

# Autoretro

LE N° 1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - MARS 2009 N° 329



**P. 12** **PORSCHE 910**  
UN PROTO SUR  
ROUTE OUVERTE



**P. 24** **LANCIA**  
**DELTA S4** UNE  
GROUPE B À L'ESSAI



**P. 56** **SIMCA 8**  
REVIVEZ LES...  
24 HEURES DU MANS !



**P. 32**

## ALPINE A310 4 ou 6 cylindres ?

F: 5,20 € - Bel: 5,80 € - AND: 5,20 € - Can: 9,95€ - Esp: 6,20 € - GR: 6,20 € - Dom: 6,20 € - ITA: 6,20 € - LUX: 6 € - MAR: 60DH - PORT: 6,20 € - CH: 9,90€ - NCAL(s): 750xpt - NCAL (a): 1800xpt - POL (s): 800xpt - POL (a): 2000xpt

**DOSSIER HOMOLOGATION** OBTENEZ VOTRE CARTE GRISE !



**P. 48**



**P. 68**  
**JAGUAR**  
**XK150**  
LE GUIDE  
D'ACHAT



**P. 20** Clénet cabriolet **P. 38** Ford Comète Monte-Carlo **P. 44** Honda CRX **P. 60** Peugeot 204/304

ÉDITIONS  
**U&F**

L 18839 - 329 - F: 5,20 €



## Simca 8 berline "spéciale Camerano", 1938

# La première 8 de Gordini !

« *Simca 8, Simca vite* » ! Records à Montlhéry, victoire de classe au Monte-Carlo et places d'honneur au Mans, la première Simca d'avant-guerre justifie son slogan ! Préparée et pilotée par Vittorio Camerano, l'ex-associé d'un certain Amédée Gordini, elle s'offre même une 11<sup>e</sup> place aux 24 Heures du Mans 1938. 70 ans après, sa réplique retrouve la piste...



**V**ittorio Camerano et Amédée Gordini : deux figures du *Clan des Siciliens* ? Le premier, établi à Paris depuis les années 20, fait dans le négoce d'américaines (les voitures, pas les cigarettes). Le second, habile mécanicien et apprenti pilote, le rejoint quelques années plus tard. Ensemble, ils ouvrent une agence Fiat avec la bénédiction du *Commendatore* Pigozzi, autre figure de la filière italienne, constructeur sous licence des Fiat, bientôt badgées Simca-Fiat. Tout comme Gordini, Camerano s'est déjà bricolé une barquette *corsa* en partant de la petite "Topolino" vendue en France sous le nom de Simca 5. Mais en 1938, nos deux

de série. En fait, notre homme a monté la mécanique très affûtée de sa barquette course : culasse spéciale, vilebrequin équilibré, collecteurs travaillés, échappement libéré... Tout comme Gordini — mais aussi Deho ou Vernet, autres préparateurs réputés —, Camerano arrive à tirer près de 50 ch du 4 cylindres 1100. Avec son complice Robert, *il signor* Camerano hisse à la 11<sup>e</sup> place la berline Simca N°48. Jolie performance dans un plateau relevé dominé par les Delahaye... trois fois plus puissantes ! Fiable et bien conduite, la berline "Camerano" est l'une des deux seules Simca sur les dix engagées à terminer l'épreuve. Amédée Gordini, l'ex-associé, a cassé au 140<sup>e</sup> tour !



**1 CROCHET**  
Obligatoire pour les épreuves sur piste, ce crochet de remorquage permet de dégager rapidement l'auto en cas d'immobilisation sur le circuit.



**2 SUSPENSION**  
À l'avant, elle reprend le principe de Dubonnet avec des combinés ressorts hélicoïdaux et amortisseurs enfermés dans des boîtiers contenant de l'huile.

chauds latins se séparent sur une fâcherie : le "Sorcier" ne rêve que de compétition et espère en vivre en signant un contrat avec l'usine pour aligner en course des Simca préparées par ses soins, alors que Camerano ne court que pour le plaisir. Mais, en commerçant avisé, il sait combien les performances d'une berline de série ont un impact sur les ventes. Pour s'en convaincre, il suffit de voir le battage publicitaire orchestré par l'habile Pigozzi en mai 1938 pour l'opération "50 000 km" : une Simca 8 de série bat plusieurs records à Montlhéry à plus de 115 km/h de moyenne avec moins de 8 litres aux 100 km, effectue dans la foulée 20 000 km sur route et termine son périple par 20 000 km dans Paris à la moyenne de 54 km/h. Au mois de juin suivant, Camerano engage aux 24 Heures du Mans une berline Simca 8, apparemment

