FIAT 6 CV

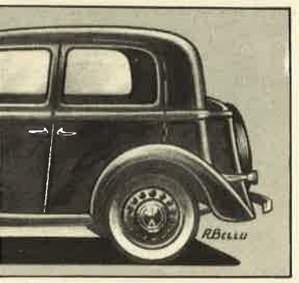
France en 1932. Sa fabrication se poursuivit modifications au cours de ces quelques années, ns son ensemble. Il est intéressant de noter que communs avec la Simca 8 dont certaines pièces aptables à la 6 CV.

SIBILITES

ACTUELLEMENT

Les modèles « sport » ne subsistant qu'en très petit nombre, il n'est pratiquement pas possible de bien vérifier si elles tiennent encore leurs brillantes promesses. En ce qui concerne les modèles courants, l'ensemble des usagers accuse une vitesse de pointe de l'ordre de 90 km/h. Toutefois, il semble que l'on ne puisse compter sur une vitesse de croisière supérieure à 70 km/h. Les moyennes obtenues restent, cependant, fort honorables, les rapports de vitesses fort bien étudiés (surtout pour les modèles 4 vitesses) permettent d'absorber les côtes à une allure convenable.

CONSOMMATION. — Il semble que le constructeur ait été vraiment optimiste car, si quelques usagers prétendent encore ne consommer que 8 litres aux 100 km, la plus grande partie est obligée de reconnaître une consommation moyenne d'au moins 9 litres.



SES DEFAUTS

Nette tendance à casser des flectors, entraînant trop souvent la détérioration de l'arbre de transmission. Lames de ressorts très fragiles, cassent ou se détendent. Sensible au vent. Suspension un peu dure. Passage de vitesses nécessitant souvent le double débrayage malgré la synchronisation de la troisième. Embrayage trop sec. Rayon de braquage insuffisant. Etanchéité moteur - cabine laissant à désirer. Rétrécissement de la cabine avant trop rapide et ne laissant pas une place suffisante pour les jambes. Malle arrière peu logeable et d'accessibilité très discutable, n'ayant aucune ouverture extérieure. Pour les modèles 4 portes, étanchéité à l'air tributaire du parfait état des caoutchoucs.

AMENAGEMENT

Simca, préoccupé de maintenir la bonne renommée de ses véhicules, a maintes fois présenté la 6 CV dans les concours d'élégance, et les récompenses attribuées obligent à reconnaître que son succès fut assez large. Au cours des diverses années, les carrosseries ont été modifiées et rajeunies et l'on peut encore apprécier dans nos rues la diversité des modèles.

Berlines 2 portes 4 places, berlines grand luxe 4 portes 4 places, coupés, cabriolets, roadsters, roadsters sport, berlines commerciales et fourgonnettes 300 kg.

CONFORT

Le confort de ces modèles est fort satisfaisant. La place utilisable surprend souvent pour la taille de la voiture et la disparition sur la berline grand luxe du montant central permet une accessibilité vraiment maxima. Les intérieurs sont assez soignés, l'avertisseur et les phares sont manœuvrés par un commodo pratique et le tableau de bord monocadran est assez complet. Les garnitures intérieures, sobres mais bien finies, complètent agréablement l'ensemble.

PNEUMATIQUES

Equipée d'origine en 4,25 × 17, cette dimension semble ne pas avoir donné entière satisfaction aux usagers qui la jugent un peu faible et lui reprochent une usure trop rapide. La plupart les ont donc remplacés par des 4,50 × 17 ou 4,75 × 17 et y trouvent une amélioration, d'une part, dans le confort général, et, d'autre part, dans la résistance des pneumatiques qui s'avère beaucoup plus satisfaisante. Ces dimensions se trouvant encore couramment dans le commerce, il n'est pas nécessaire de chercher d'autres solutions qui obligeraient à procéder au changement des jantes, procédé onéreux pour des résultats aléatoires.

ENTRETIEN

Il est pratiquement possible de faire face à toutes les pannes susceptibles de survenir à ce modèle. En effet, la presque totalité des pièces existe encore en pièces d'origine et l'on peut même procéder à l'échange standard du moteur pour le prix de 60.000 francs. La similitude, avec la Simca 8, de certains organes, n'est d'ailleurs pas étrangère à ces facilités.

