



9 años de vida El trampolín

EN EL SALÓN DE BARCELONA DE 1970, LA EMPRESA BARREIROS DIESEL SORPRENDÍA A LOS ASISTENTES CON LA PRESENTACIÓN DEL SIMCA 1000 GT, UNA NUEVO MODELO DE ASPECTO DEPORTIVO QUE POSEÍA EL MOTOR DEL SIMCA 1200. CON AQUEL COCHE SE INICIÓ UNA BRILLANTE SAGA QUE DESPUÉS SIGUIERON CON ALTIBAJOS LOS SIMCA 1000 GT RALLYE Y SIMCA 1000 RALLYE, INTENTANDO TRASLADAR AL MERCADO ESPAÑOL PARTE DE LO QUE TENÍAN EN FRANCIA LOS MÁS COMPETITIVOS SIMCA 1000.



De arriba a abajo, los Simca 1000 deportivos españoles: Simca 1000 GT Rallye (1971), Simca 1000 GT (1970) y Simca 1000 Rallye (1976).

Dorados de una carrocería monocasco y de la entonces muy popular configuración todo atrás, los Simca 1000 deportivos surgieron tanto en Francia como en España en 1970, cuando el modelo comenzaba a estar demasiado visto y su diseño al estilo iniciado por el Chevrolet Corvair acusaba el paso del tiempo. Acuciados por el exitoso resultado comercial en Francia de los Renault 8 S y Gordini, el personal galo de Simca no dudó en emprender una estrategia parecida, aprovechando para ello el motor de 1.118 cc que

utilizaban los Simca 1100 y la proverbial facilidad que manifiestan estos motores para alcanzar regímenes elevados. Con 53 CV DIN a 5.800 rpm bajo el capó trasero, el primitivo Simca 1000 Rallye francés poseía unos frenos delanteros de disco y un tablero de instrumentación negro mate con relojes redondos. Sin embargo, el toque más llamativo lo ponía una decoración al más puro aire deportivo de la época: capó delantero de color negro mate, asiento del conductor tipo baquet, volante deportivo,

IDENTIFICACIÓN Y CAMBIOS



Simca 1000 Rallye 1, con motor 1.294 y 60 CV. Se mantendrá en producción hasta la aparición del Rallye 3 en 1978.

1972

El Rallye 2 se comienza a vender en Francia en septiembre. Tiene un motor alimentado por dos



carburadores dobles (86 CV a 6.200 rpm) y mejor reparto de masas, al ir al eje delantero el radiador y la batería.

1975

En septiembre, los Rallye 2 franceses reciben la nueva decoración, con capó delantero negro mate, más una franja negro mate que parte de las puertas

traseras, cubre la tapa del motor y va rematada con un alerón. Para cumplir normas anticontaminantes, el motor tiene unos nuevos carburadores y la potencia queda en 82 CV.

1976

La estética del Rallye 2 se emplea para el Simca 1000 Rallye, fabricado en Villaverde desde comienzos de año, aunque el capó delantero irá pintado del color de la carrocería y en las puertas traseras pondrá "Rallye" en vez de "Rallye 2". Sus llantas serán las mismas que las de los Simca 1200 Especial. A partir de septiembre, frontal de faro rectangular y calandra negra, con faros de larga distancia adicionales de forma rectangular.



1977

En mayo cesa la producción del Simca 1000 en Villaverde. En Francia continúa su carrera y la marca ofrece el kit SRT 77, que incluye un spoiler delantero de fibra, aletines y unas atractivas llantas Amil. El kit incluye asimismo un embrague más robusto, satélites y planetarios de acero forjado, refuerzos en la carrocería y amortiguadores Koni regulables.

1978

Aparece en enero el Simca Rallye 3, un modelo predestinado a la competición. Posee aletines específicos y unas llantas de seis pulgadas de anchura y silencioso transversal, formando un conjunto rabiamente deportivo. En mayo, concluye en Francia la producción de los Simca 1000, tras diecisiete años de fabricación y un total de 1.691.004 unidades construidas.



Cuando aparece en España el Simca 1000 GT, la existencia previa de los Mini 1275-C, Renault 8 TS y Seat 850 Coupé ya había asentado en el mercado una nueva categoría de automóviles. Se trata de modelos ligeros, pero que poseen motores más potentes de lo habitual para su tamaño y un en cierto carácter

deportivo que se hace visible en algunos detalles estéticos y en el equipamiento. Según pasaban los años, los todo atrás fueron dando paso a nuevos coches provistos de motor transversal y tracción delantera, por lo que los Simca 1000 Rallye tuvieron ocasión de convivir con la última versión pamplonica de

los Mini más potentes, o los novísimos Ford Fiesta con motor 1100 y Seat 1200 Sport. No pueden faltar tampoco el mayor competidor de los Simca, el recordado Renault 8 TS, y el enemigo dentro de casa, el Simca 1200 Especial que dio paso en 1976 a los eficaces Simca 1200 TI.



MINI COOPER



FORD FIESTA 1.1



RENAULT 8 TS



SEAT 1200 SPORT



SIMCA 1200 ESPECIAL

COETÁNEOS

	MINI COOPER	FORD FIESTA 1.1	RENAULT 8 TS	SEAT 1200 SPORT	SIMCA 1200 ESPECIAL
Motor	4 cilindros en línea	4 cilindros en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.275	1.117	1.108	1.197	1.294
Potencia (CV DIN a rpm)	68 a 5.250	53 a 6.000	55 a 5.500	67 a 5.600	75 a 5.800
Transmisión	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas traseras	A las ruedas traseras	A las ruedas delanteras
Cambio	4 vel.	4 vel.	4 vel.	4 vel.	4 vel.
Frenos	Discos delant. Tambores tras.	Discos delant. Tambores tras.	Discos delant. Tambores tras.	Discos delant. Tambores tras.	Discos delant. Tambores tras.
Longitud (m)	3,05	3,56	3,99	4,05	3,94
Peso (kg)	640	715	755	925	940
Vel. Máxima (km/h)	150	144	146	155	155
Años de fabricación	1973-1975	1976-1983	1968-1975	1969-1980	1973-1976

TODAS LAS MECÁNICAS

	SIMCA 1000 RALLYE (FRANCIA)	SIMCA 1000 GT (ESPAÑA)	SIMCA 1000 RALLYE 1 (FRANCIA)	SIMCA 1000 RALLYE 1 (FRANCIA)	SIMCA 1000 GT RALLYE (ESPAÑA)
Cilindrada(cc)	1.118	1.204	1.294	1.294	1.204
Compresión	9,6:1	9,5:1	9,8:1	9,5:1	9,5:1
Alimentación	Carburador Weber ICR 3	Carburador Solex F-32 BICSA	Carburador Solex 34 ICR	Carburador monocuerpo Solex 34 BICSA	Carburador de dos cuerpos Bressel 32 DRC
Potencia CV DIN a rpm	53 a 5.800	61 a 5.800	60 a 5.400	60 a 5.800	74 CV SAE 6.000
Par mkg DIN a rpm	8,5 a 2.800	9,25 a 3.400	9,4 a 2.600	10 a 2.200	10,25 mkg SAE a 4.200
Frenos	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
Longitud	3,80	3,80	3,80	3,81	3,80
Peso	785 kg	785 kg	785 kg	815 kg	765 kg
Producción	1970-1972	1970-1971	1972-1978	1976-1978	1971-1972
V. máxima	143 km/h	143 km/h	147 km/h	153 km/h	155 km/h



Desde sus orígenes, los Simca 1000 Rallye franceses siempre llevaron de serie el capó delantero pintado de negro mate. En la imagen, dos ejemplares de Rallye 1 en Córcega durante su presentación a la prensa en 1971.

una pegatina con el característico emblema de la gacela y unas llamativas franjas de color negro mate que recorrían transversalmente la zaga del coche. Sobre esa base, la empresa española Barreiros Diesel presentó tres meses después en el Salón de Barcelona su personal adaptación a nuestro mercado.

Más discreto en apariencia, el 1000 GT de Villaverde tenía mayor cilindrada y potencia que el primitivo Simca 1000 Rallye francés, siendo una buena base para realizar preparaciones. De hecho, una buena parte de sus ejemplares terminarían sus días con una honrosa hoja de servicios deportivos en todo tipo de pruebas. Consciente de las capacidades del modelo a partir de sus primeros éxitos en competición, en la primavera de 1971 apareció el Simca 1000 GT Rallye, cuya estética no ocultaba sus intenciones y cuyo motor había ganado potencia al incorporar un carburador de doble cuerpo pero que tal como venía de serie obligaba a rebajar la suspensión trasera. Mientras tanto, en septiembre de ese mismo año aparecía en Francia el Simca 1000 Rallye 1, una versión que supuso un estupendo trampolín para que muchos jóvenes galos se enfundasen el mono de competición y que seguiría fabricándose hasta 1978.

