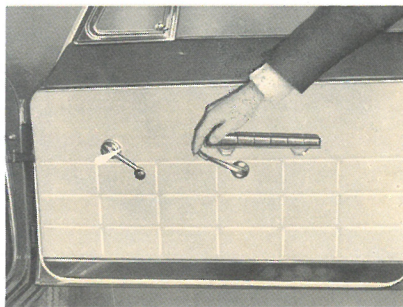
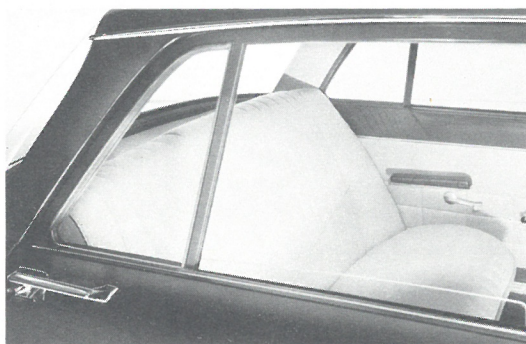
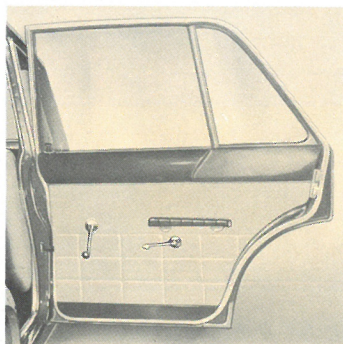
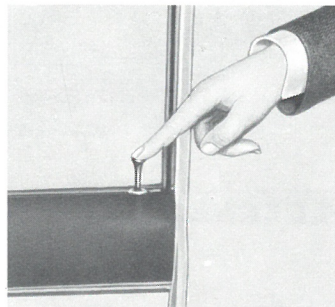
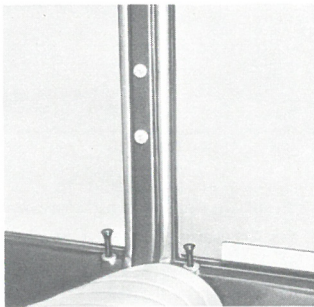
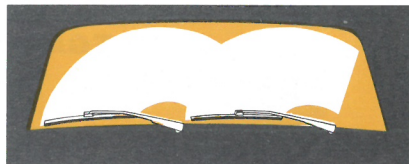
Vinduesviskere med 2 hastigheder. — Simca er den eneste franske automobilfabrik, der kan tilbyde dette udstyr i serie-fabrikerede vogne. De meget lange viskerblade kan nå over hele forruden, og de er konstrueret således, at de ikke løfter sig selv ved høje hastigheder, men fortsat er lige effektive. De specielle sikkerhedslåse gør det muligt at låse dørene med et let tryk, mens det til gengæld er umuligt at åbne dørene ved et uheld, hvad der især er af betydning, når der er børn i vognen.

Beslag til sikkerhedsseler er anbragt i gulvet og på midterstolpen.

B. — Jeg tror, Deres kunder vil være glade for: Det praktiske indtræk, det smagfulde farvevalg og mønster, den bløde gulvbelægning, det smagfulde og praktiske indtræk, samt at der er armlæn på **alle fire døre**.

G. — Ja, disse armlæn er meget behagelige og anbragt helt rigtigt, og hvis man taler om de ting, der tilbydes bag-sædepassagererne, er det værd at fremhæve: Vinduer, der kan ruller helt ned, armlæn, askebæger og en stor hylde under bagruden til at lægge ting fra sig på. — For mig at se er det også salgsargumenter, der tæller.

## INSTRUMENTBRÆT UDSTYR INDTRÆK

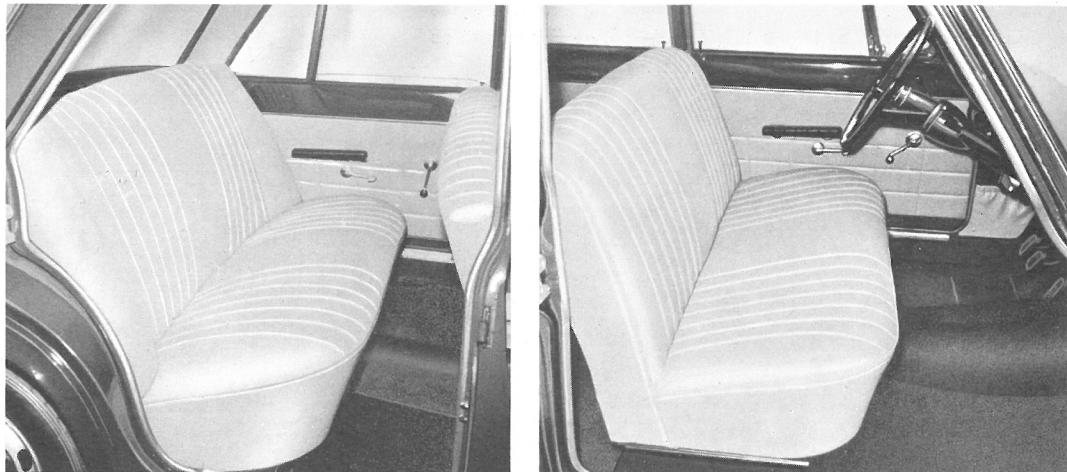


# ELEGANCE — men også **KOMFORT** *Simca* **1300**

Når man taler om komforten i Simca 1300, er det først og fremmest de behagelige sæder og den fremragende affjedring, man tænker på, men det er også i høj grad de gode pladsforhold, det fine udsyn, varme- og friskluftsanlægget og vognens lette manøvrering.

## SÆDERNE

G. — Man bedømmer først og fremmest et sædes kvalitet efter dets udformning og dernæst efter de materialer, det er fremstillet af. For at både fører og passagerer skal sidde godt og behageligt, må sædet give støtte såvel til skuldrene som ryggen og til benene, og samtidig skal sædet være blødt og behageligt. Jeg mener, at Simca har fundet den helt rigtige løsning på sædespørgsmålet. Sæderne er polstret med skumgummi og betrukket med et stærkt og elastisk materiale. — De er virkelig komfortable.



## AFFJEDRINGEN

B. — Affjedringen i Simca 1300 betyder et stort fremskridt. Vort forskningscenter har gennemtænkt og gennemarbejdet affjedringsspørgsmålet indtil de mindste detaljer og er kommet til et helt revolutionerende system, der forener den højeste grad af komfort med den størst mulige sikkerhed.

G. — Men hvad er da hovedbestanddelene i dette affjedringssystem?

B. — Først og fremmest:

Fortil:

Tværsvingarme med skruefjedre samt krængningsstabilisator.