PRIX ACTUEL
de 130 à 150.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Assez recherchée, avait maintenu jusqu'à ces derniers mois une cote relativement élevée. Actuellement d'un prix plus abordable ; sa robustesse fait oublier la consommation d'essence parfois un peu forte qu'accusent la plupart des modèles. Peut donc être considérée par les usagers actuels comme une voiture économique en raison de l'utilisation permise.

CINQ

SIMCA

Commencée en 1936, la fabrication de la Simca 5 s'est poursuivie jusqu'en 1948. Cette voiture connut dès son début un accueil enthousiaste. Voiture voulue populaire, son prix de lancement était extrêmement bas. Sa consommation minime et sa faible puissance fiscale (3 CV) lui valurent une clientèle nombreuse pendant de longues années au cours desquelles ses caractéristiques sont restées inchangées, seules des modifications extérieures étant intervenues.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Alésage 52, course 67. Culasse en aluminium. Cylindrée 570 cm3. Taux de compression 6. Puissance réelle 13 CV à 4000 t/m. Vilebrequin à deux paliers, supports de très grand diamètre. Carburateur horizontal Solex, type 22 HD ou 22 AHD. Allumage par batterie 12 V, 36 ampères, bobine et delco. Distribution commandée par chaîne. Graissage sous pression par pompe. Capacité en huile 2,1 litres. Refroidissement par thermo-siphon. Capacité en eau 4,5 litres.

EMBRAYAGE

Forme bloc avec le moteur. Monodisque à moyeu élastique et garnitures en férodo fonctionnant à sec.

BOITE DE VITESSES

Formant bloc avec le moteur et l'embrayage. 4 vitesses et MA; 3e silencieuse et synchronisateur pour la 3e et la 4e.

TRANSMISSION

Par arbre tubulaire muni de joints flexibles aux deux extrémités, et, à l'avant, d'un manchon coulissant. Pont arrière en tôle d'acier emboutie.

SUSPENSION

A l'avant : roues indépendantes avec ressort unique transversal à lames, et bras oscillants articulés sur des supports fixés aux longerons. A l'arrière, par deux demi-ressorts longitudinaux à lames très flexibles. Amortisseurs hydrauliques.

DIRECTION

Par vis sans fin et secteur hélicoïdal. Barre de direction articulée sur rotules indépendantes reliant chaque roue et munie de manchons permettant de régler très facilement le pincement.

FREINS

Hydrauliques sur les quatre roues.

RESERVOIR D'ESSENCE

En charge. Bouchon de remplissage sous le volet droit du faux capot. Capacité 22 litres.

SES POSSIBILITES

NEUVE

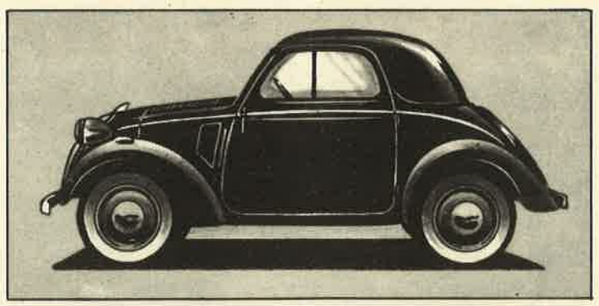
Si, pas plus qu'aucune autre, la Simca 5 n'a jamais été réellement une voiture populaire, elle a du moins bénéficié d'une certaine popularité. Le constructeur, à l'époque, s'est efforcé d'en faire ressortir, par de nombreuses performances, toutes les qualités de vitesse : sous contrôle A.C.F., à Montlhéry, une Simca 5 a réalisé 105,532 km en une heure; d'endurance : 50.000 km à travers Paris, à 43,340 km/h de moyenne pour une consommation de 4,87 litres aux 100 km.

CONSOMMATION : Dans ce domaine également, deux performances remarquables, Paris-Madrid avec 3,610 litres aux 100 km et au concours du bidon de 5 litres, 3,80 litres aux 100 km, à la moyenne de 60 km/h.

ACTUELLEMENT

Les notices d'entretien, plus modestes que les dépliants publicitaires, annonçaient comme vitesse maximum 85 km/h. Il semble qu'à 5 km près, la Simca 5 puisse encore atteindre ce plafond. Toutefois, il est préférable de n'utiliser ce modèle qu'à une vitesse de croisière de 65/70 km/h, ce qui laisse encore espérer une moyenne de 50 à 55 km/h. A noter cependant qu'il est extrêmement difficile de réaliser des moyennes de cet ordre en régions accidentées.

