

8-1100

fait son apparition sur le marché en pour l'époque, la réputation de sobriété depuis quelques mois, joints à la faible la Simca 8 un démarrage rapide dans le qu'en septembre 1949, date à laquelle elle ca 8-1200.

ES

ACTUELLEMENT

Simca 8 n'a pas déçu ses acheteurs. Sa vitesse maximum est actuellement, de 110 km/h. Le régime de croisière normal est aux environs de 85 à 90 km/h, ce qui permet des performances très respectables sur un cycle de cette cylindrée, d'environ 65 à 70 km/h. Aussi trouve-t-elle un grand nombre d'amateurs, notamment parmi les conducteurs de longs parcours. Il est, cependant, bon à noter que la Simca 8 est une voiture d'utilisation normale qu'un véhicule permettrait de travailler ingrats de part de marchandises. **CONSTRUCTION :** Sur ce point, le constructeur n'a pas trompé ses clients et il est difficile de dire que la fabrication est inférieure à 90 % du fait reconnaître qu'elle est rarement ce chiffre.



LES DEFAUTS

Le bruit à haut régime est une source de gêne, surtout dans les transmissions avant fragile. Le passage des vitesses est un peu dur, malgré cette opération, l'impression désagréable, la voiture se coupe. Jeu trop fréquent dans les roues, dû à l'absence d'un amortisseur central. Habitabilité et confort sont discutables. Suspension un peu raide. Tableau de bord peu pratique et trop encombré. Visibilité arrière limitée. Coffre à bagages petit et d'accès très mal-

AMENAGEMENT

D'aspect moderne et de lignes agréables, la Simca 8 a remporté de nombreux succès dans les concours d'élégance, surtout en ce qui concerne le cabriolet. Les carrosseries offertes à la clientèle étaient : berline 4 places 4 portes, coupé 2 places 2 portes, cabriolet 4 places 2 portes. Il y a également les fourgonnettes 500 kg et quelques breaks sortis dans la période d'après-guerre. Toutefois, un grand nombre de ceux-ci ont été habillés en dehors des usines, à partir du châssis-cabine.

CONFORT

L'absence de montants centraux facilite grandement l'accès aux places. Le confort est, malheureusement, assez moyen. L'emplacement entre le dossier et le siège arrière est fort restreint et les « baquets » réservés aux pieds des passagers arrière peu commodes. Les aménagements intérieurs sont corrects, sans plus. Le tableau de bord, très rudimentaire, a certaines commandes très peu pratiques, notamment celles de l'avance et des phares. Les dimensions ridicules du coffre arrière nécessitent, dans de nombreux cas, l'adjonction d'un porte-bagages supplémentaire ; les derniers modèles en ont, d'ailleurs, été dotés en série.

PNEUMATIQUES

Chaussée d'origine en 5.00 ou 5.25 x 15, il semble que cette dimension convienne tout à fait au véhicule. La majorité des usagers n'a donc pas cherché à modifier la dimension des pneumatiques. Ces pneus étant encore de vente courante, nous n'indiquerons pas de dimensions de remplacement.

ENTRETIEN

Il est fort intéressant de noter que les services de pièces détachées Simca sont encore en mesure de répondre pratiquement à toutes demandes de réapprovisionnement en pièces nécessaires à l'entretien ou à la réparation de ce modèle. D'autre part, le constructeur, par l'intermédiaire de tous ses concessionnaires, accepte l'échange standard du moteur pour le prix de 55.000 fr., la refectio n de l'embrayage est comprise dans ce tarif et une garantie de trois mois est accordée.

PRIX ACTUEL
de 170 à 290.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Le prix d'achat abordable, sa faible puissance fiscale et la consommation très raisonnable permettent de considérer la Simca 8 comme fort intéressante du point de vue du prix de revient. Elle peut donner de grandes satisfactions à l'amateur de véhicules rapides et sûrs qui ne recherche pas trop le confort et ne demande pas à sa voiture d'efforts en charge considérables.

