



Simca 1200 S: Manchem Zeitgenossen zeigte der kleine Franzose die Rücklichter



Trumpfkarte des 2 + 2-Sitzers aber war die flotte Bertone-Außenhaut: „Sie (die Simca-Verantwortlichen, d. Verf.) beauftragten uns, innerhalb von 48 Stunden die Karosserielinien des Coupés zu präsentieren“, kokettierte Nuccio Bertone ein paar Jahre später augenzwinkernd; ganz so dramatisch wird es nicht gewesen sein, zumal die italienische Blechschmiede nicht nur für die Formgebung des sportlichen

Neulings zuständig war, sondern auch für die Fertigung der Roh-Karosserien (um sie dann von Grugliasco, einem Vorort von Turin, per Bahn nach Frankreich zu verschicken). Aber ob nun in 48 Stunden entstanden oder nicht – sehen lassen konnte sich das harmonisch geformte Heckmotor-Coupé allemal! Ein junger Mann, der Ende 1959 als 21-jähriger den schwierigen Franco Scaglione als Chef-Desi-

gner bei Carrozzeria Bertone abgelöst hatte, zeichnete für die Karosserielinien des Coupés verantwortlich. Sein Name: Giorgio Giugiaro. Der Mann sollte Karriere machen, nicht nur bei Bertone...

Gedacht als Konkurrenz zu den Renault Floride- und Caravelle-Modellen, erfreute sich das kleine Coupé mit der schicken Schale und dem sanften Wesen vor allem auf dem



französischen Markt – wo es nicht selten als Zweitwagen lief – großer Beliebtheit und blieb bis 1967 im Programm. Alle Hoffnungen und Spekulationen auf eine leistungssteigerte Version hatten sich freilich nicht erfüllt, obwohl Tuning-Papst Carlo Abarth kräftig aufgepeppten Simca-1000-Limousinen in seinem Programm führte.

Aber dann! Das Motto „No Sports“ schien für Simca plötzlich seine Gültigkeit verloren zu haben, denn die Franzosen um Monsieur Pigozzi überraschten mit dem Simca 1200 S Coupé! Offiziell vorgestellt wurde dieser

kleine Kracher im Herbst 1967 – nicht etwa auf dem Pariser Salon im Oktober (wie sich dies für ein französisches Auto eigentlich gehört hätte), sondern auf der IAA in Frankfurt im September. Schon auf den ersten Blick war zu erkennen, dass man es hier mit einem aufgewerteten Simca 1000 Coupé zu

tun hatte – und gleichzeitig doch mit etwas völlig anderem: Der matschwarze Kühlergrill, die Zusatzscheinwerfer, die beiden Lüftungsgitter auf der vorderen Haube – der 1200 S wirkte sportlich-aggressiv und zeigte plötzlich auch von vorne Profil. Dabei war die neue, jede Menge Überholprestige vermittelnde Front-

zylinder-Motors optimiert. Gleichzeitig kam ein thermostatisch geregelter Elektrolüfter zum Einsatz.

Der Neuling hatte, verglichen mit dem 1000er Coupé, eine wahre Leistungsexplosion erlebt und brachte es bei einem Hubraum von 1204 Kubik nun auf 80 PS, die bei 6000 Touren anfielen (während sich sein schmalbrüstiger Vorgänger mit 40 PS begnügen musste). Die Merkmale des mit einer untenliegenden Nockenwelle operierenden Kurzhubers (Bohrung x Hub: 74 x 70 mm) waren die hohe Verdichtung von 10,25:1, zwei Solex-Doppelvergaser vom Typ 35 PHH, der

Leichtmetall-Zylinderkopf sowie eine fünffach gelagerte Kurbelwelle. Das klang vielversprechend – und war es auch: Eine große deutsche Autozeitschrift ermittelte für den Simca 1200 S eine Höchstgeschwindigkeit von 173,5 km/h und schaffte den Sprint von Null auf 100 in 12,6 Sekunden – repektable Werte für ein 1,2-



Variation des Vorgängers: Das Simca 1000 Cabrio von den Karossiers Sibona und...



