

FAMILLES, JE VOUS AIME !

SIMCA
ARIANE
MIRAMAS
SL

En mariant la vaste caisse de la Versailles à la sobre mécanique de l'Aronde, Simca lance en 1957 l'Ariane, un modèle dicté par la conjoncture économique. Un cocktail apparemment peu corsé mais pourtant apprécié au point de continuer sa carrière jusqu'à 1963, et bien davantage dans les familles nombreuses...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





Ci-dessus, malgré son appellation, l'Ariane n'a rien d'une fusée : 62 ch SAE pour 1 080 kg, tout est dit...

Ci-contre, le stylisme va jusqu'au bout des togos "Ariane 4" (pour 4 cylindres) et "SL" (pour Super Luxe).

SUPER !

- ▲ Look américain
- ▲ Vaste et confortable
- ▲ Tenue de route correcte
- ▲ Économique pour sa taille

QUOIQU'...

- ▼ Où est la cavalerie ?
- ▼ Corrosion fréquente
- ▼ Très rare en parfait état
- ▼ Manque d'image

Le choc pétrolier de 1973 n'est rien à côté de l'affaire de Suez qui éclate à l'automne 1956 : fermeture du canal, rationnement et pénurie de carburant, hausse dramatique des taxes et, lumière sur le derrick, instauration en France d'une nouvelle taxe autophobe hypocritement destinée à venir en aide aux personnes âgées. Cette vignette abhorrée ne doit être que provisoire, annonce le démoniaque Ramadier, sinistre des pompes à finances... Vous l'avez compris, l'automobiliste français, déjà saigné

Comme on peut s'en douter, l'habitabilité est royale. Normal, pour une ex-caisse de Versailles...



Sous les yeux du conducteur, c'est l'Amérique !

aux quatre roues, est parti pour détenir la pole (de l'im)position. Un titre remis en jeu chaque année mais que personne ne lui conteste. Inutile de dire que les grosses cylindrées, déjà mal en point, ne s'en remettent pas. A la casse, les grosses 15-6 Citroën, les voraces Vendôme, Vedette et Comète et leur "boit-sans-soif" de V8 ! Au garage, les Frégate et autres Prairie, on en fera à la rigueur des dépanneuses !

Cellule de crise à Poissy

A Poissy, réunion de la cellule de crise, comme on dit aujourd'hui. Le PDG Pigozzi donne trois mois à son équipe pour trouver la parade à ce séisme, sinon c'est la clé sous la porte. La vente des Aronde a subi, comme les autres marques, un sérieux coup de frein, mais la gamme Simca Vedette, animée (si on peut dire) par le V8 13 CV, est en chute libre. Qui n'en veut de ma Versailles ? Elle est fraîche, ma Régence ! L'histoire n'a pas gardé le nom du petit génie qui avança « Et si on greffait la mécanique de l'Aronde sur une caisse dépouillée de Versailles ? » Bon sang, mais c'est bien sûr ! Un minimum d'études,

peu de changements au niveau de la production et la possibilité de distribuer le produit par les agents des réseaux Simca et Vedette. Voilà comment, en quelques mois à peine, l'Ariane apparaît au printemps 1957. La caisse de la Trianon, version simplifiée de la Versailles, est encore dépouillée : des joncs chromés, des butoirs de pare-chocs, des antibrouillards, et même des accoudoirs, pour quoi faire ? Un seul pare-soleil, ça suffit bien ! Rajoutons quand même une paire de petits clignotants à l'avant et des chapeaux de roue bon marché... Sous le capot, le Flash 1 290 cm³ de l'Aronde tient à l'aise. Bon, il n'y a plus que 48 ch SAE, mais il y a la boîte 4 rapports de l'Aronde à la place de la vieille 3 vitesses du V8. Reste à greffer le pont hypoïde du break Châtelaine, qui tire plus court, pour obtenir un engin dont les prestations routières étonnent en premier ses concepteurs...

Soirs de fête

Ma première rencontre avec une Ariane, une Super Luxe bleu layette et toit bleu nuit absolument identique à celle d'aujourd'hui, remonte à pas mal d'années. Un copain musicien l'avait achetée, séduit davantage par son coffre, celui à bagages, que par celui de son moteur... La malle englobait facilement une batterie (de jazz, pas une 12 volts !) et un petit ampli, alors qu'on chargeait les guitares (et les copines !) sur les larges banquettes mi-skaï, mitissu. Idéal pour les tournées, non ? Curieux détournement que celui de cette placide familiale ramenant au petit matin un équipage harassé par des heures de rythm'n blues et qui, invariablement, terminait sa nuit de fête en dormant les avant-bras repliés sur le tableau de bord...

