

# SPO

AUF FRA



Text / Fotos: Roland Löwisch

# RT NZÖSISCH

*Vor genau 30 Jahren verschwand Simca vom Markt. Drei Fans aus Uelzen halten mit einer kleinen Sammlung die Fahnen der französischen Marke hoch – und sind besonders stolz auf ihren seltenen Straßenfloh Simca 1000 Rallye 3 von 1978*

**W**enn Kurt Ketterkat (71), seine Frau Annegret sowie Martin Werner (61) ihre gar nicht so kleine Halle am Rande von Uelzen, Niedersachsen, betreten, kann man genau beobachten, wie ihre Herzen aufgehen. Der vordere Teil sieht mit Hebebühne und Werkzeug aus wie jede gut geführte Schrauberwerkstatt. Die Schätzchen aber befinden sich im hinteren Teil, unter und auf einem Regal.

Oben links steht ein Simca 1000 GLS, Baujahr 1968. Der rannte einst in Schweden, den hat das Trio selber restauriert. Daneben wartet ein roter Matra Murena auf die nächste Ausfahrt, vollständig serienmäßig. 115 PS, die Karosserie aus Kunststoff, das alles 1982 gebaut. Rechts daneben der einzige Ausreißer in der kleinen Simca-Sammlung, ein Golf I von 1980. An dem konnten die drei Uelzener nicht vorbeigehen, der 60-PS-VW hat nur 56.000 Kilometer auf der Uhr und ist restlos original.



Annegret und Kurt Ketterkat sowie  
Martin Werner mit ihrer Simca-Sammlung  
plus Golf I: Ein Refugium für fast  
vergessene Franzosen in Uelzen



## ECHTE KNALLBÜCHSE ZUM ENDE DER BAUREIHE 1000



Gemütlich ist anders:  
Das Interieur ist eher zweckmäßig.  
Der Name des Rallye-3-Erstbesitzers  
wurde stets in die Plakette geritzt



Unter dem Regal geht's weiter mit der Simcaritis. Links ein so originaler wie grüner 1301 von 1975 in sehr französischem Design. In der Mitte noch ein Matra Murena – mit nachgebauter F3-Verbreiterung von Fleischmann und fetten 285er-Reifen hinten. Unter dem Golf parkt ein wunderschönes blaues 1200 S Bertone Coupé von 1969. Das Auto wurde damals von Simca gegen den Karmann Ghia gestellt, besitzt 81 PS und kann 171 km/h rennen. Leider rosteten die meisten Exemplare einfach weg.

Und vor dem Regal parkt noch ein weißes 1000 Bertone Coupé, Baujahr 1966. Sein 938-Kubik-Motörchen leistet 40 PS, was für 140 km/h Spitze reicht. Oft wird das Auto mit einem Fiat 850 verwechselt. Es gehörte einst einer Dame, die das Auto neu gekauft hatte, es insgesamt 16.000 Kilometer fuhr, es dann für 22 Jahre aufbocken ließ, um die Original-Reifen zu schonen. Mit 99 Jahren machte sie einen Deal mit einem Antiquitätenhändler: Er dürfe es erst kaufen, wenn sie gestorben sei... Über Umwege kam das Coupé 2013 auf die Bremer Oldtimer-Messe, und Ketterkat und Co. fanden die Geschichte so spannend, dass sie den Wagen sofort kauften.

Und dann ist da noch der größte Schatz der Sammlung: der 1000 Rallye 3. Von dem Modell – Nachfolger vom Rallye 1 und dem fast genauso aussehenden Rallye 2 – wurden aus Homologationsgründen nur 1.000 Stück gebaut (davon 80 Prozent in weiß). Mit 103 PS aus einem 1.286 Kubik großen Vierzylinder machte der kantige Zwerg nicht nur dem NSU TT (auch im Kastendesign) Konkurrenz, sondern war dem deutschen TÜV zu scharf

und bekam keine Verkaufserlaubnis für Deutschland. Erst später sickerten ein paar Exemplare über die Grenze. Ketterkats Auto ist laut Plakette das 32. Exemplar. Auch wenn es auf den ersten Blick nicht so aussieht: Es ist rund 40.000 Euro wertvoll – die Nummer 1 wurde sogar schon mal mit 80.000 Euro gehandelt.