Bagtil:

Langsgående støttearme med skruefjedre, samt en tværgående Panhardstang til optagelse af sidekræfterne.

G. — Men hvad er det, der giver kørekomforten?

B. — Det er de

4 spiral-skruefjedre og de

4 hydrauliske, dobbeltvirkende støddæmpere, der er anbragt inden i fjedrene.

Der er følgende fordele forbundet med disse skruefjedre:

— Fastgørelsespunkterne er anbragt usædvanlig højt i forhold til vejbanen, hvorved opnås en gunstig beliggenhed af krængningspunktet, så krængning i sving reduceres til et minimum.

— Skruefjedrene i Simca 1300 er specielt fremstillet med henblik på at sikre den rigtige sammenkobling mellem vognens affjedrede og affjedrede masse.

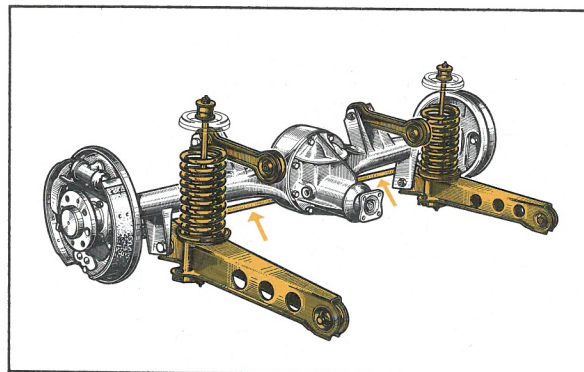
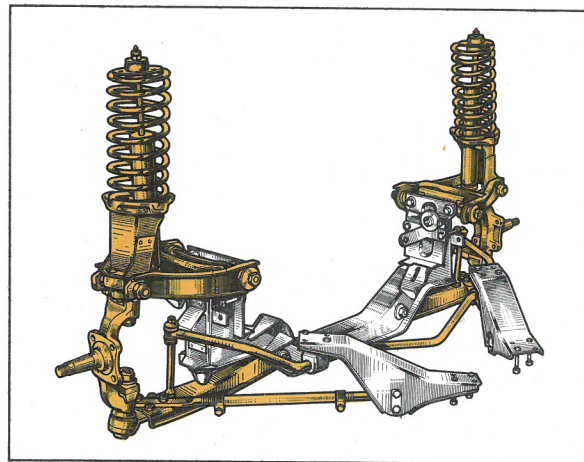
De hydrauliske, dobbeltvirkende støddæmpere optager ethvert stød og sikrer, at dækkene **under alle forhold** er i stadig kontakt med vejbanen.

Den bremsevirkning, de har på skruefjedrenes bevægelser er særlig udpræget, når fjederen har været spændt og går tilbage til sin normale stilling, og man **undgår herved enhver form** for »niksvingninger«.

G. — Oversat til salgsargumenter vil det altså sige:

at vognen går let og ubesværet gennem kurver og sving, uden at den kommer ud af ligevægt, at den er retningsstabil, at chassis'ets krængning reduceres i sving, og at vognen har en enestående god vejbeliggenhed uanset

**farten, vejrforholdene eller vejens art og tilstand.**



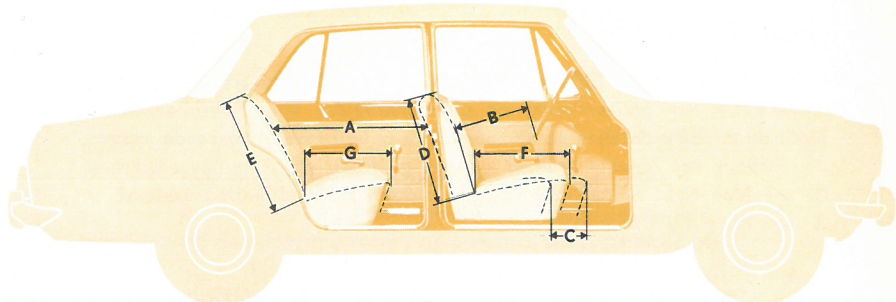
## RUMMELIGHED

G. — Simca befæster endnu engang sit ry som en af de førende automobillfabrikker inden for konstruktionen af compactvogne og gentager sin succes fra Simca 1000, hvad rummelighed angår.

B. — Ja, det er helt rigtigt; af vognens længde på 409 cm (kofangerne ikke medregnet) bliver ikke mindre end 232 cm udnyttet til behagelige siddepladser for fører og passagerer. Og der er rigelig med albuerum — det er ikke nødvendigt at sidde »tæt«, selv om man er 5 voksne i vognen. Forsædet er 135 cm bredt og bagsædet 133 cm. Der er også fin plads til at strække benene: 103 cm foran og 104 cm bag.

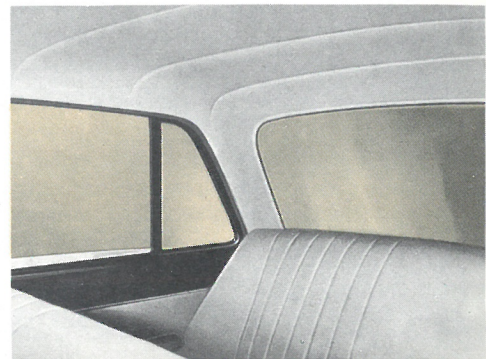
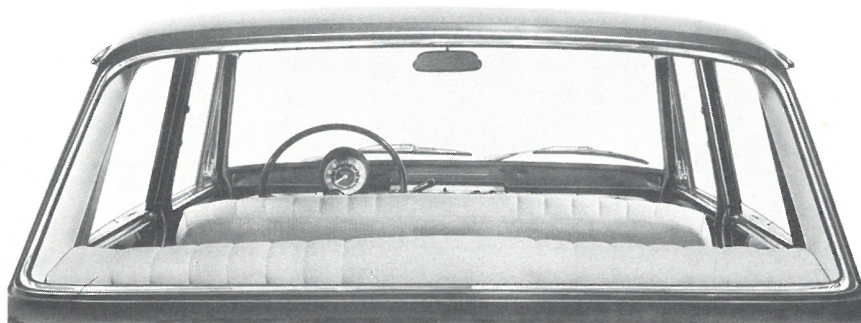
## FINT UDSYN

G. — Jeg synes, at det indre i Simca 1300 minder meget om de dyreste luksusvogne, og efter min mening skyldes det først og fremmest det ualmindeligt fine udsyn. Der er ikke noget, der spærrer for ens blik, og vognen er let og behagelig at køre. Vinduessprosser og hjørnestolper er reduceret til et absolut minimum, uden at det på mindste måde er gået ud over karrosseriets styrke og stivhed. Det samlede rudeareal er på ikke mindre end 2,16 m<sup>2</sup>, og den totale synsvinkel er så stor som 320°. Det vil sige, at de såkaldte »døde vinkler« kun udgør 11 procent. Endvidere må jeg fremhæve, at føreren fra sin plads kan se alle vognens fire hjørner.