Grosse fatigue. Car le fameux tableau de bord, tout en tôle véritable laquée couleur caisse, n'est guère rembourré. Les instruments, boutons et tirettes et le large compteur horizontal sont placés très bas, dégagant une vue panoramique sur la pointe des ailes avant terminées par les visières des phares. Même panorama si on se tourne vers l'arrière : la vaste custode incurvée laisse apercevoir l'extrémité des ailes. Un bon point pour les créneaux ! Cette spacieuse carrosserie est bien proportionnée et le style "à l'américaine", quelque peu expurgé, n'atteint pas les grotesques dimensions de la Chambord, basée sur le même empattement mais artificiellement rallongée à coups d'ailerons et de visières pointues. D'ailleurs, ce dessin discret a mieux vieilli et, aujourd'hui encore, se fond relativement bien dans le trafic.

Pour quelques cylindres de moins

Certains se souviennent peut-être encore des taxis Ariane G7 noires à toit rouge. Chauffeur, à la gare ! En démarrant, on s'attend à entendre grogner le vieux V8 versaillais. Surprise, c'est la voix du Rush Super 1 290 de 62 ch SAE qui s'éclaircit sur ses 5 paliers, bientôt couverte par la complainte lancinante de la boîte en 1^{re}.

ACHETER UNE SIMCA ARIANE

Voilà une excellente idée ! Look décalé assuré, habitabilité royale, vaste coffre et entretien peu onéreux. A ce sujet, signalons qu'au rayon disponibilité des pièces mécaniques, tout existe, en Flash comme en Rush 5 paliers, ce dernier jouissant d'une meilleure réputation. Attention toutefois, ces moteurs ne sont pas chemisés ! Le V8 des rarismes Ariane 8, dépassé et soiffard, ne vaut que pour l'anecdote... Méfiance tout de même sous le capot : on a vu des Rush Super M 70 ch, des moteurs de 1301 Spécial, etc. Le vrai problème reste une fois de plus la corrosion, l'Ariane ayant de plus souvent longtemps séjourné à l'abandon

pendant son purgatoire. Surveillez le tour des ailes et des phares, les bas de caisse, les passages de roues, le fond du coffre..., d'autant que les pièces de carrosserie deviennent rares. En somme, seuls la calandre des derniers modèles et les pare-chocs en inox échappent à l'oxydation ! Quant aux garnitures intérieures, différentes selon les millésimes, leur drap fragile vieillit mal. N'oubliez pas que bon nombre d'Ariane ont servi comme taxi ! Enfin, comptez de 2 000 € à 2 900 € pour une belle Ariane 4 et jusqu'à 4 500 € pour une Ariane 8, un prix avant tout justifié par la rareté de l'engin.

Ouh ! Ça tire court ! Mais il faut pouvoir décoller six personnes, et leurs bagages quelquefois empilés sur la galerie. La vocation familiale de l'Ariane l'a aussi amenée à tracter des caravanes. Les jours de départ en vacances, on apprécie que les deux premiers rapports tirent court lorsqu'on a une ACC ou une Notin dans les rétroviseurs. Cela étant, l'Ariane fait preuve, à vide, d'une belle vivacité, surtout en

3^e qui est le rapport à tout faire. Les quelques canassons qui manquent à l'appel par rapport au moteur V8 ne gênent absolument pas, d'autant que la boîte, avec quatre vitesses, permet d'en tirer un meilleur parti. Bien sûr, il n'y a plus rien au-delà des 120 km/h mais, autre avantage, le 4 cylindres, moins lourd que le V8, procure une meilleure tenue de route. En courbe serrée, l'Ariane vire sans s'écraser sur son

LES GRANDES DATES

1954 : lancement des Simca Trianon (bas de gamme très dépouillé), Versailles et Régence (haut de gamme) à moteur V8.

1956 : crise de Suez à l'automne. H.T. Pigozzi prend la décision de construire l'Ariane, mixage de la caisse de la Vedette et du moteur Aronde 7 CV. 1957 : présentation en mars de l'Ariane à caisse et pare-chocs de Trianon, feux de Versailles 55-56 bicolores, jantes pleines ou à 8 trous, moteur Flash (1 290 cm³, 48 ch SAE, 7 CV, 3 paliers, 120 km/h), pont arrière de Simca Châtelaine à démultiplication plus courte. En octobre, apparition de l'Ariane 8 à moteur V8 (ex-Trianon). Appellation Ariane 4 pour la 7 CV.

