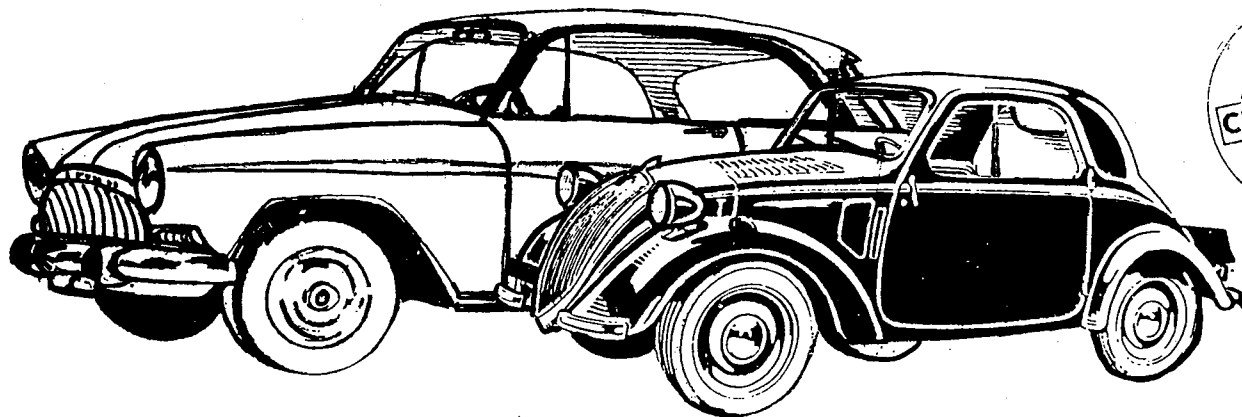




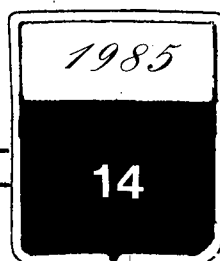
de la Simca à l'avenir



Bulletin

de

Liaison



Bonjour,

Les beaux jours arrivent et avec eux la période des sorties pour tous les amoureux d'autos anciennes. Vous trouverez donc dans ce bulletin de liaison un calendrier des manifestations prévues pour la saison. Retournez très vite au Club le coupon réponse à découper, l'organisation des dites sorties s'en trouvera grandement améliorée !

Cette année, le Club pense vous avoir mis au courant suffisamment tôt pour que vous puissiez retenir d'avance les dates et participer très nombreux au maximum de rencontres. N'oubliez pas en effet que le Club existe non seulement pour répondre aux préoccupations d'ordre matériel, mais aussi pour encourager ses adhérents à sortir un peu du petit cercle douillet de relations que chacun s'est créé, et à s'enrichir au contact des autres amateurs.

Donc si vous aimez votre SIMCA, donnez lui la priorité ne serait-ce que quelques fois dans l'année et venez aux sorties !

Pour en revenir au "matériel", une nouvelle rubrique à vu le jour : "Monsieur SIMCA vous conseille". Vous êtes invités à y collaborer en envoyant vos trucs, tours de main, expériences, critiques... pour tout ce qui concerne la restauration des autos.

Consultez également la liste des pièces Club et contactez le responsable avant d'acheter plus cher ailleurs !

L'encart "Section Sud Est" est consacré cette fois-ci aux "Robris", il sera certainement très utile aux "fanas" de la personnalisation, dans les règles de l'art, des SIMCA 9, Arondes et autres Versailles.

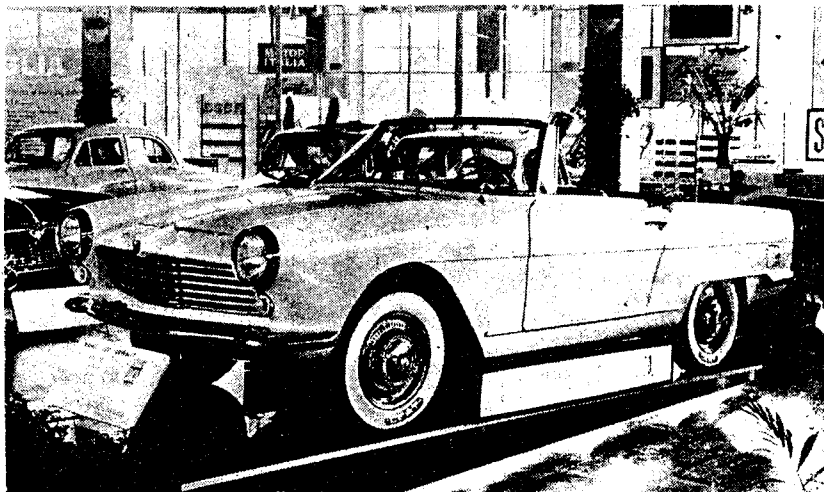
* JE VOUS RAPPELLE ENFIN QUE POUR REGLER VOTRE COTISATION 1985, *
* SI CE N'EST DEJA FAIT, IL VOUS SUFFIT D'ENVOYER UN CHEQUE DE 150 F *
* A L'ORDRE DU CLUB SIMCA ET CE DANS LES MEILLEURS DELAIS AFIN DE *
* FACILITER LA PLANIFICATION DE LA TRESORERIE DU CLUB. *

Amicalement, A. CHOLET

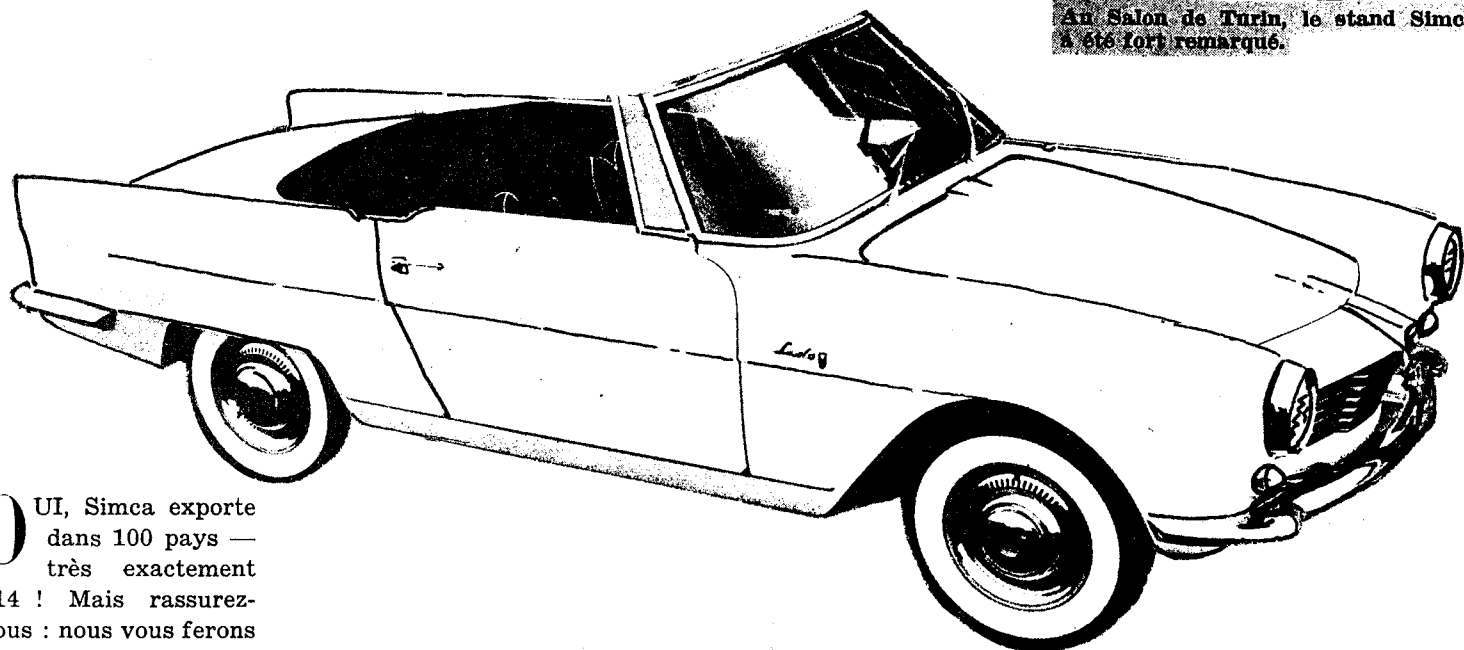
P.S.- Il est très important, surtout au niveau des expositions, que le Club dispose d'une photo, de préférence de 3/4 AV, des autos, restaurées ou non. Si votre numéro d'adhérent figure dans la liste qui suit, merci d'adresser au Club un "portrait" de votre SIMCA !

5-6-8-9-11-15-21-30-31-40-48-52-55-65-67-75-77à81-83-87-89-91-94à100-
105-106-108-110-111-114-116-118à123-125-127à132-134à137-139à146-148-
149à152-154-155-157-158-160-161-163à166.

*Ci-dessous. Deux vues du très élégant
cabriolet Lido créé par Bertone, et qu'admire
le regretté champion Louis Chiron (1960).*



*Au Salon de Turin, le stand Simca
a été fort remarqué.*



Nous vous proposons au fil de nos découvertes ces
carrosseries spéciales dans l'espoir que l'un d'en-
tre vous en retrouve une, qui sait ...

OUI, Simca exporte
dans 100 pays —
très exactement
114 ! Mais rassurez-
vous : nous vous ferons
grâce d'une énuméra-
tion qui risquerait de
vous paraître fasti-
dieuse. Nous laissons à
l'image le soin de vous
présenter nos modèles
dans quelques-uns de
ces 100 pays.

Sachez pourtant qu'au
cours des dix premiers
mois de 1959, notre
firme a exporté 106.640
voitures sur une pro-
duction de 194.523, soit
une augmentation de
43 % par rapport à la
période correspondante
de 1958. Au cours des
derniers mois, Simca a
exporté plus de 50 %
de sa production. On
peut donc dire que sur
une heure de travail,
plus de trente minutes
sont consacrées à pro-
duire pour les marchés
extérieurs.

Nous vous invitons
donc à effectuer avec
nous un petit voyage
autour du monde, à
travers les pays clients
de notre marque.



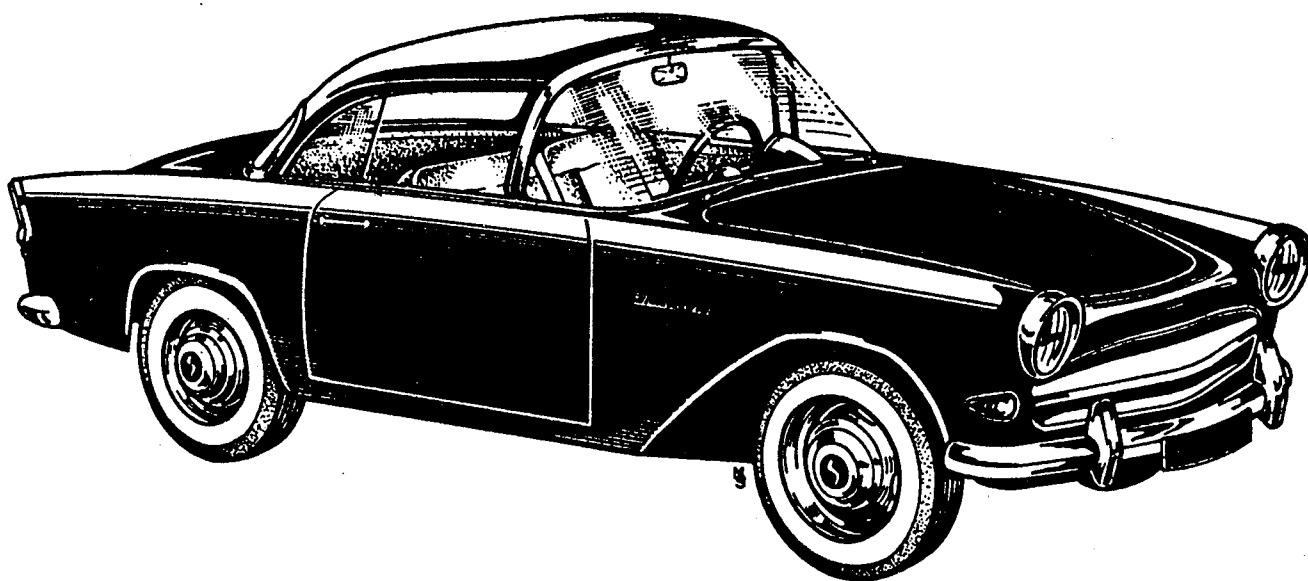
HONGRIE

*Cette photo d'un taxi Aronde
a été prise à Budapest sur
les bords du Danube*

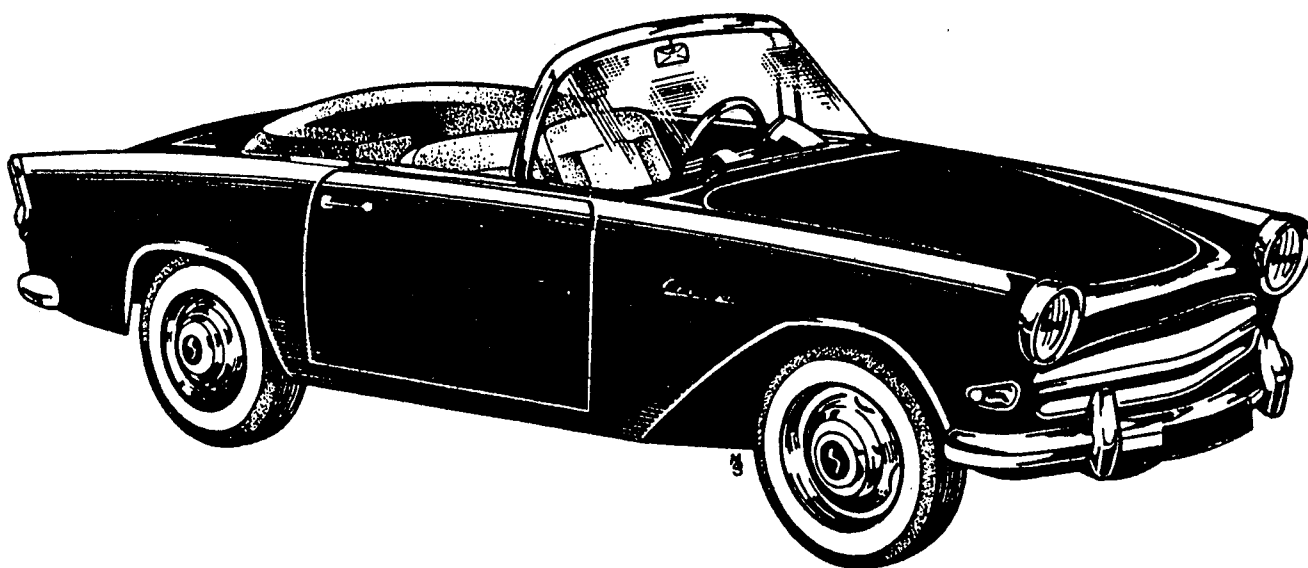
Si vous passez vos vacances en
Hongrie, Yougoslavie, Roumanie
ou Tchécoslovaquie, vous ris-
quez peut être d'en rencontrer
une, dans ce cas n'hésitez pas
à la rapatrier !



SIMCA "ARONDE" - 33 -



COUPE 2 PORTES "PLEIN CIEL"



CABRIOLET 2 PORTES "OCEANE"

Robustesse, sécurité, confort, sobriété. Atouts maîtres de l'ARONDE 1300 !





- 34 -

SIMCA "ARONDE"

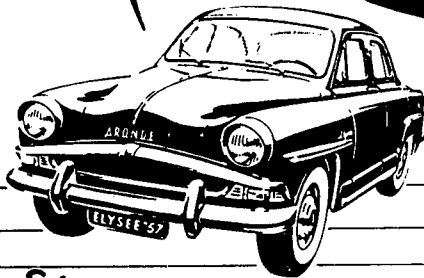
Type	Année de Fabrication	N° de châssis ou de moteur	Types de carrosseries	Caractéristiques techniques
Aronde 1300	Décembre 1955	387.276 à 396.448	Berline « Deluxe ». Hard Top (2 portes) « Grand Large ».	Idem « Aronde 1300 » à moteur Flash.
	d°	705.239 à 705.315	Cabriolet décapotable « Week-End »	d°
	d°	700.447 à 700.536	Faux cabriolet « Coupé de Ville ».	d°
	d°	802.096 à 802.844	Versions utilitaires : « Châtelaine ».	d°
	d°	751.245 à 751.685	« Messagère ». « Commerciale ».	d°
Aronde 1300	Janvier 1956	851.204 à 851.523	« Intendante ».	d°
Aronde 1300	Février 1956	405.882 à 416.024	Berline « Deluxe » « Elysées ». Hard Top (2 portes) « Grand Large ».	Idem « Aronde 1300 » à moteur Flash.
	d°	803.527 à 804.274	« Châtelaine ».	d°
	d°	752.089 à 752.368	« Messagère ». « Commerciale ».	d°
Aronde 1300	Mars 1956	416.025 à 426.584	Berlines « Deluxe » « Elysées ». Hard Top (2 portes) « Grand Large ».	d°
	d°	851.554 à 852.180	Versions utilitaires « Intendante ».	d°
	d°	804.275 à 805.019	« Châtelaine ».	d°
	d°	752.369 à 752.975	« Messagère ». « Commerciale ».	d°
	d°	705.526 à 705.635	Cabriolet décapotable « Week-End ».	d°
	d°	700.749 à 700.855	Faux cabriolet « Coupé de Ville ».	d°
Aronde 1300	Mai 1956	852.468 à 852.761	« Intendante ».	d°
	d°	436.573 à 446.791	Berlines « Deluxe » « Elysées ». Hard Top (2 portes) « Grand Large ».	d°
	d°	805.770 à 806.634	« Châtelaine ».	d°
	d°	753.314 à 753.673	« Messagère ». « Commerciale ».	d°

Ayez soin de vos V.O., le client les jugera sur leur mine.



