

Une hirondelle À L'AUTOMNE

Derniers feux pour la P60, ultime avatar de la populaire Aronde qui a propulsé Simca à la deuxième place des constructeurs français. Mais, au début des années soixante, l'hirondelle a déjà du plomb dans l'aile...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis

SIMCA
ARONDE P60
MONTLÉRY SPÉCIALE





compteur de vitesse Simcascope, embrayage Simcamatic, sièges inclinables 3D «confort Air France», toit ouvrant Grand Air, ligne Océane... De quoi faire mieux passer une cellule centrale qui ne change pas depuis le lancement du modèle en 1951, mais qui dispose d'une palette de coloris chatoyants et une gamme de carrosseries à la carte. Simca, devenu le deuxième constructeur français, derrière Renault, innove en présentant ainsi la Grand Large, premier coach sans montants, inspiré des coupés hard-top américains. Le premier break de loisirs aussi, avec la Châtelaine lancée à une époque où ce type de caisse utilitaire n'était bon que pour les artisans... Au milieu du flot des 203 et Traction noires, des 2 CV et 403 grises, les Simca, en deux tons de vert ou rouge cardinal et toit ivoire de Chine, apportent un parfum exotique qui fait rêver Monsieur Dupont.

Dernier Rush

De Flash en Rush, splash !, le moteur 1300 a pris 5 paliers et des chevaux supplémentaires.



Par ici, les bagages ! Comme bien souvent, les passages de roues débordent quelque peu dans cet espace vital...

Restylée en 1958, tout en conservant l'ancienne cellule centrale, l'Aronde devient P60 afin de "rester dans le coup". Mais comme tous les produits "mode", elle se démodera très vite...

SUPER !

- ▲ Ligne flamboyante et décadente !
- ▲ Performances (Super M 70 ch)
- ▲ Robustesse mécanique

QUOIQUE...

- ▼ Habitabilité
- ▼ Boîte peu agréable
- ▼ Disponibilité des pièces spécifiques selon finition

Rêve du Français moyen, l'Aronde ? Oui, et c'est même la coqueluche des années cinquante. Gaie et colorée, aguichante et presque sportive, elle affiche le caractère primesautier de la *bella macchina* italienne, revue avec une pointe d'américanisme et un zeste de sérieux français. Il faut dire que le signor Pigozzi, qui a commencé par monter des Fiat-Balilla dans ses usines de Suresnes avant la guerre, a toujours suivi de très près les évolutions de la marque turinoise. Pourtant, lorsque la nouvelle Simca 9 apparaît en 1951, elle ne doit rien aux pataudes Fiat 1400, Baptisée joliment Aronde, autre nom de l'hirondelle, elle en adopte le sigle, revendiquant ainsi «un *appétit d'oiseau*». Tour à tour charmeur, cynique, diplomate et colérique, H-T Pigozzi a bien des points

communs avec un certain Commendatore. Mais il a surtout un extraordinaire sens des affaires et de la publicité...

French Dream

Sa politique commerciale, il va la calquer sur celle des constructeurs américains : pas d'innovations techniques risquées mais un renouvellement quasi annuel des modèles déclinés en gammes, simplement en modifiant des détails de carrosserie et de présentation qui n'entraînent pas de lourds investissements. Le tout, bien sûr, à grand renfort de réclames et d'opérations de promotion.

La gamme Aronde va ainsi changer pratiquement à chaque Salon, juste modifiée sur des détails esthétiques baptisés de noms ronflants :

Du Flash "Records du Monde" 48 ch SAE de 1957 monté sur les Elysées, on est passé à 57 ch sur le Flash Spécial (une bonne info...), mais voici le Rush qui nous envoie ses 62 coursiers, bientôt dépassés dans la ligne droite des tribunes par les 70 pur-sang de l'ultime Rush Super M. Ouf ! C'est la dernière ligne droite, surtout pour la P60 Montlhéry Spéciale qui va ainsi terminer sa carrière en beauté, Beauté, vraiment ? Fardée, en tous cas ! Notre Montlhéry Spéciale de 1963 fait grise mine, ce matin. Dernière tendance, au tout début des sixties, le gris métallisé. Chacun en remet une couche : Peugeot sur sa 404 SL, Renault sur la Floride et même sur l'Ondine. Aujourd'hui, cette teinte banalisée fait paradoxalement apparaître la P60 (Personnalisation 60)



La P60 apporte ici la preuve que l'on peut faire beau avec trois fois rien. Notez le cerclé-avertisseur et la manette des clignotants derrière le moyeu du volant.