SIX

La Simca-Six a succédé à la Simca-Cinq dans le courant de l'année 1948. De lignes modernisées, et de conception mécanique rajeunie, bien que n'apportant pas d'éléments particulièrement nouveaux, elle semblait devoir prolonger honorablement la lignée des petites voitures bien connues pour leur « appétit d'oiseau ». Des considérations commerciales ont, cependant, décidé le constructeur à cesser la fabrication de ce modèle dès 1950. La puissance fiscale de la Simca-Six est de 3 CV.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes culbutées. Alésage 52, course 67. Culasse en fonte. Cylindrée 569 cm³. Taux de compression 6,25. Puissance réelle 16 CV à 4.000 t/m. Vilebrequin à deux paliers. Carburateur Solex 22 IAC. Buse 16. Gicleur principal 90/100, gicleur d'automaticité 220/100. Gicleur de ralenti 40/100. Starter air 5, essence 105. Allumage par batterie 12 V 36 ampères, bobine et delco. Distribution commandée par chaîne. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile 2,100 litres. Refroidissement par thermo-siphon. Capacité en eau 4,5 litres.

EMBRAYAGE

Monodisque fonctionnant à sec, à moyeu élastique et garnitures en Ferodo. L'embrayage forme bloc avec le moteur.

BOITE DE VITESSES

4 vitesses et marche arrière, 3^e et 4^e silencieuses et synchronisées. La boîte de vitesses forme bloc avec le moteur et l'embrayage. Capacité en huile 1 litre.

TRANSMISSION

Par arbre longitudinal tubulaire relié à chaque extrémité à la boîte et au pont par un flexitor. Pont arrière en tôle d'acier embouti. Capacité 0,7 litre.

SUSPENSION

A l'avant par un ressort transversal à flexibilité variable. A l'arrière par deux ressorts entiers longitudinaux à flexibilité variable. Notons également, à l'arrière, la présence d'une barre stabilisatrice. Quatre amortisseurs hydrauliques.

DIRECTION

A vis sans fin et secteur hélicoïdal. Rayon de braquage 4,15 mètres.

FREINS

Freins hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main sur les transmissions.

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Le bouchon de remplissage du réservoir d'essence se trouve sur le panneau arrière, masqué par la plaque de police. Capacité 26 litres.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

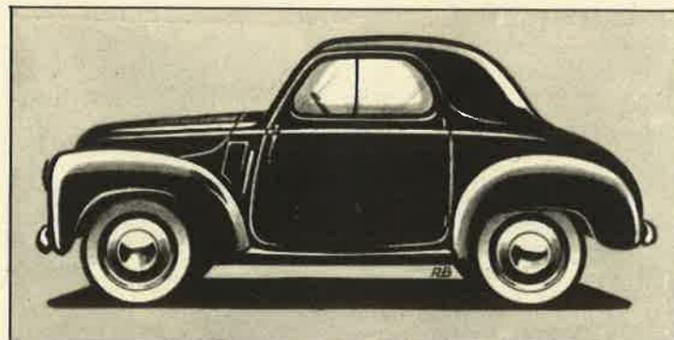
Examiner attentivement les bas de caisse, ainsi que l'état général du plancher, sous les tapis. Un mauvais aspect indique un véhicule mal entretenu. Le coffre à batterie doit également faire l'objet d'une certaine attention. Vérifier, enfin, le jeu du train avant. L'usure des rotules de direction dont les bagues en bronze nécessitent un entretien soigné.

SES POSSIBILITES

NEUVE

La publicité du constructeur nous dépeignait la Simca-Six comme une voiture « souple, nerveuse, possédant d'excellentes reprises, atteignant le 95 km/h, et montant la plupart des côtes en prise ». On relevait, cependant, une contradiction entre cette publicité et les notices d'entretien qui indiquaient les pourcentages de côtes que l'on pouvait gravir suivant les rapports, soit 3 % en 4^e, 7 % en 3^e, 13 % en 2^e, 22 % en 1^e.

CONSUMMATION : Environ 5 litres aux 100 km. Une Simca-Six avait même réussi à un concours du Bidon de Cinq Litres à parcourir 100 km avec 4,55 litres de carburant.