Un nuevo peldaño hacia arriba se produjo en Francia en septiembre de 1972 de la mano del Simca 1000 Rallye 2, ya con motor de 1.294 cc, alimentación por dos Weber dobles, cuatro frenos de disco y el radiador con electroventilador y la batería

instalados delante para mejor reparto de masas. Para entonces la empresa de Villaverde estaba bajo el control de Chrysler, que optó por sustituir el deportivo Simca 1000 GT Rallye por el tranquilo y elegante Simca 1000 Special, también con motor de 1.204 cc.

A partir de entonces, los Simca 1000 Rallye franceses evolucionaron como el resto de la gama, que recibía un lavado de cara en septiembre de 1975 con la llegada de un capó plano, unos faros rectangulares, una falsa calandra negro mate y un techo con dos nervaduras en vez de tres. Además se aprovechó la ocasión para dotar a los 1000 Rallye de colores llamativos, un spoiler trasero y una decoración negro mate que afectaba a puertas traseras y tapa del motor.

Sobre esta base -pero con faro redondo- en Villaverde se volvería a fabricar un Simca 1000 deportivo, el Rallye, similar al Rallye 2 francés pero con el capó delantero del color de la carrocería, motor menos potente, llantas del Simca 1200 Ti, tambores traseros y baquets sin reposacabezas. Este modelo incorporó en septiembre de 1976 el frontal de la gama gala y siguió en producción hasta mayo de 1977.

Todavía quedaba lo mejor, porque en Francia apareció en enero de 1978 el Simca 1000 Rallye 3, un auténtico coche de competición, con motor de 1.294 cc, 103 CV a 6.200 rpm y elementos comunes con el kit SRT (Simca Rally Team) que suministraba la marca desde el año anterior.



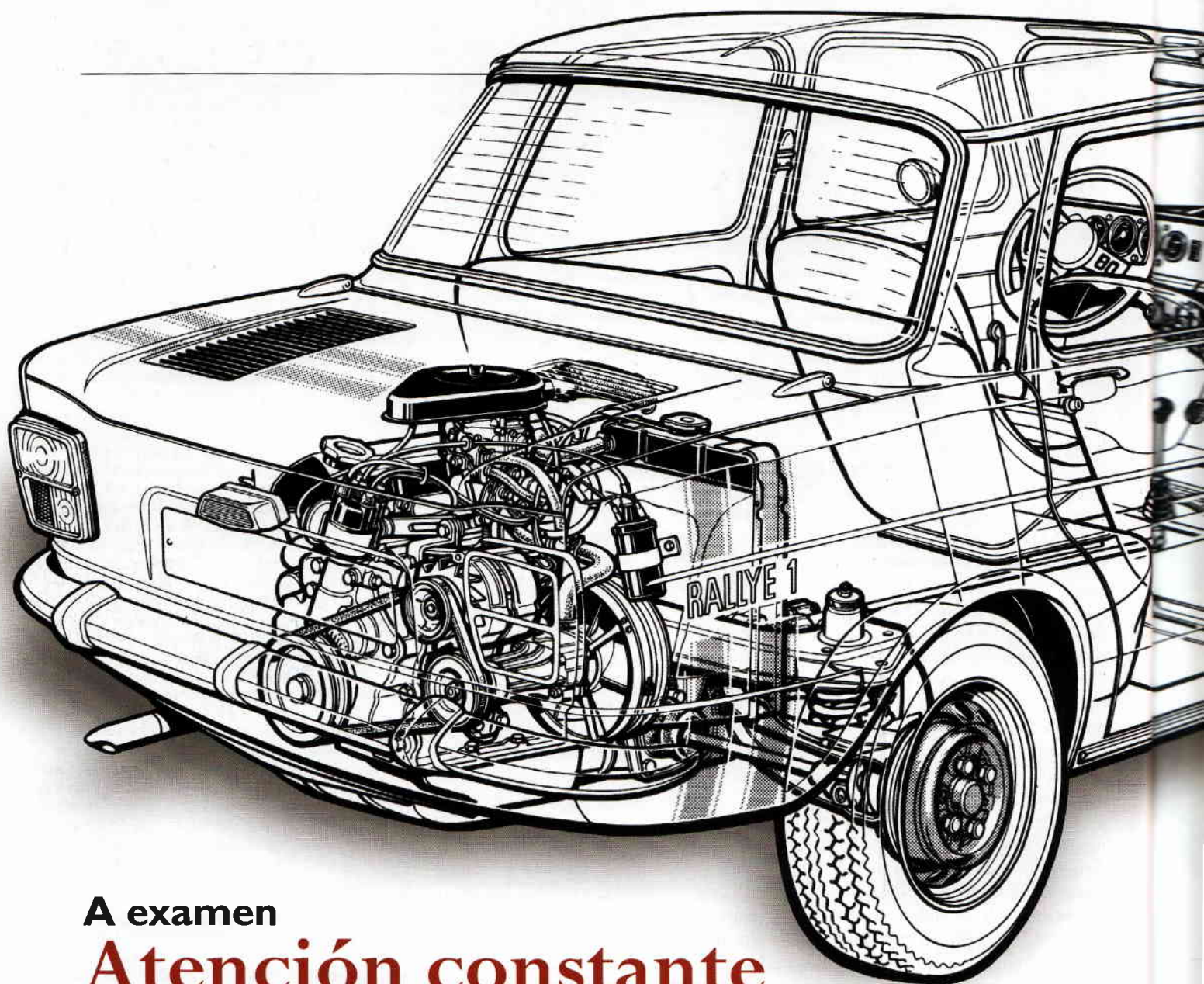
RECORDANDO LAS PRUEBAS DE LOS SIMCA 1000 DEPORTIVOS

POR ARTURO DE ANDRÉS

El primer Simca 1000 pretendidamente deportivo que probé, allá por Noviembre de 1970, fue el GT-1200. Hablando en plata, estaba hecho unos zorros; tenía tan sólo 7.700 km al recogerlo, pero ¡qué kilómetros! No ya los habituales de anteriores pruebas periodísticas (que ya hubiesen sido suficiente castigo), sino que un piloto del equipo oficial lo había usado para entrenar el Rallye RACE. Los bajos estaban acibillados a pedradas, así como el cárter; en cuanto a la caja de cambios, llevábamos una nueva (que tuvimos que rodar durante algunos kilómetros) porque, en alguno de dichos golpes, la original debió rajarse y fue perdiendo aceite, con catastróficos resultados. Ya puestos, y por cuenta, riesgo, tiempo y coste propios le hicimos todos los reglajes: balancines, encendido, cotas, faros, tensado de correas y embrague, cambio de bujías, aceite y su filtro. Naturalmente, acabó quedando nuevo; entonces se podían hacer estas cosas.

El siguiente caso, con el GT-Rallye de carburador doble cuerpo, fue diametralmente opuesto. Se lo había comprado, en el verano de 1971, nuestro compañero Eduardo Azpilicueta, y llegamos a un acuerdo: yo se lo rodaba y lo probaba, y él lo recibía con las eventuales «pegas» resueltas. Durante el rodaje, que me llevó hasta Cataluña, me ocurrió una anécdota curiosa: en las curvas del Garraf junto a la cementera, hice un adelantamiento bastante apurado; y allí estaba la pareja de la G.C. de Tráfico, en uno de sus «cazadores» favoritos. Me pararon a mí, y también al cónsul de Argentina, que con su Mercedes se había metido siguiéndome, pisando ya claramente la raya. Como era extranjero, le querían cobrar la multa en el acto, pero él se negó y dijo que se iba, pues pensaba recurrir. La cosa se puso pero que muy fea, y cuando el guardia comprendió que se estaba metiendo en un charco (llegó a amenazar con el arma al cónsul), acabó quitándose la multa a mí, para que en caso necesario yo declarase a su favor; no hizo falta. Ya de vuelta, coronando los Bruchs, empezó a salir humo blanco por el escape; pensé que me lo había cargado. Y es que, por precaución, el nivel de aceite iba alto y, en un largo tramo de cuesta arriba, el cigüeñal lo batía en la zona trasera, creando vapores aceite que subían por un tubo desde la tapa de balancines al filtro de aire, en cuya parte posterior se acumulaban ya como líquido; en cuanto el coche cogió la horizontal, el carburador se tragó todo el aceite. Con el coche ya algo preparado, y una vez rebajado de suspensión, Eduardo se apuntó el año siguiente al Rallye Luis de Baviera, con Miguel Angel Guerrero de copiloto. Yo iba de asistencia con ruedas de clavos (que no hicieron falta) al Puerto de Navafria; me caí yendo a pie y me partí un tobillo. Finalmente, a la de tres va la victoria, y por partida doble: hubo que esperar hasta Octubre de 1976, para poder probar, por fin, un auténtico Simca 1000 deportivo (aunque con poco motor), y por fin no me pasó nada negativo digno de contar. Muy al contrario, el 1000-Rallye fue el coche más divertido que creo haber probado hasta dicho momento; aunque no andaba mucho, su manejo era un verdadero placer. Y ello a pesar de la excepcional adherencia de las gomas Michelin X-AS FF, que hubiese supuesto un problema en un «todo atrás» menos equilibrado. Pero con caídas negativas, y tanto la batería como el radiador situados delante, era un auténtico juguete.