Le traitement intérieur est particulièrement réussi : une vraie petite américaine... l'habitabilité en moins !





comme... impersonnelle ! Franchement, le bicolore flamboyant, ivoire et rouge flamme ou bleu layette et bleu nuit, lui allait mieux au teint. Le toit plat nervuré et terminé en visière de casquette surélève encore l'auto sur ses voies déjà étroites. Visières encore au-dessus des phares et à la pointe des feux arrière comme des ailerons tronqués. Furieusement mode à l'automne 1958, lors de son lancement, la P60 a rapidement vieilli face aux lignes tendues Pininfarinesques ou au cubisme des Simca 1000 et R8... Attention la tête ! Le toit est haut, mais le siège aussi, et si la cellule (de) centrale n'est pas une prison, car largement vitrée, elle n'en est pas moins identique dans ses côtes à celle de l'Aronde 1951. On s'y sent à l'étroit, coincé entre ce confortable fauteuil 3D inclinable (où est l'hôtesse ?) et l'agressif volant vertical qui oblige à conduire bras repliés et jambes allongées. Une position finalement très vintage... Derrière, ce n'est pas mieux : certes, les passagers jouissent d'une vue panoramique (surtout vers l'arrière grâce à l'immense cus-

ACHETER UNE ARONDE P60

Entre les modèles 6 ou 7 CV, les moteurs de 40 à 70 ch SAE, les carrosseries 2 ou 4 portes et les nombreuses finitions possibles, il y a l'embaras du choix ! C'est d'ailleurs là tout le problème car il devient très délicat de trouver les accastillages, tissus et autres garnitures convenant exactement au modèle possédé. A l'instar des gammes US, Simca changeait les caractéristiques des Aronde au minimum une fois l'an... Le moteur Rush 5 paliers est notoirement préférable au Flash 3 paliers, mais beaucoup d'autos ont reçu le Rush en échange standard un jour ou l'autre. Rayon entretien, vidanges à respecter, nettoyage tous les 15 000 km

tode), mais ils disposent de moins de place qu'à bord de la petite 1000, dernière-née de la marque ! Devant soi, fini le Simcascope, le tableau de bord abandonne le Technicolor et le ruban rouge du compteur de vitesse pour une aiguille classique et un revêtement noir givré. Du noir,

du gris et du blanc, de quoi se croire à bord d'une triste voiture du 21^e siècle, mais une auto qui serait passée en force entre deux murs, la rendant plus haute et plus étroite...
Alerte à Montlhéry...
Vif et alerte, le Rush Super M ronronne, prêt à partir. Cling ! Première en remontant la tige du levier en haut du volant, et la P60 démarre en entonnant l'inimitable complainte du pignon de première. Un air d'autant plus court que le rapport l'est aussi, obligeant à passer tout de suite en 2^e puis, dans la foulée, la vitesse suivante qui donne beaucoup d'allant. La suspension arrière, combinant ressorts à lames et hélicoïdaux, procure un confort qu'on qualifiera de sportif. De plus, cela permet de virer rapidement, avec toutefois pas mal de roulis. La Montlhéry fait honneur à son patronyme, du moins sur le sec... Pouet-pouet sur le cerclavertisseur et, clignotant en haut du volant, je dépasse sans faiblir une actuelle petite citadine toute aussi grise qui n'en revient certainement pas. Comment ? Cette "ancêtre" haut perchée sur ses chapeaux de roues chromés se permet de prendre 140 sans discuter ? Oui, mais 70 ch (SAE, d'accord) et un poids à vide de 950 kg environ, ça donne un joli rapport poids/puissance tel qu'on n'en voit plus beaucoup dans la construction actuelle de grande série. Notez d'ailleurs en passant que la berline Alfa Romeo Giulietta TI de 1961 n'aligne que 65 ch avec un moteur de

du gris et du blanc, de quoi se croire à bord d'une triste voiture du 21^e siècle, mais une auto qui serait passée en force entre deux murs, la rendant plus haute et plus étroite...

Alerte à Montlhéry...

du gris et du blanc, de quoi se croire à bord d'une triste voiture du 21^e siècle, mais une auto qui serait passée en force entre deux murs, la rendant plus haute et plus étroite...
Alerte à Montlhéry...
Vif et alerte, le Rush Super M ronronne, prêt à partir. Cling ! Première en remontant la tige du levier en haut du volant, et la P60 démarre en entonnant l'inimitable complainte du pignon de première. Un air d'autant plus court que le rapport l'est aussi, obligeant à passer tout de suite en 2^e puis, dans la foulée, la vitesse suivante qui donne beaucoup d'allant. La suspension arrière, combinant ressorts à lames et hélicoïdaux, procure un confort qu'on qualifiera de sportif. De plus, cela permet de virer rapidement, avec toutefois pas mal de roulis. La Montlhéry fait honneur à son patronyme, du moins sur le sec... Pouet-pouet sur le cerclavertisseur et, clignotant en haut du volant, je dépasse sans faiblir une actuelle petite citadine toute aussi grise qui n'en revient certainement pas. Comment ? Cette "ancêtre" haut perchée sur ses chapeaux de roues chromés se permet de prendre 140 sans discuter ? Oui, mais 70 ch (SAE, d'accord) et un poids à vide de 950 kg environ, ça donne un joli rapport poids/puissance tel qu'on n'en voit plus beaucoup dans la construction actuelle de grande série. Notez d'ailleurs en passant que la berline Alfa Romeo Giulietta TI de 1961 n'aligne que 65 ch avec un moteur de