La gamme "57 des

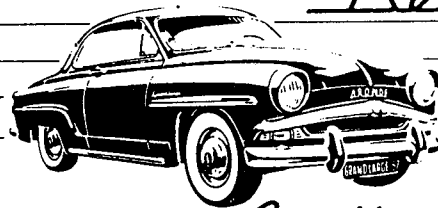
Arondes 1300



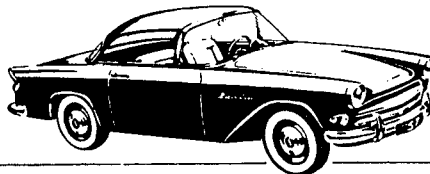
Elysee



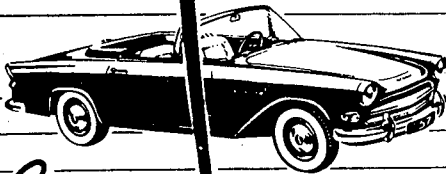
Deluxe



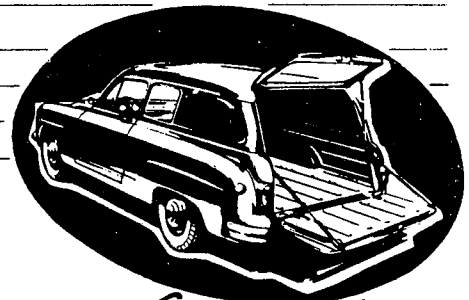
Grand Large



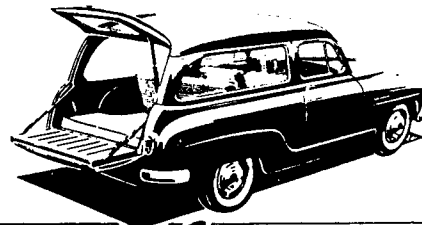
Plein Ciel



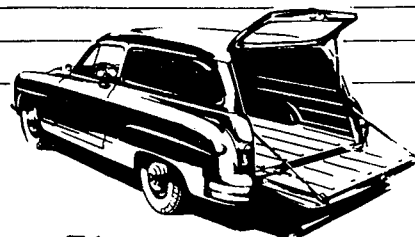
Oceane



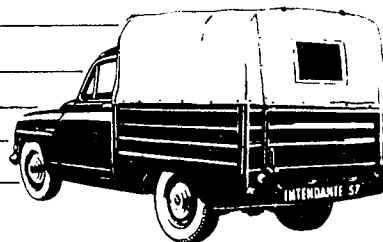
Commerciale



Chatelaine



Messagere



Intendante

ARONDE
SIMCA



X^e RALLYE INTERNATIONAL

DE LYON-CHARBONNIÈRES

UNE " ARONDE " DE SÉRIE SURCLASSE LES " GRAND-TOURISME " ÉTRANGÈRES

EN innovant résolument, les organisateurs du X^e Lyon-Charbonnières — l'A.C. du Rhône, les présidents Morin et Prilly, le Casino de Charbonnières et Michel Blanchon — ne pensaient pas que leur initiative serait, du premier coup, couronnée de succès. En effet, on avait voulu, cette année, faire la place — une place avantageuse — aux équipages amateurs, aux « sans grades », à ceux dont on pourrait dire qu'ils étaient généralement déshérités. Il était juste de penser à eux et de créer à leur intention une catégorie spéciale dont les premières places seraient venues récompenser leurs efforts. Mais les circonstances, la glorieuse incertitude du sport, ainsi que la maîtrise, il faut bien le dire, d'un équipage lyonnais parmi les plus modestes, ont fait mieux encore. C'est, en effet une voiture de série Simca-Aronde (pneus Kléber-Colombes Tubelless) pilotée par Gentilini et Chevrier qui l'emporte battant non seulement toutes les voitures plus puissantes et plus ou moins spéciales françaises et étrangères, mais encore tous les spécialistes habitués des épreuves de grand tourisme.

Il convient d'applaudir à ce succès inattendu, mais mérité, de deux sportifs qui surent triompher — sur un parcours qu'ils connaissaient bien sans doute — mais qui se révéla tout particulièrement pénible.

Avec ce succès au classement général, il faut relever les victoires de Faveers-Devaux,

sur Dauphine, de Guiraud-Chevron, sur 403, de Masson-Laurent, sur D.B., de Aumas-Brandt, sur Giulietta, de Légezec-Hébert, sur Mercedes 300 SL, de Mrs Mitchell et Miss Reece, sur M.G., enfin, dans une Coupe des Dames où elles demeurent seules compétitrices ayant réussi à vaincre des conditions atmosphériques terriblement défavorables et qui déterminèrent plus de 60 % d'abandons.

Ce X^e Lyon-Charbonnières marquait la reprise des épreuves sportives après plusieurs mois d'inactivité forcée. Cette reprise n'a pu avoir lieu que grâce à la diligence des pouvoirs sportifs : la Fédération des Sports

automobiles, son Président S. de Peyerimhoff et son directeur J. Chauvet, d'une part, et à la bonne volonté du ministre de l'Industrie et du Commerce : M. Lemaire et son Conseiller technique, Charles Deutsch, de l'autre.

Le premier pas est franchi et la reprise est consacrée par un succès sportif remarquable ainsi que par celui d'une organisation qui fut mise sur pied en quelques semaines seulement, alors qu'il lui faut généralement plusieurs mois. Tout est bien ainsi qui finit bien et nous donne l'espoir d'une saison sportive se déroulant désormais dans des conditions normales.



Ci-dessus : Robert Gentilini (à gauche) et Michel Chevrier, les « Touristes-routiers » vainqueurs imprévus d'un extraordinaire rallye Lyon-Charbonnières.

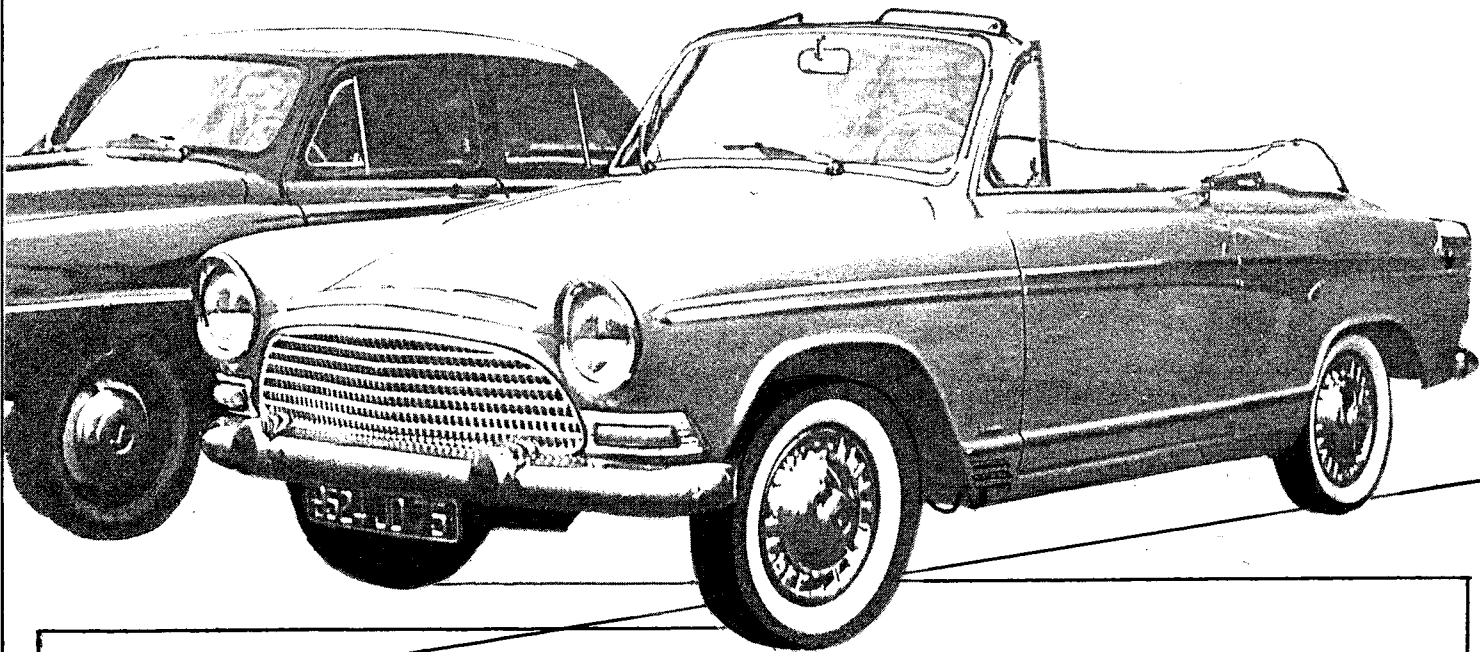
1^{er} GENTILINI CHEVRIER

(ÉCURIE NOIRE)

SIMCA-ARONDE



CHARBONNIÈRES



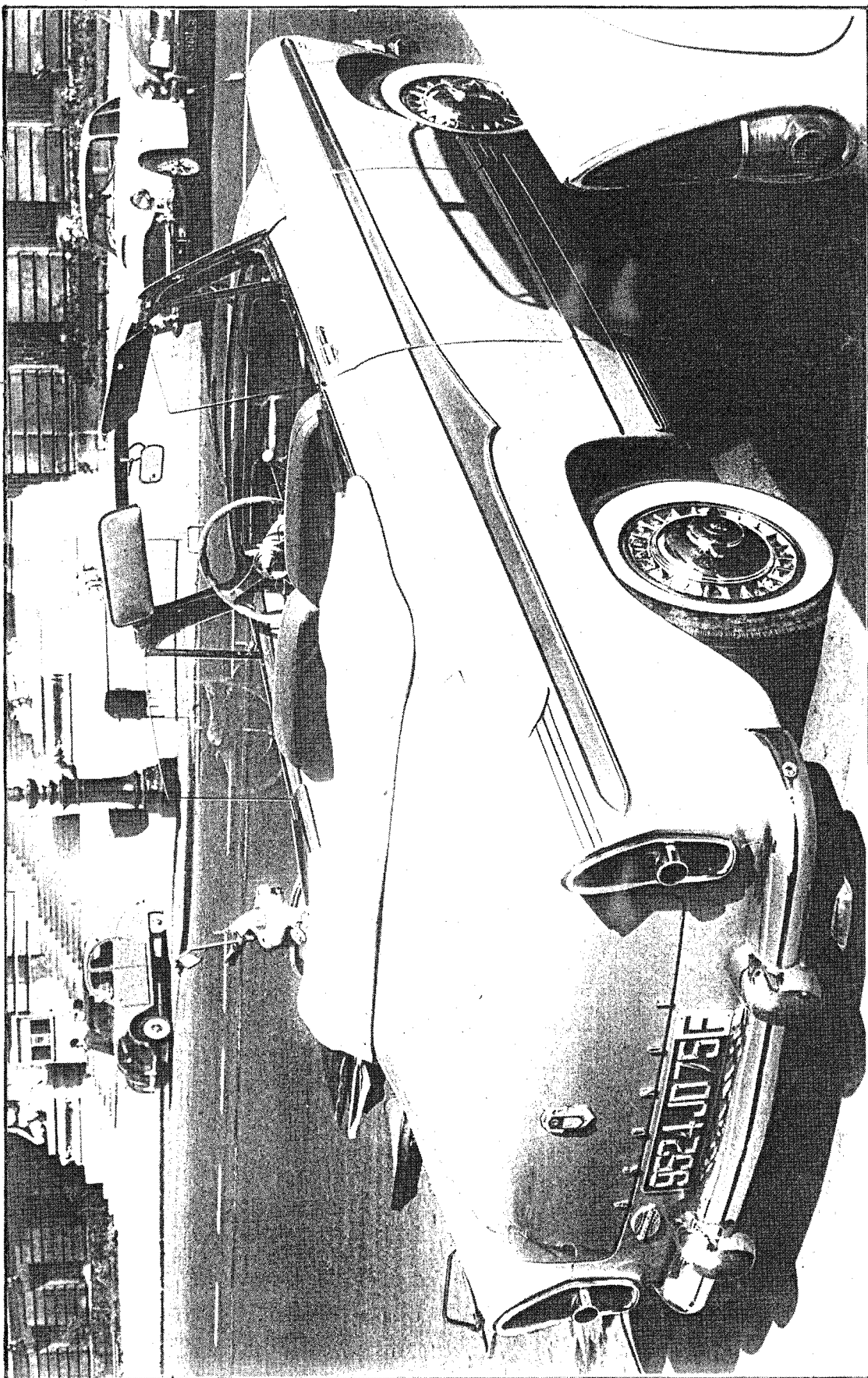
Figoni a carrossé de nombreuses SIMCA sur des bases de SIMCA 8 puis d'Aronde. Ce cabriolet étonnant et élégant a été exécuté à partir d'une Monaco P60 1959, vraisemblablement pour un client original qui, le résultat le prouve, avait bon goût. D'après les renseignements que m'a fournis Claude Figoni, fils du carrossier, quelques exemplaires auraient été modifiés de la sorte à la demande. Les plans concernant les adaptations, renforts et autres modifications, ne sont pas en sa possession, ou égarés. Dommage, car il serait intéressant de réaliser un tel modèle aujourd'hui. Si l'un d'entre vous a ses entrées à la Préfecture de Police de Paris, il peut essayer avec le numéro d'immatriculation, de retrouver sa trace.

A. CHOLET

CALANDRE

Spéciale Figoni





Ford

COMMENT "POUSSER" UN MOTEUR



NOUS n'avons pas la prétention, dans l'étude qui va suivre, de donner les modifications à apporter à un moteur quelconque, dans le but de le transformer en moteur de compétition.

Le but que nous nous sommes fixé est plus modeste, nous nous proposons simplement d'analyser en détails les modifications à faire subir à un moteur moderne donné, en vue d'améliorer sa puissance au litre de cylindrée.

Tout d'abord nous devons mettre nos lecteurs en garde contre les bricolages qu'on est trop souvent tenté d'effectuer. Il ne suffit pas de raboter une culasse ou de monter n'importe quels pistons bombés, pour s'imaginer que tout ira bien. Ce genre de travail laisse présager bien des déboires, et agit d'une manière tout à fait néfaste sur la vie du moteur.

Il faut aussi savoir que toute transformation de ce genre ne doit être faite que sur une voiture capable de résister à l'effort supplémentaire qui lui sera demandé.



D'autre part, il est évident que les pièces constitutives d'un moteur sont toujours calculées avec un certain coefficient de sécurité, mais il ne faut pas perdre de vue que c'est précisément à cette marge de résistance que nous allons faire appel. Malheureusement ce supplément de solidité, souvent modeste, sur les moteurs de petite cylindrée, sera nettement insuffisant dans bien des cas. Les pièces défaillantes, ou même celles dont les sections paraissent trop faibles, devront alors être renforcées ou même remplacées purement et simplement par des pièces de mêmes dimensions, mais dont la matière composante sera de qualité supérieure.

Avant de nous lancer dans la transformation d'un quelconque moteur, assurons-nous d'abord, dans la mesure du possible, que celui-ci se prêtera sans trop de modifications à cette transformation. Un grand nombre de ces moteurs ne pourront être « gonflés » qu'au prix de travaux hors de proportion avec le résultat final, ils devront être éliminés impitoyablement.

Ces modifications, qui, si elles sont bien conduites, doivent amener un surcroît de puissance appréc-

iable, devront presque toujours être suivies d'un remaniement de la suspension de la voiture, ne serait-ce que le durcissement des amortisseurs ou le renforcement des ressorts. Nous ne parlerons pas des commandes de la direction qui, en général, donnent satisfaction, elles seront évidemment exemptes de jeu, le rapport de démultiplication sera assez important pour permettre un contrôle sûr de la voiture à grande vitesse. Les freins seront revus entièrement, si les tambours sont ovalisés il faudra les passer au tour, vérifier soigneusement l'équilibrage du freinage, surtout si la commande se fait par câbles.

Examiner aussi les pneus qui devront être en excellent état et ne pas comporter de coupure profonde ou d'emplâtre, surtout à l'avant ; surveiller la pression de gonflage, qui sera légèrement augmentée.

Le facteur le plus important, dans le cas qui nous intéresse, est certainement celui de la tenue de route. Il se peut évidemment, qu'une tenue de route médiocre, soit améliorée, si les précautions signalées plus haut sont observées, mais il arrive bien souvent qu'elle provienne de causes tout à fait indépendantes

comme, par exemple, d'un mauvais équilibrage ou d'une répartition des masses insuffisamment étudiée, ou encore de déformations du châssis ou flottement longitudinal ; s'il s'agit d'un de ces derniers cas, la sagesse conseille de ne rien entreprendre sur une telle voiture, il n'y aura jamais rien à en tirer. Nous attirons aussi l'attention de nos lecteurs sur le fait qu'une voiture qui plafonne à 100 ou 105 km/h peut avoir une tenue de route satisfaisante, mais il n'en sera plus de même si après transformation du moteur on la fait marcher à 115 ou 120.

..

Nous voyons donc que le problème est complexe ; c'est pour cette raison que le remaniement d'un moteur ne devra être abordé qu'avec la plus grande circonspection. Il existe évidemment plusieurs types de voitures qui se prêtent particulièrement bien à ces modifications : la 302 Peugeot, les 7 et 9 CV Citroën T.A., les 13 CV Ford, etc., ces constructeurs fabriquant également un type plus rapide où seul le moteur diffère et souvent uniquement par l'alésage (402 légère, 11 Performante, etc...).

Il est évident que dans ce cas, l'accroissement des charges sur les manetons et les paliers sera supporté aisément.

Somme toute, si nous nous trouvons en présence d'un moteur et d'une voiture « transformables », il nous restera deux solutions. La première est de pousser le moteur par un ou plusieurs procédés que nous indiquerons plus loin, de manière à améliorer les reprises et la vitesse en côte sans changer les rapports du pont, c'est-à-dire en conservant la même vitesse maxima, et la même vitesse de régime du moteur, d'où économie certaine de carburant, puisqu'en marche normale en palier on roulera avec une plus petite ouverture du papillon des gaz. C'est, de loin, la solution la plus simple et la plus facile à mettre à exécution. Elle peut être appliquée sans inconvénients sur presque tous les moteurs.

