

La SIMCA 8-1100, qui succéda à la 6 CV française, a fait son apparition sur le marché en novembre 1937. Son aspect extérieur, très moderne pour l'époque, la réputation de sobriété dont jouissait déjà sa sœur cadette la Simca 5, sortie depuis quelques mois, joints à la faible puissance fiscale de ce modèle (6 CV), ont permis à la Simca 8 un démarrage rapide dans le circuit commercial. Sa fabrication s'est poursuivie jusqu'en septembre 1949, date à laquelle elle dut céder le pas à la Simca 8-1200.

## MOTEUR

Le moteur, l'embrayage et la boîte forment un seul bloc, fixé au cadre par trois supports munis de caoutchouc. 4 cylindres en ligne à soupapes culbutées. Alésage 68, course 75. Cylindrée 1090 cm<sup>3</sup>. Taux de compression 6 ou 6,3 suivant les modèles. Puissance réelle 32 CV à 4000 t/m. Culasse en aluminium. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Solex 30 F.I.A. ou 30 FL selon les modèles. Allumage par batterie 12 volts, 45 ampères, bobine et delco. Distribution commandée par chaînes. Graissage sous pression par pompe. Capacité du carter d'huile 2,5 litres. Refroidissement par thermo-siphon. Capacité en eau 6,5 litres.

## EMBRAYAGE

Mono-disque à moyeu élastique fonctionnant à sec.

## BOITE DE VITESSES

4 vitesses et marche arrière. 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> synchronisées. Capacité en huile 1 litre.

## TRANSMISSION

Par arbre tubulaire muni de joints flexibles aux deux extrémités et d'un manchon coulissant à l'avant. Pont arrière en tôle emboutie muni d'un différentiel. Capacité en huile 0,8 litre.

## SUSPENSION

Roues avant indépendantes avec ressorts à boudin et amortisseurs hydrauliques renfermés dans des boîtiers verticaux fixés aux longerons. A l'arrière, ressorts à lames, longitudinaux très flexibles, barre transversale de stabilisation et amortisseurs hydrauliques.

## DIRECTION

La direction est du type à vis et secteur. Le levier de commande est relié à deux demi-barres d'accouplement, une sur chaque roue.

## FREINS

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

## RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 32 litres.

## POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

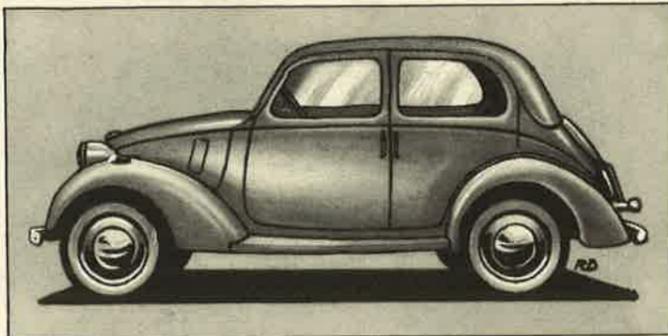
Flectors qui ont tendance à se détériorer rapidement. Bruit de la chaîne de distribution qui est un signe d'usure de cet organe. Embrayage : s'il patine, le disque est vraisemblablement usé. Boîte de vitesses : la troisième a tendance à sauter sur une boîte en mauvais état. Jeu des rotules de direction et état général du train avant, notamment de la suspension. Etat des amortisseurs. Cône d'emboîtement des portières.

## SES POSSIBILITES

### NEUVE

« Simca 8-Simcavite » tel était le slogan publicitaire adopté par le constructeur pour le lancement de ce modèle. Il faut, d'ailleurs, reconnaître que le palmarès de la Simca 8-1100 est bien garni. Citons, entre autres, sous contrôle de l'A.C.F. 10.000 km à Montlhéry à la moyenne de 115,142 à l'heure, consommation 7,897 litres; 20.000 km sur route à 65 km/h avec 6,01 litres aux 100 km; enfin, 20.000 km dans Paris à 54 km/h de moyenne avec 6,5 litres aux 100. Ce modèle a, également, brillé dans les courses Paris-Nice, Bol d'Or, 12 heures de Paris, 24 heures de Spa. La vitesse commerciale annoncée était, cependant, plus modestement de 110 à l'heure.