A	længde mellem ryglæn	80 cm	D	højde af forreste ryglæn	52 cm
B	fra bageste del af ratkrans til forkant af ryglæn	47 cm	E	højde af bageste ryglæn	56 cm
C	forsædet kan forskydes	16 cm	F	dybde af forsæde	43 cm
			G	dybde af bagsæde	43 cm

G. — I betragtning af vognens ydre dimensioner er Simca 1300 den mest rummelige i sin klasse.



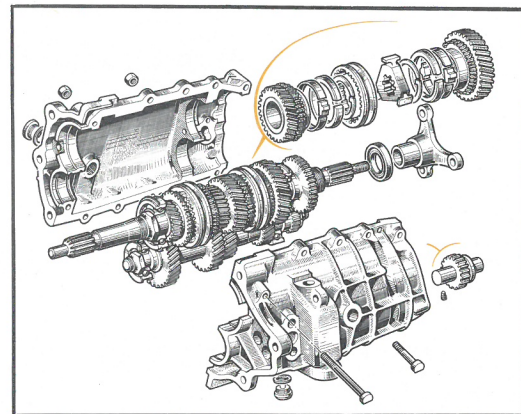
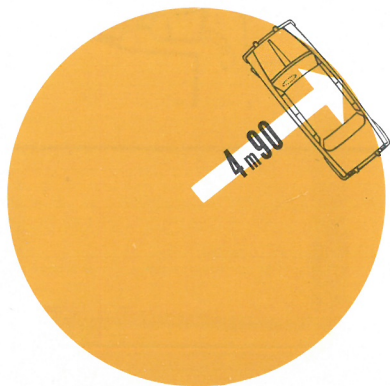
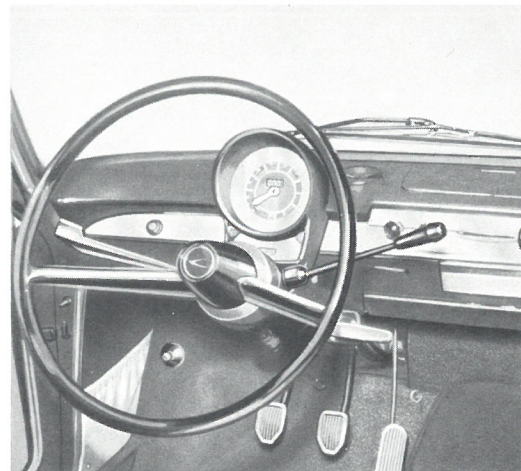
## MANØVREDYGTIGHED

Manøvreedygtigheden er en af Simca 1300's mange fine egenskaber, som man først for alvor kan demonstrere under en prøvetur, men her skal dog lige gøres opmærksom på det letløbende styretøj og det fremragende gearskifte.

B. — De har ret. Styretøjet er med snække og rulle. Der opnås herved en både let og positiv styring, og stød fra vejen mærkes ikke i rattet som ved tandstangsstyring.

Vognens venderadius er kun 4,90 meter, hvilket gør det let at parkere.

Alle 4 fremadgear er synkroniserede, så man behøver ikke at standse op for at skifte ned i første gear. Det præcist virkende ratgear gør, at man kan skifte gear lynhurtigt og sikkert. Og jeg bør tilføje, at koblingen er hydraulisk aktiveret. Altsammen ting, der tæller i bytrafikken.

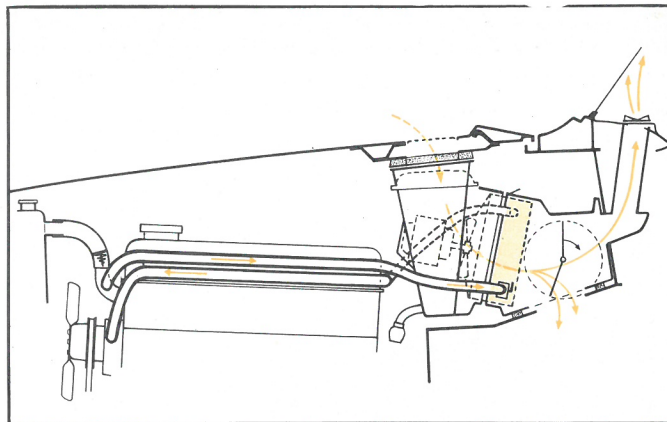
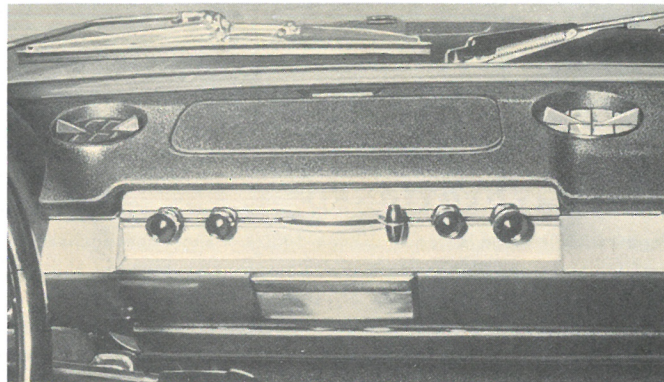


## VARME- OG FRISKLUFTSANLÆG

G. — Det er udmærket med ventilationsruderne foran, og at de fire sideruder kan rulles ned, men det overflødiggor trods alt ikke et godt klimaanlæg. Hvordan virker det i Simca 1300?

B. — Det dirigeres med det lille håndtag på instrumentbrættet over askebægeret. Når håndtaget er helt til højre, er varmetilførslen lukket, i midterstillingen dirigeres luftstrømmen op på vindspejlet. Når håndtaget skubbes over til venstre fordeles luften imellem vindspejl og gulv. Endelig kan man starte en blæser ved at trække ud i håndtaget.

Klimaanlægget fuldendes med to drejelige spjæld ovenpå instrumentbrættet. De kan bruges som ekstra defrostere til forruden om vinteren eller til at dirigere frisk luft til føreren og passagererne om sommeren.