### Hou, le tricheur !

En 1939, pour les dernières 24 Heures avant la guerre, Camerano, associé cette fois à Roger Louveau, offre la 17<sup>e</sup> place à une autre berline Simca 8. Une autre ? Hou, le tricheur ! « *En fait, après chaque course, Camerano démontait toute sa mécanique spécialement préparée et revendait la voiture avec un moteur de série !* » raconte Michel Heise qui, avec son épouse Evelyne, s'est fixé le challenge de réitérer l'exploit accompli 70 ans plus tôt par la petite Simca en l'engageant au Mans Classic 2008. « *Du coup, impossible de retrouver une des Simca Huit authentiques, toutes revendues d'occasion à l'époque ! Et pas davantage de documents sur la préparation spécifique. Nous nous sommes adressés à*

### ESSUIES-GLACES

Accrochés au sommet du pare-brise, les essuies-glaces se manœuvrent depuis la commande directement fixée sur leur moteur ! Rare encore avant guerre, l'équipement électrique est en 12 volts.

### COUPE-CIRCUIT

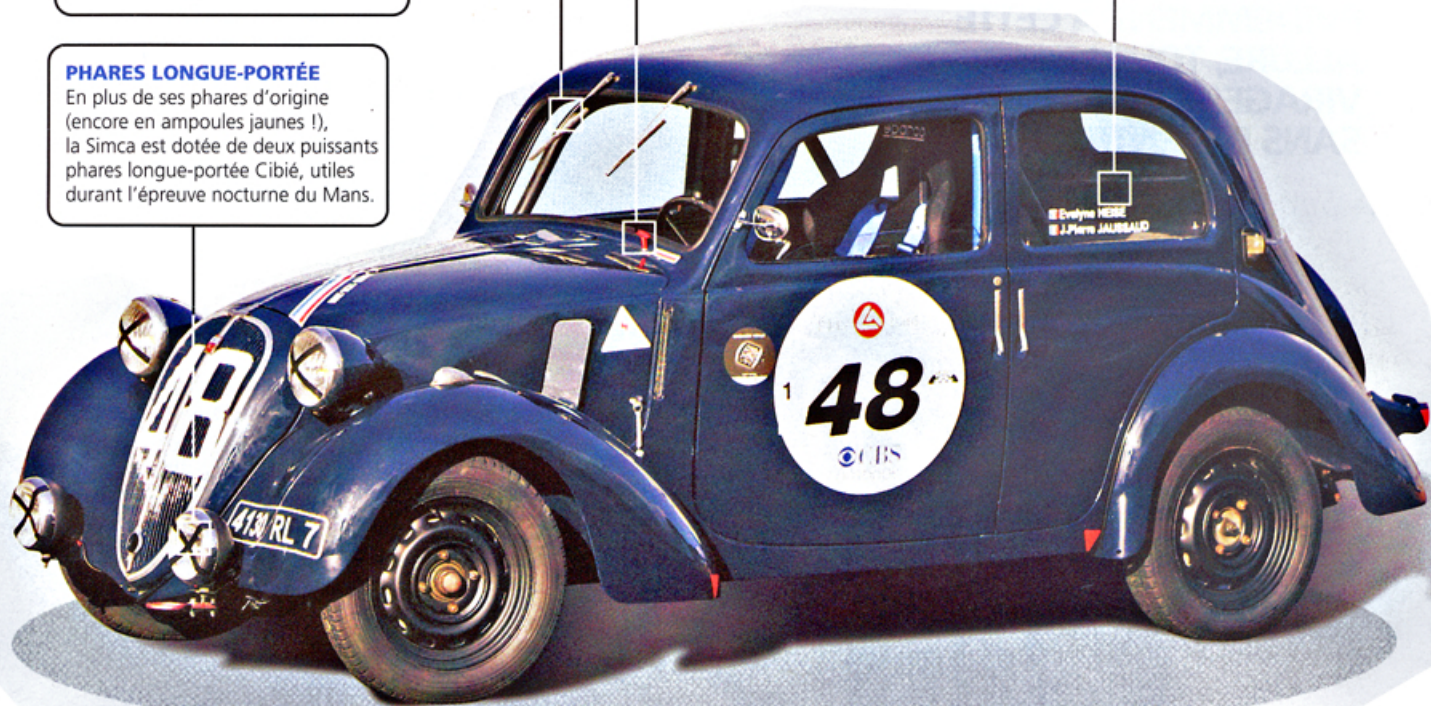
En plus du coupe-circuit intérieur, une autre manette, signalée par un triangle, est directement accessible sur le capot moteur. Cet équipement est obligatoire en compétition.

