



REVAIVAL IMPRESSION

# 1967 COUPE SIMCA 1200S

小さくて上質な秀作。

誰もがその名を知っていながら、しかし我が国では非常に珍しい存在といえるフランスのメイクス、シムカ。1967年に登場したクーペ1200Sは、イタリアを範として立ち上がり、後にクライスラー・フランスとして時代に翻弄されたシムカが放った純粋な光である。

text: Takuo YOSHIDA (吉田拓生) photo: Hidenobu TANAKA (田中秀宣)  
editorial design: H.D.O. (堀口デザイン事務所)  
Owner: 東 進一

## 40年越しの憧憬

シムカといえばライムグリーンやビビットなイエローで塗られたラリー2、3などの"ハコ車"の姿がまず頭に思い浮かぶ。かつてよく目を通していたフランスのエシヤップモンという自動車雑誌には、毎号のようにR8ゴルディーニやシムカ・ラリーをフィーチャーしたりア・エンジン・ジャンキーのための記事が詰め込まれていた。その影響もあってヒルクライム用にチューンされ、ボディを拡張されたラリー2に、少し憧れを持っていた時期があったのである。

だから今回「シムカ1200Sクーペ」と聞いた時には、あのサイコロを積み重ねたようなシムカ1000ベースのボディに、ボクの知らない2ドア版があったのかもしれない、と考えていたぐらいで、実車を目の当たりにして正直面食らってしまった。かつて焦がれた無愛想なハコとは似ても似つかないような流麗なボディ。そのデザインはイタリアかフランス以外にはありえない魅力的なもの。特にノーズ回りの造形は人目を引きつける。フィアット124にも通じるランプ周りなどは近くに寄って見るとかなり押し出しが強く、しかも作り込みが細かいのである。そして、控え目に入れられたフロント・フェンダープレスラインを、低い角度から差し込む冬の太陽光線が浮き彫りにする。

細いピラーに被われた室内空間は、黒いビ

ニールレザー張りのシートや内張りとグレーのカーペットの組み合わせによって、正統な'60年代のGTモデルの cockpit を構築している。ウッドのステアリングもかなり年季が入った品だが、新車当時から大事にされてきた純正品であることがわかる。ウッド調のパネルが奢られたダッシュパネルも、いかにもスポーティ・モデルらしくクロームリングでメーターの存在がクローズアップされ、攻撃的な意匠を作り上げている。

目を凝らしてみるまでもなく、シムカ・クーペ1200Sはボディ全体にマニアが喜ぶディテールを含んでいる。まず何より縦に配置されたリア・エンジンであり、シリンダーブロックには傾斜もつけられている点がとてもマニアックだ。小粒ながらパンツと張った緊張感の漲るベルトネ・デザインのボディはコンパクトながらたっぷりとした存在感を湛えている。少しも華美な部分がないストイックな cockpit も、赤くて端正なスタイリングと見事なまでの符合を見せる。そしてなにより、シムカという我が国では飛び切りマニアックなブランドネームに惹かれないわけにはいかないだろう。ヒストリックカー・イベントに参加した際、他に同型車が1台もないという事実は、オーナーの密かな喜びであるに違いない。

今年のはじめにクーペ・シムカ1200Sを手に入れたというオーナーの東進一さんにとっても、

その希少性を秘めたシムカ・クーペ1200Sは大のお気に入りのようだ。東さんは、今から40年近く前に、すでにクーペ1200Sの存在を知っており、トヨタ・スポーツ800やブルーバード1600SSSの3台の中から購入するクルマを迷っていたというエピソードなのである。憧れを持ち続けていたお陰で、今から1年ほど前に偶然、赤いシムカ・クーペ1200Sと出会うことになるのだ。