**ELEGANCE og KOMFORT — men også**

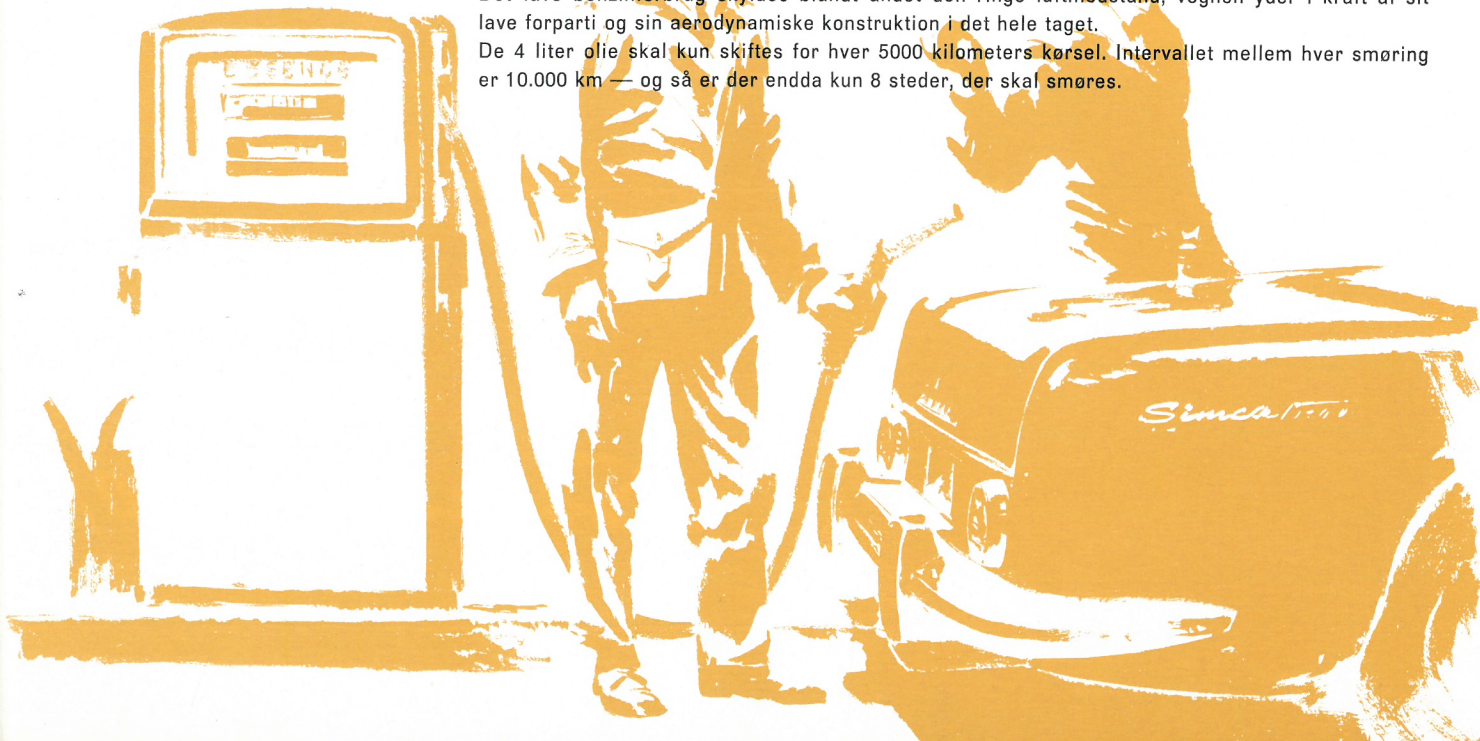
## **ØKONOMI** *Simca 1300*

G. — Simca 1300 er en virkelig fornem vogn, som sætter den i klasse med verdens smukkeste vogne — men er en sådan vogn også økonomisk?

B. — Ja, det kan De være helt sikker på. Benzinforbruget er helt utrolig lavt for en 1300 cm<sup>3</sup> motor. For eksempel bruger man kun ca. 10 liter benzin for at køre fra København til Nykøbing Falster, og til en tur fra København til Berlin bruger man kun ca. 45 liter.

Det lave benzinforbrug skyldes blandt andet den ringe luftmodstand, vognen yder i kraft af sit lave forparti og sin aerodynamiske konstruktion i det hele taget.

De 4 liter olie skal kun skiftes for hver 5000 kilometers kørsel. Intervallet mellem hver smøring er 10.000 km — og så er der endda kun 8 steder, der skal smøres.





**PRØVETUREN**



*Simca* **1300**

B. — Når præsentationen af vognen er forbi, kommer vi til det vigtigste led i hele salgsarbejdet: PRØVETUREN, er det ikke rigtigt?  
G. — Jo, man kan ikke sælge en vogn uden en god prøvetur, og for mit eget vedkommende har jeg aldrig gennemført en vellykket prøvetur uden at følge nedenstående 3 regler:

Regel nr. 1: Man skal kende vognen og dens muligheder fuldt ud for at vide, hvordan den tager dette eller hint sving, med hvilken fart man kan tillade sig at køre på middelmådig vej, og hvor man skal øge eller sætne farten.

Regel nr. 2: Man skal til fuldkommenhed kende en eller flere prøveruter, der byder på strækninger med god vejbelægning, steder med dårlig vejbelægning, stigninger og fald, forskellige former for sving og et lige stykke vej.

Regel nr. 3: Køb ordentligt og fornuftigt. Kun ved fornuftig kørsel kan man rigtigt demonstrere vognens egenskaber. Lad for alt i verden være med at lege bilakrobat og spille »hård« ved at skære svingene af, få dækkene til at hvine eller lade vognen broadside i svingene eller presse den unødvendigt hårdt.

B. — Under prøveturen fremhæver De de forskellige kvaliteter, som vi netop har analyseret: Komforten, manøvreduktigheden, vejbeliigheden og styrken.

G. — Ja, og dertil kommer, at jeg altid foretager en eller flere bremseprøver.

Jeg forbereder min kunde på, hvad jeg vil foretage mig, beder ham holde sig fast og udpeger derpå et punkt på vejen, hvor jeg vil begynde at bremse. Så træder jeg på bremsepedalen — uden at pumpe — og øger trykket progressivt — men uden at blokere hjulene.

Jeg plejer ikke at standse helt, med mindre kunden ønsker det. Jeg lader blot farten falde til 20 km/time og skifter ned til 1. gear, samtidig med at jeg gør opmærksom på den fuldsynkroniserede gearkasse.

B. — Og det er først **efter** bremseprøven, De fortæller, hvorfor bremserne er så fremragende.

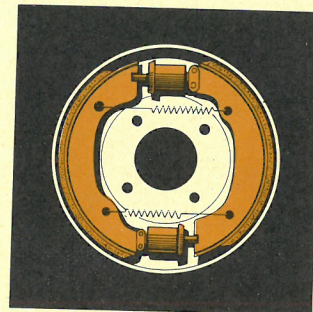
G. — Netop, man har aldrig problemer med bremserne i en SIMCA.