SIMCA 1000 RALLYE 2 (FRANCIA)	SIMCA 1000 RALLYE (ESPAÑA)	SIMCA RALLYE 2 (FRANCIA)	SIMCA 1000 RALLYE 3 (FRANCIA)
1.294	1.294	1.294	1.294
9,5:1	9,5:1	9,8:1	10,3:1
Dos carburadores dobles Solex 35 PHE	Carburador Solex BICSA-4	Dos carburadores dobles Solex 35 PHH	Dos carburadores dobles Weber 40 DCOE
86 a 6.200	63 a 5.600	82 a 6.000	103 a 6.200
10,8 a 4.600	10,2 a 2.400	11 a 4.400	13 a 4.900
Disco/disco	Disco/tambor	Disco/disco	Disco/disco
3,81	3,81	3,81	3,81
860 kg	810	860	880
1972-1975	Feb. 1976-May 1977	Set 1975-mayo 1978	Sept 1977-mayo 1978
170 km/h	150 km/h	170 km/h	183 km/h



A examen Atención constante

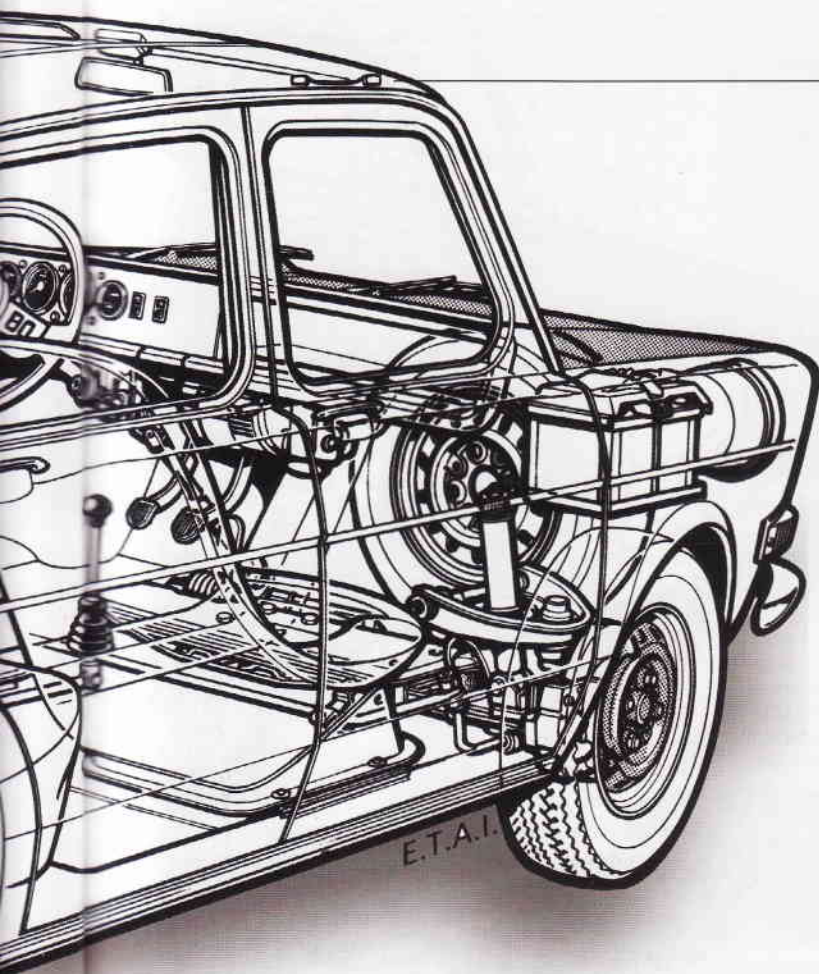
CONSERVAR EN FORMA UN SIMCA 1000 RALLYE REQUIERE VIGILANCIA EN LAS ZONAS DONDE LA CORROSIÓN REALIZARÁ SU TRABAJO DESTRUCTIVO, ASÍ COMO REALIZAR SU MANTENIMIENTO PERIÓDICO. TAMBIÉN INTERESA SABER CUÁLES SON LOS COMPONENTES MÁS PROPENSOS A FALLAR Y LOS PUNTOS QUE HAY QUE SUPERVISAR PARA TENER UN EJEMPLAR FIABLE Y EFICAZ.

Dotados de una carrocería monocasco y de la entonces muy popular configuración todo atrás, los Simca 1000 deportivos surgieron tanto en Francia como en España en 1970, cuando el modelo comenzaba a estar demasiado visto y su diseño acusaba el paso del tiempo. Por mucho que fuesen reformados según iba evolucionando la gama e incorporasen componentes más modernos, como la dirección de cremallera o los frenos de disco, la concepción general de los Simca 1000 Rallye obedece a un esquema diseñado a finales de los años cincuenta. Repasemos a

continuación los apartados que requieren mayor control.

CARROCERÍA

La aparición de óxido en la carrocería es sin duda el apartado que ocasiona más quebraderos de cabeza, razón por la que hay bastantes unidades con abundante fibra de vidrio. En el caso de los ejemplares que se hayan utilizado en competición, una inspección de la ligera carrocería monocasco puede revelar la existencia de grietas y deformaciones, sobre todo en la zona de chapa próxima a los soportes de los amortiguadores. De hecho,



La carrocería es sin duda el apartado que requiere mayores atenciones en los Simca deportivos. Las versiones que llevan el radiador delante terminan de un plumazo con los problemas de calentamiento y poseen gran estabilidad.

los esfuerzos a que se somete esta carrocería pueden terminar provocando su descadre. Independientemente de que se trate de un modelo de competición o de calle, los Simca 1000 sufren con mayor intensidad los efectos de la corrosión en la parte inferior de las puertas y de las aletas, el piso del habitáculo, el hueco en que se aloja la rueda de repuesto y la zona de la batería, así como bajo el parabrisas y la luneta trasera. Por este motivo es preciso guardarlos en ambientes desprovistos de humedad, controlar que los drenajes cumplan con su cometido, evitar que la

condensación se acumule en las zonas mencionadas y tratar con pintura o masilla las piezas de chapa más desprotegidas, salvo que estemos pensando en una próxima intervención general sobre la carrocería.

MOTOR

Las plantas motrices de estos Simca deportivos son muy fiables y duraderas, siempre que se efectúe un mantenimiento que incluye un cambio de aceite cada 5.000 km y la sustitución del filtro de aceite cada 10.000. Por tratarse de unas mecánicas muy difundidas en modelos de las

MINIMUSEO

El molde inicial de Norev con los Simca 1000 Rallye (1970) de Norev Collection y Rallye 2 (1972) de Solido. Junto a ellos, el Rallye de Team Slot, representando a los fabricados en Villaverde en 1976.



EL ÚLTIMO TODO ATRÁS

Tras una plácida existencia como berlina media, al final de su vida comercial el Simca 1000 se convirtió en un deportivo de batalla, comercializándose en nuestro país desde 1976 la versión Rallye, de apariencia similar al último Rallye 2 francés disponible desde 1972. Pese a la abundancia de reproducciones contemporáneas de los Simca 1000 de los primeros años sesenta, ni las versiones deportivas ni la última remodelación con faros rectangulares merecieron la atención de