L'autre procédé consiste à augmenter le régime de rotation du moteur, par un moyen quelconque, afin de gagner sur la vitesse horaire et c'est là une question assez délicate ; il faudra examiner avec soin le moteur à transformer et la voiture qu'il équipe afin de déterminer s'il n'existe pas d'obstacles insurmontables. Il faudra contrôler le débit de la pompe à huile qui sera peut-être insuffisant pour un moteur rapide. La circulation de l'eau de refroidissement, si elle se fait par thermo-siphon, devra être dou-

blée d'une pompe, car le moteur ayant un régime plus élevé dégagera davantage de chaleur, qu'il faudra dissiper. L'équilibrage lui aussi, devra être revu, des vibrations parasites pouvant être engendrées par les hautes vitesses de rotation.

Voyons maintenant, ensemble, les travaux qui devront être exécutés :

— Adapter une culasse aluminium, si elle n'existe pas déjà ; ceci permettra d'augmenter la compression sans avoir à craindre le phénomène d'auto-allumage, si fréquent avec les essences de mauvaise qualité et les rapports volumétriques élevés.

On sait en effet, que l'aluminium évacue bien mieux la chaleur que la fonte, ce qui évite la formation de « points chauds » permanents.

Cette culasse aura des chambres d'explosion se rapprochant le plus possible de la demi-sphère ; elles seront soigneusement polies ainsi que les passages des gaz.

— Monter des pistons plus hauts et légèrement bombés, afin d'augmenter le taux de compression.

— Remplacer la pipe d'admission d'origine par une pipe spéciale à large section, sans coudes brusques et aussi lisse que possible à l'intérieur ; si le carburateur d'origine est horizontal, il faudra le remplacer par un modèle inversé à grande buse.

On aura aussi intérêt à utiliser une pipe prévue pour deux carburateurs si le moteur est un 4 cylindres

ou 3 carburateurs s'il en possède 6. Le fait d'avoir un carburateur pour 2 cylindres favorise l'homogénéité du mélange gazeux en même temps que sa répartition égale.

— Adopter un volant moteur allégé qui favorisera les accélérations.

— Échanger les ressorts des soupapes contre d'autres de plus grande dureté qui éviteront l'affolement de la distribution dans les hauts régimes.

— Monter des soupapes spéciales ayant le plus grand diamètre possible à la tête ; elles seront construites en acier au chrome.

— Adapter, s'il y a lieu, un carter d'huile de grande capacité, non seulement pour augmenter le volume d'huile en circulation, mais aussi pour faciliter son refroidissement. Il faut aussi, bien entendu, améliorer au maximum la qualité du carburant utilisé ; voici une composition qui a fait ses preuves : 30 % de benzol blanc rectifié, 10 % d'alcool et 60 % d'essence du commerce (1).

Cet ensemble de transformations est réalisé commercialement par quelques établissements. Quelques-uns de ces derniers ont eu l'amabilité de nous communiquer les transformations qu'ils apportent aux moteurs de série.

(1) Il est actuellement plus simple d'utiliser le « super carburant » du commerce.

TRANSFORMATIONS DEHO SUR SIMCA 8

TYPE SPORT

Moteur 4 cylindres - alésage 68 - course 75. Cylindrée totale 1.090 cc.

Rapport de compression 7.

Puissance du frein à 4.800 t/m : 45 CV.

Réglage de la distribution :

Ouverture d'admission 11°

Fermeture d'admission 50°

Ouverture échappement 55°

Fermeture échappement 7°

Les levées de soupapes sont celles d'origine.

Jeu réel des soupapes : Admission 0,15 mm

Echappement 0,20 mm

Culasse modifiée — polissage intérieur des passages de gaz (fig. 1 et 2).

Soupapes : Diamètre des soupapes : Admission 34 mm

Echappement 31 mm

Ressorts des soupapes : Admission et échappement tarage 47 kg.

Collecteur : Admission — échappement Brevet R. Deho (fig. 3).

Diamètre de l'entrée des gaz d'admission : 35 mm.

Diamètre de la sortie des gaz d'échappement : 40 mm.

Prise de compte-tours sur carter de distribution (fig. 4).

Pression d'huile : 2,5 kg.

Pistons marque Borgo — usinage élliptique (fig. 5).

Jeu dans les cylindres 5/100.

Axe de piston : ultra léger en AD 3.

Bielles d'origine mais garnies en métal rose par procédé spécial. Jeu au diamètre 5/100, jeu latéral 7/100.

Vilebrequin d'origine mais chromé et équilibré soigneusement, volant moteur allégé de 350 grammes (fig. 6).

Ligne d'arbre régulée.

Carter d'huile de 6 litres, venu de fonderie en aluminium avec ailettes de refroidissement (fig. 7).

Couvre-culasse en aluminium avec remplissage d'huile par dessus.

Allumage : Magnéto Scintilla, calage de l'avance 12° — course d'automatisme 25° — avance totale 37° (fig. 8).

Bougies type recommandé C.R. 35 de Marchal.

Carburateur marque Stromberg type EX 22, diffuseur 27,8 — grand jet 60 — jet de pompe de reprise 50/55 — gicleur de ralenti 65.

Carburant mélange recommandé 15 % de benzol blanc rectifié et 85 % d'essence.

Simca 8
Simcarile 114



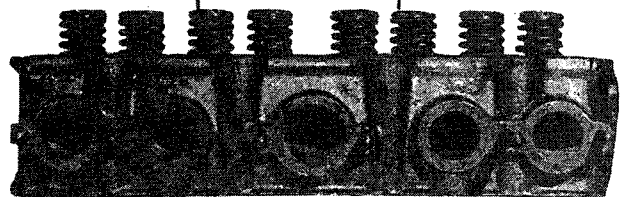
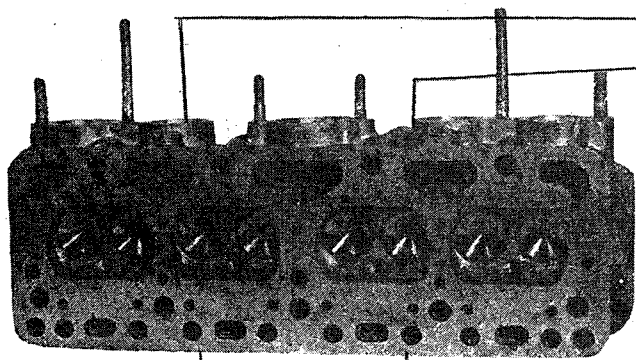


FIG. 1 ET 2. — DEHO. LA CULASSE « SPORT » POUR SIMCA 8

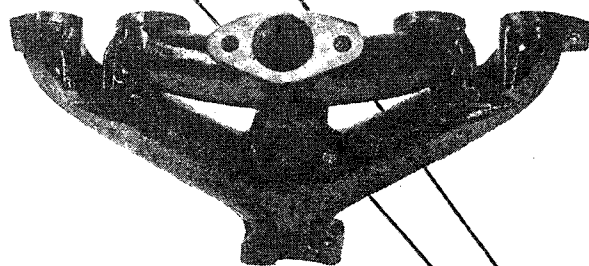


FIG. 3. — DEHO. LE COLLECTEUR ADMISSION ET ÉCHAPPEMENT POUR SIMCA 8

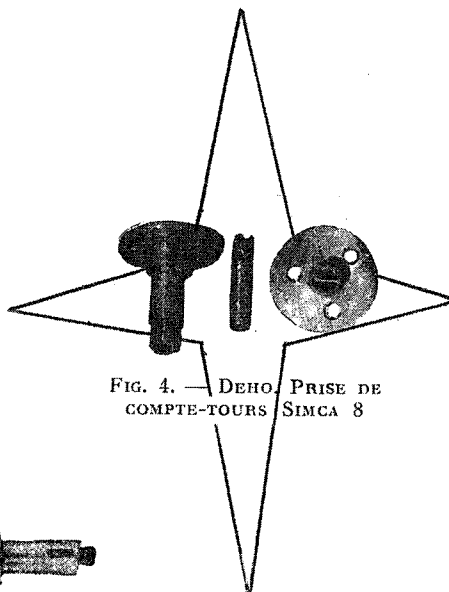


FIG. 4. — DEHO. PRISE DE COMPTE-TOURS SIMCA 8

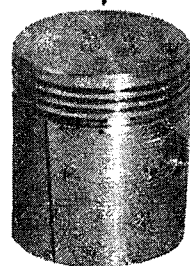


FIG. 5. — DEHO. PISTON BORGIO A USINAGE ÉLLIPTIQUE

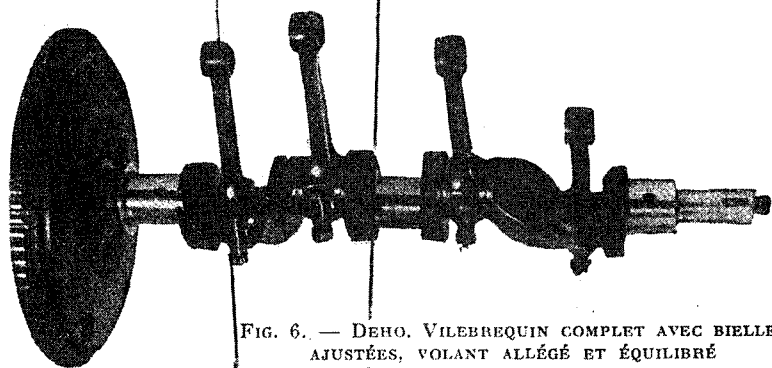


FIG. 6. — DEHO. VILEBREQUIN COMPLET AVEC BIELLES AJUSTÉES, VOLANT ALLÉGÉ ET ÉQUILIBRÉ

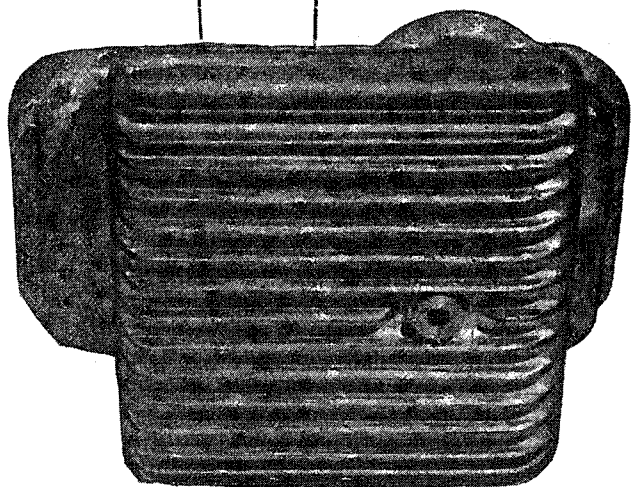


FIG. 7. — DEHO. LE CARTER D'HUILE DE 6 LITRES ADAPTABLE SUR MOTEUR SIMCA 8

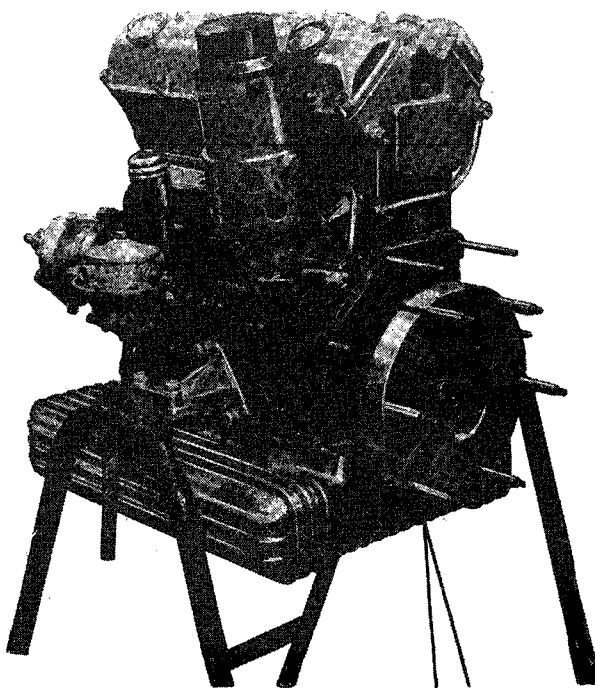


FIG. 8. — DEHO. UN MOTEUR SIMCA 8 TRANSFORMÉ, ÉQUIPÉ D'UNE CULASSE A DOUBLE ARBRE A CAMES EN TÊTE. REMARQUER LA MAGNÉTO SCINTILLA VERTEX

TYPE « SUPER SPORT » (fig. 9)

Mêmes caractéristiques que le modèle « sport », sauf :
Arbre à cames spécial avec levées de soupapes plus fortes.

Ressorts de soupapes tarés à 50 kg.

Tiges de culbuteurs spéciales.

Rapport de compression 8,7.

Pistons spéciaux avec bossage et déflecteur du côté bougie.

Bielles spéciales avec coussinets de métal rose rapportés.

Ligne d'arbre montée sur métal rose.

Vilebrequin spécial, forgé, traité, usiné, chromé et équilibré.

Allumage par magnéto « Vertex » (Scintilla) (fig. 8).

Bougies marque Champion type LA 10.

Carburant ternaïre.

Pression d'huile 3,5 kg.

Carburateur Stromberg type EX 22, diffuseur 29,4 — gicleur principal de 64 — gicleur de pompe de reprise 55 — gicleur ralenti 65.

Ce moteur développe une puissance de 55 CV à 5.500 t/m.

Il est équipé d'une pompe à eau spéciale, sans graissage et sans presse-étoupe.

Notons qu'il est possible d'adapter la nouvelle culasse hémisphérique qui autorise un rapport de compression 8,5, la puissance développée à 5.500 t/m est de 60 CV.

Il existe également une pompe à eau adaptable (fig. 10) qui accélère considérablement la vitesse de circulation d'eau dans le radiateur.

✱

Quelques conseils concernant le montage et la mise au point des moteurs « transformés DEHO ».

Calage de l'allumage au plein retard : avance 2 mm.

Tube d'échappement 38/40 ou 40/42 suivant les dimensions de la bride.

Pour monter le carburateur Stromberg EX 22 il est recommandé d'adapter la bride en croix Zenith Stromberg prévue pour le montage sur Citroën. La cuve du carburateur se monte transversalement vers l'avant du moteur.

Montage du collecteur admission-échappement :

— Commencer par serrer les écrous montés sur les plus longs goujons entre l'admission et l'échappement ; serrer ensuite les écrous du centre ; les écrous des extrémités ne doivent pas être bloqués afin de permettre le retrait et la dilatation du collecteur.

NOTA : Au raccord de la sortie du collecteur d'échappement, bien ajuster la bride et ne placer qu'un seul joint pour ne pas casser le collecteur qui est en fonte.

Joint de culasse :

Monter le joint d'origine avec le sertissage intérieur en cuivre rouge, ne pas utiliser de joint ayant un sertissage acier.

Montage du compte-tours :

Il se pose sur la prise prévue à cet effet ; il comprend un renvoi d'angle, un flexible et le compte-tours lui-même.

Ces pièces sont à commander aux Etablissements Jaeger, rue Baudin, à Levallois, suivant les indications ci-dessous :

1 flexible longueur 1,55 mètre avec embout adaptable sur le compte-tours 6.400 t/m-N° 46.113 RX 2 T/M X 100 ; 1 renvoi d'angle N° 10.064 G 1/1.

NOTA : Si le compte-tours n'est pas adapté il est recommandé de placer un capuchon sur l'extrémité de la prise pour éviter l'introduction d'eau ou de poussière qui pourraient détériorer la distribution.

Huile : marque recommandée BRET-OIL Sport ou CASTROL XXL.

Rodage du moteur :

S'effectue sur 3.000 km environ. Durant les 500 premiers kilomètres la vitesse maxima en quatrième ne devra pas dépasser 50 à 55 km à l'heure ; elle pourra atteindre 60 à 65 km à l'heure dans les 500 km suivants, qui se termineront par une vidange de l'huile du carter accompagnée d'un rinçage.

Mise au point finale :

Après 3.000 km, avant de pousser le moteur à fond, il est recommandé de nettoyer le filtre à huile, de vérifier les jeux des culbuteurs, de contrôler le débit de la pompe à essence et de régler l'écartement des pointes de bougies à 5/10.

Resserrer le collecteur en se rapportant au paragraphe précédent.

Une berline SIMCA 8 transformée par les Etablissements DEHO, atteint facilement 125 km à l'heure ; de plus le remplacement du moteur ordinaire par un moteur transformé se faisant en 48 heures, l'immobilisation est réduite au maximum.

Nous rappelons que c'est une SIMCA 8-DEHO qui est arrivée première à la course du Mont Ventoux (catégorie touriste). Et c'est encore une voiture identique qui a remporté le rallye féminin (toujours dans la même catégorie).

De plus, l'ancien record du Bol d'Or a été battu par Vernet, toujours sur SIMCA-DEHO ; il a parcouru 1.912 km en 24 heures.

Au Bol d'Or 1948, de nombreuses voitures de marques différentes étaient équipées de moteur SIMCA 8 « transformés DEHO », voir fig. 11 et 12 ; elles figurent parmi les mieux placées au classement final.

La figure 8 représente la culasse DEHO à double arbres à cames en tête, montée sur moteur SIMCA 8 ; somme toute, il ne reste rien du moteur d'origine, si ce n'est le groupe cylindre.

Remarquons l'allumeur Scintilla grand modèle et les dimensions imposantes du carter d'huile. Cette transformation tout à fait spéciale n'est citée ici qu'à titre indicatif, car elle entraîne une dépense considérable, dépassant souvent la valeur de la voiture elle-même.

Il est à noter que les moteurs Simca et Fiat se prêtent très bien à ces transformations. En Italie de nombreux spécialistes se sont consacrés à la transformation de moteurs Fiat 1100 en Super-Sport.