CONSOMMATION : Les services publicitaires laissaient espérer moins de 9 litres aux 100 km.



### SES AVANTAGES

Moteur résistant, nerveux. Voiture rapide; départs faciles par tous les temps. Bonne grimpeuse, moteur fortement aidé par une boîte 4 vitesses dont les rapports sont très bien étudiés. Assez bonne accessibilité des organes moteur, à l'exception de l'orifice de remplissage d'huile. Véhicule sobre. Direction douce et précise. Assez bon rayon de braquage. Boîtier de direction prenant rarement du jeu. Très bonne tenue de route (sauf, peut-être, sur routes ondulées), sensible malgré tout à l'état des amortisseurs. Freins très efficaces et bien refroidis. Visibilité avant et latérale satisfaisante.

### ACTUELLEMENT

La Simca 8 n'a pas déçu ses acquéreurs. Sa vitesse maximum est, effectivement, de 110 km/h. Son régime de croisière normal se situe aux environs de 85 à 90 km/h, ce qui permet des moyennes très respectables sur un véhicule de cette cylindrée, soit approximativement 65 à 70 km/h. Aussi trouve-t-elle encore de nombreux amateurs, notamment parmi les conducteurs couvrant de longs parcours sur route. Il est, cependant, bon de signaler que la Simca 8 est plus une voiture d'utilisation courante qu'un véhicule permettant des travaux ingrats de transport de marchandises.

CONSOMMATION : Sur ce chapitre, le constructeur n'a pas non plus trompé ses clients et s'il est difficile de dire que la consommation est inférieure à 9 litres, il faut reconnaître qu'elle dépasse rarement ce chiffre.

### SES DEFAUTS

Moteur bruyant à haut régime. Flectors source de pannes et de vibrations dans les transmissions. Suspension avant fragile. Jeu fréquent dans les rotules de direction. Passage des vitesses nécessitant le double débrayage pour rétrograder de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> et peu aisé malgré cette opération, arrêt indispensable pour reprendre la 1<sup>re</sup>. Impression désagréable en virage, la voiture se couchant. Jeu trop fréquent dans les portières, dû à l'absence d'un montant central. Habitabilité et confort très discutables. Suspension un peu raide. Tableau de bord assez peu pratique et trop rudimentaire. Visibilité arrière insuffisante. Coffre à bagages trop petit et d'accès très malaisé.

## PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Son prix d'achat abordable, sa faible puissance fiscale et sa consommation très raisonnable permettent de considérer cette voiture comme fort intéressante du point de vue 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 inconsidérés.

## 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 eut 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 refecton de l'embrayage est comprise dans ce tarif et une garantie de trois mois est accordée.

PRIX ACTUEL  
de 170 à 290.000 francs

La Simca-Six a succédé à la Simca-Cinq dans les années, et de conception mécanique rajeunie, bien ment nouveaux, elle semblait devoir prolonger bien connues pour leur « appétit d'oiseau ». décidé le constructeur à cesser la fabrication de Simca-Six e

## MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes culbutées. Alésage 52, course 67. Culasse en fonte. Cylindrée 569 cm<sup>3</sup>. 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<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> 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 flector. Pont arrière en tôle d'acier emboutie. 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 POS

### 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<sup>e</sup>, 7 % en 3<sup>e</sup>, 13 % en 2<sup>e</sup>, 22 % en 1<sup>re</sup>.

CONSOMMATION : 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 semble mécanique est relativement silencieux et la consommation reste raisonnable pour une voiture de cette classe.