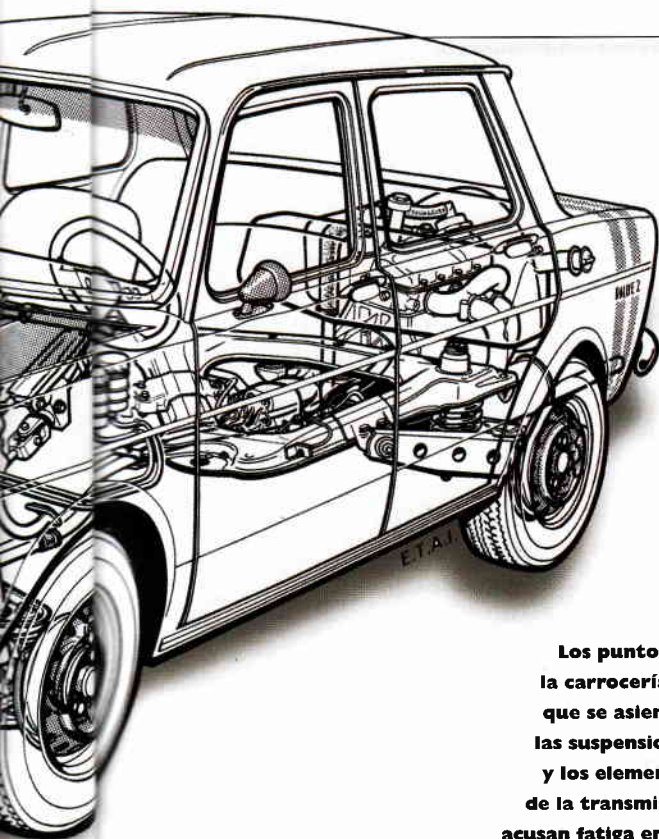
Un gran acierto de Norev este Simca 1000 Rallye 2 de 1976, en escala 1:18.

los fabricantes de juguetes. Tan sólo conocemos el Simca 1000 Rallye de 1970 fabricado por Norev en escala 1:43, con la carrocería de plástico, modificando los pilotos posteriores del Simca 1000 inicial. Desgraciadamente los característicos aditamentos deportivos se limitaban a unas delicadas calcomanías de color negro, que han desaparecido en muchos de los modelos supervivientes. A mitad de los noventa Norev reeditó este Simca 1000 con el molde actualizado, añadiendo el Rallye 1 de 1972 y el Rallye 2 de 1976, ya con el alerón posterior pero todavía con los faros redondos. Esta misma versión de 1976 con la decoración hispana de Rallye a secas es la variante más interesante de las fabricadas por Team Slot en resina, existiendo un molde, algo exagerado, correspondiente a un "proto" de Grupo 2, ya con los faros cuadrados. Como precedente en Slot también en escala 1:32 podemos mencionar las carrocerías de Evolution de los años noventa.

Ya en el siglo XXI, Solido lanzó un correcto Simca 1000 Rallye en escala 1:43, con un molde bien proporcionado pero parco en detalles, disponible como Rallye 1 y 2 previo a 1976 y sin alerón posterior. Para terminar traemos las últimas estrellas de Norev de su reciente incursión en la escala 1:18, que son las versiones del Simca 1000 Rallye de 1970 y el Rallye de 1976, ambas con una realización y acabado excelente a un precio asequible.

IGOR SZUMLAKOWSKI (TEXTO), J.F.PACHECO (FOTOS)

Modelo	Marca fab.	Escala	Referencia	Año fab.	Observaciones
Rallye 1970	Norev	1:43	Nº 57	1971	
Rallye 1970	Norev collection	1:43	571006	Fin 90's	Molde actualizado
Rallye 1 1972	Norev collection	1:43	571010	Fin 90's	
Rallye 2 1976	Norev collection	1:43	571008	Fin 90's	
Rallye 1 1972	Solido	1:43	-	2001	
Rallye 2 1972	Solido	1:43	1845	2001	
Rallye	Evolution	1:32		90's	Solo carrocería
Rallye 1976					
Villaverde	Team Slot	1:32	71003	90's	
Rallye Gr. 2	Team Slot	1:32		1996	
Rallye 1970	Norev	1:18	185700	2006	
Rallye 2 1976	Norev	1:18	185704	2006	



Los puntos de la carrocería en que se asientan las suspensiones y los elementos de la transmisión acusan fatiga en los Simca utilizados en competición.

mosa la tendencia a rascar del cambio cuando se reduce a segunda, motivada por una fatiga anticipada del sincro que obligará a sustituirlo. Por el esfuerzo al que se ven sometidos, los rodamientos traseros tienen una duración reducida, máxime en los modelos más potentes, y lo mismo sucede con los palieres traseros cuando se realiza una conducción demasiado exigente.

BASTIDOR

Para seguir conservando el buen comportamiento de estos coches, que admiten sin reparos los tarados duros en la amortiguación, es importante controlar el estado del ballestón transversal y efectuar periódicamente los oportunos reglajes del tren delantero. Las rótulas de la dirección deben engrasarse periódicamente, por mucho que las de origen sean frágiles y se rompan por las puntas. En cuanto a los frenos, es preciso sustituir el líquido del circuito hidráulico compartido con el embrague cada 20.000 km, así como controlar el estado de los discos y de las pastillas de freno. **STC**

COTIZACIONES

Dado que en nuestro país la mayor parte de los Simca 1000 deportivos hicieron sus pinitos en competición o fueron sometidos a todo tipo de preparaciones, es bastante difícil encontrar unidades en estado original y que sus dueños las quieran vender. En este sentido, puede resultar algo más sencillo moverse en el mercado francés, tanto por el mayor número de unidades fabricadas como por la superior pasión que los aficionados de nuestro país vecino sienten por estos modelos y que les ha llevado a conservarlos en mejores condiciones.

Modelo	Año	+	-
Simca 1000 GT	1970-1971	4.200	900
Simca 1000 GT Rallye	1971-1973	4.000	900
Simca 1000 Rallye	1976-1977	6.000	900
Simca 1000 Rallye (F)	1970-1971	3.600	1.000
Simca 1000 Rallye 1 (F)	1972-1976	3.600	900
Simca 1000 Rallye 1 (F)	1977-1978	3.000	600
Simca 1000 Rallye 2 (F)	1973-1976	8.000	1.500
Simca 1000 Rallye 2 (F)	1977-1978	5.000	1.200
Simca 1000 Rallye 3 (F)	1978	11.000	3.000

+ El valor de esta columna corresponde a vehículos en perfecto estado de conservación o cuidadosamente restaurados.

- El valor de esta columna corresponde a vehículos completos pero que necesitan restauración.

LA VOZ DE SU AMO

MIQUEL DURAN ADELL

■ En 1984 compré mi Simca Rallye ya preparada para competición. Estuve participando en rallyes y subidas durante seis años, al principio con un motor 1300 pero después de restaurarlo y equiparlo de nuevo le puse un motor



1600 con caja de cambios "1000 Tours". Ahora estoy tramitando su legalización para poderlo utilizar en rallyes de regularidad y también lucirlo en concentraciones. Su tracción trasera siempre me ha hecho disfrutar de su conducción y mi pasión por la marca me ha llevado a ser presidente del Club Simca. Creo que será una buena herencia para que en el futuro lo disfrute mi hijo.

ALBERTO ANGULO

■ Mi primer coche fue un Simca 1000 Rallye, me



deshice de él y casi veinte años después tenía ganas de hacerme de nuevo con uno que estuviese de serie. A sus mandos he revivido sensaciones que tenía olvidadas y que me gusta volver a disfrutar de ellas en las carreteras con muchas curvas y poco tráfico.



JUAN CARLOS HOYOS

■ Es un vehículo que siempre me ha gustado desde pequeño. Tengo en mi colección dos Simca 900 y este Simca Rallye. Ahora está en Ávila, lo compré en un pueblecito de la provincia y prácticamente no he tenido que hacerle nada, una limpieza y a disfrutar de él. Es un coche muy divertido y rápido.

JOSÉ ALBINO GONZÁLEZ

■ Mi afición por el Simca 1000 comienza a los siete años de edad, influenciado por mi padre que es otro apasionado de este coche. A mis cuarenta años de edad



han pasado por mis manos diez Simca 1000, disfrutando actualmente de este Rallye y de un LS que estoy restaurando y potenciando. Y lo mejor es que la tradición continúa, ya que mi hijo a sus 17 años es un gran aficionado a este clásico.

CARLOS ÁLAVA

■ Después de muchos años entre distintos modelos de Simca, un 900 de joven y un GLS en proceso de restauración, al final conseguí este Simca 1000 Rallye de



1976 en perfecto estado. Tras añadirle varios elementos "racing" de su época (llantas, escape, faros) el resultado es un coche sin complicaciones y perfecto para rallyes de regularidad y salidas. Después de treinta años, es increíble la admiración y curiosidad que despierta entre los jóvenes de ayer y hoy.

JAVIER RUISÁNCHEZ

■ Hace cuatro años compré en Olazagutia (Navarra) este Simca 1000 Rallye de 1976 a un piloto de subidas. Había sido usado en muchas carreras y decidí desmontarlo por completo para proceder a su restauración. Por motivos personales se le dio ese bonito color amarillo cadmio y atrás troquelé los agujeros



del alerón y el metí una malla metálica, al estilo de la abertura de los modelos franceses, dándole un aire más de competición.