Warum gerade Simca? Ketterkat hat eine einfache Erklärung: Er ist damit groß geworden. Der gelernte Tankwart kaufte sich 1966 mit 18 Jahren seinen ersten Simca 1000. „Zu der Zeit übernahm mein Arbeitgeber eine Simca-Vertretung – klar, dass ich bei der Marke blieb.“ Dort lernte er den Landmaschinenmechaniker Werner kennen, und bald mischten die Motorsportbegeisterten inklusive Ketterkats Ehegattin bei Rallye- und Autocross-Wettbewerben mit. Ketterkat erinnert sich: „Es stellte sich heraus: Martin war viel schneller als ich – also saß er stets am Steuer und ich kümmerte mich um die Finanzen und ums Auto.“ Tatsächlich wurde das Team mehrfacher Norddeutscher und Niedersachsen-Meister. Nach einer Simca-Pause aufgrund diverser Jobs und der Selbstständigkeit als Gebrauchtwagenhändler besannen sich die drei wieder ihrer Simca-Wurzeln – und begannen, gut erhaltene Modelle zu suchen.

Und das ist gar nicht so einfach. Denn Simca hatte nie die Intention, irgendetwas Großartiges oder besonders Langlebige auf die Räder stellen zu wollen. Die Firma „Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile“ wurde 1934 von dem Franzosen Henry-Théodore Pigozzi in Nanterre gegründet mit dem Ziel, Fiat-Modelle in Lizenz zu produzieren.

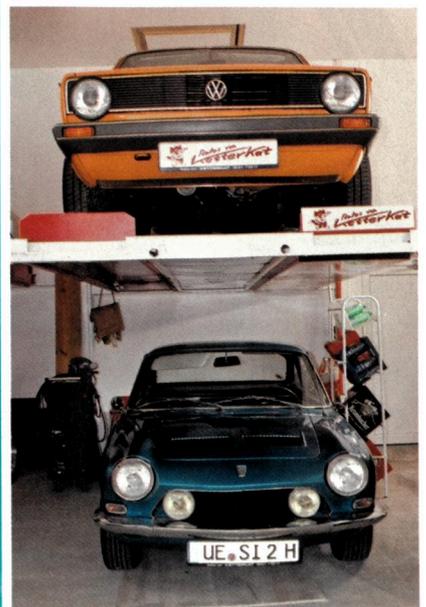
SIMCA 1301, 1975 SIMCA 1000 GLS, 1968



MATRA MURENA, 1982



1200 S BERTONE COUPÉ, 1969 GOLF 1, 1980





103 hinten längs  
eingebaute PS  
sorgen für guten  
Vortrieb. An alles  
kommt man ran  
- nur kaum an  
die Zündkerzen



# DER SIMCA 1000 WURDE INSGESAMT 1,6 MIO MAL GEBAUT

Zunächst wurde der Topolino erfolgreich ge covert. 1951 brachte Simca das erste eigene Auto heraus, die „Aronde“ („Schwalbe“). So wurde die Schwalbe das Markenzeichen des Herstellers. Obwohl Simca rund 1,4 Millionen Aronde baute, agierte die Marke hauptsächlich innerhalb der französischen Grenzen.

Simcas Kauf einer unrentablen Ford-Fabrik bei Poissy im Jahr 1954 markierte dann den Anfang einer chaotischen Zeit: 15 Prozent der Simca-Aktien gingen an Ford. Die Amerikaner gaben das Paket 1958 an Chrysler weiter. 1959 kaufte Chrysler-Simca Talbot-Lago, 1961 wurde Poissy das neue Stammwerk. Zunächst sah alles nach Erfolg aus: Der im gleichen Jahr debütierende Simca 1000 war besonders bei jungen Leuten ein begehrtes Modell, der Simca 1100 mit Frontantrieb von 1967 galt mit seinem Schrägheck als hochmodern.

