

Prenant la suite de la 1100, le modèle 1200 est né en octobre 1949. Parallèlement à l'apparition de ce modèle, sont sorties en série les premières Simca 8-Sport, de carrosserie très différente, mais de caractéristiques générales à peu près identiques, nous présenterons donc ensemble ces deux modèles. Bénéficiant de la réputation de leurs aînées, ces voitures n'ont, cependant, fait qu'une courte apparition, ayant dû, dès juillet 1951, céder la place à la Simca 9 Aronde et au modèle Simca sport correspondant. La puissance fiscale de ces modèles est de 7 CV.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes culbutées. Alésage 72, course 75. Cylindrée 1221 cm³. Taux de compression 6,25 pour la berline, 7,75 pour la Simca Sport. Puissance réelle 41 CV à 4.400 t/m pour la 1200 et 51 CV à 4.800 t/m pour le modèle sport. Culasse en aluminium. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Solex 32 BIC pour la 1200 et 32 PBIC pour la 1200 Sport. Allumage par batterie 12 V. 45 ampères, bobine et delco. Distribution par chaîne. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile 2,8 litres. Refroidissement : pour la 1200, par thermo-siphon, capacité en eau 7 litres ; pour le modèle sport, par pompe à eau, capacité en eau 6,5 litres.

EMBRAYAGE

Monodisque à moyeu élastique fonctionnant à sec. Forme bloc avec le moteur.

BOITE DE VITESSES

4 vitesses et marche arrière, 2^e, 3^e et 4^e silencieuses et synchronisées. Capacité en huile 1 litre.

TRANSMISSION

Du type tubulaire à flectors et rotules aux extrémités. Pont arrière du type banjo tubulaire en tôle soudée. Capacité en huile 0,8 litre.

SUSPENSION

A l'avant, roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques enfermés dans un boîtier et fonctionnant dans un bain d'huile. A l'arrière, ressorts à lames avec amortisseurs télescopiques hydrauliques et barre stabilisatrice transversale.

DIRECTION

Direction à vis et secteur. Rayon de braquage 4,50 mètres.

FREINS

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

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 35 litres pour les 1200. 55 litres pour les Simca Sport.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

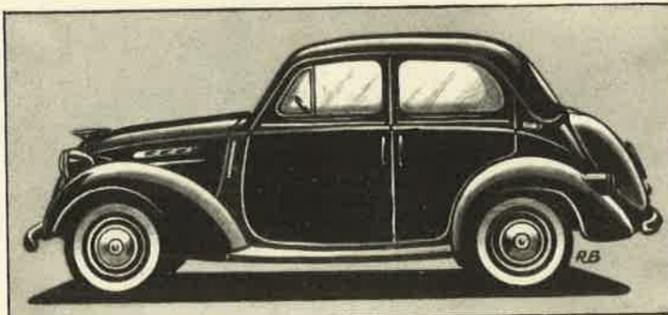
Sur ce type de moteur, tout particulièrement, la consommation d'huile et la couleur bleutée de la fumée qui s'échappe au démarrage reflètent l'état général des organes moteur. Sur un véhicule ayant peu roulé, ces phénomènes peuvent également servir d'indication sur la façon dont la voiture a été rodée. Les amortisseurs avant doivent également retenir l'attention, étant trop souvent négligés.

SES POSSIBILITES

NEUVE

Les dépliant publicitaires de l'époque annonçaient pour la Simca 8-1200 une vitesse maximum volontairement limitée à 110 km/h, mais insistaient sur le fait que l'échelonnement de la boîte de vitesses permettait d'atteindre très rapidement cette allure et de la reprendre presque instantanément après un ralentissement quelconque. La Simca Sport prétendait, par contre, atteindre le 135 km/h, tout en conservant les brillantes accélérations du modèle 1200.

CONSOMMATION : ces mêmes dépliant publicitaires indiquaient une consommation de 10 litres aux 100 km pour la Simca Sport et de 9 litres seulement pour le modèle 1200.