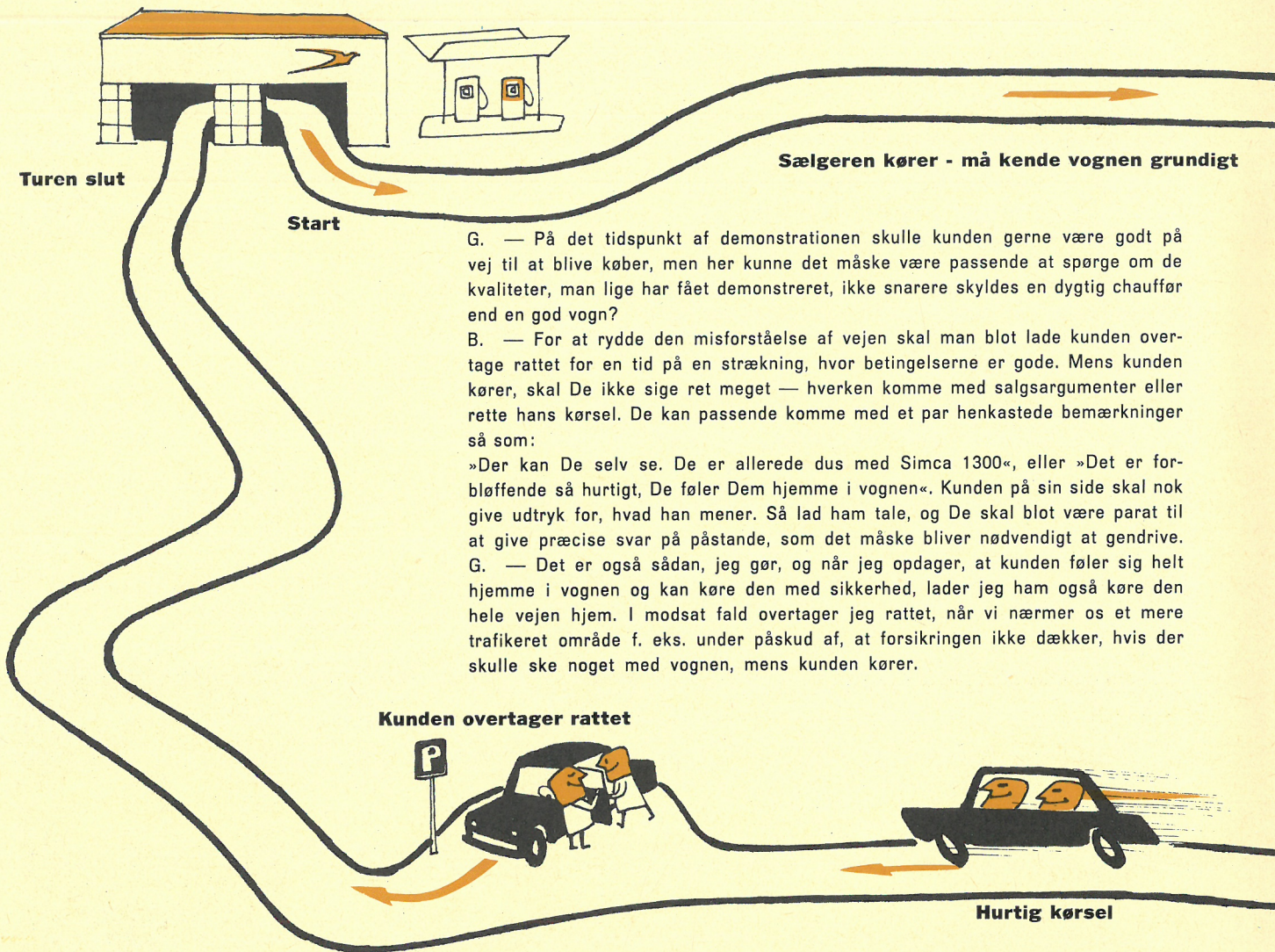
B. — De har ret. Hos Simca går sikkerheden frem for alt, og her viser sig fordelene ved at have »Simplex« bagbremser og »Twinplex« forbremser.

Denne kombination rummer flere fordele:

- Tæthed: Bremsebelægningerne og -fladerne er beskyttet mod indtrængen af vand og snavs.
- Øjeblikkelig bremsevirkning: Dette er den store fordel, der netop er en følge af tætheden.
- Stor bremsebelægningsflade: 876 cm<sup>2</sup> effektivt bremseareal.

Netop på forhjulene er disse egenskaber særlig fremtrædende, fordi Twinplex-bremserne har **to bremsecylindre** pr. hjul. Dette er så ganske afgjort et yderst vigtigt sikkerhedsmoment.





Turen slut

Start

Sælgeren kører - må kende vognen grundigt

G. — På det tidspunkt af demonstrationen skulle kunden gerne være godt på vej til at blive køber, men her kunne det måske være passende at spørge om de kvaliteter, man lige har fået demonstreret, ikke snarere skyldes en dygtig chauffør end en god vogn?

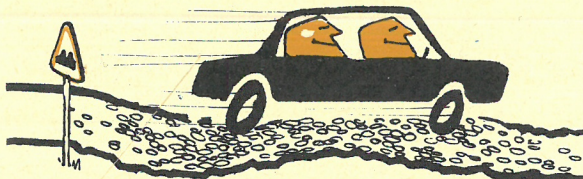
B. — For at rydde den misforståelse af vejen skal man blot lade kunden overtage rattet for en tid på en strækning, hvor betingelserne er gode. Mens kunden kører, skal De ikke sige ret meget — hverken komme med salgsargumenter eller rette hans kørsel. De kan passende komme med et par henkastede bemærkninger så som:

»Der kan De selv se. De er allerede dus med Simca 1300«, eller »Det er forbløffende så hurtigt, De føler Dem hjemme i vognen«. Kunden på sin side skal nok give udtryk for, hvad han mener. Så lad ham tale, og De skal blot være parat til at give præcise svar på påstande, som det måske bliver nødvendigt at gendrive.