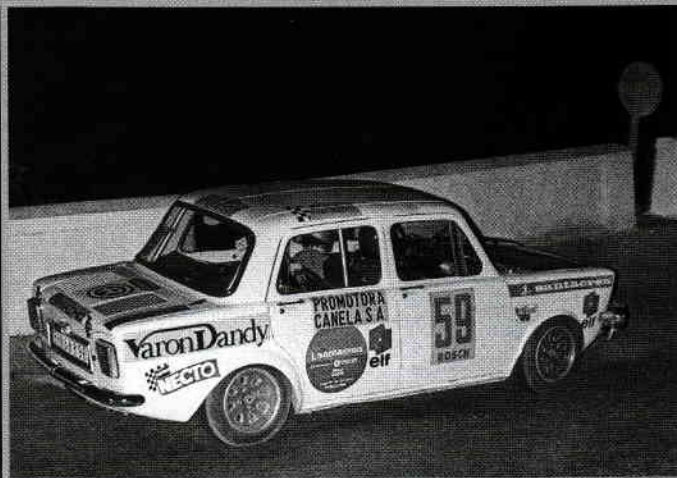
DANIEL GARCÍA MAUDES

■ Mi hormiga atómica, como yo la denomino, es de 1973. Toda la restauración la efectué yo mismo, empezando por la chapa, la pintura y acabando con la electricidad y mecánica. Desde que yo era pequeño, en los rallyes y subidas automovilísticas siempre había algún Simca compitiendo y esa imagen inolvidable me llevó a recuperar este ejemplar.





A finales del '71 Alicia Romero decidió montar un Simca 1000 Prototipo dotado de un potente y frágil 1.530 cc que condujo sin éxito Zanini.



Desde el principio los coches de Santacreu, Buixedá, Babler y de "Pulgui" Canela (vencedor del Desafío del '74), estaban preparados en Francia y contaban con no menos de 110 CV.

En Barcelona, además de trabajar el motor, se trabajaba mucho la suspensión y se aligeraba al máximo el -ya de por sí- ligero chasis. El coche de Zanini llegó a montar un motor de hasta 1440 cc, mientras que, en Madrid, un prototipo que también condujo Zanini, Emilio Zapico y luego Juan Carlos Oñoro, llegó a montar un 1.530 cc (con gran rotura de pistones, pese a ser de calidad Volkswagen).

Por su parte, el coche de Muñoz, con tan sólo 85 CV, tenía gracias a un peso de 802 kilos, una relación peso/potencia/fiabilidad, encomiable que le hizo ganar los dos primeros Desafíos y, ya como piloto oficial (pero siempre con su coche particular), el entonces difícil Campeonato de Castilla de Rallyes del año 1973.

Antonio Zanini desde el primer momento se enfrentó con su Simca a los R8 TS 1440 cc de FASA-Renault, que corrían también como Fabricación Nacional. Y la pugna se mantuvo hasta que en el Rallye de Cataluña del 72, cuando lideraba la prueba por delante de los Porsche, Zanini se salió en el tramo de La Llacuna destrozando su Simca Proto. Tras este accidente y, viendo que el material tenía poco futuro y que en Simca estaban muy centrados con el Desafío, Zanini pasó a pedir un coche a Seat, con el que -en su primera participación- ganó el rallye 2.000 Virajes a finales del 72, terminando para él sus participaciones con los Simca. Fue muchos años después cuando volvería a la casa madre (entonces absorbida por Peugeot) para correr con los Talbot Sam-



Antonio Zanini comenzó sorprendiendo a todos con un tercer puesto absoluto en el Rallye Cavas de 1971.

GLORIOSOS 70

MERCADO COMÚN DEL COCHE DE COMPETICIÓN

A principios de los 70 varios pilotos, entre los que me encontré, trabajaban con Juan Carlos Oñoro, Eugenio Ortiz, José Antonio Zornilla y un largo etcétera, teníamos dos cosas en común: una carrera deportiva, y a punto de rematar una temporada muy animada, quise pasar un resaca a fondo en un rallye en Madrid, entre Valdemorillo y Hoyo de Pineros, y rompí el grupo (el Grupo 2; o sea, que destruí el coche). Había que repararlo. ¡Horror!

Mi jefe me ayudó, y ni corto ni perezoso, me prestó su coche por la cara. ¡Casi naí, Garcías jefe, con retraso, una vez más.

Al final del año 72, gané otra vez el Desafío y me hicieron piloto oficial. Yo convenci a Oñoro, que había sido mi copiloto, para que hiciera el Desafío y le dejé mi coche para las dos primeras carreras, que ganó. Ya estaba encantado y venció en el Desafío del 73. Incluso en una ocasión que se quedó sin ayudante, yo le acompañé como copiloto en un Rallye en la Rioja, a pesar de estar prohibido, por ser yo piloto oficial. ¡Buenos días a bordo de un coche cedido por... Eugenio Ortiz, "Gento".

"Gento" se quiso sumar al tema al año siguiente y, tras romper su coche, yo le vendí (que no cobré) el mío. Después de romper el segundo coche, adquirí el Simca 1000 de Azpilicueta con el que yo estaba tan familiarizado. Un día, como quien no quiere la cosa, tras romper su tercer coche a finales del 74, me pidió 50.000 pesetas de las de entonces (un fortún), para arreglar el primer coche, vendiendo y así pagarme a mí el primero. No se las puede dejar porque, entre tanto, ya había vendido mi Simca Rallye y se lo había cambiado a Zornilla, a buen precio, por un Seat Fu

1600 que estaba destruido y con el cual corrí el Firestone del 75. "Gento" y Zornilla me hicieron asistencia y, con el coche malherido, casi logro terminar. Lo vendí al final de la carrera. Pero "Gento", aunque no había ganado el Desafío, ya era piloto oficial y Zornilla, llevaba camino de ganar y repetir, precisa-

mente con otro coche que también había sido de Azpilicueta (un safo también en el 76, se juntó con los desguaces de todos los rallyes, subía al monte, a la finca familiar de Valmaseda, montaba una cabra en la parte de detrás del coche de correr y la bajaba al pueblo para venderla para comprarse unos neumáticos. Era otros tiempos. Al final nos pagamos unos a otros todo lo que nos debíamos; pero, sobre todo, aquella época la disfrutamos una barbaridad.



En esa época, como había muchos rallyes mixtos con tramos de tierra (La Rioja, 2.000 Virajes; Sherry, RA-CF, etc.), el equipo oficial comenzó a compatibilizar los Simca 1000 en sus distintas preparaciones, con los 1200 tracción delantera de Gr.1. En 1974, Oñoro logró varias excelentes actuaciones, aunque debió retirarse en trece rallies seguidos. El coche era muy rápido, pero frágil. En 1975 entró Eugenio Ortiz en el equipo junto a Oñoro, al tiempo que también había una femina, Simo-

netra Garbí. Alicia Romero decidió participar también en circuitos con los pequeños Simca en el Campeonato de Turismos, actividad que duraría hasta 1978. En el campo de los rallyes, las participaciones de los 1000 fueron disminuyendo en beneficio de los 1200 (que pasaron pronto a ser Gr.2 y hasta Gr.3, con turbo) y, al final, de los Chrysler 180 en diversas versiones, especial-

mente la Gr.5 con motor ROC 16 válvulas de F-2. La carrera deportiva de los Simca 1000 acabó en Montaña

desenvolvían de maravilla. Especialmente famosos fueron los preparados en Madrid por Santiago Martín Cantero,

también vistos en circuito. **WV**

En 1972 Zanini corrió también varias carreras

con su Simca 1000 verde fuera de Cataluña,

como ésta del Rías Bajas de Vigo.



En 1972 Zanini corrió también varias carreras con su Simca 1000 verde fuera de Cataluña, como ésta del Rías Bajas de Vigo.



Juan Ignacio Canela, que le había hecho el afamado preparador francés Barraquet. Estudió al detalle la transformación para tratar de mejorarla, pasando largas horas de pruebas en el banco de motores, ya que en aquel tiempo se hacían en casa hasta los árboles de levas.

Jaime Juncosa realizó para sus clientes (entre los que se encontraba su hermano Manuel) un motor robusto, con unas medidas internas de 76,8 x 70 mm (1.297,9 cc), al límite de cilindrada. Aligeró bielas, cigüeñal y volante motor, pulió los conductos de admisión y escape y aumentó la relación de compresión. La alimentación era a base de dos Weber 45 horizontales (nada de inyección) y, como anécdota, seis días antes de la primera carrera aún estaba Jaime mecanizando árboles de levas en su taller... Oficialmente, aquel motor 1300 daba ¡132 CV! una cifra que contrasta claramente con las de los preparadores franceses, que no sacaban más de 124 CV en Grupo 2.