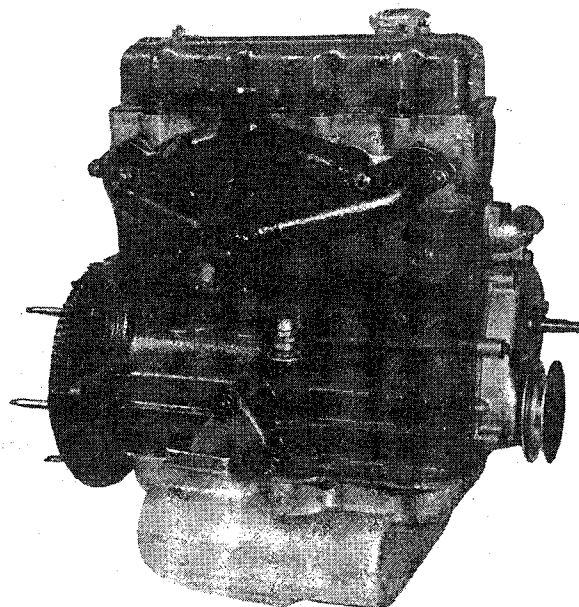


FIG. 9. — DEHO. UN MOTEUR SIMCA 8 ENTièrement TRANSFORMÉ

Transformez votre Simca-8

**SI VOUS VOULEZ DES CHEVAUX
MONTEZ UN MOTEUR**

Deho

SI VOUS NE PRENEZ PAS LE MOTEUR Deho

Adaptez dès à présent

LE CARTER HUILE 6 LITRES	LE COLLECTEUR D'ADMISSION
LE REMPLISSAGE D'HUILE	LA POMPE A EAU

Toutes les spécialités **DEHO** sont exposées et en vente chez
Jacques LACROIX, 41, rue Marcheron, VANVES (Seine) - MIC. 12-36

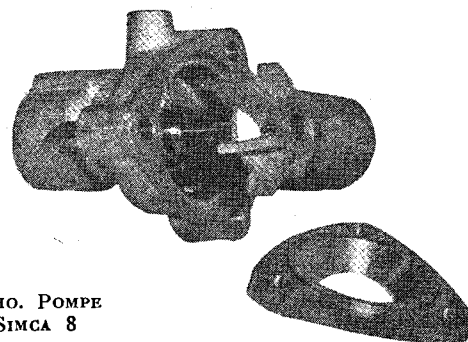


FIG. 10. — DEHO. POMPE A EAU POUR SIMCA 8

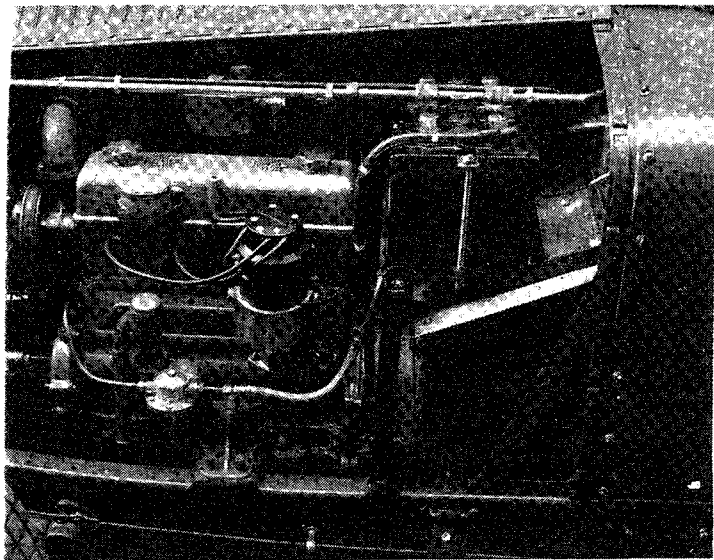


FIG. 11. — BOL D'OR 1948. L'AMILCAR DE LE JANTREL ÉTAIT ÉQUIPÉE D'UN MOTEUR SIMCA 8 TRANSFORMÉ PAR DEHO

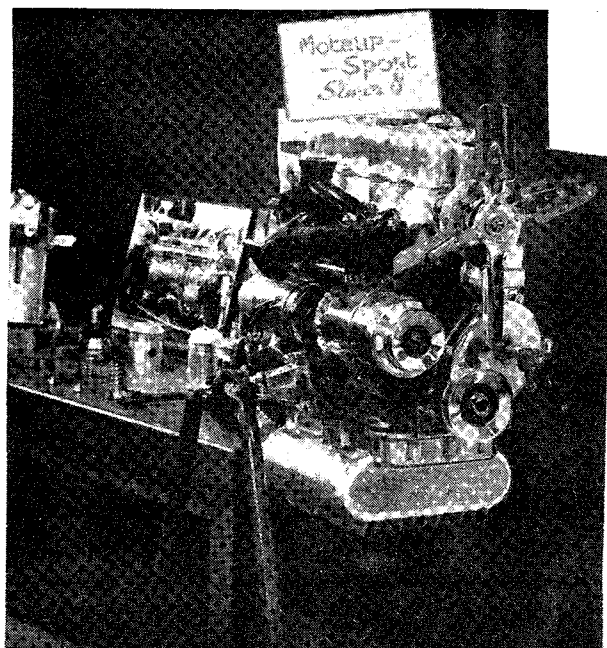


FIG. 12. — UN MOTEUR TRANSFORMÉ PAR DEHO. REMARQUER LE CARTER D'HUILE SPÉCIAL

SIMCA-8 (1.100 et 1.200)

- 1 Travail de culasse
- 2 Tubulure Nardi 2 carb. (seule)
- 3 Carburateur Solex
- 4 Carburateur Zenith pour 1.100
- 5 Carburateur Zenith pour 1.200
- 6 Bielles légères à coussinets CIP
- 7 Bielles Nardi
- 8 Vilebrequin Nardi (1.100)
- 9 Arbre à came Nardi (1.100 et 1.200)
- 10 Boîte Cotal
- 11 Multiplicateur Monviso
- 12 Allumeur avec prise compte-tours SEV
- 13 Stabilisateur Caillaud
- 14 Lavage
- 15 Moteur DEHO
- 16 Thermomètre
- 17 Compte-tours

DEPUIS 1946, les constructeurs français ont créé une sélection de modèles de grandes séries sur lesquels l'économie d'utilisation ne le cède en rien au brio et à l'agrément de conduite.

La Renault 4 CV, la Peugeot 203, la Simca-8 « 1.200 » et la dernière version de la Citroën « 11 Performance » en constituent des exemples connus et appréciés ; leur comportement sur la route et au cœur du trafic urbain en fournit journellement la preuve. Mais, encouragés par ces excellentes performances « de série », des conducteurs adroits et expérimentés souhaitent mettre à profit l'étoffe de ces voitures pour accroître encore leur agrément de pilotage.

Tout en s'astreignant à ne pas dépasser une vitesse maximum limitée, compatible avec la sauvegarde de la sécurité, cette élite du volant souhaite avoir des reprises encore plus brillantes.

Ce résultat pourra être obtenu grâce au choix judicieux d'équipements spéciaux, dont l'adaptation pourra se faire par paliers successifs ou « stades ». Mais, attention au prix croissant et rapidement.

1^{er} stade : Mise en condition du moteur pour qu'il puisse, en toute sécurité, supporter de manière continue la puissance maximum « Série » (pose d'accessoires de contrôle : thermomètre d'eau et d'huile, ou de sécurité ; inverseur d'allumage, etc...).

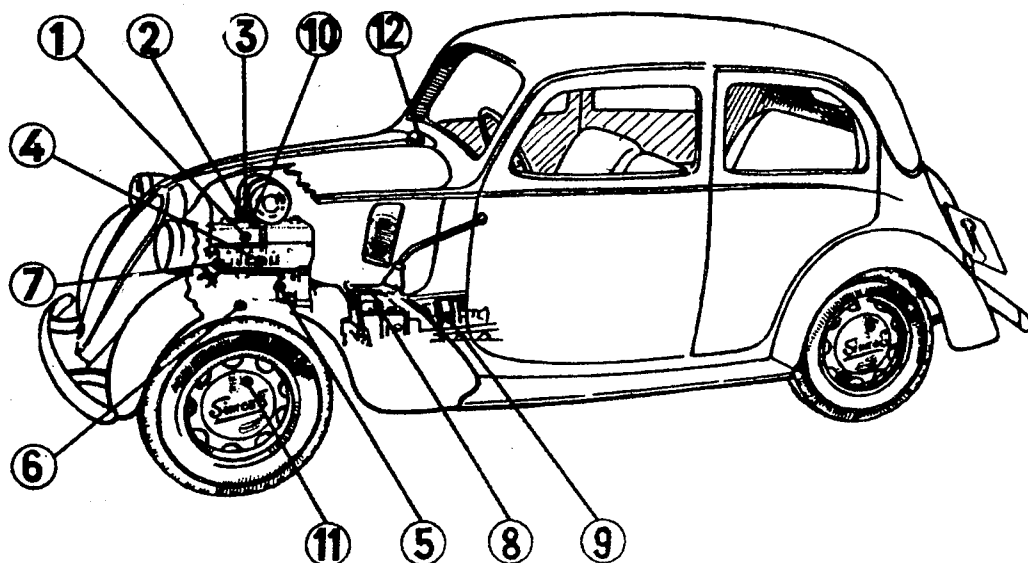
2^e stade : Accroissement modéré de la puissance sans modification des équipages mobiles : meilleure alimentation (pipes et carburateurs spéciaux).

3^e stade : Accroissement de la puissance, semblable à 2^e stade, avec élévation corrélative du taux de compression et du régime : l'équilibrage soigné du moteur est nécessaire.

4^e stade : Création du moteur dit « sport », semblable à 3^e stade, mais montage d'organes spéciaux : bielles légères, culasse modifiée, etc..., pose d'accessoires tels que radiateur d'huile.

5^e stade : Création du moteur compétition, semblable à 4^e stade, mais augmentation éventuelle de la cylindrée, échange du bloc fonte pour bloc aluminium.

6^e stade : Création du moteur compétition avec addition d'un dispositif de suralimentation. A ce moment, le moteur, poussé à ses limites, consentira peut-être à développer 3 fois la puissance de départ ; mais il reviendra entre 12 à 15 fois le prix de série.



ACCESSOIRES D'ENJOLIVEMENT ET DE PROTECTION

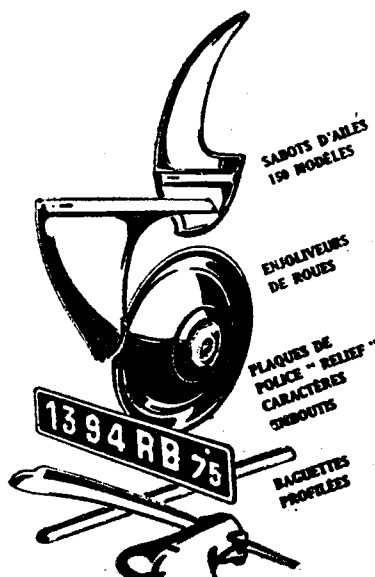
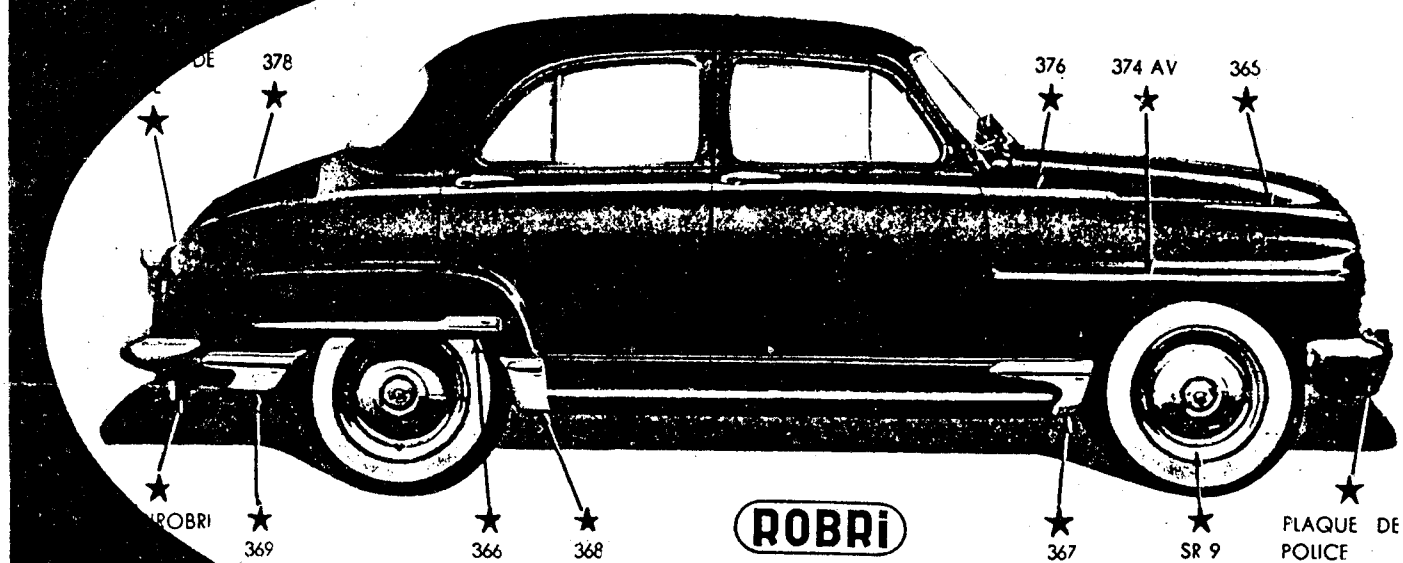


ROBRI

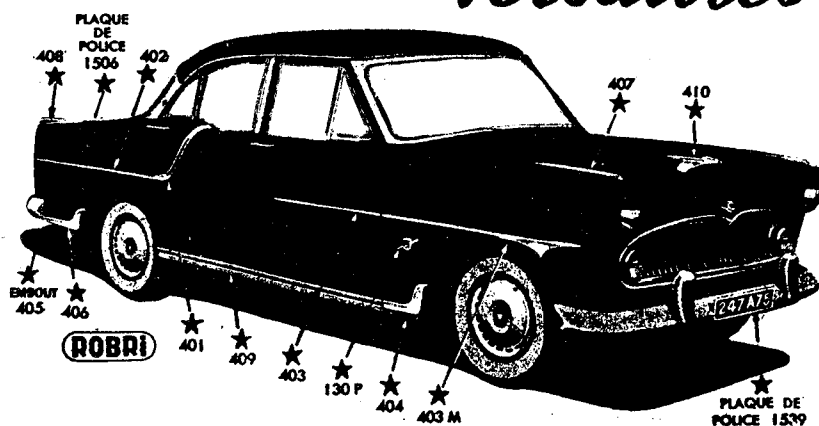
*Équipement
DE LUXE POUR*

Simca 9
ARONDE

TOUS TYPES



Versailles



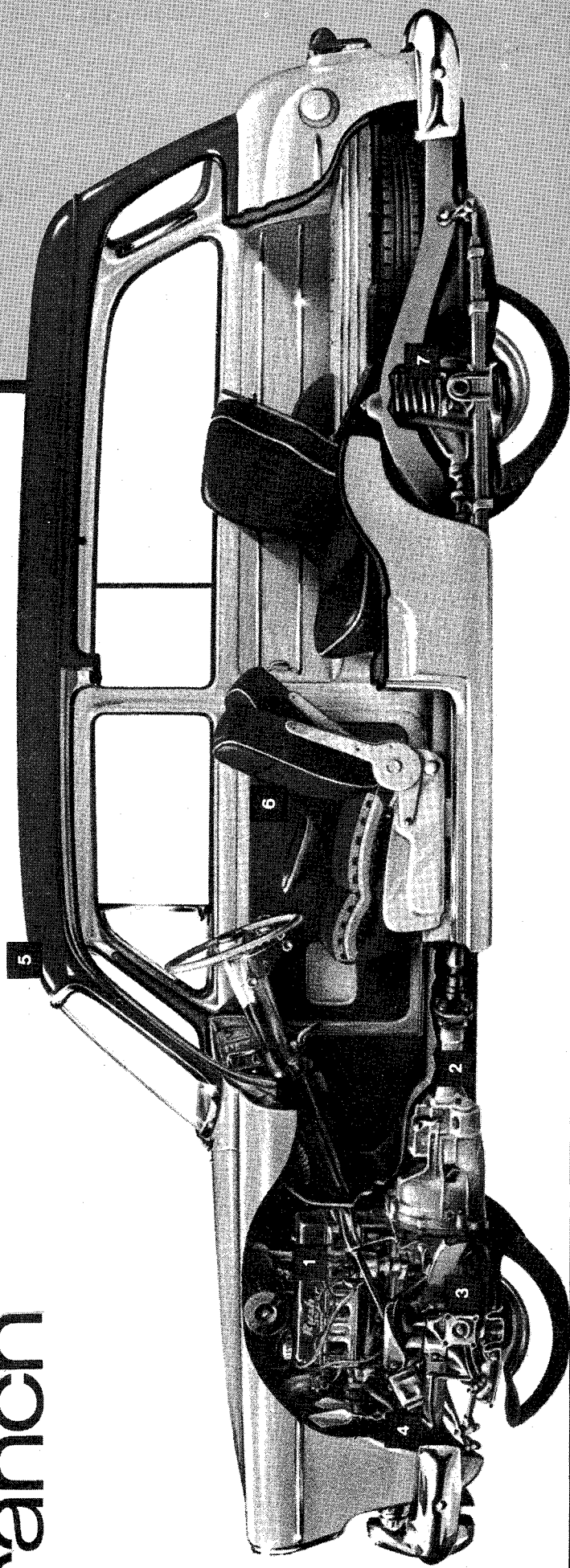


SIMGA



ranch

ranch



moteur

Rush super 5 paliers.
4 cylindres en ligne.
Alésage/course : 74 x 75 mm.
Cylindrée : 1.290 cm³
Puissance fiscale : 7 cv.
Puissance réelle : 62 chevaux SAE à 5.200 t/m.
Taux de compression : 8,5 à 1.
Couple maximum : 10,2 mkg à 2.600 t/m
Epurateur d'huile centrifuge, une vidange tous les 5.000 km seulement.