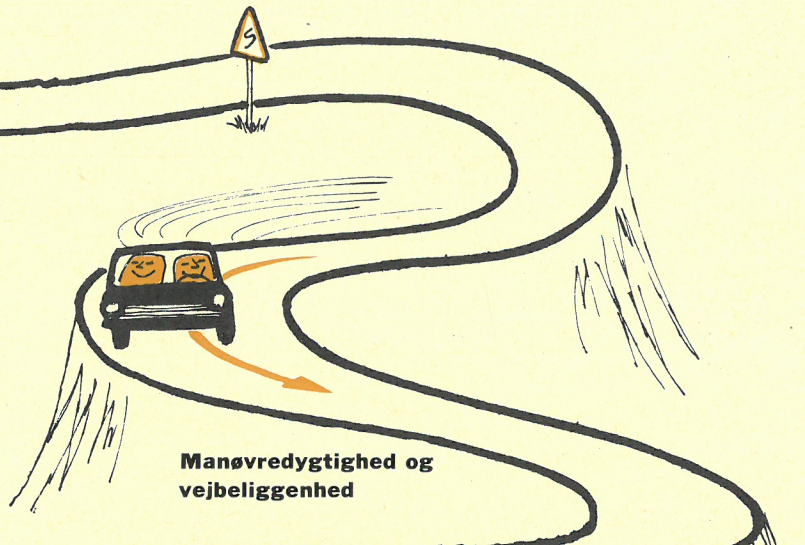
G. — Det er også sådan, jeg gør, og når jeg opdager, at kunden føler sig helt hjemme i vognen og kan køre den med sikkerhed, lader jeg ham også køre den hele vejen hjem. I modsat fald overtager jeg rattet, når vi nærmer os et mere trafikeret område f. eks. under påskud af, at forsikringen ikke dækker, hvis der skulle ske noget med vognen, mens kunden kører.

Kunden overtager rattet

Hurtig kørsel

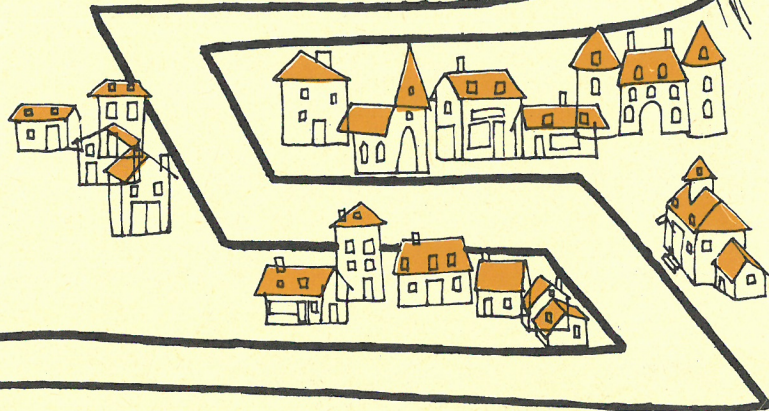


**Komfort, selv på dårlig vej**



**Manøvreedygtighed og  
vejbilgenhed**

**PRØVETUR  
på 10-20 km**



**Sikkerhed -  
bremsene prøves**

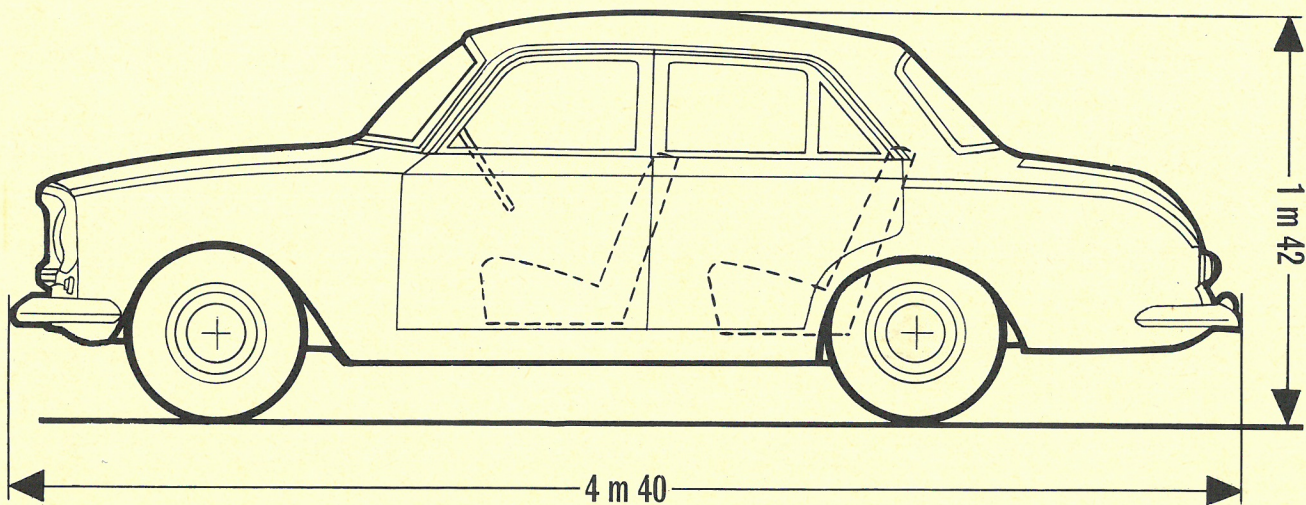
*Simca* **1300**

I det følgende afsnit vises en række forskellige automobiltyper som skematiske illustrationer. Ved at lægge det gennemsigtige ark med Simca 1300/1500 ovenpå er det muligt at foretage sammenligning af mål og rummelighed.