1958 : en janvier, jantes 6,5x15 à 6 trous et freins de Beaulieu. En octobre, nouveaux monogrammes et feux avec catadioptré entièrement rouges. Nouvelles garnitures.

1959 : en septembre, Ariane 4 de base et nouvelle version Super Luxe mieux finie et bicolore.

1960 : d'avril à juillet, une Ariane de série bat 57 records du monde à Miramas, dont les 200 000 km à la moyenne de 104,52 km/h. A l'automne, le mo-



Ariane ? Non, Simca Vedette V8 (ici, une Versailles), apparue pour le millésime 1955...



L'Ariane n'est autre qu'une Vedette recevant un 4 cylindres d'Aronde.



L'Ariane 4 (pour 4 cylindres) jouera à la fois la carte de l'économie et celle de la familiale conviviale.

teur Rush Super 5 paliers de 62 ch SAE remplace le Flash. Appellations Miramas et Miramas Super Luxe suite aux records établis. Nouvelle version Super Confort avec garnissage de la Chambord. Feux arrière avec clignotants orange.

1961 : suppression de l'Ariane 8 en septembre. Circuit électrique et centrale de clignotants modifiés. 1962 : suppression à l'automne du modèle de base. Nouvelle répartition des couleurs sur les modèles bicolores. Option gris métal sur Super Confort avec garnissage spécial en vinyle blanc. 1963 : arrêt de la construction des Ariane en avril.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

SIMCA ARIANE MIRAMAS SL, 1962

MOTEUR 4 cyl. en ligne Rush Super, 1 290 cm³ (74x75 mm), 62 ch SAE à 5 200 tr/mn, 10,2 mkg à 2 600 tr/mn, rapport volumétrique 8,5:1, soupapes en tête, poussoirs et culbuteurs, arbre à cames latéral, 1 carbu. inversé Solex 32 PBIC, vilebrequin 5 paliers - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports à 1^{re} non synchro. - **DIRECTION** Gemmer à vis et galet - **FREINS** non assistés, tambours AV/AR - **SUSPENSION** AV à roues indép., tubes verticaux de guidage, bras horiz. transv. oscill. et ressorts hélic., amort. hydr. télesc., stab. lat. ; AR à essieu rigide, ressorts semi-ellipt., amort. hydr. télesc. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 6 places - **DIMENSIONS** long. 4,52 m, larg. 1,75 m, haut. 1,48 m, empat. 2,69 m, voies AV/AR 1,37/1,34 m - **PNEUS** 165x380 - **POIDS** 1 080 kg - **VITESSE MAXI** 127 km/h - **COTE (+)** 2 700 €.



train avant comme sa devancière. En somme, cette grande berline est très rassurante. La direction, très douce bien qu'évidemment non assistée, est en tous points remarquable et fait beaucoup pour l'agrément de conduite. Quant aux freins, bien équilibrés, ils s'avèrent suffisants dans la plupart des cas, mais bloquent souvent, à froid, lors du premier freinage. Il faut signaler que, contrairement à la série Versailles-

Régence, l'Ariane a adopté les roues de 15 pouces et les freins de la Chambord, beaucoup plus lourde. Pour une auto conçue dans l'urgence, l'Ariane ne s'en tire pas trop mal et il faudra le lancement de la Simca 1300-1500, de ligne beaucoup plus moderne, pour qu'elle poursuive, sur le marché de l'occasion cette fois-ci, une carrière de familiale fort appréciée. La meilleure preuve ? Usées jusqu'à la corde, elles ont presque toutes disparu. Une bonne occasion,

lorsqu'on en trouve une, d'apprécier, bien calé, coude à la portière, un doigt sur le volant tulipé, un p'tit cruising bien d'chez nous avec... quatre cylindres de moins ! ■

Remerciements à Franck Egot pour le prêt de son Ariane et au club Les amis de l'auto ancienne champenoise (tél. 03 26 67 65 78) dont il est membre. Un grand merci également aux exposants de la Foire du Trône pour leur accueil, et plus particulièrement à Réjanne, leur attachée de presse.



L'Ariane s'inspire à fond des canons esthétiques des Américaines de l'époque : allers, lunette panoramique, peinture bicolore... Le store est un accessoire d'époque.