Allumeur à dépression.
Nouveau filtre à air à prise d'air chaud.

transmission

Embrayage monodisque à sec.
Boîte à 4 vitesses avant, 1 vitesse arrière.
2e, 3e et 4e synchronisées.
Commande par levier sous le volant.
Pont arrière hypoloide, couple 9 x 40

suspension AV

Tourisme spéciale par bras articulés et ressorts hélicoïdaux verticaux. Amortisseurs hydrauliques, télescopiques, thermostatiques à double effet différentiel.
Stabilisateur à barre de torsion.

direction

Boîtier Gemmer à vis et galet.

carrosserie

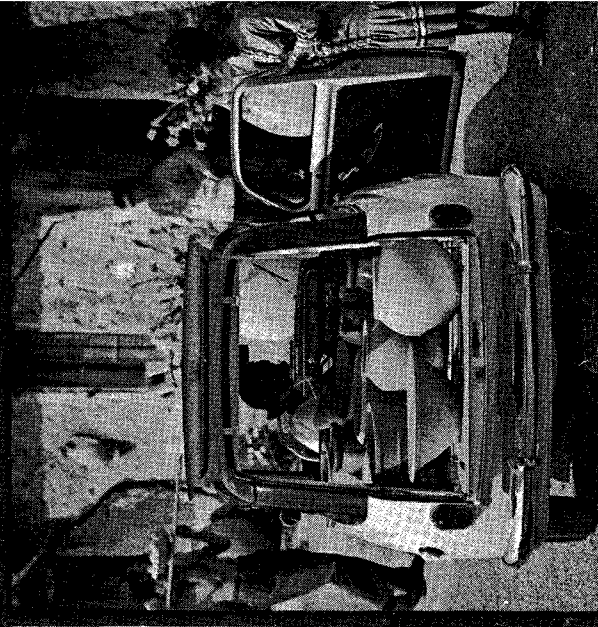
Break 2 portes latérales, auvent et hayon arrière, 4-5 places.
Banquette arrière totalement escamotable pour usage utilitaire (charge utile : 350 kg).
Caisse autoporteuse à châssis intégré indéformable.
Poids : 975 kg.

confort

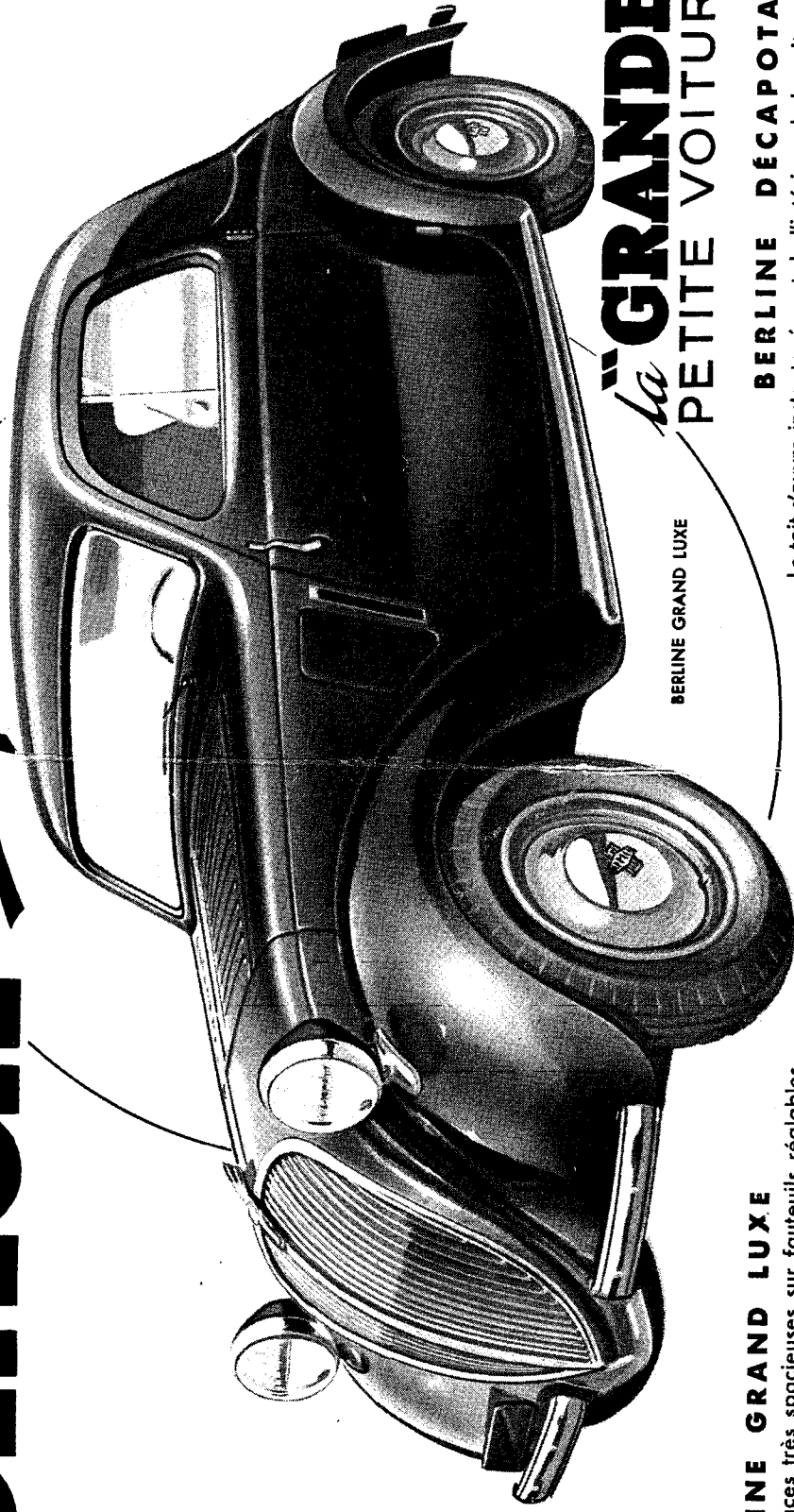
Sièges AV séparés à dossiers 3 D (10 inclinaisons jusqu'à la position couchette).
Garnissage en simili grain porc lavable.
Chauffage, dégivrage, climatisation à commande centralisée, boîte à gants, cendrier escamotable, bourrelets anti-chocs, emplacement radio.

suspension AR

Par ressorts à lames longitudinales et ressorts hélicoïdaux verticaux.
Amortisseurs hydrauliques, télescopiques, thermostatiques à double effet différentiel.



SIMCA *cinq*



BERLINE GRAND LUXE

la "GRANDE" PETITE VOITURE.

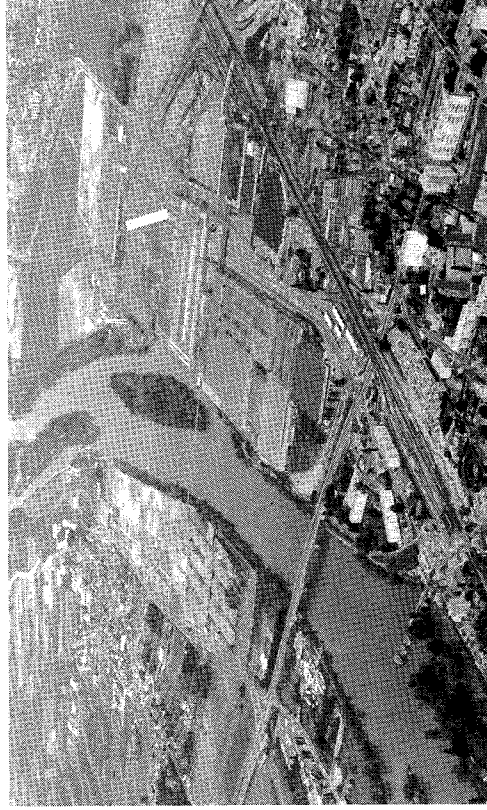
BERLINE GRAND LUXE

Deux places très spacieuses sur fauteuils réglables à dossier rabattable. Visibilité parfaite. Places intérieures d'un accès facile, grâce aux grandes dimensions des portières. Essuie-glace électrique, rétro-viseur. Emplacement pour bagages. Doubles glaces coulissantes aux portières. Roue de secours encastrée à l'arrière.

BERLINE DÉCAPOTABLE

Le toit s'ouvre instantanément de l'intérieur de la voiture, même en cours de route, en tirant simplement les deux crochets d'arrêt qui le fixent à l'avant sur la traverse métallique située au-dessus du pare-brise. Une poignée fixée à l'encadrement du capotage facilite l'ouverture et la fermeture; la manœuvre est rendue encore plus commode par des compas métalliques guidant la descente de l'ensemble. Le capotage, en tissu imperméabilisé et à fermeture hermétique, est parfaitement étanche à l'eau et à la poussière.

CENTRE DE PRODUCTION DE POISSY



... 1 MILLIARD 200 MILLIONS DE
FRANCS D'INVESTISSEMENTS

... LA TÔLERIE ROBOTISÉE
LA PLUS MODERNE D'EUROPE

... LE LANCEMENT EN PRODUCTION DU
NOUVEAU MODÈLE DE LA GAMME

PEUGEOT TALBOT

POUR RECEVOIR UNE DOCUMENTATION SUR LE CENTRE DE PRODUCTION DE POISSY

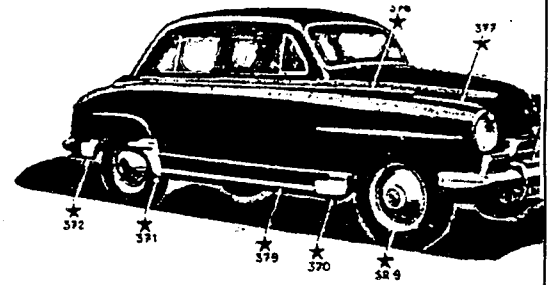
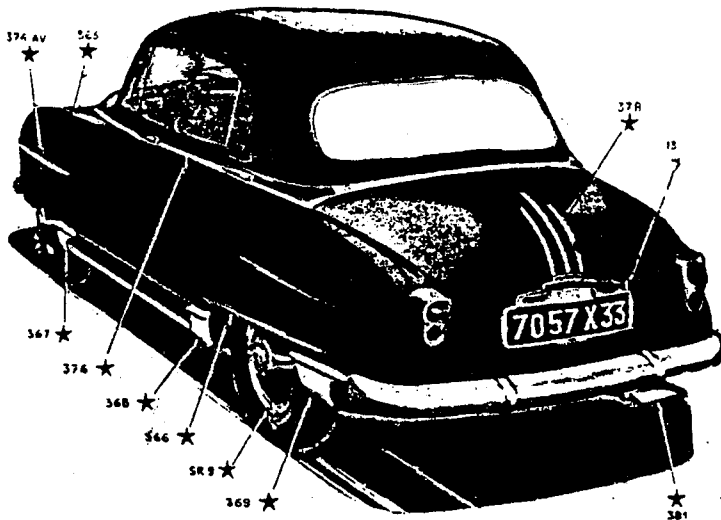
veuillez écrire à :

TALBOT et C^{ie}, Relations Extérieures, 45, Rue J.-P. Timbaud, 78307 POISSY Cedex



ROBRI

POUR *Simca 9*
ARONDE

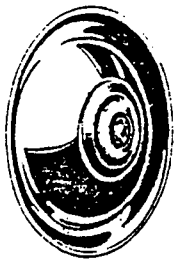


ENTOURAGES de CLIGNOTANTS



en aluminium moulé, inoxydable et poli. Pour recouvrir ceux d'origine peints.
Livrés avec vis chromées.
Réf. 382 - Le jeu de deux p.

ENJOLIVEURS DE ROUES



En laiton chromé, recouvrant entièrement la roue. Donnent à la voiture un cachet d'élégance incomparable. Fixation par boulon central sur grande rondelle d'appui en bronze chromé. Montage et démontage à l'aide du vilebrequin des écrous de roues. Trou embouti pour passage de valve et ergot de sécurité l'empêchant de tourner.

Pour Berline, Breack et Grand Large :

Modèle après 55 surbaissé.

Réf. SR-10 - Livré avec 5 brides à fixer à demeure sur les 5 roues. Le jeu de 4 enjoliveurs.

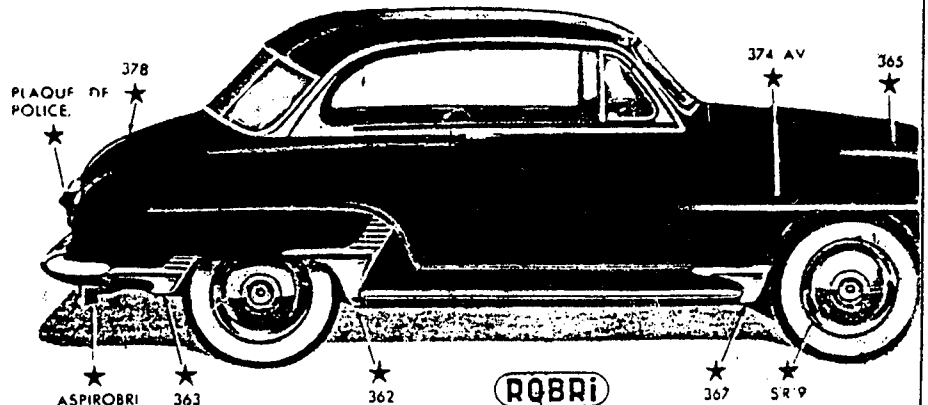
Modèle avant 1955

Réf. SR-9 - Livré avec 5 brides à fixer à demeure sur les 5 roues. Le jeu de 4 enjoliveurs.

POUR ARONDE GRAND LARGE

Sabots d'ailes.

- Réf. 367. AR des ailes AV.
Prix, les 2 pièces : 2.365. »
- Réf. 362. AV des ailes AR.
Prix, les 2 pièces : 3.870. »
- Réf. 363. AR des ailes AR.
Prix, les 2 pièces : 2.365. »



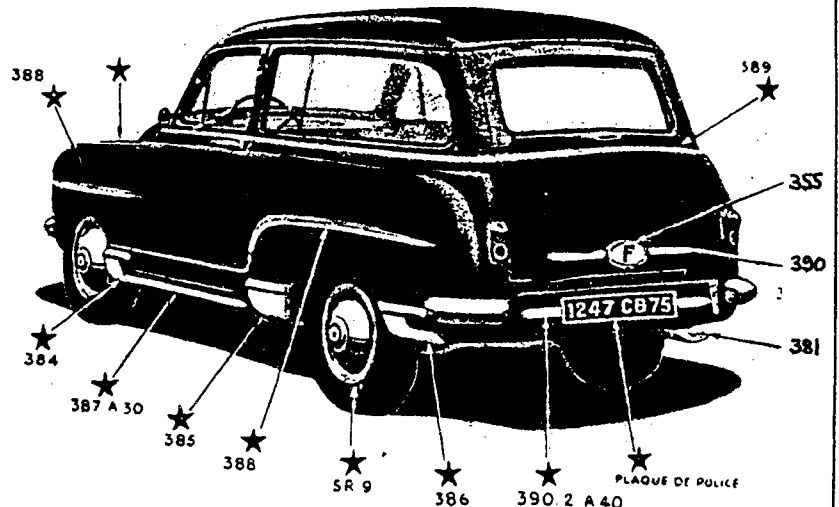
Baguettes de Carrosserie.

- Réf. 374 AV. Pour côté d'ailes AV.
Prix, les 2 pièces : 1.075. »

POUR ARONDE BREACK

Sabots d'ailes.

- Réf. 384. AR des ailes AV.
Prix, les 2 pièces : 2.090. »
- Réf. 385. AV des ailes AR.
Prix, les 2 pièces : 2.980. »
- Réf. 386. AR des ailes AR.
Prix, les 2 pièces : 3.120. »



Baguettes de Carrosserie.

- Réf. 388. Pour côtés d'ailes AV et AR.
Prix, les 4 pièces : 1.775. »

Plaques de police.

Mêmes modèles que pour l'Aronde Berline

Embouts d'échappement.

- Réf. 701 TB. Aspirobri 56... Prix : 2.790. »
- Réf. 381. Standard..... — 1.085. »

Simca 9
ARONDE

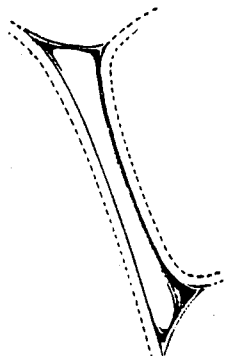
1956



ÉQUIPEMENTS

MONTANTS DE PARE-BRISE

MOTIF DE CAPOT

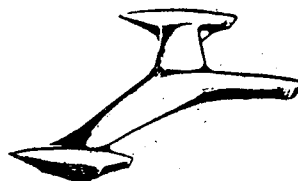


En aluminium moulé inoxydable et poli. Elargissent l'avant de la carrosserie et servent de séparation pour peindre le toit d'une autre couleur.

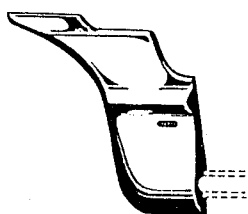
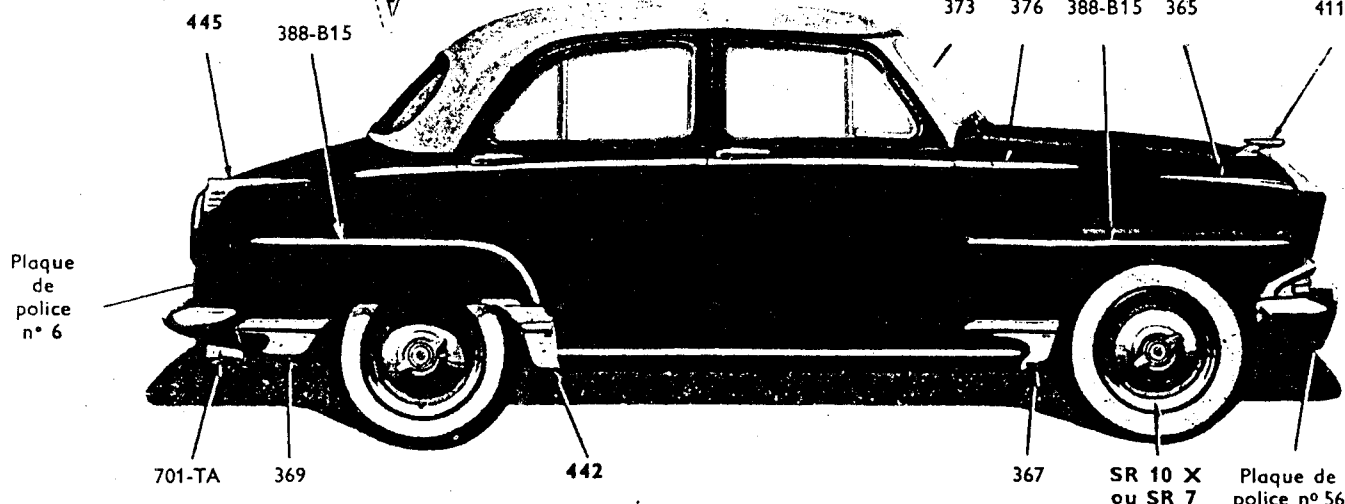
Réf. 373 pour Berline.
Le jeu de 2 pièces

Réf. 373-GL pour Grand Large.
Le jeu de 2 pièces

Réf. 373-BR pour Break
Le jeu de 2 pièces

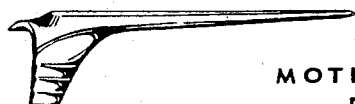


En aluminium moulé inoxydable et poli. Sert à lever et baisser le capot. Fixation invisible.