SES AVANTAGES

Moteur puissant et nerveux. Grande vitesse d'accélération. Boîte de vitesses bien échelonnée, passage aisé, synchronisation efficace, du moins pour le modèle sport. Assez bonne accessibilité des organes moteur pour la 1200. Direction extrêmement précise, suffisamment directe, restant douce malgré tout. Tenue de route satisfaisante sur la 1200 qui couche cependant légèrement en virage et présente parfois sur sol mouillé des réactions désagréables. Freins très efficaces et bien refroidis. Suspension correcte, bien qu'un peu ferme sur la Sport. Habitabilité suffisante pour la berline, satisfaisante pour la Sport. Visibilité avant et latérale satisfaisante pour la berline, très bonne pour la Simca Sport. Assemblage et finition corrects.

ACTUELLEMENT

Fait curieux, la plupart des 1200 dépassant aisément le maximum indiqué atteignent facilement 117 à 118 km/h. Par contre, la Simca Sport, bien que très proche du maximum annoncé, n'atteint pas, si ce n'est à l'aide d'un compteur généreux, les 135 km/h indiqués. Certaines montent, cependant, légèrement au-dessus de 130. La nervosité de ces deux modèles permet, néanmoins, de réaliser de très belles moyennes.

CONSOMMATION : dans ce domaine, par contre, la 1200 dépasse fréquemment les prévisions, et il n'est pas rare, en pilotant à vive allure, d'atteindre et même de dépasser légèrement les 10 l. aux 100 km. La consommation de la Simca Sport est assez près de celle des 1200, sauf en cas de conduite particulièrement sportive.

SES DEFAUTS

Ensemble légèrement bruyant. Accessibilité des organes moteur discutable pour la Simca Sport. Passage des vitesses délicat sur les berlines 1200 équipées du changement dit « à glissière », défaut très amélioré sur les séries suivantes dotées du changement à rotule. Sur tous les modèles, intermédiaires légèrement bruyantes. Pour la Simca Sport, caisse un peu lourde pour une voiture de ce genre. Sur la 1200, direction donnant une curieuse impression pour le chauffeur non averti, défaut disparaissant rapidement avec l'habitude. Ensemble délicat sans être particulièrement fragile, nécessitant quelques attentions. Pour la Simca Sport, tenue de route, à grande vitesse, exigeant une certaine maîtrise, le véhicule ayant de curieuses réactions du train arrière.

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Rapidement dépréciée par la sortie de la Simca 9 Aronde, la Simca 8-1200 se vend, actuellement, à un prix très raisonnable. Sa sobriété par rapport à ses possibilités en font une voiture qui peut être considérée comme relativement économique. Le modèle sport rentrant dans la catégorie luxe bénéficie pour les acheteurs de seconde main d'un prix d'achat très avantageux.

AMENAGEMENT

La Simca 8-1200 présentait certaines améliorations de nature à attirer le client. Malle coquille à l'arrière augmentant la capacité et facilitant l'accès. Changement de vitesses sous le volant. Parallèlement à la classique berline 4 places 4 portes, il est sorti quelques cabriolets 4 places décapotables et une fourgonnette 500 kg. La Simca Sport, de lignes tout à fait nouvelles, dénote un souci d'élégance joint à une allure de voiture de grand sport. Elle existait en deux versions : coupé 2 places 2 portes et cabriolet décapotable 2 places 2 portes.

CONFORT

Sur les berlines, l'absence de montant central facilite l'accès. Néanmoins, ce dispositif devient trop souvent une source de jeu et de défauts d'étanchéité. Les sièges sont en net progrès sur ceux des modèles 1100. L'habitabilité est suffisante pour quatre personnes, sans plus. Le tableau de bord est assez élégant et relativement complet.

La Simca Sport offre deux places confortables et un très vaste emplacement pour les bagages.

PNEUMATIQUES

Equipée d'origine en pneumatiques 5,25 x 15, généralement pneus renforcés sur le modèle sport, il semble que cette dimension soit assez bien adaptée à la voiture, et la majorité des usagers n'a pas cherché dans d'autres dimensions une problématique amélioration.