Pero la preparación era total: nuevo radiador de agua en el vano delantero, con electroventilador, radiador de aceite tras el palier derecho, embrague

SIMCA 1000 JUNCOSA

Carrocería: estructura monocasco en acero reforzada, arco antivuelco.

Motor: trasero longitudinal inclinado, con cuatro cilindros en línea. Cilindrada 1.297,9 cc. Diámetro por carrera: 76,8 x 70 mm. Alimentación por dos carburadores dobles horizontales Weber 45 DCOE. Bomba de gasolina eléctrica. Carter húmedo con radiador de aceite. Refrigeración líquida con radiador delantero y electroventilador.

Transmisión: embrague monodisco de serie modificado (disco rígido). Cada de cambios tipo JR de cuatro velocidades: 1ª/2,818, 2ª/1,933, 3ª/1,470, 4ª/1,150 ó 1,200. Grupo cónico hipóide 3,888:1 (9/35), opcionales 9/37, 8/35 y 9/43. Autoblocante JR.

Suspensiones: delantera con ballesta especial y barra estabilizadora más gruesa. Trasera con muelles especiales. Amortiguadores Record. Dirección de cremallera con relación más directa.

Frenos: de disco en las cuatro ruedas, los anteriores ventilados. Bomba original. Detrás sistema Bendix con discos de 227 mm. Pastillas Necto NB-007.

Ruedas: Llantas Targa desmontables de 13". Neumáticos Firestone 7,0/20/13.

En el maletero se alojaba el radiador de agua, con electroventilador auxiliar. Suspensión trasera con muelle y amortiguador concéntricos, freno y radiador de aceite (detrás) y suspensión delantera con el famoso disco de freno de 20 mm. Salpicadero del Simca-Juncosa: el "chivato" del cuentavueltas está entre 6.000 y 7.000 rpm.



modificación lo hubiera pasado automáticamente a Grupo 5. El motor había sido originariamente preparado en Francia por Bernard Bouhier, técnico del Departamento de Competición de Chrysler-France. Pero una vez en España se le habían retocado las culatas y todo lo que se le había sacado eran 112 CV. Sin embargo, acoplado a la caja de cambios de Juncosa, parecían muchos más.

Pero donde este coche se diferenciaba claramente de los privados era en la carrocería. Anchos aletines, spoiler delantero, tomas de aire para ventilar los frenos... Un aspecto impresionante. Y bajo la fibra, unas gordísimas ruedas de 8 y 9 pulgadas de anchura calzadas con neumáticos Michelin SB9, SB10 u 11 sobre las famosas llantas Targa de cuatro brazos.

Nuestro probador describía el interior como "comodísimo", desprovisto de "esterillas" y de todo instrumento inútil, asientos incluidos. El conductor, sin embargo, disponía de un "baquet" procedente de

un Ford Escort, muy ligero y envolvente. Aunque "Genito" le animó a tirar sin miedo hasta 8.000 rpm, no superó las 7.400 vueltas por precaución. Además, la pista estaba llena de coches porque se trataba de una jornada de entrenamientos libres y había las 3 Horas de Renault 8TS el siguiente domingo.

Una dirección muy directa, un coche dócil y muy bien sujeto por sus anchas ruedas, un autoblocante muy útil... pero un motor discreto, que no daba la sensación de ir deprisa, eran algunas de las sensaciones del probador. En cuanto a la caja de cambios, éstas tenían que introducirse con mucha precisión y rapidez, porque si no, rascaban al carecer de sincros. La frenada "blanda" era debida a la falta de sangrado del circuito después de las 4 Horas y la conclusión final era que, para llevarlo deprisa, había que cargar el coche sobre los anchos neumáticos del tren delantero en las curvas cerradas. La estabilidad, su punto fuerte. **Mc**

El 1000 S oficial durante la prueba que hicimos en 1975.



PRECIOS DE REPUESTOS

El hecho de que estas versiones de enfoque deportivo estén realizadas a partir de un modelo de producción masiva hace relativamente fácil encontrar aquellos recambios que sean comunes con los del resto de la gama Simca 1000. A este respecto, es de agradecer que haya también modelos de Simca 1200, Chrysler 150, Talbot Horizon, Peugeot 205 y Peugeot 309 que comparten elementos mecánicos con ellos. Cuestión aparte será localizar aquellas piezas que sean específicas de los GT, GT Rallye y Rallye, como es el caso del cuadro de instrumentación, los asientos y los distintos detalles que decoran la carrocería. Y lo mismo ocurre con algunos elementos muy característicos de estos coches, como los asientos tipo baquet, los colectores de escape o los silenciosos.

PRECIO DE REPUESTOS

Manocontacto presión aceite	7
Bomba de gasolina	30
Juego de juntas de motor	80
Filtro de aire	10,50
Kit de embrague	180
Juego pastillas	36
Faro exterior (redondo)	60

Precios en euros (sin IVA ni transporte) facilitados por Repuestos Pascual. Tel.: 914 693 005. Fax: 914 605 863.

CLUBES Y ESPECIALISTAS

Contamos en nuestro país con dos clubes dedicados a estos modelos. Por un lado está el Club Simca, cuya existencia se remonta al año 1993, que es cuando se creó como Club Simca Deportivos. Con el paso del tiempo, dicho club pasó por una época en que apenas ha tenido actividades y así estaban las cosas hasta que, a finales de 2004, se han reunido una serie de personas que residen en la localidad tarraconense de Reus para volver a dar vida a esta entidad y se han esforzado en remontarlo extendiendo su campo de acción a todos los modelos de la marca Simca. Disfrutan organizando concentraciones y otros eventos, participan en ferias y se reúnen para charlar e intercambiar ideas y proyectos.

El otro club del que tenemos noticia es el que se denomina Asociación de Amigos del Simca 1000. Se creó a finales de 2004 con la sana intención de que ningún Simca 1000 más vaya al desguace, buscar recambios o fabricar los repuestos

que ya no se encuentran. Actualmente disponen de árboles de levas, carrocerías de fibra, colectores de admisión y escape, etc. Por supuesto, también organizan reuniones y salidas. Más actividad realiza en Francia el Simca Racing Team Dijon, que participa con éxito en el Campeonato Francés de Montaña y cuenta con una interesante página web: <http://simca.rallye.free.fr>

En cuanto a los profesionales especializados en estos modelos, contamos con vendedores de recambios que cuentan con repuestos de varias marcas y disponen de las típicas piezas de sustitución periódica. Como ya se comenta en el apartado de recambios, cuesta encontrar los componentes específicos de los Simca 1000 deportivos, sobre todo los que son de fácil montaje en otros modelos como les sucede a los asientos tipo baquet.

CLUBES

Club Simca

Apartado de correos 1022. 43280 Reus.
Tels.: 659 106 718 y 636 605 123
Fax: 977 815 564
E-mail: contacto@clubsimca.org
Web: www.clubsimca.org
Presidente: Miquel Durán Adell.

Asociación de Amigos del Simca 1000.

C/ Casanovas, 100. 08016 Barcelona.
Tel.: 609 422 703.
E-mail: info@clubsimca1000.com
Presidente: Manuel Rey Ruiz.

Simca Racing Team Dijon

6B rue de la Fleurée
21850 Saint Apollinaire. Francia
Web: <http://simca.rallye.free.fr/>