**POUR ELYSEE & DE LUXE
SABOTS D'AILES**

Réf. 442 - Pour AVANT des ailes ARRIÈRE. Remplacent les sabots réf. 368 ne s'adaptant plus. Les autres modèles réf. 367 et 369 n'ont pas changé.



**MOTIF DE DESSUS
D'AILE AR**

Réf. 445 - En aluminium moulé, inoxydable et poli.

Le jeu de 2 pièces
(s'adapte également sur Grand Large)

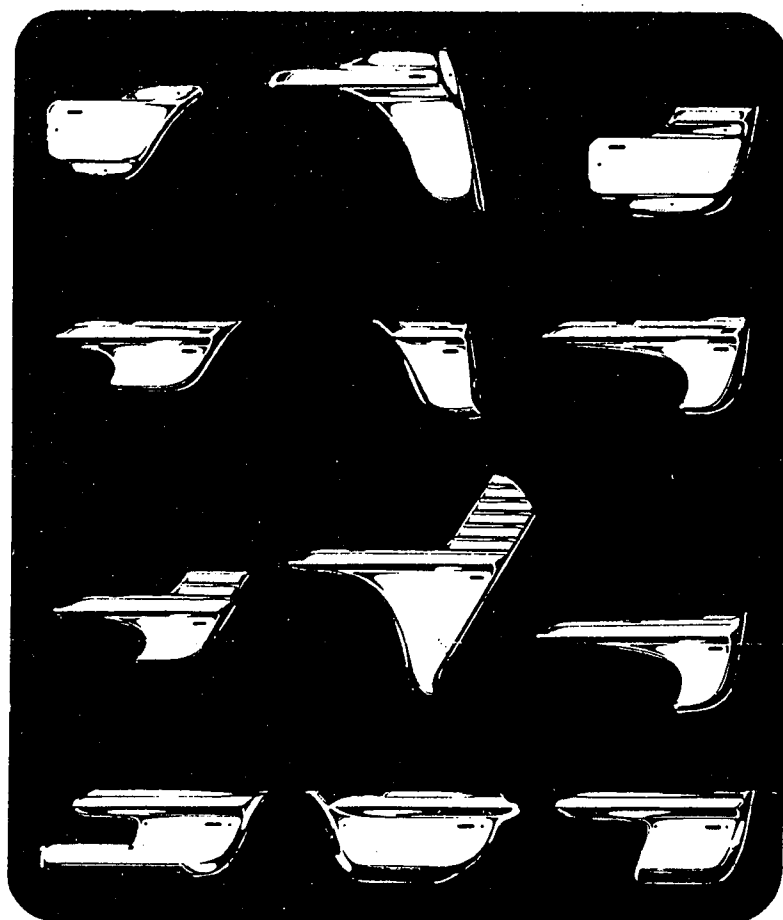
Les références **ROUGES** des dessins et photos de cette notice indiquent les nouvelles fabrications; Les références **NOIRES**, les accessoires adaptables sur tous les modèles Aronde. Les précisions concernant ces articles figurent sur la notice 4 pages Simca 955-20 et au verso de cet additif.

VOIR AU DOS LES NOUVEAUX MODÈLES
POUR BREAK & GRAND LARGE 56

**PROTECTION ET
ENJOLIVEMENT**

ROBRi

Le Joaillier de l'Automobile



SABOTS D'AILES

Enjoliveurs en aluminium moulé, inoxydables et soigneusement polis.

Protecteurs latéraux contre les chocs; également indispensables contre les projections de pierres, goudron, etc...

POUR BERLINE

1^{re} Formule

Pour AR des ailes Avant...	370
» AV » Arrière..	371
» AR » ..	372

2^e Formule

Pour AR des ailes Avant...	367
» AV » Arrière..	368
» AR » ..	369

La baguette 366 complète l'équipement 2^e formule (voir tableau des baguettes)

POUR GRAND LARGE

Pour AR des ailes Avant...	367
» AV » Arrière..	362
» AR » ..	363

POUR BREAK

Pour AR des ailes Avant...	384
» AV » Arrière..	385
» AR » ..	386

* Ces références s'entendent pour un jeu de 2 pièces.

BAGUETTES DE CARROSSERIE

en aluminium * inoxydable et poli. Fixation rapide par agrafes spéciales ou goujons (invisibles) ne nécessitant que quelques perçages.

* Ces baguettes peuvent être livrées en laiton chromé. Prix sur demande.

BAS DE CAISSE

à monter avec le sabot 370 pour berline.

DESSUS D'AILES AVANT (axe phares).

» » » » »

PORTIÈRES ET CAISSE

PORTE ABATTANTE ARRIÈRE

COTÉS PLAQUES DE POLICE ARRIÈRE

CALANDRE depuis 1954

» avant 1954 (garniture comprenant 1 pièce

A23 à poser sur le rebord extérieur de la plate-forme

et 1 pièce A40 cintrée à poser sur cette dernière)

COFFRE ARRIÈRE

COTÉS D'AILES AVANT

COTÉS D'AILES AV et AR

soulignant les décrochements

(AR cintrée)

COTÉS D'AILES ARRIÈRE

s'harmonisant avec les sabots

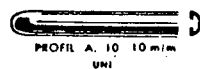
367, 368, 369.

* PROFILÉES "P" - MOULÉES "M"

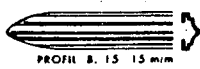
BERLINE			GD LARGE			BREAK		
RÉF. (1)	(2)	Prix détail	RÉF. (1)	(2)	Prix détail	RÉF. (1)	(2)	Prix détail
379-A30	2	Consulter le tarif en cours.			Consulter le tarif en cours.	387-A30	2	Consulter le tarif en cours.
365	2		365	2		365	2	
377-B15	2		377-B15	2		377-B15	2	
376-B15	10					389-A10	5	
						390 ¹ -A30	1	
						390 ² -A40	2	
392-A14	1		392-A14	1		392-A14	1	
380	2		380	2		380	2	
378-B15	2	Consulter le tarif en cours.	378-B15	3	Consulter le tarif en cours.			Consulter le tarif en cours.
374-A10	2		374-A10	2				
383-B15	4							
388-B-A10	4		388-B-A10	4		388-A10	4	
366	2							

BAGUETTES PROFILÉES

ROBRI



PROFIL A. 10 10 mm
UNI



PROFIL B. 15 15 mm
NERVURE

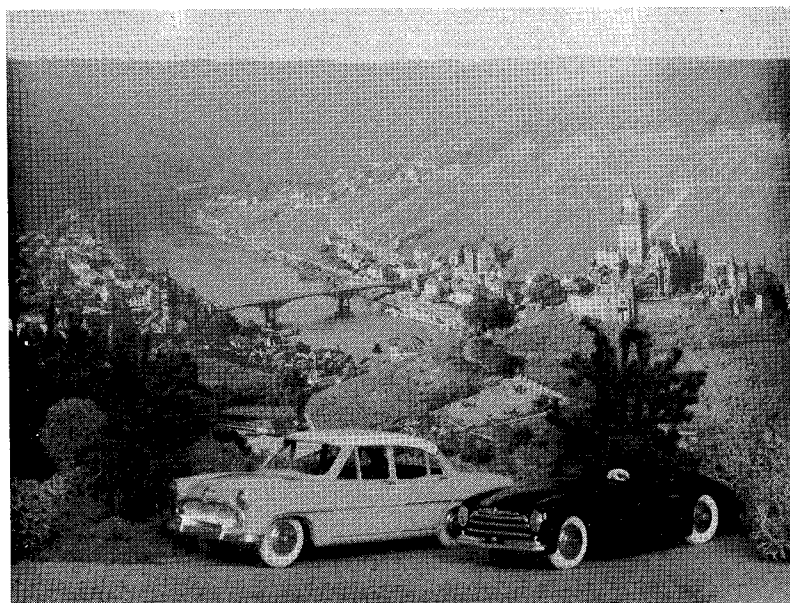


PROFIL C. 15 15 mm
NERVURE

BERLINE 383 B 15
374 A 10
BREAK 388 A 10

(1) La lettre suivant le Numéro de référence indique le type de la baguette et le chiffre suivant la largeur en millimètres.
(2) Nombre de pièces que comprend la référence.

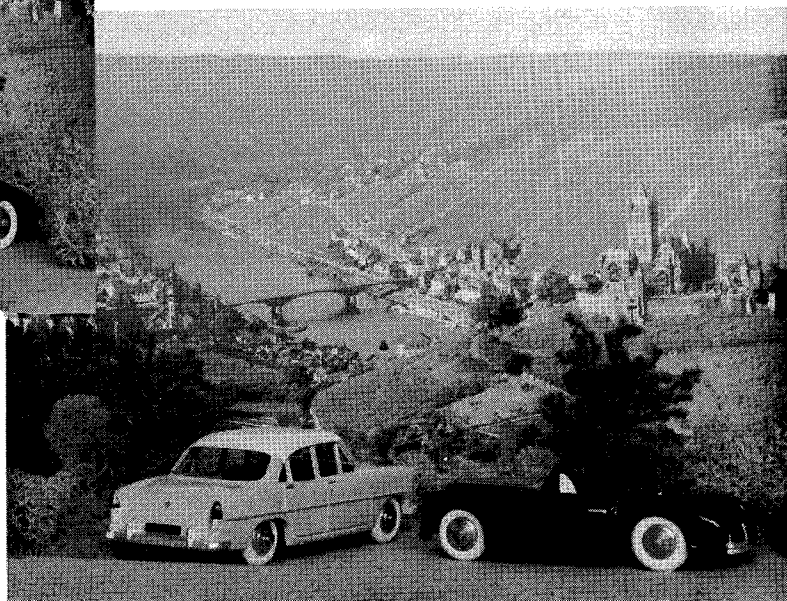
* RUBRIQUE « SIMCA MINIATURES » *



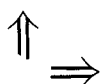
SIMCA VERSAILLES, bleue toit blanc,
DINKY TOYS n° 242 et SIMCA 8 SPORT,
noire, DINKY TOYS n° 245.



Versailles & simca Sport: des
jouets aux lignes fidèles à
l'original.....bravo!



Suspension, glaces, aménagements
intérieurs...le luxe! appréciez
la finesse des montants de
portes sur la 1100!



SIMCA 1100 GLS, bleue métal., SOLIDO
n° 164 et SIMCA 1000, bleue, DINKY TOYS
n° 519.





SIMCA 1500, bleue, DINKY TOYS n° 523
et SIMCA 1000, bleue, DINKY TOYS n° 519.



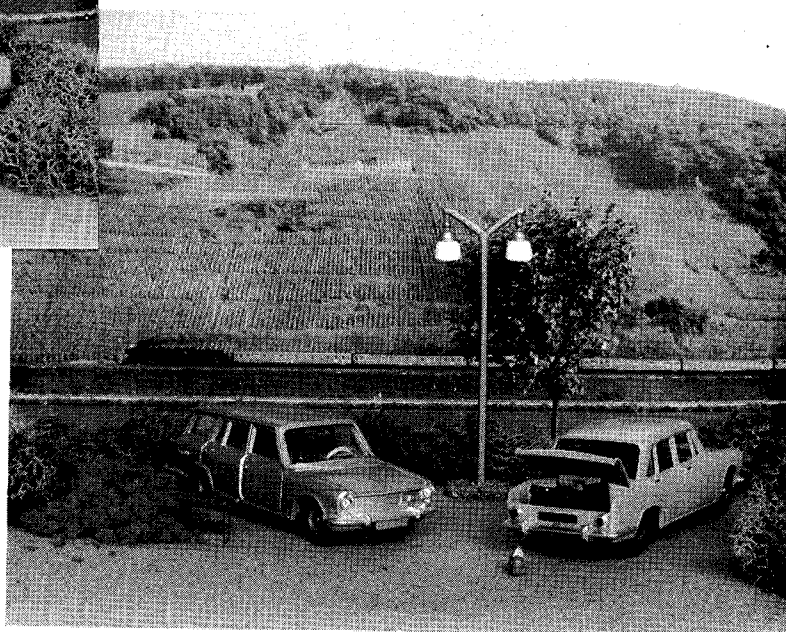
Phares 'diamants', bagages dans
le coffre & comble du raffine-
ment pour le break: hayon ou-
vrant avec glace descendante
& table de camping comme la
'vraie'!



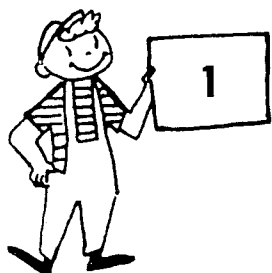
SIMCA 1500 GLS break, gris métal.,
DINKY TOYS n° 507 et SIMCA 1500, bleue,
DINKY TOYS n° 523.



CHERS ADHERENTS, ENVOYEZ NOUS
VOS PHOTOS DE MINIATURES SIMCA
DANS UN DECOR ORIGINAL, LA MEIL-
LEURE SERA RECOMPENSEE.....



* MONSIEUR SIMCA VOUS CONSEILLE ... *

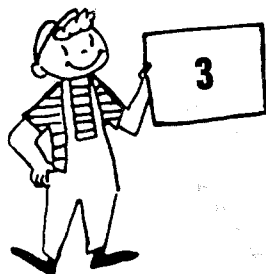


PEINTURES 2 TONS : si vous êtes l'heureux propriétaire d'une SIMCA bicolore qui nécessite une réfection de la peinture, évitez dans la mesure du possible de repeindre le toit qu'il est facile, le plus souvent, de desoxyder (coton à lustrer + rénovateur Johnson, Abel ...) puis de polir (polish Johnson, Nylfluid, ...) afin de lui redonner l'aspect du neuf.

REFECTION DES INTERIEURS DE PORTE ET DES GARNITURES : après dépose des garnitures et du papier paraffiné collé sur la porte, traitez l'intérieur des portes au Rustol puis à la cire pour corps creux (Dinitrol, Duplicolor, Holts, ...), vérifiez, réglez et graissez tous les mécanismes (lève-glace, commande d'ouverture, serrure, ...). Pour refaire la garniture, dégrafez soigneusement les baguettes métalliques, séparez le tissu et le plastique de garniture et de l'armature en isorel. Entre les deux se trouve une feutrine de carton qu'il peut être nécessaire de changer. Si l'isorel est "pourri", utilisez le comme gabarit pour en découper un neuf (isorel ou à défaut contre-plaqué de 3mm) et n'oubliez pas toutes les découpes (passage des axes de manivelles, des agrafes de baguettes ...). Reconstituez la garniture en agrafant le tissu ou le plastique sur l'envers de l'isorel (agrafes de 4mm maxi) sans oublier d'intercaler la feutrine de carton ou à défaut de la mousse plastique pour donner du "gonflant". Avant de reposer la garniture, remplacez toutes les agrafes et contre agrafes par des neuves (Rest-Agraf), puis collez à la colle néoprène du papier goudronné double épaisseur (Samaritaine !), ou du papier paraffiné ou à défaut du plastique transparent, sur l'intérieur de la porte en remplacement du papier arraché en début de l'opération.



CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT : sur nos chères autos, le plus souvent démunies d'un thermomètre ou d'un thermo-contact, il est nécessaire de découvrir les problèmes de surchauffe autrement qu'en contemplant d'épais volutes de vapeur qui s'échappent de sous le capot. Une précaution élémentaire en prenant possession de votre nouvelle SIMCA consiste donc à vérifier l'état du circuit de refroidissement : détartrage des radiateurs (principal et chauffage) ou échange des faisceaux (300-400fr) si les boîtes à eau sont en bon état, échange des durits et du calorstat (bien respecter la température inscrite).



a suivre ...

VEDETE

"TRIANON"



VITESSE

142

KM-
HEURE

CONSOMMATION

13

LITRES
AUX
100 KM



QUALITÉS

- Performances satisfaisantes.
- Boîte de vitesses agréable et bien échelonnée.
- Tenue de route satisfaisante sur sol sec.
- Suspension généralement confortable.
- Direction pratiquement aussi douce que l'an dernier et précision accrue.
- Bonne habitabilité.
- Climatisation satisfaisante.
- Equipement général acceptable.

DÉFAUTS

- Déséquilibre au freinage.
- Consommation relativement importante.
- Ensemble bruyant à grande vitesse.
- Mauvaise adhérence sur route mouillée et sensibilité au vent.
- Etanchéité discutable.

CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

MOTEUR. — Puissance fiscale : 13 CV ; cylindrée : 2 351 cm³ ; 8 cylindres en V ; Alésage 66,065 mm, course 85,725 mm. 4 temps. Un carburateur double corps inversé Zenith Stromberg 32 NDIX. Filtre à air à bain d'huile. Allumage par delco. Batterie : 12 V 45 AH. Graissage sous pression par pompe à engrenages et filtres à huile. Contenance du carter : 4,5 litres. Refroidissement à eau par pompe. Contenance du radiateur : 17 l. Contenance du réservoir : 60 l. Rapport volumétrique : 7,2. Soupapes latérales commandées par arbre à cames central et pignons. Puissance aux freins : 80 CV à 4 000 t/m. Couple maximum : 15,2 mkg à 2 400 t/m.