ENTRETIEN

L'usine continue à assurer le réapprovisionnement en pièces détachées, tant pour le modèle 1200 que pour la Simca Sport. L'échange standard du moteur, est actuellement consenti pour le prix maximum de 75.500 francs pouvant être ramené jusqu'à 63.000 francs, selon l'état du moteur rendu. Ce tarif est applicable aussi bien au modèle 1200 qu'au modèle Sport qui ne diffèrent que par quelques réglages. Signalons également qu'il est possible de transformer le levier de commande des Simca 8-1200 équipées de changement de vitesses à glissière pour les équiper de changement à rotule.

PRIX ACTUEL

1200 : de 320 à 340.000 francs
Sport : de 450 à 600.000 francs

L'OCCASION fait le larron.

Que l'on nous pardonne de donner à ce dicton un sens que nos pères ne pouvaient prévoir !... Est-ce notre faute si la vente d'automobiles d'occasion a multiplié les filouteries ? L'assainissement du marché de l'occasion, marché si important en France, est une nécessité première et peut-être faudra-t-il un jour recourir à des textes spéciaux. Mais si les usagers connaissaient leurs droits et savaient utiliser leurs possibilités actuelles, s'ils ne se laissaient pas trop facilement décourager par la perspective d'un procès et si l'on pouvait donner à certaines décisions exemplaires la publicité qu'elles méritent, peut-être cela suffirait-il à purger le marché des aigrefins qui l'encombrent. Pour être complet, il nous faudrait étudier successivement le point de vue de l'acquéreur et celui du vendeur.

En réalité, ce dernier est dans une position plus facile à défendre et les problèmes qu'il doit résoudre sont simples : il devra surtout se garder des intermédiaires indécents ou trop voraces, et de l'insolvabilité de l'acquéreur ; contre les premiers, la plainte en abus de confiance, délit constitué par les détournements du mandataire, du dépositaire, etc., est une arme très efficace ; contre l'acquéreur insolvable, l'action en résolution de l'article 1654 du Code civil, le privilège du vendeur de meubles non payés de l'article 2102, sont, en général, des moyens suffisants.

Beaucoup plus difficile est la position de l'acquéreur que menacent les périls les plus graves et les plus variés, depuis la simple « mauvaise affaire » jusqu'à la condamnation pour recel.

L'escroquerie est monnaie courante en matière d'occasion automobile.

L'escroquerie a le vent en poupe : de plus en plus pratiquée, elle est aussi, et heureusement, de plus en plus largement réprimée, l'article 405 ayant donné lieu, en notre matière, à une interprétation assez extensive.

Qu'un vendeur vante sa voiture,

qu'il mente même ce qu'il présente sous son jupon, n'est pas l'acte le plus honorable après l'avoir mentalement lustrée, il ne peut être suivi pour escroquerie.

L'escroquerie est l'usage de faux noms, de qualités ou l'emploi de méthodes frauduleuses, qui, sans le consentement de l'acheteur,

Quand un vendeur vend un véhicule, il est tenu de déclarer au propriétaire du véhicule pour le compte d'un tiers, certains avantages que certains ont quand un compte est ouvert au nom d'un tiers sans rapport avec la réalité, une plainte en escroquerie est fondée.

Citons un bel exemple de fraude frauduleuse : un vendeur présente pour la vente d'un camion de 10 tonnes, se révèle un grimpeur, quoique chargé de la vente, les côtes les plus ruisselantes, l'élément beau que, l'acquéreur vérifie, s'aperçoit qu'une partie des briques recouvertes de ciment est sciure!...

« L'habillage » est une caractéristique et une pratique fréquente : la vente de pneus en excellent état, soies nombreux, de valeur ; entre l'accord du vendeur, tout est remplacé hors d'usage.

Dans tous ces cas, le vendeur hésiter à porter plainte, faut-il éviter les pièges qui peuvent donner lieu en dénonciation criminelle, si la plainte est formée, graves, même si, au classement, un non acquiescement devait être très peu de chance, le tribunal condamne le vendeur en bonne foi, surtout en l'absence de caution de porter plainte, ce qui n'empêche pas de nommer et de vendre, vent être soupçonné.

Au surplus, l'escroquerie d'utiles éléments matériels, civiles auxquelles il faut donner lieu une vente d'occasion.