Club Simca France

19, rue de Banville. 03400 Saint-Ennemond. Francia

ESPECIALISTAS

Recanvis Oriol

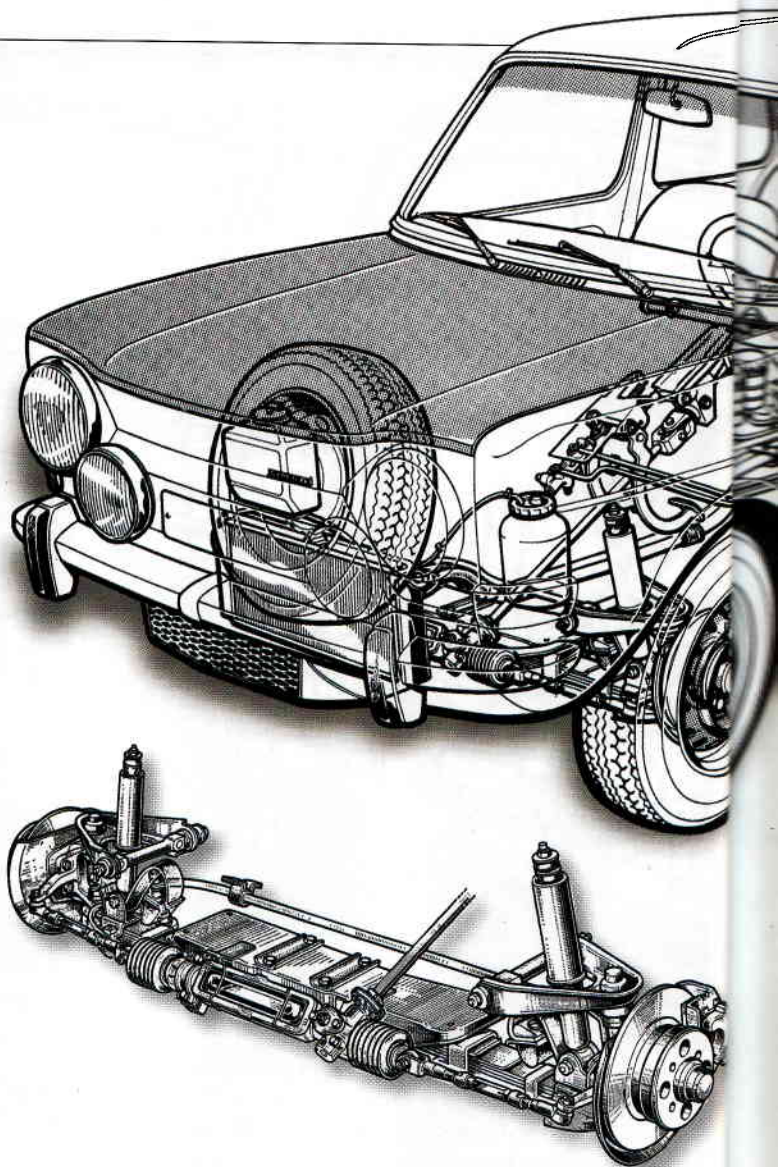
(Recambios Seat, Renault, Citroën, Simca)
C/ Navas de Tolosa, 348. 08027 Barcelona.
Tels.: 93 352 94 84 y 610 45 81 51
Fax: 93 352 40 65.

Accesorios y Recambios Rubí

(Recambios Seat, Renault, Simca, Morris, Citroën)
C/ Dr. Robert, 22. 08191 Rubí. Barcelona.
Tel. y fax: 93 699 09 45. Móvil: 607 52 20 59

Repuestos Pascual

(Recambios antiguos de Simca y demás marcas nacionales)
Antonio Leyva, 19. 28019 Madrid
Tels.: 91 469 30 05/85 86. Fax: 91 460 58 63



marcas Simca, Chrysler, Talbot y Peugeot es relativamente fácil encontrar los típicos recambios de sustitución periódica, aunque el dueño deberá saber con precisión cuáles son exactamente los que necesita su ejemplar concreto. Como males mayores, en algunas series los árboles de levas se desgastaban con rapidez y todos los componentes de goma llevan muy mal los periodos largos de inmovilización, lo que exigirá un control sobre la bomba de agua y los manguitos de refrigeración. En el caso de los Simca 1000 Rallye, es algo complicado purgar su circuito de refrigeración, dando buen resultado llenarlo mediante el uso de una manguera larga y a fuerte presión.

ELECTRICIDAD

El alternador de 35 Ah se queda escaso, sobre todo si se utiliza el coche en pruebas nocturnas y se va provisto de iluminación adicional, por lo que suele sustituirse por uno de mayor capacidad de carga. El motor de arranque, al estar demasiado cerca de los colectores de escape toma mucha temperatura y ve reducida su duración, a lo que se suma su total escasez como recambio. Entre las diferentes marcas de distribuidores de encendido, los Ducellier son los que mejor van, pues consiguen que el motor sea algo más elástico y suba mejor de vueltas.

TRANSMISIÓN

En todas las versiones, es fa-



Con motivo de su aniversario, Zanini reunió a parte de sus antiguos "copis". En primer plano Alicio Romero, durante largo tiempo jefe de Competición de Simca/Chrysler/Peugeot.



A partir del '75, los Simca 1000 con distintas preparaciones corrieron en circuito y ya desde dos años antes, eran muy populares en multitud de carreras en cuesta.

Cataluña y el Rallye de Invierno, ni que decir tiene que las actuaciones de Zanini tuvieron una gran repercusión a nivel nacional.

Zanini debutó con unas extraordinarias clasificaciones en el Rallye Tres Costes y, sobre todo, en el Costa Brava y en el Cavas. Con el nacimiento del Desafío Simca, parecía que la persona para la que estaba hecho el premio era Zanini, pero el catalán sólo participaba en las pruebas de gran renombre y, dado que en el Desafío puntuaban pruebas de montaña, rallyes del nacional y rallyes regionales, la victoria en la primera edición recayó en Ricardo Muñoz. Este, en vez de preparar mucho su Simca 1000 Rallye, contó con la robustez como base y no se lanzó a una costosa preparación como los pilotos catalanes, como

Zanini o Jorge Babler, que participó algunas veces con el Simca de José Luis Borau (del Concesionario Santacreu), preparado en Francia por Barraquet. Muñoz, a base de obtener un gran número de resultados, ganó las dos primeras ediciones, mientras que Zanini acumulaba menos resultados, pero de una altísima calidad.

En esa época el Simca 1000 (con motor de 1.204 cc) venía dotado de un carburador Sóléx 34 de doble cuerpo, cuyo tope de potencia (sin aumentar cilindrada) se situaba en torno a algo más de 85 CV como máximo. Si se querían obtener más de 110 CV, como lograban en Francia preparadores como Tapié, Enjolras y Barraquet, se debían subir la cilindrada a 1300 cc y montar dos carburadores dobles Weber horizontales.



En circuito, los Simca 1000 más preparados, fueron grandes protagonistas entre 1975 y 1978 de las carreras de Turismos.

Artillería ligera

Simca 1000S oficial y Juncosa

Bucear en los archivos de Motorpress-Ibérica siempre depara sorpresas. De nuestra búsqueda de temas originales hemos seleccionado dos artículos publicados en 1975, tan interesantes como nostálgicos.

TEXTO: L.A. IZQUIERDO, R. MUÑOZ Y J.L. CORTIJO - FOTOS: ARCHIVO MPB

Sumérjase con nosotros en el túnel del tiempo y volvamos a 1975. Los pequeños Simca 1000 habían alcanzado la madurez mecánica tras el desarrollo de las versiones Rallye en Francia y se habían convertido en coches ganadores. La promoción deportiva de la Simca de Villaverde ayudaba, sin duda, a convertirlo en un vehículo muy popular en todas las manifestaciones automovilísticas: rallye, circuito o montaña.

A mediados de los 70, el preparador catalán Jaime Juncosa, gran especialista en Seat 600 y 1430, comenzaba a trabajar en el Simca a instancias de Alicia Romero, jefe de Competición de la marca. Su objetivo principal era la Challenge de circuitos, un nuevo campo donde la marca quería combatir a Seat y Renault. Juncosa comenzó despiezando el coche de uno de los pilotos punteros de la época,



Los Simca de Juncosa: José Buixedá, Manuel Juncosa y Juan Ignacio Canela.



Ricardo Muñoz y Genito Ortiz comentando los detalles del vehículo.

reforzado, suspensiones con muelles más firmes, ballesta anterior rebajada, estabilizadora más gruesa y amortiguadores Record específicos. Frenos delanteros de disco ventilados (que no existían) realizados mecanizando y soldando ¡dos secciones de discos originales! que daban uno solo de 20 mm de grosor, con las famosas pastillas Necto NB-007 y frenos traseros de Seat.

Pero la mayor aportación de Juncosa fue la caja de cambios, la famosa Jun-Colotti, la versión española de la que usaban los Fiat de competición. Cuatro marchas, con dos cuartas en opción, más cuatro grupos cónicos combinables, que permitían ocho desarrollos finales. El autoblocante también era de fabricación propia. Canela, Buixedá y Manuel Juncosa pilotaron con éxito las tres unidades del preparador catalán durante la temporada 1975. "El coche más divertido y competitivo que he conduci-

do hasta ahora" tal como lo definía Buixedá.

Por su parte, el equipo oficial Simca –perdón, Chrysler- hizo construir un Grupo 2 puntero para disputar el Campeonato de Turismos y alguna prueba especial, como las 4 Horas del Jarama, del Europeo. Juan Carlos Oñoro y "Genito" Ortiz lo pilotaron, consiguiendo un inesperado sexto puesto en la prueba internacional, con los BMW y Alfa Romeo de categorías superiores presentes. Aquella pequeña "bomba" fue probada por nuestro colaborador, Ricardo Muñoz, unas semanas después de la carrera, tras un primer intento infructuoso a causa de la lluvia (no tenían ruedas de mojado).

El Simca 1000S, como se denominaba oficialmente, era un Grupo 2. Eso le impedía montar la culata invertida, lo que servía para aprovechar los conductos de escape para la admisión, pieza clave para que el pequeño motor "respirase" mejor. Esta



Cómodo asiento de Escort y elementos básicos en el interior del 1000 S Gr.2. Motor del Simca oficial: 112 CV a 8.000 rpm, con carburadores Weber.