SES AVANTAGES

Le principal succès de cette petite voiture a été, indéniablement, dû à son aspect extérieur élégant, à sa présentation soignée, à sa finition intérieure de bon goût. Le tableau de bord est suffisant et assez joli. L'habitabilité est très bonne pour deux personnes et l'emplacement pour les bagages appréciable. La suspension est également au point. L'ensemble est complété par une tenue de route très correcte, une direction sans histoire et une très grande maniabilité. Le passage des vitesses est aisé, les freins suffisamment efficaces et l'étanchéité satisfaisante, si la capote est en bon état. L'ensemble mécanique est relativement silencieux et la consommation reste raisonnable pour une voiture de cette classe.

ACTUELLEMENT

Il semble que le constructeur ait été optimiste dans sa publicité. Malgré tout, la plupart des Simca-Six atteignent aisément 90 km/h. La vitesse de croisière est assez près du maxima et il est possible sur parcours, même accidentés, de maintenir une vitesse de 80 km/h. Les moyennes réalisables ne sont cependant pas extrêmement brillantes, étant donné les faibles aptitudes en côte du véhicule et le temps nécessaire pour reprendre le régime maxima. On peut, cependant, espérer maintenir une moyenne de 55 à 60 km/h.

CONSUMMATION : L'obligation d'utiliser toutes les vitesses fait varier, de façon considérable, la consommation. Le minimum ressort environ à 5,5 litres et le maximum à 7 litres.

SES DEFAUTS

Bien qu'équipée d'un moteur culbuté, la Simca-Six est loin d'être une voiture nerveuse. Si elle développe, en effet, une puissance normale à haut régime, le mauvais échelonnement de la boîte de vitesses lui enlève une grande partie de ses moyens et l'on est souvent obligé de « jouer » de la boîte de vitesses, surtout pour la conduite en ville. L'accessibilité des organes moteur est assez discutable. La visibilité très moyenne est pratiquement nulle vers l'arrière lorsque la voiture est capotée. La roue de secours est extrêmement mal placée et l'accès à l'emplacement réservé aux bagages assez peu pratique. La robustesse et la résistance de l'ensemble se sont révélées à l'usage très moyennes.

SIMCA

AMENAGEMENT

La ligne élégante de ce petit coupé deux places lui a valu un certain succès et continue à lui réserver les suffrages d'une clientèle surtout féminine. L'accès facile aux sièges vient encore compléter ces agréments. La Simca-Six est sortie en coupé deux places décapotable et en fourgonnette 250 kg de charge utile.

CONFORT

L'habitabilité est très satisfaisante pour deux personnes, et l'absence de places arrière permet de reculer les sièges suffisamment pour loger les jambes les plus longues. L'aération est très correcte, grâce au système décapotable qui vient heureusement pallier l'insuffisance des glaces coulissantes. Le coffre arrière permet de loger un nombre appréciable de bagages, et la séparation qui existe autorise, à la rigueur, le transport d'enfants en bas âge. Il est regrettable que l'emplacement de la roue de secours oblige à une désagréable manœuvre des bagages et expose l'usager à salir les garnitures intérieures, en cas de crevaison par mauvais temps.

PNEUMATIQUES

Equipée d'origine en pneumatiques de 4.25 x 15, cette dimension a semblé un peu faible à bon nombre d'usagers, par rapport au poids de la voiture. La gamme des pneus adaptables aux jantes de 15 étant très complète, il est très facile de pallier cet inconvénient, si le besoin s'en fait sentir. Il est, cependant, recommandé de ne pas adopter des dimensions trop fortes qui risquent de provoquer un certain shimmy dans la direction.

ENTRETIEN

Le réapprovisionnement en pièces détachées est encore assuré d'origine par l'usine. Il est même possible de procéder à l'échange standard du moteur. La provision maxima réclamée pour cette opération est de 67.000 francs, et il peut être par la suite consenti un avoir qui atteint parfois 10.000 francs lorsque le précédent moteur est reconnu complet à l'examen.

PRIX ACTUEL
de 200 à 220.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

D'un prix d'achat très raisonnable sur le marché de l'occasion, la Simca-Six, dont la puissance fiscale est, d'autre part, très faible, peut être considérée comme d'un prix de revient kilométrique intéressant. Les pièces détachées sont, certes, relativement chères, mais ce modèle est plus résistant que la Simca-Cinq.