### NOMS DES ÉQUIPIERS

Parfois placés sur la carrosserie, les noms des équipiers figurent ici sur les glaces des portières arrière.

### PHARES LONGUE-PORTÉE

En plus de ses phares d'origine (encore en ampoules jaunes !), la Simca est dotée de deux puissants phares longue-portée Cibié, utiles durant l'épreuve nocturne du Mans.



### 3 MOTEUR

Le petit 4 cylindres 1 090 cm<sup>3</sup> développe près de 50 ch une fois préparé. La potion magique ? Vilebrequin nitruré, ressorts de soupapes tarés, pistons bombés, etc.



### 4 COMPTE-TOURS

Si le tableau de bord en tôle a conservé son style d'origine, le tachymètre a été remplacé par un compte-tours.



### 5 EQUIPEMENT

Tous les boutons et basculeurs sont clairement identifiés : pompe électrique, essuies-glaces, phares longue-portée...



### 6 ECHAPPEMENT

Vroum-vroum ! La sortie d'échappement spéciale très directe aboutit sous la porte arrière droite. L'image et le son !

*Patrice Camerano, petit-neveu du coureur-préparateur, qui s'est chargé de la mécanique : pipe d'admission spéciale avec deux carburateurs Solex, tubulure d'échappement avec sortie directe sur le côté droit, vilebrequin nitruré et pistons bombés spéciaux. On nous avait promis 50 ch mais le moteur n'a pas été passé au banc. » Par ailleurs, Evelyne et Michel Heise achètent pas moins de cinq Simca 8 pour les pièces. La meilleure est entièrement démontée et sa carrosserie dégarnie, avant d'être apprêtée, repeinte et remontée avec les équipements de sécurité. « Conformément à l'annexe K, nous n'étions pas obligés de monter un arceau et un siège baquet moderne. Mais, comme je devais courir en équipe avec Jean-Pierre Jaussaud, ancien vainqueur du Mans, nous avons voulu jouer la sécurité à fond »*

explique Evelyne. Je me retrouve donc en train de me faufiler sous le robuste arceau six points pour me glisser entre le grand volant de bakélite et le très rigide baquet Orega qui ne déparerait pas la C4 WRC de Sébastien Loeb ! L'habitacle est totalement dégarni et la tôle partout apparente sauf sur les contre-portes habillées d'un méchant carton. Plus de sièges ni de banquette arrière et j'entends le clapotis de l'essence dans le réservoir au fond du coffre. Le plus surprenant, c'est encore le contraste entre les équipements "racing" (baquet, extincteur, arceau, coupe-circuit, basculeurs de pompe à essence) et l'ambiance très avant-guerre de cet intérieur étriqué, avec son tableau de bord en bonne tôle et ses surprenantes portières "en armoire" dont la jonction laisse apparaître le jour d'un bon centimètre !

