

SIMCA

La 6 CV Fiat a commencé à être construite en France en 1932. Sa fabrication se poursuivit jusqu'en 1937 et, bien qu'il ait subi diverses modifications au cours de ces quelques années, nous pouvons aisément étudier ici ce modèle dans son ensemble. Il est intéressant de noter que le véhicule a de nombreux points mécaniques communs avec la Simca 8 dont certaines pièces sont d'ailleurs adaptables à la 6 CV.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales pour les modèles courants, culbutées sur la 6 CV sport. Alésage 65, course 75. Cylindrée 995 cm³. Taux de compression 6. Puissance réelle 24 CV à 3600 t/m pour les modèles 4 vitesses. Taux de compression 5,8 et puissance réelle 20 CV à 3400 t/m pour les modèles 3 vitesses. Taux de compression 7,1, puissance 36 CV à 4400 t/m pour les modèles sport. Culasse en fonte. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur, en général, type 26 H.B.F.D. Buse 20. Gicleur principal 110. Ralenti 45. Allumage par batterie 12 volts 45 ampères, bobine et delco. Distribution commandée par chaînes. Graissage sous pression par pompe. Capacité du carter d'huile 3 litres pour tous les modèles. Refroidissement par thermosiphon. Capacité en eau 7 litres pour les trois types.

EMBRAYAGE

Monodisque réglable par une seule vis et fonctionnant à sec.

BOITE DE VITESSES

Boîte à 3 vitesses sur les premiers modèles. A partir de 1935, 4 vitesses et M.A., 3^e silencieuse et synchronisée. Capacité en huile 1,1 litre sur les modèles « sport » et 4 vitesses et 0,7 litre sur les modèles 3 vitesses.

TRANSMISSION

Par arbre longitudinal monté à chaque extrémité sur « flector » en toile caoutchoutée. Pont arrière à pignon et couronne, muni d'un boîtier différentiel.

SUSPENSION

A l'avant et à l'arrière par quatre ressorts droits à lames multiples et amortisseurs hydrauliques.

DIRECTION

Le boîtier est du type à vis et secteur. Les roues sont commandées par l'intermédiaire de la barre de connexion et de la barre d'accouplement.

FREINS

Freins hydrauliques sur les quatre roues.

RESERVOIR D'ESSENCE

En charge, remplissage sous le capot, capacité 26 litres pour les modèles 3 vitesses, 31 litres pour les types 4 vitesses. A l'arrière, alimentation par pompe. Capacité 40 litres pour le modèle « sport ».

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

L'état des flectors qui ont une tendance vraiment marquée à se détériorer et à se rompre. Gauchissement de l'arbre de transmission qui, par suite du mauvais état des flectors ou de rupture préalable, peut avoir un désagréable effet de ronflement à une vitesse donnée. Lames de ressorts qui ont une nette tendance à se débâter et trop souvent à se rompre.

SES POSSIBILITES

NEUVE

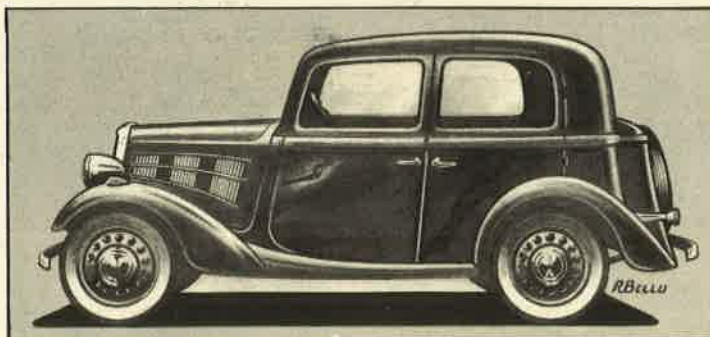
La 6 CV fut le premier modèle lancé avec une grande publicité par la jeune firme de Nanterre. Les services de vente insistent particulièrement sur les dispositifs de sécurité adaptés à cette voiture, il est intéressant de noter qu'elle fut en fait une des premières à être équipée de freins Lockheed. Chose assez curieuse, la vitesse de pointe était pratiquement passée sous silence, sauf pour le modèle « sport », étonnant pour l'époque, et qui promettait aux amateurs 115 km/h.

CONSOMMATION. — Les 6 CV participèrent de 1932 à 1935 à un grand nombre de « concours du bidon de 5 litres », dans lesquels elles se classèrent toujours très brillamment. Les dépliantes de l'époque annonçaient en caractères gras 6 litres aux 100 km.

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 AVANTAGES

Voiture robuste, habillée d'une carrosserie solide, de conception moderne pour l'époque, munie de freins efficaces et d'amortisseurs hydrauliques, tenue de route acceptable, direction assez précise, très bonne habitabilité pour sa puissance, bonne aération par glaces descendantes et pare-brise ouvrant.

Finition soignée, n'ayant pas trop vieilli d'aspect. Consommation d'huile raisonnable; il est amusant de noter à ce sujet la façon poétique dont était traitée cette question sur les dépliantes Simca : « Huile : un rien de temps à autre. » Bon échelonnement des vitesses, surtout sur les modèles 4 vitesses, permettant de la considérer comme une bonne grimpeuse dotée d'une nervosité suffisante.

SES DEFATS

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 discutée, n'ayant aucune ouverture extérieure. Pour les modèles 4 portes, étanchéité à l'air tribunaire du parfait état des caoutchoucs.

FIAT 6 CV

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 rajoutées 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 x 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 x 17 ou 4,75 x 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

Commencée en 1936, la fabrication de la Simca 5 connaît dès son début un accueil enthousiaste. Elle était extrêmement bas. Sa consommation lui valurent une clientèle nombreuse pendant que les caractéristiques sont restées inchangées, seules des

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 thermosiphon. 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 M.A.; 3^e silencieuse et synchronisateur pour la 3^e et la 4^e.

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.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

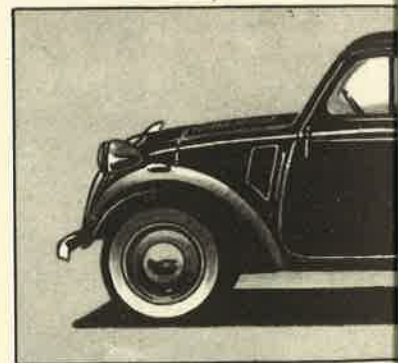
Fuite d'huile au palier arrière. Degré d'usure de l'arbre portant l'hélice de ventilateur. Embrayage ayant tendance à partir. Passage des vitesses qui devenu difficile décèle une usure des engrenages. Flectors et arbre de transmission. Jeu dans la direction et dans le train avant. Ressorts et amortisseurs.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

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.



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.