...Basano wurde 1963 auf dem Turiner Salon vorgestellt – mit 40 PS und Heckmotor

partie nicht schöner Schein, sondern Mittel zum Zweck, selbst wenn es sich beim 1200 S nach wie vor um ein Heckmotor-Auto handelte. Die Simca-Ingenieure hatten den Wasserkühler ihres Schützlings nach vorne verlegt und so nicht nur die Gewichtsverteilung, sondern auch das thermische Verhalten des Vier-



Die französischen Stylisten unter Monsieur Pigozzi leisteten ganze Arbeit: Auf den ersten Blick war zu erkennen, dass man es mit einem aufgewerteten Simca 1000 Coupé zu tun hatte



Da der vordere Kofferraum nur wenig Platz bot, spendierten die Simca-Konstrukteure dem kleinen Wägelchen eine umklappbare Rückenlehne. So gab's genug Platz fürs Gepäck von zwei Urlaubern

Liter-Coupé! Dabei gab sich der kleine 2 + 2-Sitzer ausgesprochen drehfreudig, was er seinem Piloten nicht nur akustisch, sondern auch optisch dokumentierte: Der rote Bereich seines bis 8000 Touren reichenden Drehzahlmessers begann bei 6300 U/min – entweder waren die Simca-Ingenieure Optimisten, oder sie hatten wirklich Vertrauen zu ihrer Konstruktion. Aber erzähle uns bitte keiner, er habe tatsächlich höher als 7000 Touren gedreht!

Ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (System Porsche), eine aufwendige Zweikreis-Bremsanlage mit vier Scheiben, eine Gemmer-Lenkung mit Schnecke und Rolle sowie Einzelrad-Aufhängung rundum (vorne an Querlenkern und Querblattfeder, hinten an Schräglenkern und Schraubenfedern) komplettierten das Bild dieses reizvollen kleinen Autos. Das mit einem gekonnt gemachten, geräumigen Cockpit für Sportwagen-Atmosphäre sorgte: Dreispeichen-Sportlenkrad, ein sehr attraktives, an seiner Ober- wie Unterseite in Leder eingefasstes Armaturenbrett mit drei Rundinstrumenten, der üppig verglaste, lichtdurchflutete Dachpavillon – hier durften sich Fahrer und Passagier wohl fühlen! Dazu bereicherten liebevolle Details



Zeit für ein Nickerchen? Der sportlich ausgelegte Simca bietet seinen Passagieren durchaus komfortable Details wie beispielsweise die vorderen Liegesitze



Der Simca 1200 S wirkt durch seine Front und die Zusatzscheinwerfer sportlich aggressiv



Das Cockpit sorgt mit dem gelochtem Dreispeichenlenkrad und den drei Rundinstrumenten für Sportwagenatmosphäre



wie die Sicherheitsleuchten in den Türen oder das beleuchtete Handschuhfach die Ausstattung. Sogar ausreichend Stauraum gab es, denn die Rückenlehne der hinteren Sitzbank ließ sich umklappen. Dafür bot der vordere, mit Wasserkühler, Ersatzrad und Batterie nahezu ausgefüllte Kofferraum bestenfalls Platz für eine Aktentasche.

Im tagtäglichen Umgang präsentierte sich das Simca 1200 S Coupé als Macho mit Manieren und erfreute durch seine robuste Natur wie durch seine Zuverlässigkeit. Das Ding sprang, wie ein Test lobend erwähnte, auch im Winter bei klirrender Kälte gut an, begnügte sich mit wenig Benzin (im Schnitt waren es 9,6 Liter auf 100 Kilometer) und vermittelte viel Fahrspaß. Dass seine Hecklastigkeit – obwohl durch den nach vorne verlegten Wasserkühler abgemildert – in bestimmten Situationen Fingerspitzengefühl und eine schnelle Reaktion verlangte, gehörte zum Spiel (und zum Spaß!) dazu.

Das Simca 1200 S Coupé stieß als Newcomer in ein enges, aber traditionell anspruchsvoll besetztes Marktsegment. Auch und gerade bei uns, wo die Deutsche Simca in Neu-Isenburg dafür sorgte, dass der 1200 S ins Blickfeld von Sportwagen-Fans rückte. Das Vorhaben ließ sich gut an, denn mit einem Preis von 9500 Mark lag das Coupé aussichtsreich im Rennen. Ein Alfa GTJ mit 88 PS kostete immerhin über 2000 Mark mehr, während das Fiat 124 Coupé mit 90 PS für knapp 10.000 Mark zu haben war. Ein entsprechendes Angebot eines deutschen Herstellers suchten Kaufinteressenten dagegen vergebens.

Alles in allem dürfte Simca – das Unternehmen gehörte mittlerweile mehrheitlich zu Chrysler – mit dem Abschneiden der stilvollen Bertone-Schöpfungen zufrieden gewesen sein. Insgesamt 24.752 Exemplare wurden davon auf die Räder gestellt, wobei es das zwischen 1962 und 1967 gebaute Simca 1000 Coupé auf 10.011 und der von 1967 bis 1971 gefertigte 1200 S auf 14.741 Einheiten brachte. Nicht schlecht für einen 2 + 2-Sitzer in Designer-Klamotten!

**Text: Dieter Günther**  
**Fotos: Dingo**