PRECIOS DE REPUESTOS

El hecho de que estas versiones de enfoque deportivo estén realizadas a partir de un modelo de producción masiva hace relativamente fácil encontrar aquellos recambios que sean comunes con los del resto de la gama Simca 1000. A este respecto, es de agradecer que haya también modelos de Simca 1200, Chrysler 150, Talbot Horizon, Peugeot 205 y Peugeot 309 que comparten elementos mecánicos con ellos. Cuestión aparte será localizar aquellas piezas que sean específicas de los GT, GT Rallye y Rallye, como es el caso del cuadro de instrumentación, los asientos y los distintos detalles que decoran la carrocería. Y lo mismo ocurre con algunos elementos muy característicos de estos coches, como los asientos tipo baquet, los colectores de escape o los silenciosos.

PRECIO DE REPUESTOS

Manocontacto presión aceite	7
Bomba de gasolina	30
Juego de juntas de motor	80
Filtro de aire	10,50
Kit de embrague	180
Juego pastillas	36
Faro exterior (redondo)	60

Precios en euros (sin IVA ni transporte) facilitados por Repuestos Pascual. Tel.: 914 693 005. Fax: 914 605 863.

CLUBES Y ESPECIALISTAS

Contamos en nuestro país con dos clubes dedicados a estos modelos. Por un lado está el Club Simca, cuya existencia se remonta al año 1993, que es cuando se creó como Club Simca Deportivos. Con el paso del tiempo, dicho club pasó por una época en que apenas ha tenido actividades y así estaban las cosas hasta que, a finales de 2004, se han reunido una serie de personas que residen en la localidad tarraconense de Reus para volver a dar vida a esta entidad y se han esforzado en remontarlo extendiendo su campo de acción a todos los modelos de la marca Simca. Disfrutan organizando concentraciones y otros eventos, participan en ferias y se reúnen para charlar e intercambiar ideas y proyectos.

El otro club del que tenemos noticia es el que se denomina Asociación de Amigos del Simca 1000. Se creó a finales de 2004 con la sana intención de que ningún Simca 1000 más vaya al desguace, buscar recambios o fabricar los repuestos

que ya no se encuentran. Actualmente disponen de árboles de levas, carrocerías de fibra, colectores de admisión y escape, etc. Por supuesto, también organizan reuniones y salidas. Más actividad realiza en Francia el Simca Racing Team-Dijon, que participa con éxito en el Campeonato Francés de Montaña y cuenta con una interesante página web: <http://simca.rallye.free.fr>

En cuanto a los profesionales especializados en estos modelos, contamos con vendedores de recambios que cuentan con repuestos de varias marcas y disponen de las típicas piezas de sustitución periódica. Como ya se comenta en el apartado de recambios, cuesta encontrar los componentes específicos de los Simca 1000 deportivos, sobre todo los que son de fácil montaje en otros modelos como les sucede a los asientos tipo baquet.

CLUBES

Club Simca

Apartado de correos 1022.43280
Reus.
Tels.: 659 106 718 y 636 605 123
Fax: 977 815 564
E-mail: contacto@clubsimca.org
Web: www.clubsimca.org
Presidente: Miquel Durán Adell.

Asociación de Amigos del Simca 1000.

C/ Casanovas, 100. 08016 Barcelona.
Tel.: 609 422 703.
E-mail: info@clubsimca1000.com
Presidente: Manuel Rey Ruiz.

Simca Racing Team Dijon

6B rue de la Fleurée
21850 Saint Apollinaire. Francia
Web: <http://simca.rallye.free.fr/r/r/>

Club Simca France

19, rue de Banville. 03400 Saint-Ennemond. Francia

ESPECIALISTAS

Recanvis Oriol

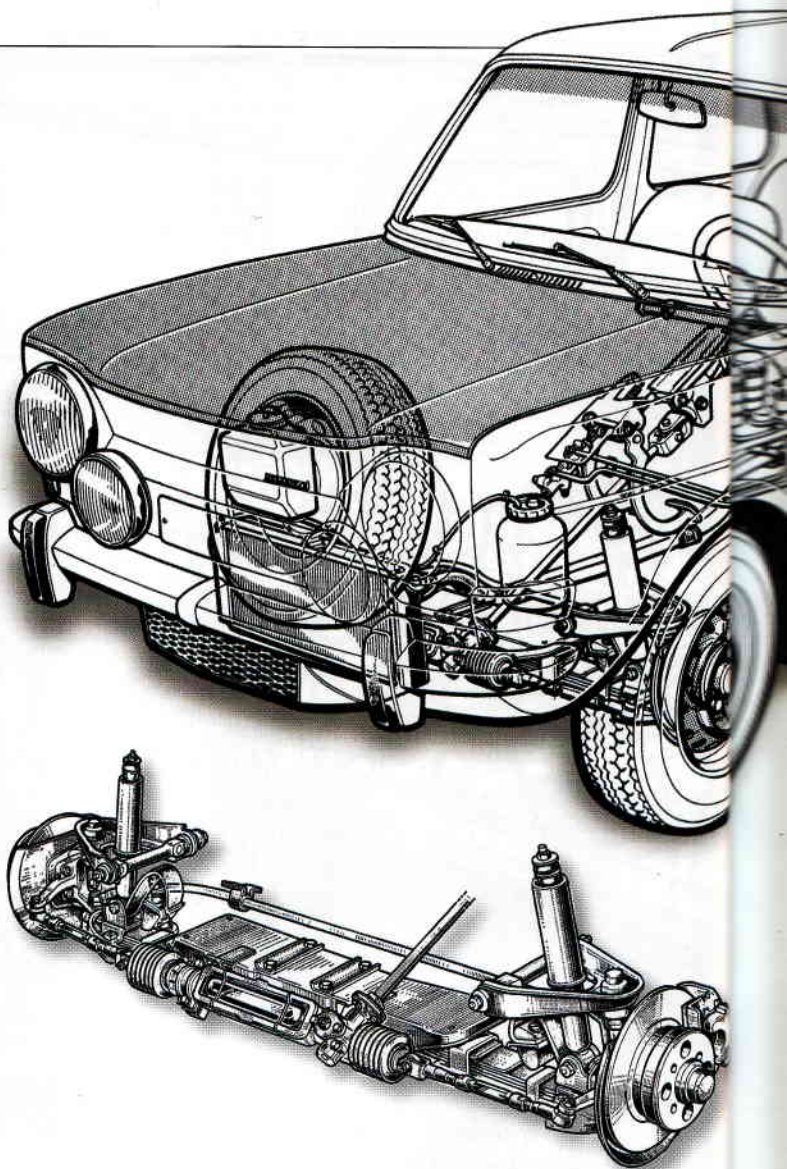
(Recambios Seat, Renault, Citroën, Simca)
C/ Navas de Tolosa, 348. 08027 Barcelona.
Tels.: 93 352 94 84 y 610 45 81 51
Fax: 93 352 40 65.

Accesorios y Recambios Rubí

(Recambios Seat, Renault, Simca, Morris, Citroën)
C/ Dr. Robert, 22. 08191 Rubí. Barcelona.
Tel y fax: 93 699 09 45. Móvil: 607 52 20 59

Repuestos Pascual

(Recambios antiguos de Simca y demás marcas nacionales)
Antonio Leyva, 19. 28019 Madrid
Tels.: 91 469 30 05/85 86. Fax: 91 460 58 63



marcas Simca, Chrysler, Talbot y Peugeot es relativamente fácil encontrar los típicos recambios de sustitución periódica, aunque el dueño deberá saber con precisión cuáles son exactamente los que necesita su ejemplar concreto. Como males mayores, en algunas series los árboles de levas se desgastaban con rapidez y todos los componentes de goma llevan muy mal los periodos largos de inmovilización, lo que exigirá un control sobre la bomba de agua y los manguitos de refrigeración. En el caso de los Simca 1000 Rallye, es algo complicado purgar su circuito de refrigeración, dando buen resultado llenarlo mediante el uso de una manguera larga y a fuerte presión.

ELECTRICIDAD

El alternador de 35 Ah se queda escaso, sobre todo si se utiliza el coche en pruebas nocturnas y se va provisto de iluminación adicional, por lo que suele sustituirse por uno de mayor capacidad de carga. El motor de arranque, al estar demasiado cerca de los colectores de escape toma mucha temperatura y ve reducida su duración, a lo que se suma su total escasez como recambio. Entre las diferentes marcas de distribuidores de encendido, los Ducellier son los que mejor van, pues consiguen que el motor sea algo más elástico y suba mejor de vueltas.

TRANSMISIÓN

En todas las versiones, es fa-