

Simca Aronde

LE JOLI PARASITE



Aronde, l'ancien nom de l'hirondelle... Le logo était joli et, de là à parler d'appétit d'oiseau, il n'y avait qu'un pas... qui fût rapidement franchi.

60

Satellite français de la firme Fiat jusqu'en 1965, la Société Industrielle de Mécanique et de Construction Automobile connut pour la première fois la notoriété avant la guerre, avec une Simca 5 qui, calandre mise à part, ressemblait comme une soeur à la Fiat 500 Topolino italienne. En 1939, une Simca 5 valait 19 900 francs et se situait parmi les voitures les moins coûteuses du marché ! Après la Libération, les usines de Nanterre recommencèrent à travailler avec une Simca 8-1 100 qui, elle aussi, était calquée sur la Fiat 1 100, puis avec une Simca 8-1 200 qui, en dépit d'un aspect un peu vieillot, n'en possédait pas moins un tempérament allègre et sympathique. Mais, face à la TrACTION et, surtout, à la nouvelle 203 Peugeot, Simca se devait de sortir un nouveau modèle et c'est ainsi que le PDG de Simca, Henri Pigozzi, dévoila le 31 mai 1951 une Simca 9 qui devait bientôt être plus connue sous le nom d'Aronde ! Pour la première fois, une Simca se présentait sous une forme monocoque et les lignes de sa carrosserie ne

ressemblaient à aucune Fiat connue. Sans doute plus classique que la 203, surtout de l'arrière, l'Aronde faisait preuve d'une élégance très latine et se situait à la limite de la petite voiture luxueuse. Au point de vue mécanique, le moteur présentait la même cylindrée que la 8-1 200, soit 1 221 cm³. Toutefois, sa puissance était passée de 40 ch à 4 400 tr/mn à 42 ch à 4 500 tr/mn, le rapport volumétrique étant haussé de 6,25 à 6,8, cela sans oublier un nouveau dessin du collecteur d'admission et un carter d'huile de 5 litres, contre 3 litres précédemment. Comme déjà la plupart des Fiat d'avant guerre, l'Aronde arborait fièrement une boîte quatre vitesses mais, contrairement à la 203, à 4ème en prise. Le moteur tournait très allègrement, avec un gentil vrombissement, et si la puissance disponible à bas régime n'était pas considérable, l'équilibre général du moteur était satisfaisant et l'ensemble s'adaptait bien à une conduite relativement sportive. La boîte ou, plus précisément, sa commande, prêtait cependant le flanc à la



Dessinée avec

critique. Certes, les trois rapports supérieurs étaient synchronisés mais le levier disposé sous le volant était d'une regrettable imprécision, surtout en ce qui concernait la recherche de la marche arrière. Quant à la synchronisation, elle était satisfaisante, même si les pignons ne dédaignaient pas de chanter quelque peu à haut régime.

Elle n
fo

LE JOLI PARASITE DE LA 203



Dessinée avec beaucoup de goût, l'Aronde surpassait aisément la 203 en matière d'élégance

*Elle rendait les Italiens
fous de jalousie*

ie. Sans
urtout de
une
limite de

eur
8-1 200,
ance était
2 ch à
e étant
blier un
mission et
3 litres

avant
une boîte
nt à la
ournait

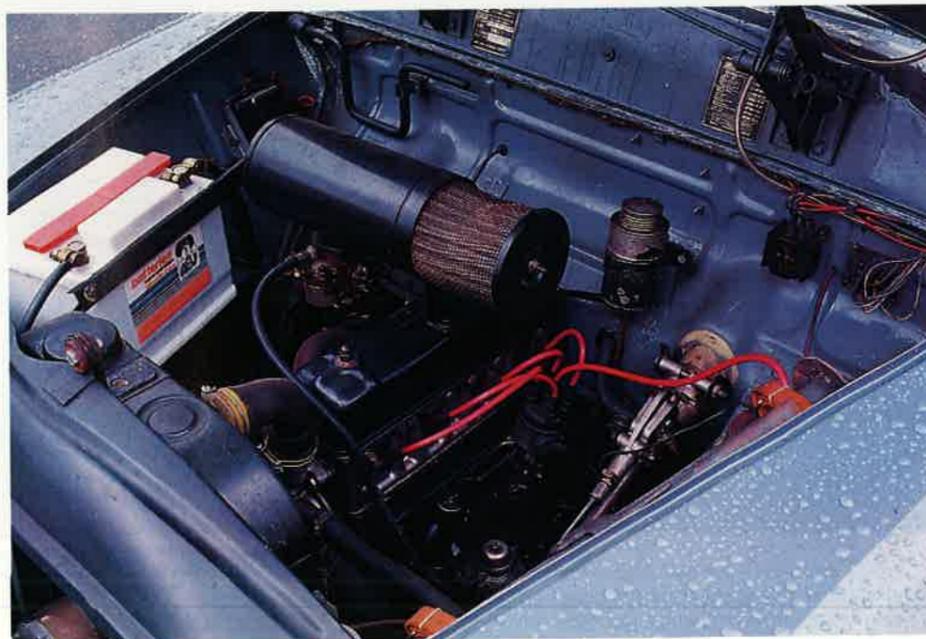
u moteur
daptait
portive.

anc à la

critique. Certes, les trois rapports supérieurs étaient synchronisés mais le levier disposé sous le volant était d'une regrettable imprécision, surtout en ce qui concernait la recherche de la marche arrière. Quant à la synchronisation, elle était satisfaisante, même si les pignons ne dédaignaient pas de chanter quelque peu à haut régime.