TRANSMISSION. — Rodes arrière motrices. Pont semi-flottant. Embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses à trois rapports, 3^e en prise directe, 2^e et 3^e synchronisées. Commande sous le volant.

RAPPORTS DE TRANSMISSION. — 1^{re} : 3,115 ; 2^e : 1,772 ; 3^e : 1 ; M. A. : 4,005. Vitesse théorique aux 1 000 tours : 29 km/h.

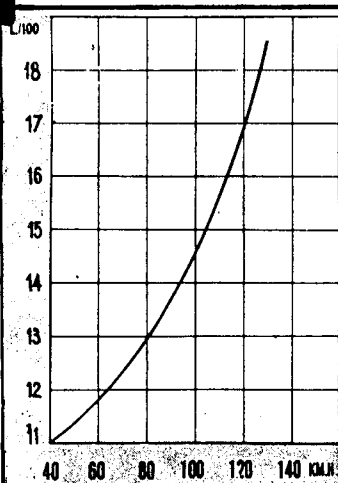
CHASSIS, SUSPENSION. — Ensemble monocoque. Roues AV. indépendantes et suspension (type Mac Pherson) par ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques à double effet. Suspension AR. à ressorts longitudinaux à lames semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques hydrauliques. Barre stabilisatrice à l'avant.

FREINS. — Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

DIRECTION. — A vis et galet. Rayon de braquage : 5,70 mètres à droite et à gauche.

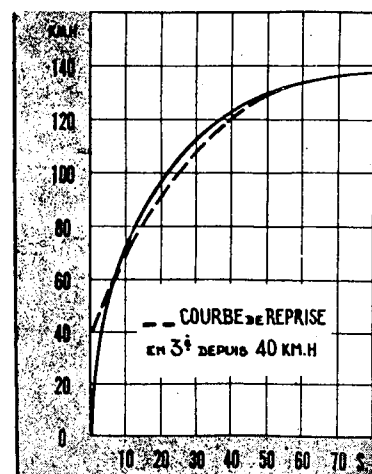
PNEUMATIQUES. — 6,40 × 13.

CARROSSERIE. — Tôle d'acier. Poids à vide : 1 150 kg.



CONSOMMATION

La consommation de la Trianon a été établie à vitesse constante à Monthéry, et nous avons obtenu, en 3^e :



ACCELERATION

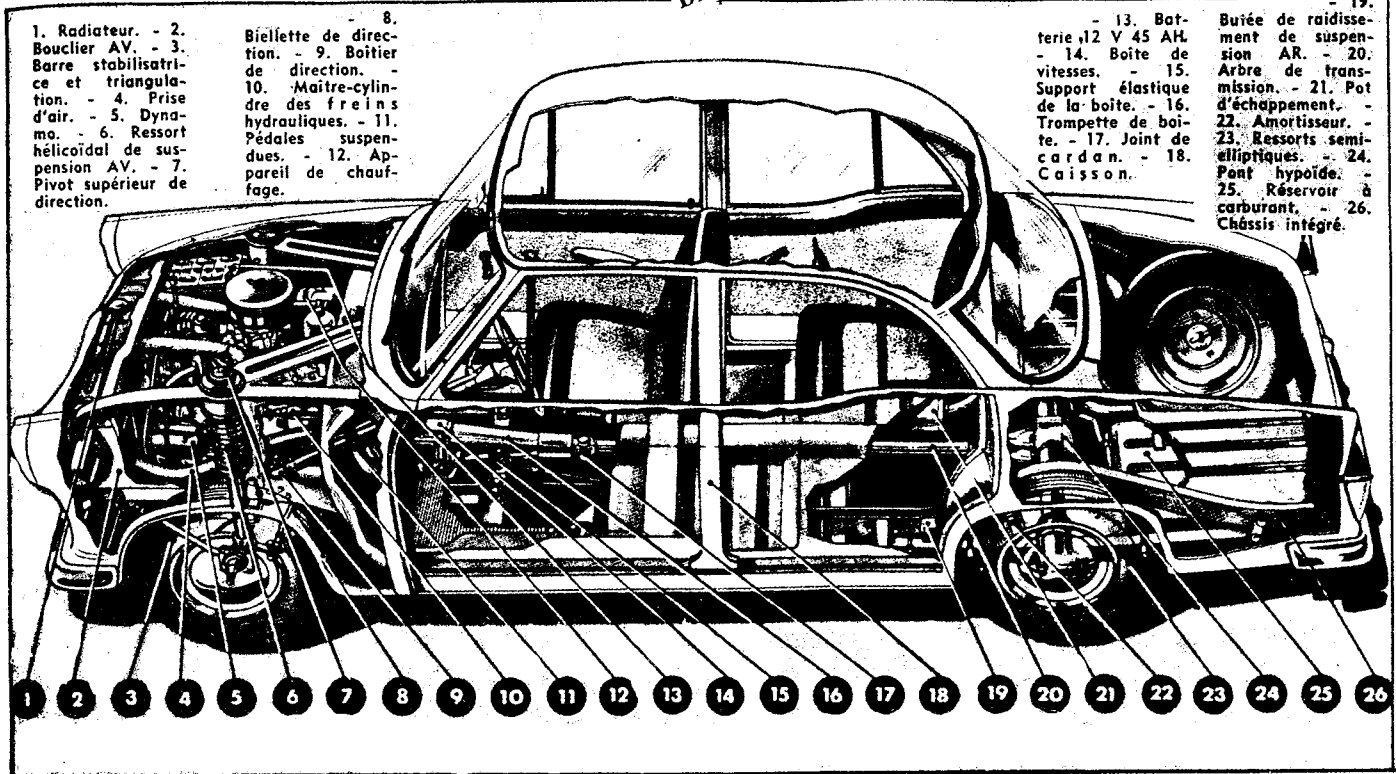
Les accélérations ont été établies ici en km/h-temps. Nous avons atteint 40 km/h en 4'' 3/10, 60 km/h en 3'' 1/10, 80 km/h en 12'', 100 km/h en 20'', 120 km/h en 36'' 9/10 et 135 km/h en 1' 12''.

TRIANON



SIMCA FORD est devenu un groupe très important avec ses usines à

ROTTERDAM, STOCKHOLM, DUBLIN, RIO DE JANEIRO.



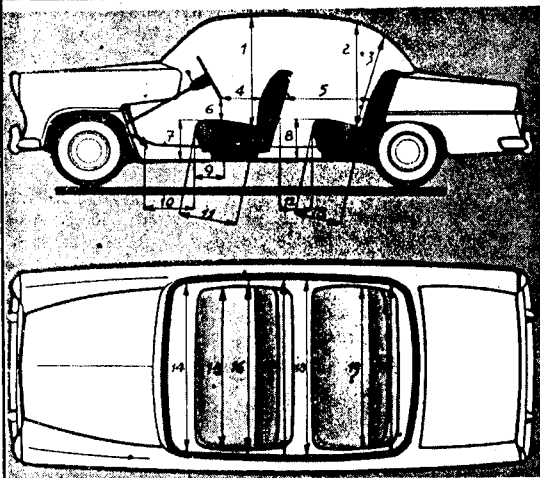
1. Radiateur. - 2. Bouclier AV. - 3. Barre stabilisatrice et triangulation. - 4. Prise d'air. - 5. Dynamo. - 6. Ressort hélicoïdal de suspension AV. - 7. Pivots supérieur de direction.

8. Bielle de direction. - 9. Boîtier de direction. - 10. Maître-cylindre des freins hydrauliques. - 11. Pédales suspendues. - 12. Appareil de chauffage.

13. Batterie 12 V 45 AH. - 14. Boîte de vitesses. - 15. Support élastique de la boîte. - 16. Trompette de boîte. - 17. Joint de cardan. - 18. Caisson.

19. Butée de raidissement de suspension AR. - 20. Arbre de transmission. - 21. Pot d'échappement. - 22. Amortisseur. - 23. Ressorts semi-elliptiques. - 24. Pont hypoïde. - 25. Réservoir à carburant. - 26. Châssis intégré.

V8



DIMENSIONS PRINCIPALES

Empattement : 269 cm. - Voie AV. : 137. - Voie AR. : 134 cm. - Longueur hors tout : 450 cm. - Largeur hors tout : 175 cm. - Hauteur hors tout : 148 cm. - Garde au sol : 15 cm.

HABITABILITE LATERALE ET VERTICALE

1. 0,95 m. - 2. 0,85 m. - 3. 0,84 m. - 4. 0,27-0,37 m. - 5. 0,67-0,77 m. - 6. 0,13 m. - 7. 0,31 m. - 8. 0,35 m. - 9. 0,10 m. - 10. 0,35-0,45 m. - 11. 0,46 m. - 12. 0,24-0,34 m. - 13. 0,47 m. - 14. 1,46 m. - 15. 1,39 m. - 16. 1,46 m. (entre accoudoirs : 1,30 m). - 17. 1,37 m. - 18. 1,46 m. - 19. 1,46 m. (entre accoudoirs : 1,30 m). - 20. 1,32 m.

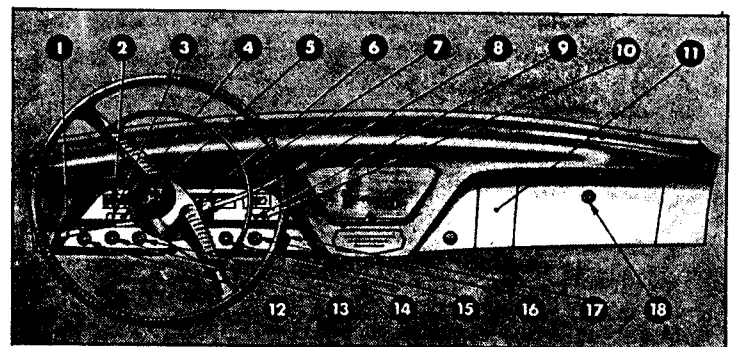
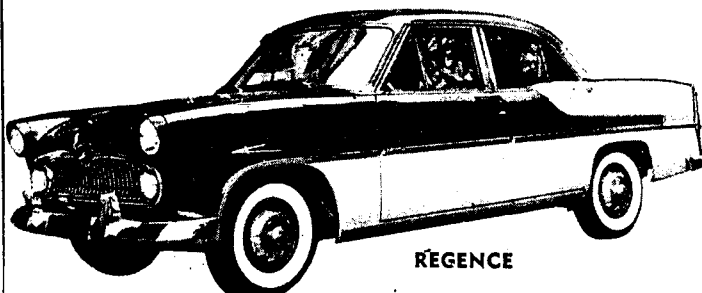


TABLEAU DE BORD

1. Commande des clignotants. - 2. Jauge à essence. - 3. Indicateur de charge. - 4. Température de l'eau. - 5. Témoin de pression d'huile. - 6. Compteur de vitesse. - 7. Cerclo-avertisseur. - 8. Levier de changement de vitesse. - 9. Répétiteur des clignotants. - 10. Témoin de chauffage. - 11. Cendrier. - 12. Climatisation. - 13. Starter. - 14. Eclairage. - 15. Avertis. - 16. Commande d'essuie-glace. - 17. Contact démarreur. - 18. Vide-poches.

AUTRES MODELES « VEDETTE »



RÉGENCE



VERSAILLES

GÉRARD GROZ

Assurances



L'ARTISTE N° 5793 DU 14/11/1983

ASSURANCE DES VOITURES DE PLUS DE 10 ANS D'ÂGE

Garantie illimitée aux Tiers (Promenade)
Défense Recours devant les Tribunaux
1 voiture 550 F T.T.C. par an
2 voitures 830 F

3 voitures 1110 F
Par véhicule supplémentaire 140 F
Possibilités de garanties plus complètes
en valeur agréée après expertise

GÉRARD GROZ

24, Rue de la Préfecture
21022 DIJON
Téléphone (80) 30.84.76

Les exploits de Simca Bill

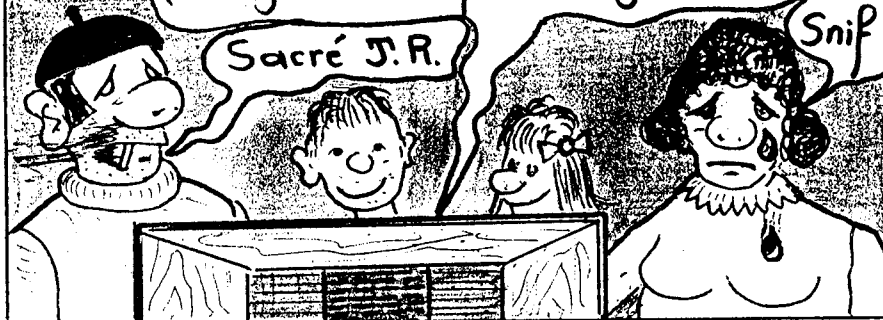
PAR PIERRE GAUTHIÉ (Episode inspiré d'une pub d'époque)



N°1 - 03 85

Un
mercredi
soir
comme
bien
d'autres
.....

Non J.R., tu ne peux pas me laisser
seule ... J.R.... non J.R.....
(Sanglots et super sanglots)



Dallas, ton
univers impitoya...
able... 



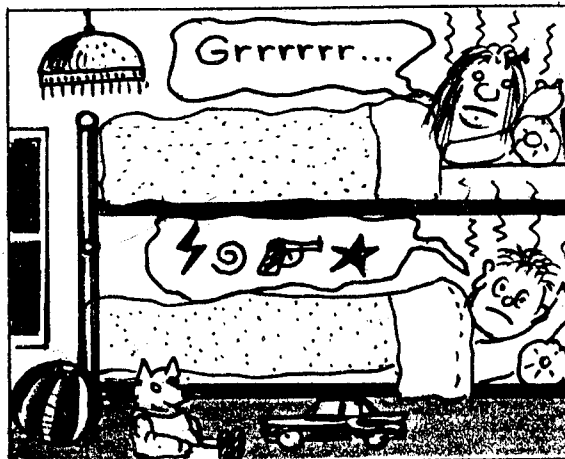
Bonne nuit les enfants

c'est pas
dans la
poche

faites de beaux
rêves



Grrrrrr...



Aussi tôt la
lumière
eteinte....

Ouinnn
ouinnn...

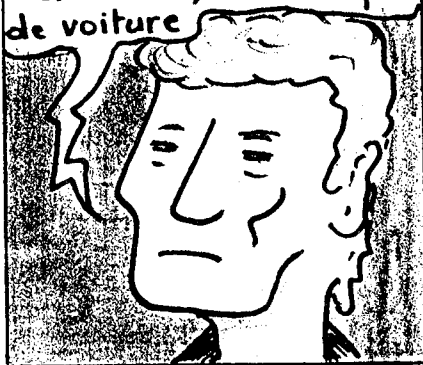
Ouinnn
ouinnn...



Alors, c'est le tollé
général....



Vite, il faut intervenir
- d'abord, mes clefs
de voiture



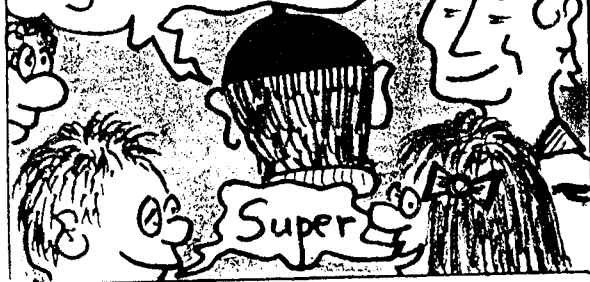
BRING



Ah! Monsieur
SimcaBill,
comme les
enfants vont
être heureux



Ils n'en ont que pour votre
voiture. Il paraît que leur
lit, à côté des
sièges 3D....



c'est normal,
ils ne veulent
dormir que dans
L'ARONDE....



ZZZZZZ...
ZZZZZZZZZZ
ZZZZZ

* VENTES *

* AUTOS

SIMCA FIAT 6 CV, sans CG, 6000 F. à débattre, Mr Christian SAMSON 61 route du Séac, Saint Marc sur Mer, 44600 SAINT NAZAIRE 91 92 19.

GRAND LARGE 1955, bleue, sans clés, pas roulé depuis 10 ans, 5000 F. à débattre, Mme EMERY 57 rue Jacques-Louis Bernier 92 COLOMBES (1) 846 99 67 matin.

VERSAILLES 1957 à restaurer + 1 caisse 5000 F., Mr Jacques VENAT 18 bis rue Gal Jorrier 58000 NEVERS (86) 57 18 73 soir.

Epave CHAMBORD transformée en break Mr DALIX (1) 302 86 16

* PIECES

ombreuses pièces P 60, liste sur demande, Mr Jackie VIDALIE 47 rue de Monthéry 1400 ORSAY (6) 907 81 39.

pièces neuves: 315 segments de la 5 à l'Aronde, 1 enjoliveur de roue Ariane, moustache Aronde avant 56, 1 couv. clignotant AV 17990 Q, sabots pare-choc Ariane 2 Beaulieu, 2 feux AR Versailles ou Ariane, 2 motifs AV or 66025 Q, motifs Ariane 4, éléments pare-chocs à rechromer 2 cent. AV 1 cent. AR Ariane cotés AR 1 coté AV Beaulieu, Mr VENAT cf. ventes autos.

* RECHERCHES *

* PIECES

IMCA 5 1939: joint pare-brise, commande complète essuie-glace, 2 feux AR, 2 feux e position sur ailes AV, 2 lames pare-chocs AV + 1 lame AR, 2 paraboles + verres IBIE ou 2 phares comp., Mr JF ADAM 33 rue Rouget de l'Isle 78500 SARTROUVILLE 13 19 24 dom. 257 54 65 bur.

IMCA 8: 1 verre MARCHAL TP435 Equilux + 2 paraboles, Mr Michel POIVEY Le Fraîsse 4240 LAMALOU LES BAINS (67) 95 82 06.