**JE DOIS SURVOLER  
LE BITUME À 110 KM/H  
SANS EFFORT.  
EVIDEMMENT À CETTE  
ALLURE, TOUS LES  
VIRAGES SE PRENNENT  
SANS RALENTIR !**



## COURIR EN SIMCA 8

Relativement rare mais pas chère, robuste et amusante, la Simca 8 prouve qu'il n'est pas besoin d'un gros budget pour courir en VHC. Quoique... Les Heise ont dépensé près de 40 000 € pour aligner leur Simca au départ du Mans Classic ! Rien que la préparation moteur, carbus et allumage leur a été facturée 12 151 € ! Joli coup... de fusil ! Plus sérieusement, voilà une auto originale qui va vous attirer les sponsors d'autant plus que... vu sa vitesse, le public a le temps de lire les stickers ! Comptez de 3 000 à 6 000 € selon l'état pour une berline 1100 ou 1200, autour des 12 000 €

pour un plus rare coupé, semblable à celui d'Amédée Gordini au Monte-Carlo. C'est le moment d'en profiter car les avant-guerres sont au creux de la vague (les 1200 des années 1950/51 sont logées à la même enseigne). L'arceau et les sièges baquets ne sont pas indispensables, seuls le coupe-circuit et les crochets de remorquage sont réclamés pour certaines épreuves. Les pièces de carrosserie sont rares : mieux vaut prévoir une épave comme banque d'organes. La mécanique Simca Aronde peut pallier les défaillances de celle d'origine. Mon conseil ? Un Rush Super M 70 ch de P60

Monthéry. Ah, cépadorigine ? Bof... Reste à trouver un autre "Sorcier" pour tirer le meilleur du petit 4 cylindres.

### ● OÙ PARTICIPER ?

Renouant avec son authentique passé sportif, la Simca 8 peut se tailler un joli succès populaire en régularité (une prépa minimale est suffisante), voire au Monte-Carlo Historique. Sur piste, les 100 Tours, le Tour Auto, Le Mans Classic ou le France Tour Classic sont les épreuves les plus emblématiques où la berline Simca est éligible. Mais elle peut tout aussi bien s'aligner sur les

rétrospectives du GP de Bressuire ou aux Remparts d'Angoulême...

### ● OÙ S'INSCRIRE ?

- **France Tour Classic** : 5, place du Château, 67000 Strasbourg, tél. 03 88 32 85 35.
- **Rallystory** : 214, rue de Courcelles, 75017 Paris, tél. 01 42 12 07 08, [www.rallystory.com](http://www.rallystory.com)
- **Le Mans Classic** : 103, rue Lamarck, 75018 Paris, tél. 01 42 59 73 40, [www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)
- **AC de Monaco** : 23, boulevard Albert 1<sup>er</sup>, 98000 Monaco, tél. +377 93 15 26 00, [www.acm.mc](http://www.acm.mc)



## EVELYNE HEISE :

« LE MANS DANS LA PEAU ! »

**Comment ne pas se passionner pour les 24 Heures du Mans quand, comme les Heise, on habite dans la ligne droite des Hunaudières ?**

« Née au Mans, je suis allée très jeune suivre les courses avant de faire l'assistance de mon mari Michel qui courait en rallye-cross sur des BMW » raconte Evelyne Heise. « Mais il me fallait absolument tenir un volant et j'ai participé en 1984 aux Trophées Visa féminins où j'ai fini 2<sup>e</sup> sur 275 à la sélection de la région Ouest, tout en suivant des cours de pilotage avec Jean-Michel Fabre. Puis j'ai fait du rallye-cross sur des Alfa. » Mais le rêve obsédant reste Le Mans : comment courir sur le mythique circuit quand on est une femme et qu'on dispose de peu de moyens ? La réponse, c'est Le Mans Classic ! « En rapport à nos moyens, nous devons engager une berline semblable à celles qui avaient couru l'épreuve. Le choix ? Saab, Dyna Panhard ou Simca 8. On a choisi cette dernière car Michel avait aussi couru pour Simca à une époque. Jean-Pierre Jaussaud, l'ancien vainqueur sur Renault, nous a rejoint pour le Mans Classic 2008 où, hélas, le moteur préparé a cassé ! Mais je suis prête à participer à d'autres courses comme les Remparts à Angoulême ou le Mans Classic en 2010 ! »



**L'habitacle de la petite Simca est bien désormais celui d'une voiture de course : il est complètement dépouillé ! Pour des raisons de sécurité, on trouve un arceau et un siège baquet.**