Rost und Firmenpolitik machten dem beliebten Auto letztlich den Garaus – und auch der Firma: Chrysler übernahm Simca 1971 vollständig und nannte die Firma nun „Chrysler Europe“ (die Autos behielten aber den Markennamen Simca). 1978 ging Simca an Peugeot. Die Franzosen brachten noch Autos unter diversen Markennamen auf den Markt (Matra-Simca, Talbot-Matra) – eine Simca-Basis tauchte zuletzt beim Matra Rancho auf, dem immerhin ersten „SUV“

der Fahrzeuggeschichte. Nach dem Talbot Samba verschwand Simca dann 1986 vollends in der Versenkung.

Aber dank Menschen wie den Ketterkats und Werner bleibt das Andenken erhalten. Racer Werner nimmt uns mit auf einem Ritt im Simca 1000 Rallye 3. Der kubische Kleinwagen ist innen ziemlich schmucklos. Das Armaturenbrett ist zweckmäßig, die Schalter sehen aus wie aus dem Baumarkt, vier Rundinstrumente informieren über die wichtigsten Parameter beim Schnellenfahren. Das ist nämlich die eigentliche Bestimmung des Viertürers.



SIMCA

**SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE MÉCANIQUE  
ET DE CARROSSERIE AUTOMOBILE**

Den frei liegenden Auspuff mochten deutsche TÜV-Prüfer überhaupt nicht – und verweigerten die Zulassung





## DAS AUTO BRÜLLT UND SCHREIT...



Der viertürige Heckmotor-Simca 1000 wurde von 1962 bis 1978 gebaut – die Abschiedsversion Rallye 3 nur 1978



### TECHNISCHE DATEN

#### SIMCA 1000 RALLYE 3

**Baujahr:** 1978  
**Motor:** Vierzylinder  
**Hubraum:** 1.286 ccm  
**Leistung:** 76 kW (103 PS) bei 6.200/min  
**Max. Drehmoment:** k.A.  
**Getriebe:** Viergang-Handschalter  
**Antrieb:** Hinterräder  
**Länge/Breite/Höhe:** ca. 3.810/1.480/1.360 mm  
**Gewicht:** 870 kg  
**Beschleunigung 0-100 km/h:** 10,5 sek.  
**Top-Speed:** 183 km/h  
**Preis/Wert:** ca. 40.000 Euro

Die Gemischaufbereitung übernehmen zwei 40er Weber-Doppelvergaser. Das Viergang-Schaltgetriebe ist absichtlich eng gestuft, die Endübersetzung frei wählbar. Die Lenkung ist dank Zahnstange mit kurzer Übersetzung extrem direkt ausgelegt, die Lage des Lenkgetriebes ist verschiebbar zur Vermeidung von Sturz und Spurveränderung während des Einfederns. Die Vorderachse hängt an Querblattfedern mit Koni-Stoßdämpfern, hinten arbeiten Dreieckslenker mit Spiralfedern, Querstabis und Konis. Für die Verzögerung sorgen vier Scheibenbremsen hinter 6x13-Alurädern. Normalerweise waren 165er-Reifen vorne montiert

und 175er hinten, jetzt füllen rundherum 185/60R13-Pneus die werksmäßig angebotenen Kotflügelverbreiterungen.

Und der Zwerg geht gut ab. Werner schaltet auf der Landstraße die Gänge durch und zieht den Motor bis auf die möglichen 6.600 Umdrehungen. Das Auto brüllt und schreit, und man kann sich gut vorstellen, wie es eigentlich gebaut wurde, um Matsch und Dreck zu bezwingen sowie andere Rennzwerge in ihre Grenzen zu weisen. Als es beginnt zu regnen, kommt der Rallye 3 schnell wieder in die Halle. Kein Wunder: Es sollen nur noch etwa 270 Exemplare existieren.





**MOTORVISION.TV**



# HEISSER OFEN

**SUPERCARS - NUR AUF MOTORVISION TV!**

**MONTAG UM 22:30 UHR**

**WIEDERHOLUNG: MO - FR AB 16 UHR UND 00:40 UHR**

**AM NACHMITTAG IMMER ALS DOPPELFOLGE**

***SUPERCARS***



INFOS ZU DEN SENDUNGEN AUF **WWW.MOTORVISION.TV**

EXKLUSIV AUF **sky**