だがお話を伺っていると、東さんはマイナー車特有の苦勞も経験しているようだ。ヒストリックカーを維持するのに欠かせないパーツ供給において、日本国内はもちろん期待できず、本国フランスのルートに頼ることになるのだという。また、すでに20回ほど世界的なインターネット・オークションであるe-BAYを通してパーツを購入しているのだというから、その執着は目を見張るものがある。ヒストリックカーのパーツ供給はインターネットが普及したおかげで開かれた世界に変化したといえるが、しかしクルマの構造を理解し、なおかつ言葉の壁を乗り越えるの

## COUPE SIMCA 1200Sとは

シムカのベーシック4ドア・セダン、シムカ1000のコンポーネンツを利用したクーペ1000(1962年デビュー)の発展型がシムカ・クーペ1200Sである。スタイリングはラジエーターをフロントに据えたため、クーペ1000時代のイタリア色の濃いっぺりしたマスクから、彫りの深いマスクに変更されたことが最大の特徴といえる。エンジンは車名の通り、200ccアップした1200ccのハイチューン・ユニットがリアに縦置きされ、スリークなボディと相まって178km/hの最高速を記録した。





**SPECIFICATIONS**  
**1935 MG NA**  
**MAGNETTE TOURER**

● **Dimensions**

Length: 3997mm  
Width: 1524mm  
Height: 1255mm  
Wheelbase: 2202mm  
Track Width Front: 1247mm  
Track Width Rear: 1265mm  
Dry Weight: 891kg

● **Engine**

1204cc I4 OHV 2Valves  
Horsepower: 81.1ps / 6000r.p.m.  
Torque: 10.5kgm / 4500r.p.m.  
Bore: 74.0mm  
Stroke: 70.0mm  
Compression: 10:25:1

● **Transmission**

4-Speed Manual  
Final Drive Ratio: 3.08:1  
Top Drive Ratio: 0.96

● **Steering**

Rack & Pinion

● **Suspension**

Front: Transverse Leaf Spring  
+ Upper wishbone, Anti-roll bar  
Rear: Semi-trailing arm + Coil spring

● **Brakes**

Front: Disc  
Rear: Disc

● **Tyre**

145/80R13

**1967**  
**COUPE SIMCA**  
**1200S**

は、やはりオーナーの熱意やバイタリティがなければ成立しない。ヒストリックカー趣味の喜びと、そこに付いてまわる苦勞はいつの時代も変わらないのである。

### 古典と前衛の邂逅

1960年代のイタリア車やフランス車は、往々にして'50年代のデザインや設計を踏襲しながら、しかし所々に'60年代らしいコンポーネンツを秘めているものである。シムカ・クーペ1200Sの場合は、その特徴ともいえる前ラジエーターとボンネット上から熱気を抜く設計はずいぶん前衛的な印象を受けるが、まずリア・エンジン、スイングアクスルのリア脚まわりという基本的なレイアウトに伝統的なものを感じさせてくれる。だからてっきり、フロントはディスク・ブレーキでもリアはドラムだろうな? と思っているとリアもディスク・ブレーキなのである。歴史

を紐解けば、シムカ・クーペ1200Sがラリー・シーンの第一線で活躍したような記録はないが、エンジニアはかなり真剣にこのクルマのポテンシャルを上げようとしていたことが窺えるのである。

リアのエンジン・コンポートメントは、広々としたスペースの中心に4気筒OHVユニットが載るあたりは一連のフィアットで見慣れた景色といえる。クロスフローヘッドから直線的に伸びた太いエグゾースト・パイプは、このエンジンのチューンが高いことを無言のうちに物語っている。1200ccで85psという出力は、例えばミニ・クーペ1275S (1275ccで76ps)あたりと比べるとよくわかるのだが、市販モデルとしてはとてつもない数値なのである。ちなみに、取材車のエグゾースト・パイプやマフラーはオリジナル形状ではないのだが、そのコンペティティブなスタイルはどう考えてもアバルトか、その影響を