La matière plastique qui formait l'essentiel du tableau de bord n'était pas d'aspect très avenant mais les formes étaient agréablement dessinées.



Le moteur demandait à être traité avec un certain soin mais il était plein de gaieté... tout au moins pour l'époque.

La suspension présentait à l'avant des roues indépendantes sur ressorts hélicoïdaux et, à l'arrière, un essieu rigide maintenu sur ressorts à lames longitudinaux. Le freinage était assuré par quatre tambours et la direction des premiers modèles était munie d'un boîtier à vis d'une précision moyenne.

Le petit volant était direct et doux, dans la tradition Simca, mais j'eus personnellement la surprise de sentir un jour ma direction se durcir progressivement, avant de refuser purement et simplement de revenir en ligne droite à la sortie d'un virage... Il fallut que je tire à deux mains sur le volant pour ramener les roues dans l'axe... Quelques mois plus tard, le boîtier à vis était modifié, avant d'être abandonné au profit d'un Gemmer.

Très sympathique à conduire, l'Aronde jouissait quand même d'une réputation beaucoup plus nuancée que la 203 et, à dire vrai, ce n'était que justice. Néanmoins, les délais de livraison de la Peugeot étaient tellement importants que bon nombre d'aspirants-automobilistes durent se rabattre sur l'Aronde, à laquelle ils finirent quand même par reconnaître des qualités. Cette situation dura, il faut le souligner, des années durant et le processus se renouvela au moment de la sortie de la 403, qu'il fallait également attendre longtemps, alors que les Simca étaient livrables pratiquement sans délai.

Tout comme la 4 CV, l'Aronde énervait considérablement les Italiens qui, beaucoup plus qu'aujourd'hui, étaient des amoureux forcés de l'automobile. Comme tels, ils reprochaient véhémentement à Fiat de ne pas sortir de modèles nouveaux et comme, pour eux, les Simca n'étaient que des "Fiat Francese", l'apparition de l'Aronde et de sa

jolie carrosserie jalouse féro lorsque je le perdu la gue Italiens ne c qu'après les Je me souvi dus faire ess de magnifiq plusieurs diz non seuleme voiture mais performance bonne forme "déposait" d que sa 4ème plus endura La tenue de satisfaisante inconfortabl se montrait la moyenne, bord plastiq mais son de grand cadra gants exhibe plafonnier s de l'ouvertu ainsi que la contrepoids conducteur de réglage. Tout cela ét la bonne vis cric modern dissimulé de rabattable. U - environ 62 lancement - durant, faire "parasitant"

SIMCA 9 ARONDE

- **Moteur:** Puissance fiscale 7 CV. Cylindrée 1221 cm³. 4 cylindres en ligne 72 x 75. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 40 litres. Taux de compression 6,7. Soupapes en tête commandées par poussoirs et culbuteurs. Puissance au frein 45 ch à 4 500 tr/mn. Couple maximum 8,45 mkg à 2 600 tr/mn.
- **Transmission:** Roues arrière motrices. Boîte de vitesses mécanique 4 vitesses.
- **Châssis, suspension:** Ensemble monocoque. Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide par ressorts semi-elliptiques et ressorts compensateurs. Stabilisateur à barre de torsion à l'avant. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A vis et secteur.
- **Pneumatiques:** 5.50 x 15.
- **Carrosserie:** Poids à vide 870 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 403 cm³. Puissance au litre 36,8 ch. Rapport poids/puissance 19,3 kg/ch.



La suspension présentait à l'avant des roues indépendantes sur ressorts hélicoïdaux et, à l'arrière, un essieu rigide maintenu sur ressorts à lames longitudinaux. Le freinage était assuré par quatre tambours et la direction des premiers modèles était munie d'un boîtier à vis d'une précision moyenne.

Le petit volant était direct et doux, dans la tradition Simca, mais j'eus personnellement la surprise de sentir un jour ma direction se durcir progressivement, avant de refuser purement et simplement de revenir en ligne droite à la sortie d'un virage... Il fallut que je tire à deux mains sur le volant pour ramener les roues dans l'axe... Quelques mois plus tard, le boîtier à vis était modifié, avant d'être abandonné au profit d'un Gemmer.

Très sympathique à conduire, l'Aronde jouissait quand même d'une réputation beaucoup plus nuancée que la 203 et, à dire vrai, ce n'était que justice. Néanmoins, les délais de livraison de la Peugeot étaient tellement importants que bon nombre d'aspirants-automobilistes durent se rabattre sur l'Aronde, à laquelle ils finirent quand même par reconnaître des qualités. Cette situation dura, il faut le souligner, des années durant et le processus se renouvela au moment de la sortie de la 403, qu'il fallait également attendre longtemps, alors que les Simca étaient livrables pratiquement sans délai.