IMCA 9 1955: motif central de calandre, Mr Bernard FORT Chemin du Mas de Rambon 34400 LUNEL (67) 71 21 78.

RONDE: insignes 'Aronde' et 'Deluxe', moustache, Mr Michel MAURANNE 1 bis rue de la Poudrière, appt. 272, 81000 ALBI.

VERSAILLES ou REGENCE 1956: jeu complet de segments, filtre à huile, ttes durits,ignons de distribution, 2 jeux de contacts, disque et butée d'embrayage, échappement complet, joint pare-brise et coffre, 2 joints déflecteurs, 1 sabot AR, 2 sabots AV de pare-chocs, 2 écussons plastique serrure AR + capot, Mr VENAT cf. ventes autos.

D E R N I E R E H E U R E

Mr Louis MARQUES 3 place Joseph Fresmane 95400 VILLIERS LE BEL (3) 419 11 70 vend 1 pont AR P60, cherche 1 pont AR Ariane 58.

Mr Jean Bernard HOURRIEZ 5-9 rue Fuvis de Chavannes 62000 ARRAS cherche 1 moustache Aronde 56.

Mr Thomas ILIARAMENDI rue des Pyrénées 05290 LOUCY -JUILLAU cherche 2 enjoliveurs de phares Plein Ciel 1958 & dispose de nombreuses pièces pour cette auto.

1 BOITE DE 8 GARNITURES (258X40X5) + RIVETS	SIMCA 8	Neuf	100 F
1 BOITE DE 8 GARNITURES (262X40X5) + RIVETS	SIMCA 8 38 à 49	Neuf	100 F
	& 1200 SPORT		
1 NECESSAIRE REPARATION FUSEES AVANTS	SIMCA 8	Neuf	100 F
1 JAUGE ESSENCE (réservoir)	SIMCA 9	Neuf	45 F
1 MANOMETRE ESSENCE (tableau de bord)	P.60	Neuf	45 F
1 NECESSAIRE REPARATION POMPE A ESSENCE A.C		Neuf	30 F
6 COMPTEURS VEGLIA (avec journalier) 140 Km/H	P.60	OCC	80 F
2 COMPTEURS VEGLIA (sans journalier) 160 Km/H	P.60	OCC	60 F
2 COMPTEURS O.S 1 VERT (+ journalier) 1 BLEU:140 Km/H	ARONDE 1300	OCC	100 F
2 COMPTEURS JAEGER BLEUS (+ journalier)	ARONDE 1300	OCC	100 F
2 ELEMENTS DE PARE CHOC COTE DROIT	ARONDE 1300	Neuf	120 F
1 ELEMENT DE PARE CHOC COTE GAUCHE	ARONDE 1300	Neuf	120 F
1 ELEMENT CENTRAL DE PARE CHOC AR	ARONDE 1300	OCC	60 F
3 ELEMENTS CENTRAUX DE PARE CHOC AV	S9.1300.P60	OCC	100 F
1 ELEMENT CENTRAL AV (+ passage de manivelle)	S9	OCC	120 F
1 ELEMENT DE PARE CHOC AV GAUCHE	S9	Neuf	120 F
1 SUPPORT DE MOTIF SUR MOUSTACHE	S9	Neuf	150 F
3 JONCTIONS CENTRALES POUR MOUSTACHE	ARONDE 1300	Neuf	80 F
1 ELEMENT DE COTE DE PARE CHOC	ARIANE	Neuf	120 F
1 ELEMENT CENTRAL DE PARE CHOC AV	ARIANE	Neuf	150 F
1 ELEMENT CENTRAL DE PARE CHOC AR	ARIANE	Neuf	150 F
1 ELEMENT DE PARE CHOC COTE DROIT	V.8	Neuf	150 F
1 ELEMENT DE PARE CHOC COTE GAUCHE	V.8	Neuf	150 F
2 GARDES DE PARE CHOC AV	V.8	Neuf	80 F
5 GARDES DE PARE CHOC AV	V.8	Neuf	80 F
5 CERCLO DE ROUES	V.8	Neuf	100 F
8 ENJOLIVEURS	P.60 MONTLHERY	OCC	50 F
2 ENJOLIVEURS	P.60 ELYSEE	Neuf	80 F
1 ENJOLIVEUR	P.60 ELYSEE	OCC	60 F
3 ENJOLIVEURS (sans S)	ARONDE	OCC	40 F
2 ENJOLIVEURS (ø extérieur 25.5)	ARONDE 54-59	Neuf	80 F
24 ENJOLIVEURS (ø extérieur 25.5)	ARONDE 54-59	OCC	60 F
5 ENJOLIVEURS (ø extérieur 27.5)	ARONDE	OCC	60 F
6 ENJOLIVEURS (ø extérieur 27.5)	ARONDE	OCC	80 F
3 ENJOLIVEURS	SIMCA 8 1200	OCC	60 F
5 ENJOLIVEURS COMPLETS	OCEANE	OCC	80 F
4 ENJOLIVEURS SANS ELEMENT CENTRAL	OCEANE	OCC	50 F
1 ENJOLIVEUR AVEC SIGLE V.8 CENTRAL	V.8	Neuf	150 F
1 ENJOLIVEUR	PLEIN-CIEL 59	OCC	60 F
4 ENJOLIVEURS (dont 1 neuf)	ETOILE 6.ARIANE	OCC	50 F
2 ENJOLIVEURS	S9 51 à 53	OCC	60 F
1 CACHE CULBUTEURS (noir)	S9	OCC	60 F
1 CACHE CULBUTEURS	FLASH	OCC	60 F
1 CACHE CULBUTEURS	RUSH SUPER M	OCC	80 F
2 FILTRES A AIR DE MARQUE LAUTRETTE		OCC	40 F
1 SOFICA COMPLET	ARONDE 1300.P60	OCC	150 F
1 SOFICA COMPLET	ARIANE	OCC	150 F
1 RADIATEUR POUR SOFICA		OCC	60 F
1 DEMARREUR PARIS-RHONE TYPE D8.E.34 (3 points d'ancrage) P.60		OCC	200 F
1 DEMARREUR (2 points d'ancrage)		OCC	200 F
1 DYNAMO		OCC	200 F
1 CABLE DE FREIN A MAIN (partie ar)	S9 51 à 55	Neuf	60 F
1 CABLE DE COMPTEUR DE MARQUE O.S (L:1,50)		Neuf	40 F
1 CABLE DE FREIN A MAIN (partie av)	ARONDE 1300.P60	Neuf	40 F
9 CABLES ACCELERATEUR	P.60	Neuf	20 F
4 CABLES DE SELECTION (longueur totale: 80) (longueur de gaine: 69)		Neuf	80 F
1 CABLE DE SELECTION (longueur totale: 80) (longueur de gaine: 63)		Neuf	80 F
1 CULASSE ALU POUR MOTEUR V.8	V.8	OCC	200 F
4 COLLECTEURS ADMISSION-ECHAPPEMENT	RUSH & RUSH SUPER	OCC	100 F

CALENDRIER DES SORTIES 85

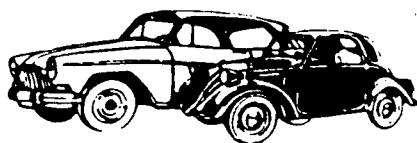


Cher adhérent,

Voici le programme des activités du Club pour 1985. Merci de nous retourner dans les meilleurs délais le questionnaire ci-contre.

- Samedi 20 Avril : sortie pique-nique Club.
- Samedi 4 Mai : réunion avec les adhérents suisses à Corsier-Vevey.
- Dimanche 12 Mai : participation à la "10e randonnée en Eure et Loire" du Rétromobile Club Drouais.
- Samedi 18 Mai : participation à la sortie ARC 78 à Elancourt.
- Samedi 18 Mai, Dimanche 19 Mai : participation au "1er Festival Auto Retro". Pour le concours d'élégance du 19 : fiche technique historique et photo du véhicule ainsi que tenue d'époque obligatoires.
- Dimanche 9 Juin : participation à la "4e ronde de l'Houtland" du Club SIMCA du Nord.
- Samedi 15 Juin, Dimanche 16 Juin : participation à l'Automoville de Noyon.
- Samedi 29, Dimanche 30 Juin : participation aux Coupes de l'Age d'Or à Montlhéry.
- Samedi 20 Juillet : sortie pique-nique Club.
- Samedi 21, Dimanche 22 Septembre : week-end Club au musée du Bec Hellouin, en Normandie.
- Samedi 12 Octobre : sortie pique-nique Club.
- Samedi 9, Dimanche 10 Novembre : sortie Club en autocar au musée de Mulhouse.

Afin de faciliter notre tâche ainsi que celle des autres Clubs organisateurs, nous vous demandons de répondre avant le 15 Avril 1985. Passé cette date, aucune inscription aux sorties autres que les sorties Club ne sera plus prise en compte.



RENSEIGNEMENTS :

(1) 366 72 18 & (1) 307 13 19

(fiche à découper et à retourner au Club
SIMCA 71 rue Michel
Ange 75016 PARIS)

NOM :

PRENOM :

N° ADHERENT :

ADRESSE :

.....
.....

VEHICULE PARTICIPANT :

.....

IMMATRICULATION :

.....

ANNEE :

Je désire participer
aux sorties suivantes
(1) :

☐ 20 Avril

☐ 4 Mai

☐ 12 Mai

☐ 18 Mai ARC 78

☐ 18 Mai Autorétro

☐ 19 Mai "

☐ 9 Juin

☐ 15 - 16 Juin

☐ 29 Juin Montlhéry

☐ 30 Juin

☐ 20 Juillet

☐ 21 - 22 Septembre

☐ 12 Octobre

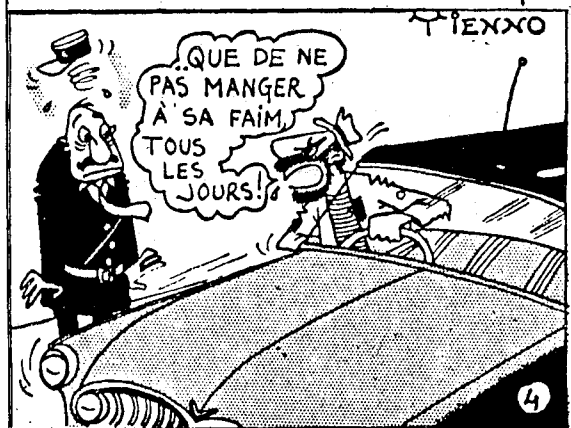
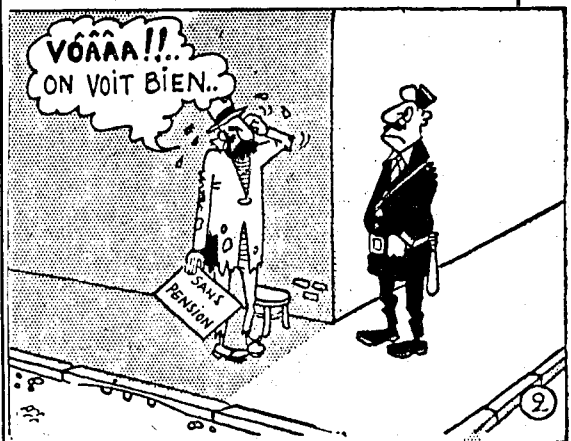
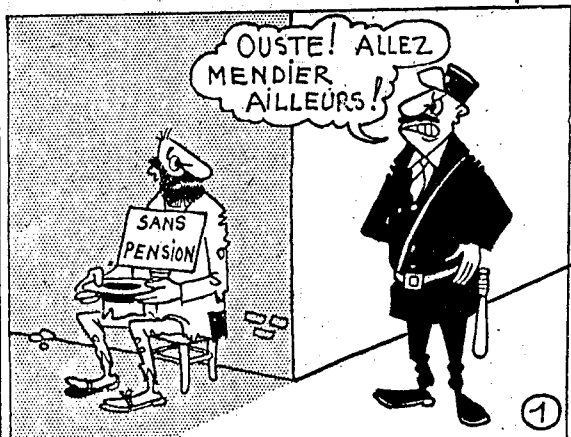
☐ 9 - 10 Novembre

Vous recevrez en temps utiles un dossier sur chacune des sorties retenues

SIGNATURE :

(1) cocher la case correspondante.

MAUVAIS CARACTÈRE.



SIMCA

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 14.557.130.000 FRANCS

SIMCA

INSTITUE

A DATER DU 1^{er} FÉVRIER 1957, LA

GARANTIE-ASSURANCE

PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE SUR LES
VOITURES D'OCCASION
TOUTES MARQUES

VENDUES PAR
LES CONCESSIONNAIRES SIMCA

SIMCA a signé avec la Compagnie d'Assurances de renommée mondiale le LLOYD NÉERLANDAIS, un contrat aux termes duquel :

- 1° - Bénéficient de la "Garantie-Assurance" pièces et main-d'œuvre, les voitures d'occasion acceptées par les experts du Lloyd Néerlandais.
- 2° - L'acheteur reçoit un contrat "Garantie-Assurance" et un carnet d'entretien, comme pour une voiture neuve.
- 3° - En cas d'incident mécanique, le Lloyd Néerlandais règlera le montant des factures.
- 4° - La durée de cette garantie, quelle que soit la date d'achat, couvre les vacances.
- 5° - La "Garantie-Assurance" est exécutoire SUR TOUT LE TERRITOIRE français métropolitain.

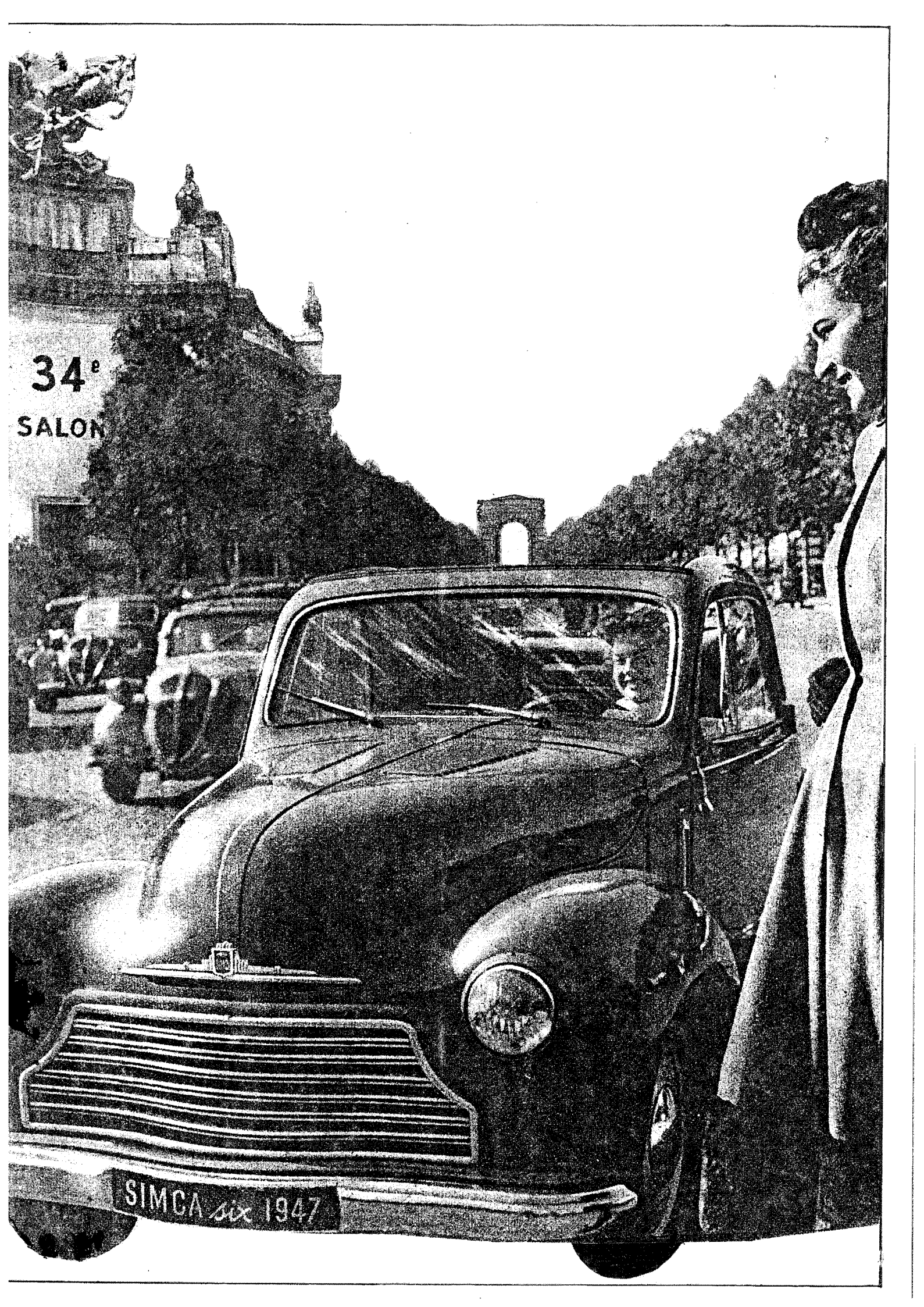
Le Président-Directeur général de SIMCA.

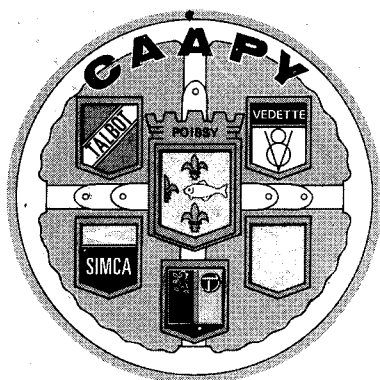
Pour le Lloyd Néerlandais : Par délégation.



Avant d'acheter une voiture d'occasion, demandez à SIMCA sa documentation n° 124 sur la "Garantie-Assurance". Découpez immédiatement cette annonce. Mentionnez sur un papier vos nom et adresse. Postez dès aujourd'hui votre envoi à SIMCA-NANTERRE.

SIMCA





Commission de l'Aventure Automobile à Poissy

45, RUE JEAN-PIERRE TIMBAUD, 78307 POISSY CEDEX