強く受けたもののように思えるのである。エンジンの味付けにアバルトが関わったといわれる"噂"は、いよいよ真実味を帯びてくるのである。

ほぼフラットなフロアに置かれたシートの着座位置はかなり低く、そこから脚を真っ直ぐに伸ばしてペダルを押すような形になる。スロットルは下ばえ式だが、ブレーキとクラッチのペダルは、その出自がセダンであることを主張するように踏面が斜め上を向いているが、踏み込み不都合はない。フロアから生えるシフトレバーは、その素っ気ないスタイルとは不釣り合いなくらいタッチがしっかりしていて驚かされる。

イグニッションキーを押し込んで回すと、ハイチューン・ユニットは少し不機嫌に目を覚ました。低回転域で少し回転がバラつくのだが、総じてノイズ関係が静かなので、クルマ全体のしっとりした乗り味とよくマッチしている。

ガソリンタンクがフロントではなく、リア・

シムカという飛び切りマニアックなブランド・ネームにまず惹かれる。





インパネの造形によってワイドに見えるが、フロント・ホイールハウスの張り出しもあり、思いのほかタイトなコックピット。着座位置、全高ともに低くスポーティな設えになっている。



'60のバケット形状のフロント・シート、登録のしかた次第では荷物置き場ということで2人乗りにもなりそうなリア・シート。フロント・ボンネット下にはほとんどにも荷物が取まらないので、貴重なスペースといえる。



クロームで縁取られたイエーガーのメーター。メーターナセルもビニールレザーが縫いこまれて立体的になっており、上質感が漂う。精緻なアルミスポークのウッドリム・ステアリングはオリジナルだ。



細いセンターネルから生えるシフトレバーは見かけはシンプルだが、タッチはなかなか硬質。トップギアが微かにオーバードライブとなっているあたりにハイチューンエンジンの余裕が窺える。



フロント・ボンネット内のバルクヘッド部に留められたシムカのシャシプレート。CAはクーペ1200Sを表す。また付近のトリムからも、ラゲッジスペースの上質さもわかる。

フロント・フェンダーにはベルト・ネのエンブレムが付き、その下にはクーペ1200Sがデビューする4年前にシムカを傘下に収めたクライスラーのエンブレムが入る。



## ボディは小さいが、かなり丁寧な作り込みをしている。



標準装着のホイールはスチール素材のものだが、メッキのリムリングとセンターキャップによって凝った表情を作り出している。キャップをはめたままホイールナットにアクセスできる点に注目。



シムカ1000のパーツを流用していると思われるABCペダル。フロア・タイプのスロットルによりヒール・トゥも容易に行なえる。ブレーキとクラッチのペダルを支えるシャフト部はかなり頑強な作りになっている。

シート下に仕込まれているので、てっきり鼻先の軽い、心許ないハンドリング特性なのだろうと思っていたのだが、横置きリーフスプリングがロワーアームの役目をするフロント・サスペンションは、50リッター・タンクでも入っているかのようなしっかり感があって驚かされた。フロント・エンドのラジエーター・ユニットの重みも効いているのかもしれないが、それだけではここまで硬質な感じには仕上がるはずがない。直進性を高めるためにキャストを寝かせたり、色々な味付けを施しているのだろう。

コーナリングにおいては、たっぷりとしたストローク感を感じさせてくれるのだが、しかしブレーキングなどでノーズがベコベコしたり、余計な動きが少ないという印象がある。その上質な乗り味は造り込みにも通じていると思えた。例えば、小さなスイッチ類やパワートレインなどを除けばほとんどが専用のパーツやコンポーネントを惜しみなく使っているし、ラゲッジ・スペースとなっているフロント・ボンネット内もトリミングされた内装材で覆われるなど、ボディの小ささとは裏腹に、かなり丁寧な作り込みをしている。設計は決して新しくないが、しかしヒストリックカーとして見た場合に重要なのは、そこに作り手の熱意が感じられるか否かだと思う。そう、シムカ・クーペ1200Sは、上質なパーソナル・クーペとしての狙いがはっきりとしているのだ。

我が国において、なぜこれまでシムカ・クーペ1200Sに日が当たらなかったのかよくわからない。日本に輸入され、イベント等で見かけるヒストリックカーはごく限られた一部でしかないことは承知のとおり。その他大勢の中に、まだシムカ・クーペ1200Sのようなクルマが潜んでいるのだから、この世界は奥深いのである。