CONSOMMATION : 6 à 7 l. aux 100 km, augmentant assez sensiblement en ville, en raison du grand usage qui doit être fait des rapports inférieurs. Voiture sobre en huile tant que le moteur est en état satisfaisant.



SES AVANTAGES

Boîte de vitesses bien synchronisée et à rapports bien étudiés, ne nécessite le double débrayage qu'en cas d'usure. Direction assez douce. Rayon de braquage satisfaisant pour l'époque. Maniabilité très aisée, surtout en ville. Tenue de route satisfaisante sur route sèche, en raison du centre de gravité extrêmement bas. Freins très efficaces. Accès très facilité par de larges portes. Vaste emplacement pour les bagages. Bons phares. Deux places très satisfaisantes et assez confortables.

Dégivrage du pare-brise, assuré extérieurement par l'air chaud du moteur, sortant par les ouvertures supérieures du capot.

Sa conception assez moderne et sa ligne générale lui ont valu un certain succès malgré ses nombreux défauts.

SES DEFAUTS

Usure rapide du moteur et nervosité éphémère dues au poids du véhicule trop élevé pour la puissance. Grimpeuse médiocre malgré ses quatre vitesses. Tendance à chauffer. Jeu fréquent dans la direction. Flectors se détériorant souvent, d'où risque de déformation de l'arbre de transmission. Suspension arrière dure. Suspension avant ayant tendance à s'affaisser. Ressorts cassant fréquemment et amortisseurs durant peu. Après un certain usage, les 3e et 4e vitesses ont tendance à sauter en montée ou en descente. Voiture sensible au vent. Moteur mal préservé contre la pluie. Démarrages souvent difficiles. Mauvaise accessibilité des organes moteur à l'exception des bougies, du delco et de la jauge à huile. Aération défectueuse sur les coupés, malgré les volets latéraux.

AMENAGEMENT

Durant les premières années, un seul modèle était offert à la clientèle : le coupé tôlé. Par la suite est née la découvrable, beaucoup plus agréable en raison de son aération très supérieure, et la fourgonnette 250 kg. On voit aujourd'hui circuler un certain nombre de Simca 5 carrossées en break, mais il ne s'agit là que de voitures transformées, les berlines Simca 5 n'ayant été prévues que pour le transport de deux personnes.

CONFORT

De lignes extérieures assez plaisantes, la Simca 5 est encore appréciée aujourd'hui, en raison de l'accès très facile à ses deux fauteuils. Les deux places avant sont très confortables pour les dimensions du véhicule et il est même possible d'utiliser, en partie, les places arrière. Toutefois, cet usage est peu recommandé, la voiture ne supportant pas de surcharge, ni au point de vue moteur, ni au point de vue suspension. Le tableau de bord est assez succinct et les aménagements intérieurs très simplifiés.

PNEUMATIQUES

Chaussée d'origine en 400 × 15, cette dimension semble très faible à l'ensemble des usagers. Nombreux sont ceux qui ont essayé de remédier à une usure trop rapide en surprofilant légèrement leur voiture. Malheureusement, il semble que cette pratique ne soit pas sans inconvénients et si l'arrière supporte facilement des 500 × 15, ces pneumatiques, montés à l'avant, risquent de provoquer un certain shimmy dans la direction. Ces diverses dimensions se trouvent encore aisément dans le commerce.

ENTRETIEN

Le réapprovisionnement est encore très facile pour toutes les pièces détachées nécessaires à la réfection ou à l'entretien des Simca 5. Néanmoins, seule la fourniture des pièces mécaniques est encore assurée en pièces d'origine. En ce qui concerne les éléments de carrosserie, il devra souvent être fait appel au fabricant de pièces adaptables. L'échange standard moteur est accepté par l'usine, au prix de 47.500 fr. avec garantie de trois mois.

PRIX ACTUEL
de 80 à 150.000 francs

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Fuite d'huile au palier arrière. Degré d'usure de l'arbre portant l'hélice de ventilateur. Embrayage ayant tendance à patiner. Passage des vitesses qui devenu difficile décèle une usure des engrenages. Flectors et arbre de transmission. Jeu dans la direction et dans le train avant. Ressorts et amortisseurs. Fuite d'huile dans les tambours arrière.

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Sa cote très abordable et sa faible consommation devraient en faire une voiture particulièrement économique. Malheureusement, les nombreuses réfections et le prix des pièces détachées en font une voiture dont le prix de revient kilométrique atteint facilement celui d'un véhicule plus cher ou d'une voiture de cylindrée supérieure.