*Simca* **1300**

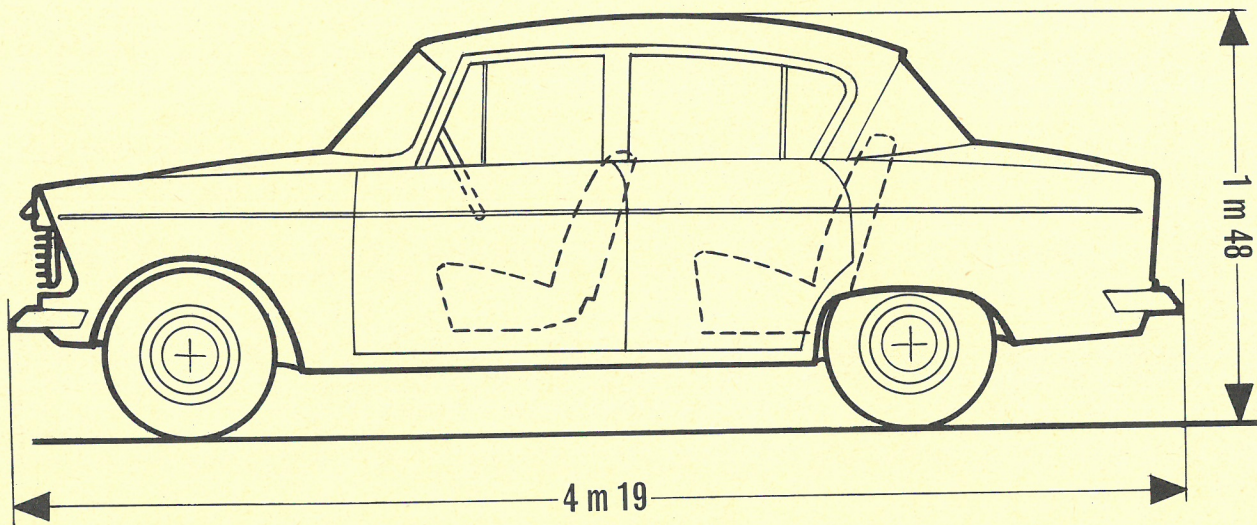


**VAUXHALL "VICTOR"**



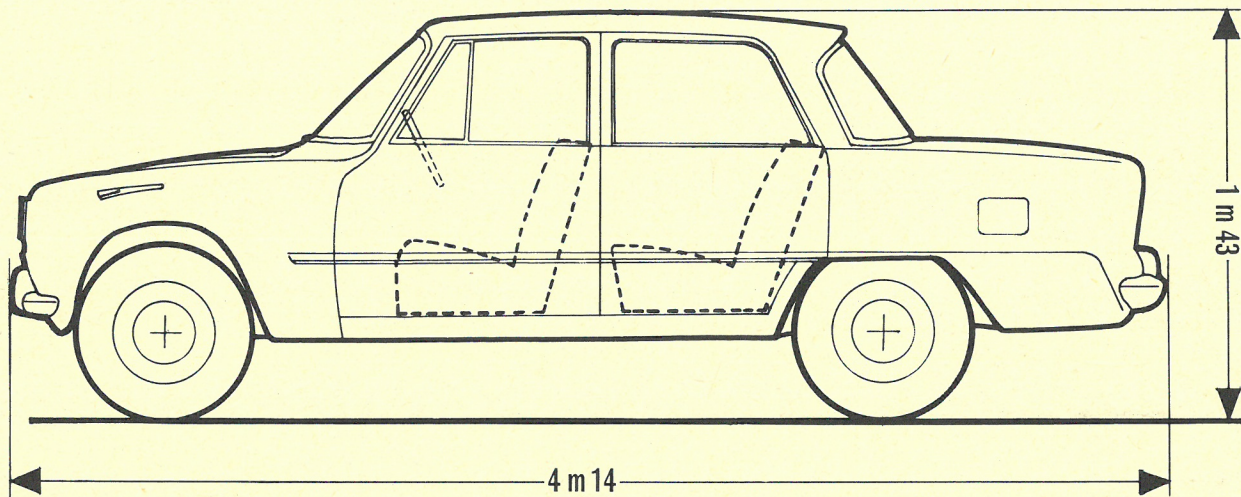


## HILLMANN "SUPER MINX"





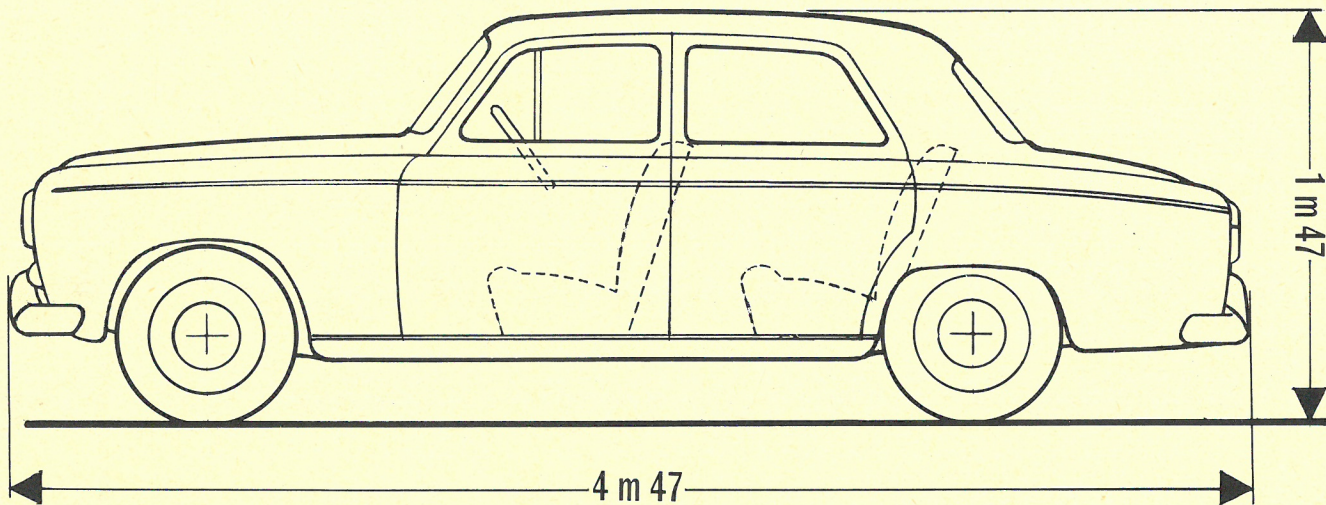
# ALFA-ROMÉO "GIULIA TI"





