



Gilles a restauré sa SIMCA 5



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE
Février 2023

Fiat 500 Topolino et Simca 5

Un bond en arrière nous ramène en 1934 alors que Simca vient de naître, et n'a été créée comme "Fiat France" que pour échapper aux taxes sur les importations de voitures. À cette même époque du côté de Turin, chez FIAT, on est en train de finaliser une étude menée suite à une directive du Duce Mussolini, qui veut que les ouvriers qui assemblent des FIAT puissent aussi, réellement, se payer une automobile.

Une première version, la Fiat 500 à traction avant, a commencé à tourner dès 1931. Mais l'essai du prototype tourne à la catastrophe : la voiture prend carrément feu. On reprend alors tout à zéro et, en 1934, on arrive à la définition finale de l'auto. C'est une petite voiture, sorte de réduction de la Fiat 508, avec une conception très classique pour l'époque : un moteur de 570 cm³ et 12 ch, une boîte 4 non synchronisée et une propulsion. Cependant la nouvelle auto est moderne : le système électrique est en 12V, les freins sont hydrauliques et les roues avant sont indépendantes. Autre point fort : la consommation, s'établit à 3,5 litres aux 100 km.

On la baptise Fiat 500, la première du nom, mais on la connaîtra comme la Topolino. Ce petit surnom, repris par Disney pour nommer Mickey en Italie, et qui veut dire "petite souris" en italien, est juste dû à sa forme.



La toute première
(avant l'incendie)

Des présentations compliquées

L'auto est prête dès 1934, mais les italiens attendront le mois de juin 1936 pour la présenter à Mussolini

Entretemps, la voiture n'est plus un secret pour personne et Simca a été réactif. La Simca 5, version française de la 500, apparaît le 10 Mars 1936. C'est une copie conforme en tous points et seuls les badges changent. Du coup on pourrait se dire qu'on a vu des Simca 5 avant les Fiat 500, mais non : ce serait trop simple. En 1936, la France fait face à des grèves générales, tant et si bien que ce n'est qu'en Juillet que la production est vraiment lancée !

La Simca 5 est bien plus rare que la Topolino

À partir de 1936, les deux autos sont donc en production. En Italie le prix est finalement de 8.900 liras ; C'est la voiture la moins chère du marché, tandis qu'en France elle plafonne à moins de 10.000 Francs.

C'est une vraie auto pour les classes populaires et elle va bien se vendre. La seconde guerre marque un coup d'arrêt à sa carrière pendant quelques années, mais la production reprend à la fin du conflit.

En France, ce sont 46.000 autos qui sortent des ateliers Simca de Suresnes jusqu'en 1948 et son remplacement par la Simca 6. En Italie elle reste sur les lignes jusqu'en 1955 avec près de 520.000 autos produites. En ajoutant les 16.000 autos produites en Allemagne par Fiat Neckar, quelques unes en Espagne et on se retrouve avec une production près de 550 000 voitures, en tenant compte des versions découvrables et des petits fourgons..

La Simca 5 (Licence Fiat) de Gilles

Il s'agit d'un modèle de septembre 1937, donc une des toutes premières sorties des chaînes. Une version « Standard », selon l'appellation commerciale chez Simca, et aussi la plus vendue. Laissons Gilles en parler :

« Elle est dans la famille depuis très longtemps. Mon père, garagiste à Chemillé, l'avait rachetée à l'un de ses clients après la guerre. Elle est restée dans son jus, à l'abri, pendant 45 ans. Elle était entretenue chez nous et, pendant mon apprentissage, il m'est arrivé plusieurs fois d'avoir à travailler dessus. Arrivé à la retraite, je me suis mis en tête de la restaurer. C'était il y a sept ans. Tout a été démonté, nettoyé et remis en place : la moindre vis, le moindre écrou, toute la mécanique, la carrosserie ... L'électricité a, bien entendu, été refaite dans les règles de l'art . La sellerie a été confiée aux bons soins de notre ami Marcel. Les pneus sont neufs et la peinture, après préparation, en deux tons, a été refaite; Et la voiture a repris la route en 2019, après trois années de travail. »

Pas simple de trouver des pièces d'origine. Les refabrications, quand il y en a, sont souvent de mauvaise qualité et il faut la plupart du temps faire preuve d'astuce : par exemple, derrière chaque optique de phare, on peut voir deux flexibles de douche ! « Il fallait bien protéger et cacher les fils électriques... » Quant à l'habillage chromé de la sortie d'échappement, Gilles se fera un plaisir d'en expliquer l'origine à l'occasion d'une sortie avec le Club.

Elle est pas belle ,
ma mécanique ?