Tout comme la 4 CV, l'Aronde énervait considérablement les Italiens qui, beaucoup plus qu'aujourd'hui, étaient des amoureux forcenés de l'automobile. Comme tels, ils reprochaient véhémentement à Fiat de ne pas sortir de modèles nouveaux et comme, pour eux, les Simca n'étaient que des "Fiat Francese", l'apparition de l'Aronde et de sa

jolie carrosserie les plongeait dans une jalousie féroce, qui ne se calmait guère lorsque je leur faisais remarquer qu'ayant perdu la guerre, il était normal que les Italiens ne connaissent les nouvelles Fiat qu'après les Français...

Je me souviens d'un voyage en Italie où je dus faire essayer mon Aronde – noire avec de magnifiques pneus à flancs blancs – à plusieurs dizaines de transalpins admiratifs, non seulement en raison du bel aspect de la voiture mais aussi compte tenu de ses performances. En effet, une Aronde en bonne forme atteignait 125,5 km/h et elle "déposait" d'autant plus aisément une 203 que sa 4ème en prise était sensiblement plus endurante !

La tenue de route de l'Aronde était très satisfaisante, avec une suspension pas plus inconfortable qu'une autre et son freinage se montrait d'une endurance au dessus de la moyenne. Intérieurement, la planche de bord plastique était d'un aspect discutable mais son dessin était agréable, avec un grand cadran demi-circulaire. Deux coffres à gants exhibaient leur porte escamotable, le plafonnier s'allumait automatiquement lors de l'ouverture des portières avant et le capot ainsi que la malle disposaient de contrepoids d'ouverture, tandis que le siège conducteur était monté sur une crémaillère de réglage.

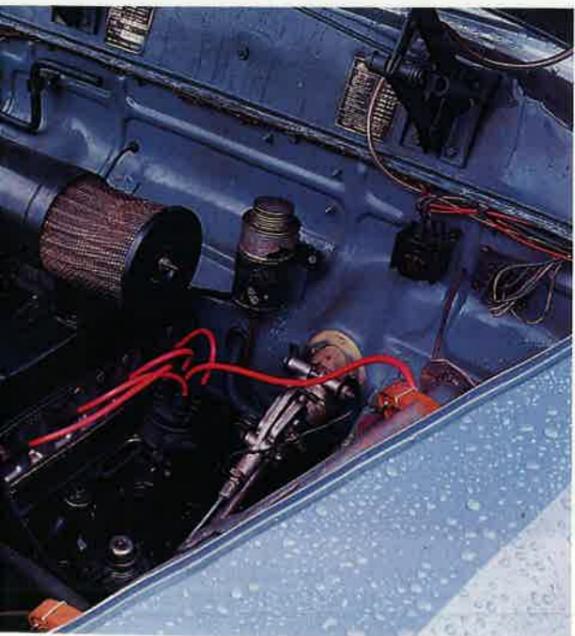
Tout cela était assez nouveau, tout comme la bonne visibilité sous tous les angles, le cric moderne et l'orifice du réservoir dissimulé derrière la lanterne arrière gauche rabattable. Un peu plus coûteuse que la 203 – environ 625 000 francs lors de son lancement – l'Aronde devait, treize années durant, faire une jolie carrière, en "parasitant" quelque peu la 203 plus austère.



LA COTE DE L'EXPERT

La liste des modèles (et même des générations...) de Simca Aronde est longue. Trop longue pour en faire un modèle rare donc recherché. L'Aronde possède néanmoins ses amateurs mais le niveau des transactions demeure modeste.

La cote de Christian Huet : 10 000 F. Tendance à la stabilité.



...é avec un certain soin mais il était plein de gaieté...

SIMCA 9 ARONDE

- **Moteur:** Puissance fiscale 7 CV. Cylindrée 1 221 cm³. 4 cylindres en ligne 72 x 75. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 40 litres. Taux de compression 6,7. Soupapes en tête commandées par poussoirs et culbuteurs. Puissance au frein 45 ch à 4 500 tr/mn. Couple maximum 8,45 mkg à 2 600 tr/mn.

- **Transmission:** Roues arrière motrices. Boîte de vitesses mécanique 4 vitesses.

- **Châssis, suspension:** Ensemble monocoque. Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide par ressorts semi-elliptiques et ressorts compensateurs. Stabilisateur à barre de torsion à l'avant. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet.

- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

- **Direction:** A vis et secteur.

- **Pneumatiques:** 5,50 x 15.

- **Carrosserie:** Poids à vide 870 kg.

- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 403 cm³. Puissance au litre 36,8 ch. Rapport poids/puissance 19,3 kg/ch.



*Les lignes étaient douces
et sentaient leur inspiration transalpine.
L'orifice du réservoir était dissimulé derrière
l'un des feux arrière.*