広々としたエンジンルーム内に縦置きされた1.2リッター4気筒エンジン。鉄製シリンダーとアルミOHVヘッドというイタリア車によくある組み合わせだが、10.25という高圧縮比を誇るチューンド・ユニットだ。



ツインチョークのソレックス2基にエアを導くエアクリーナーケースは大きめ。ボックスの下から2本のエアファンネルが伸び、車体下を流れるクリアーエアを導入する仕組みになっている。



オリジナルのものより径が太く、独立部分が長いエグゾーストパイプ。タコ足直下のマフラーはイタリアのアンサカアバルトの仕事を思わせる。右下は純正のアンダーガードである。



直下にフットボックスが組み合わさるため、思いのほか浅いフロント・スベース。スベア・タイヤと上抜きラジエーターユニットの取まり具合は見事なもの。

フェイアット124にも似た造形のヘッドランプだが、ランプ脇のパネルがメッシュ化され、ラジエーターにエアを引き込むようになっているなど、細かい仕事が目立つ。黄色いドライビングランプは後から追加したもの。



## 1967 COUPE SIMCA 1200S

直進性に優れた走り。コンパクトなボディに丸テールのランプがよく似合う。



ボンネット上に配された上抜きラジエーターのエアアウトレット。アウトレットの周囲の微かなプレスラインは秀逸。ここだけ切り取ってみると70年代の匂いがするから不思議だ。

今や自身のブランドネームを失い、プジョーが指揮するPSAグループの一生産拠点となってしまったシムカ(SIMCA)は、"自動車車両車体工業会社(Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile)"のイニシャル。1934年に実業家アンリ・テオドル・ピゴッツィ(Henri Théodore Pigozzi)が興し、一時期はフランス第4の勢力まで築きあげた自動車メーカーである。

ピゴッツィは1898年にトリノで生まれたフランス人と言われ、イタリアではエンリコ・テオドーロ・ピゴッツィの名で呼ばれる。彼は1920年代初頭にパリ近郊の町シュレーヌで、主にイタリア企業を相手に鉄鋼を取り扱うビジネスを起業。その後1926年には故郷トリノを本拠とするフィアットのフランス代理権を獲得することに成功する。ところが当時のフランス政府は、国産車保護のため高額の関税を課しており、フィアットのような大衆車にとっては、大きな足かせとなっていた。そこでピゴッツィは秀逸なアイデアを発案する。最

終工程をフランスで組み付ければフランス車と見なされるという法の抜け穴を発見した彼は、フィアット・フランスという新会社を設立。1932年からフィアット508バリッラを仏国内で製造することとした。そしてこのフィアット・フランスの成功を見たピゴッツィは、シュレーヌの小さな工房から、パリからさらに離れた工業都市ナンテルに大規模な工場を建設。1934年にシムカとして新たな一歩を踏み出すに至った。

新生シムカは、イタリアでは"トッポリーノ"の愛称で知られたフィアット500を"シムカ5(サンク)"、また上級のフィアット1100を"シムカ8(ユイット)"の名でノックダウン生産。特にシムカ8は、イタリア本国版には設定の無い瀟洒なクーペ版も用意されたほか、第二次大戦後にはファセル・メタロンがボディを架装する豪華なクーペ/デカポタブル"8-1200スポール"もラインナップに加えられるなど、独自の商品展開を行っていた。そして1951年には、フィアット1100/103用のエンジンとコンポーネッツを流用しつつも、戦後のトレンド

を逸早く導入した独自デザインの"アロンド"が成功したことで、フランス第4のメーカーへと上り詰めることになる。さらに1954年には、米フォードのフランス拠点フォードSAFを、1959年にはタルボ・ラーゴを買収し、まさに乗りに乗っていた時期のシムカが送り出したのが、1961年のパリ・サロンにてデビューした"1000"であった。