## Opération tonnerre !

Bien sanglé dans le baquet, je suis prêt pour la mise à feu. Un doigt sur le poussoir du démarreur : opération tonnerre ! Le petit 4 cylindres 1100 se déchaîne. Ah, les boules ! Enfin celles que j'aurais dû mettre dans mes oreilles ! La sortie d'échappement, très directe, aboutit sous la porte arrière droite qui joint mal : pas besoin de vous faire un dessin. « Lors de la première manche du Mans Classic, le moteur préparé par Patrice Camerano a cassé au bout de 135 km ! » explique Evelyne qui ajoute : « Entre les deux manches, on avait huit heures d'attente et on a remonté un moteur de série pour finir. Pour rester dans la catégorie, on a monté le 1 090 cm<sup>3</sup> de l'Aronde Etoile 6. » Qui croirait qu'une paisible mécanique de P60 ferait un tel barouf ? N'empêche, c'est sans doute le meilleur choix, à la fois économique — on en trouve pour pas cher — et performant, car il développe d'origine 42 ch, soit presque autant que la fragile mécanique préparée. Allez, 1<sup>e</sup> en haut et lâchez la cavalerie ! Un petit compte-tours a remplacé le tachymètre au centre et, bien avant le

mouchard fixé à 5 500 tr/mn, je passe la 2<sup>e</sup> avec un temps d'arrêt car elle n'est pas synchronisée. Les deux autres rapports s'enquillent dans la foulée au bout de la ligne droite des tribunes avant de filer vers la passerelle Dunlop. A vue de nez, je dois survoler le bitume à près de 110 km/h sans effort, d'autant que la direction s'avère remarquablement douce et précise. Seuls les pneus actuels (des Michelin 145SR15 imposés par le règlement), font tirer très court et, à fond de 4<sup>e</sup>, l'aiguille du compte-tours a rendez-vous avec le mouchard ! Evidemment, à cette allure, tous les virages de cette piste très large se prennent sans ralentir, d'autant que les Michelin ZXZ offrent une adhérence incomparablement meilleure que les enveloppes d'époque. Quant au freinage, resté d'origine, et confié à de gros tambours aluminium, il est tout bonnement stupéfiant d'efficacité. Très amusant sans payer de mine, cette Simca 8 "Camerano replica" restitue fidèlement l'esprit des toutes premières Simca "ensorcelées"...

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER  
PHOTOS : DANIEL DENIS



**Pour le Mans Classic, Evelyne Heise faisait équipe avec Jean-Pierre Jaussaud, vainqueur des 24 Heures du Mans 1978 avec Didier Pironi sur Renault.**

## Caractéristiques techniques

### SIMCA 8, 1938

- **Moteur** 4 cyl. en ligne en position longit. AV, bloc fonte, culasse alliage, 1 090 cm<sup>3</sup> (68x75 mm), 50 ch à 5 500 tr/mn (34 ch à 4 000 tr/mn à l'origine), couple n.c., rap. vol. 6 : 1, soupapes en tête, arbre à cames latéral, vilebrequin 3 paliers, 1 carburateur Solex 30 FIA, préparation Camerano (vilebrequin nitruré, admission et échappement travaillés, 2 carburateurs Solex 34PBIC) sur modèle essayé.
- **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports (1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> non synchronisées).
- **Direction** à vis et secteur.
- **Freins** à tambours aluminium AV/AR par commande hydraulique.
- **Suspension** AV à roues indép., combinés ressorts hélic.-amortisseurs télesc. dans boîtiers verticaux contenant de l'huile ; AR à essieu rigide, ressorts longit. à lames, amortisseurs à levier, barre antiroulis.
- **Structure/Carrosserie** châssis à longerons en U et entretoise en X aujourd'hui, berline acier 4 portes sans montants, 5 places d'origine ; équipement compétition : arceau de sécurité 6 points, baquet et harnais Orega, extincteur, coupe-circuit int./ext., crochets de remorquage.
- **Dimensions** long. 4,05 m, larg. 1,48 m, haut. 1,51 m, empat. 2,42 m, voies AV/AR 1,23/1,22 m.
- **Roues** jantes tôle (roues fils sur certains modèles compétition), pneus 5,00x15 ou 5,25x15 d'origine (Michelin ZXZ 145SR15 sur modèle essayé).
- **Poids** 860 kg (810 kg environ sur modèle essayé).
- **Vitesse maxi** 112 km/h (de série), 120 km/h environ sur modèle essayé.