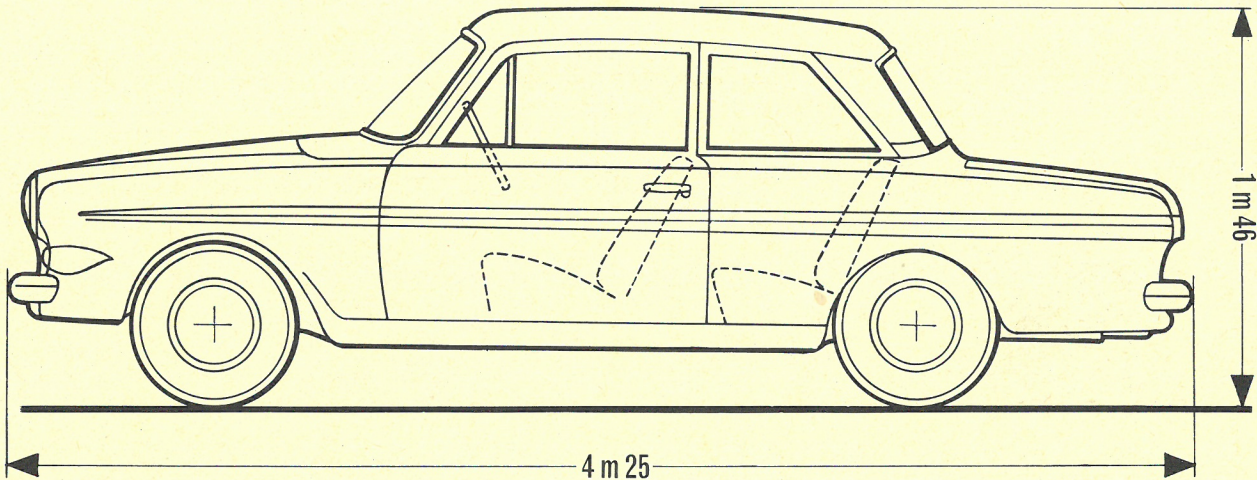


# PEUGEOT 403



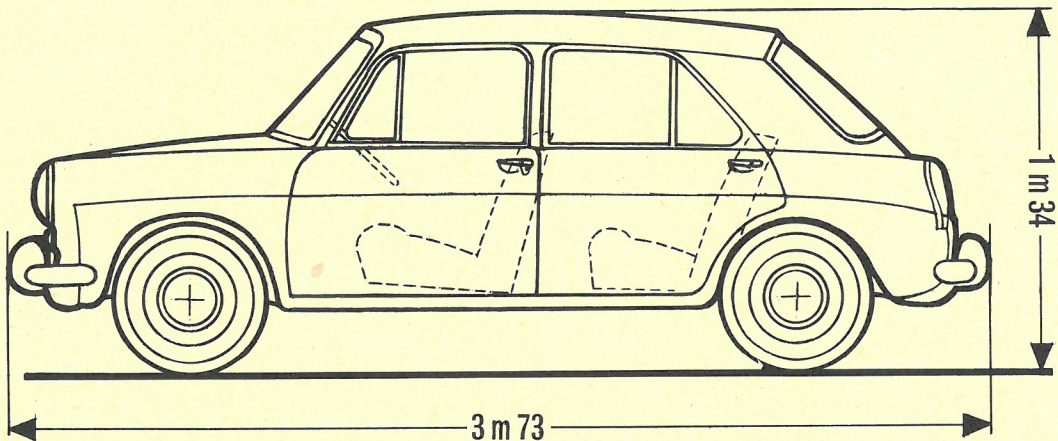


FORD TAUNUS 12 M





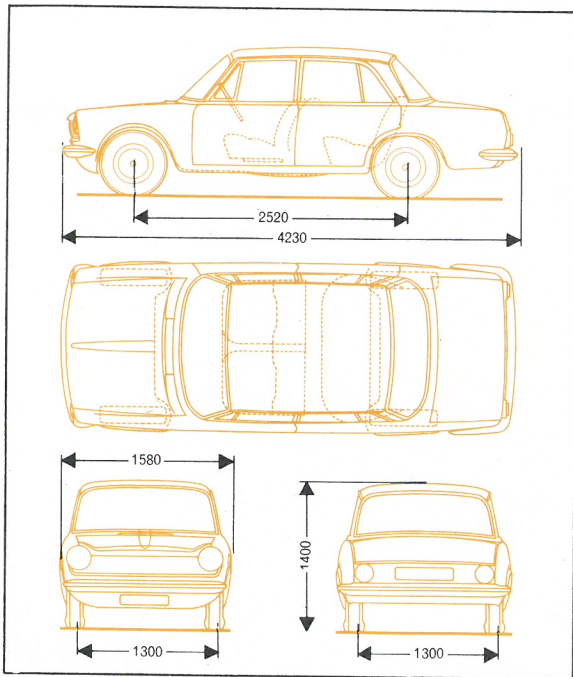
# MORRIS 1100



# TEKNISKE DATA

## MOTOR:

Type: 4 takts.  
Antal cylindre: 4 på række.  
Boring: 74 mm.  
Slaglængde: 75 mm.  
Slagvolumen: 1290 cm<sup>3</sup>.  
Kompressionsforhold: 8,3/8,5 : 1.  
Max. HK: 62 ved 5200 omdr./min.  
Max. drejningsmoment: 10,2 kgm ved 2600 omdr./min.  
Ventilarrangement: Topventiler aktiveret af stødstænger.  
Brændstofsysteem: Mekanisk membranpumpe, drevet af knastakslen.  
Karburator: Fabrikat: Solex, med vacuum regulering.  
Luftfilter: Tørfilter med indsats.  
Smøring: Tryksmøring med tandhjulpumpe; centrifugaloliefilter.  
Kølesystem: Vandcirkulationspumpe med termostatregulering.



## KOBLING:

Tør enkeltpladet, hydraulisk aktiveret.

## GEARKASSE OG BAGTØJ:

4 synkroniserede fremgear, 1 bakgear. Udvekslingsforhold: 1. gear: 3,65 : 1, 2. gear: 2,06 : 1, 3. gear: 1,38 : 1, 4. gear: 1,00 : 1, bakgear: 3,36 : 1.  
Speedometerdrev: 5/12. Bagtøj Hypoid, udvekslingsforhold: 4,44 : 1 (9×40).

## FORHJULSAFFJEDRING:

Uafhængig, tværsvingarme med skruefjedre samt krængningsstabilisator.  
Dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere.

## BAGHJULSAFFJEDRING:

Stiv bagaksel, langsgående støttearme, skruefjedre der omslutter teleskopstøddæmpere samt tværgående Panhardstang til optagelse af sidekræfterne.

## STYRETØJ:

Snekke og rulle. Udvekslingsforhold: 16,2 : 1. Vendediameter: 9,8 meter.

## BREMSE:

Fodbremse: Hydraulisk virkende på alle 4 hjul. 10" TWINPLEX på forhjul, 10" SIMPLEX på baghjul. Håndbremse: Mekanisk virkende på baghjulene.

## HJUL OG DÆK:

Fælgstørrelse: 4 1/2 × 13. Dæk: 5.90 × 13. Dæktryk, for: 1,6 kg/cm<sup>2</sup> (23 p.s.i.), bag: 1,8 kg/cm<sup>2</sup> (26 p.s.i.).

## ELEKTRISK UDSTYR:

Batteri: 12 volt, 40 amperetimer. MINUS til stel. Dynamo: 240 W. Relæ: Kombineret spændingsregulator, strømregulator og tilbagestrømsrelæ.  
Starter: 12 volt med solenoide indgreb.

## ANTAL PLADSER:

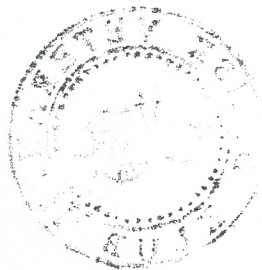
5—6.

## DIVERSE DIMENSIONER, VÆGTE OG RUMINDHOLD:

Akselafstand: 2520 mm.  
Total længde: 4246 mm.  
Total bredde: 1580 mm.  
Højde, belastet: 1345 mm.  
Sporvidde, for: 1322 mm, bag: 1300 mm.  
Egenvægt: 925 kg.  
Lasteevne: 425 kg.  
Tilladt totalvægt: 1350 kg.  
Benzintank rummer: 55 liter.  
Motorsump rummer: 4 liter.  
Kølesystem rummer: 6,5 liter.  
Gearkasse rummer: 1,4 liter.  
Bagtøj rummer: 1,1 liter.

*Simca* 1300

*Simca* **1300** et **1300** **GL**



# simca 1300