シムカ1000は、依然として株式の50%以上を保有する事実上の親会社であったフィアットの傑作小型車"600"と基本を一にするシャシーを持つ。しかしボクシーな4ドアボディは、カロツェリア・ギア出身の名デザイナー、マリオ・レベリ・デ・ボーモン伯爵の手掛けた独自のもの。また、約15°左傾して搭載された水冷直列4気筒OHV944ccエンジンも、実質的な新設計とされていた。一方サスペンションはフィアット600系のもので、フロントがウイッシュボーン/横置きリーフ、リアにはセミ・トレーリングアーム/コイルによる4輪独立懸架が採用されていた。

シムカ1000はアロンドと同様、モダンなスタ

## HISTORY

# 1967 COUPE SIMCA 1200S

シムカ史上唯一の自製スポーツカー。

text: Hiromi TAKEDA (武田公実)



イリングがフランス国内では上場の評価をもって迎えられることになる。そして翌1962年に登場した宿敵ルノー8とともに、戦後のフランス大衆車市場主力を、それまでの2~4CVクラスから6~8CVクラスへ上級移行させる功労者の一翼を担うことになったとされている。さらに1962年のジュネーヴ・ショーでは、イタリアのカロッツェリア・ベルトーネの架装による"1000クーペ"が追加された。1000クーペは、当時ベルトーネのチーフスタイリストに抜擢されて間もない時期の若き天才ジョルジュ・ジュジアーロにより、シンプルながら流麗なクーペスタイルが与えられ、シムカ1000シリーズの成功にさらなる拍車をかけることになったのである。

とはいえ、アロンド時代に設定されたパーソナルクーペ"ブレン・シェル"や"デカポタブル"や"オセアーズ"の実質の後継車の意味合いも与えられていた1000クーペは、1000ベルリヌスの44psからはわずかにチューンアップされたとはいえ、52psという大人しいエンジンが与えられており、

スポーツカーはだしのスタイルに対して、最高速は140km/hという慎ましいもの。1960年代後半を迎え、世界的にスポーツ志向が高まると、その性能に不満を持つ向きも多くなってゆく。そこで1967年に登場するのが1200Sクーペである。

1200Sクーペのエンジンは、1000クーペ用944ccユニットからボア×ストロークともにアップした(74.0mm×70.0mm)1204cc。一説には、当時シムカと関係の深かったアバルトがチューニングに関与したとも言われており、2基のツインチョーク・ソレックス気化器を組み合わせ、85ps/6200r.p.m.を発生。その結果、最高速は178km/hまでジャンプアップし、当時の常識ではスポーツカーと胸を張って呼べるパフォーマンスを発揮するに至った。また、シャシーはもとより1000時代から余裕があったが、1200Sでは4輪ともディスクブレーキで武装されている。

一方ボディについては、フロントにラジエーターが移されたことで、フロントグリルとボンネット上のルーバーが追加されるとともに、ノーズも

延長。よりシャープなデザインとされた。また、グリル内にはドライビングランプも設けられるなど、1000時代の清楚な美しさは若干損なわれたものの、パーソナルクーペからピュアスポーツカーへの華麗なる進化を果たしたのである。

1200Sクーペは1971年まで生産され、日本にも15台が正規輸入されたとされているが、その終焉は意外なところから導かれることになった。1200Sの誕生から4年先立つ1963年。シムカはかなり強引な株式乗っ取りに遭い、米国クライスラーの傘下に入ってしまう。また1970年には英国ルーツ・グループやスペインのパレイロスとともに"クライスラー・ヨーロッパ"に改組される。そしてクライスラー・ヨーロッパは、1969年末にマトラも併合していたことから、のちの同社のスポーツカーは、マトラ主導で開発されることとなるのだ。その体制で誕生したのが、1973年デビューのマトラ・シムカ・バゲーラである。かくしてシムカ1200Sは、シムカが独自に開発・生産した唯一のスポーツカーとなったのである。



パーソナルクーペからピュアスペースへと進化を遂げたのがクーペ1200Sであった。