Suite page 58 ▶



Equippée du Rush Super M fort de 70 ch, la P60 Montlhéry Spéciale fait à l'époque figure de petite bombe. Aujourd'hui encore, son tempérament vif rend l'Aronde assez joueuse.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

SIMCA ARONDE P60 MONTLHÉRY SPÉCIALE, 1963

MOTEUR 4 cyl. en ligne tout fonte, 1 290 cm³ (74x75 mm), 70 ch SAE à 5 200 tr/mn, 11 mkg à 2 900 tr/mn, rapport volumétrique 8,5:1, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral, 1 carbu. inversé Solex 34 PBIC, vilebrequin 5 paliers - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports à tête non synchro. - **DIRECTION** à vis et galet - **FREINS** non assistés, tambours AV/AR - **SUSPENSION** AV à roues indép., avec leviers triang. en trapèze et ressorts hélic., amort. hydr. télesc., stab. lat. ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques et hélic., amort. hydr. télesc. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 4,19 m, larg. 1,57 m, haut. 1,43 m, empat. 2,44 m, voies AV/AR 1,25 m - **PNEUS** 5.60x14 - **POIDS** 950 kg - **VITESSE MAXI** 141 km/h - **COTE (+)** 3 700 €.



L'assurance de vos véhicules de collection
aux meilleures conditions

SADA COLLECTION
l'assurance du collectionneur

FORMULE FLOTTE (à partir du 3^e véhicule)
(Autos, Motos⁽¹⁾, Cyclos, Poids Lourds)

Flotte de véhicules dont le plus récent est antérieur au 01.01.79	77 €
Flotte de véhicules dont le plus récent est antérieur au 01.01.89 ⁽²⁾	149 €

FORMULE MONOVEHICULE
(Autos, Motos⁽¹⁾, Cyclos, Poids Lourds)⁽²⁾

Véhicules mis en circulation	1 ^{er} Véhicule	2 ^e Véhicule	Véhicule suivant
avant 1963	29 €	17 €	Formule flotte 77 €
entre 01.63 et 12.68	34 €	26 €	
entre 01.69 et 12.78	49 €	34 €	Formule flotte 149 €
entre 01.79 et 12.84	79 €	tarif	
entre 01.85 et 12.88	128 €		
entre 01.89 et 12.93			Nous consulter

Lyon - Paris
2 -12 Quai Saint Antoine 69002 Lyon 9 rue Saint Augustin 75002 Paris
Tél : 04 72 56 98 56/57 - Fax : 04 72 56 98 55
www.sada-collection.com
Liste des correspondants régionaux sur simple demande

(1)Motos acceptées jusqu'à 750 cm³
(2)Sous réserve d'acceptation
exemple : Garanties : Responsabilité civile, Défense recours, Catastrophes naturelles, Forcés de la nature Usages : Promenade, Déplacement privé

Restom
Le Bourg - 71580 SAGY
Tél. 03 85 74 00 68
Fax 03 85 74 09 55
FABRICANT FRANÇAIS

- KIT TRAITEMENT RÉSERVOIRS ROUILLÉS ET PERCÉS
- PEINTURES MOTEUR
- PÂTE À POLIR PEINTURE
- LIQUIDE DE FREIN SILICONE DOT 5
- CIRE CORPS CREUX

PEINTURE COLLECTEUR ÉCHAPPEMENT

Nombreuses autres spécialités - Catalogue contre 2 timbres

SIMCA TALBOT

Spécialiste de la pièce neuve de 1950 à 1985.
En stock pièces Aronde, P60, Simca 1000, 1100, 1300, 1301, 1500, 1501, Chrysler 160, 180 2 litres, 1307, 1308, 1309, Horizon Solara Tagora.

Garage CLÉMENT Gérard
193, rue du Vieux Saint-Louis - 53000 Laval
Tél. 02 43 53 57 53 - Fax 02 43 53 76 78

Melun - Rétro - Passion
www.melun-retro-passion.com

Pièces pour :
Citroën : Tracoin* 2 CV*, Ami 6*, Ami 8*, ID, DS
Citrôen : Dyna, PL17*, 24 bi*, 24 cl*
Panhard : 202, 203*, 403*, 404, 204, 304, 504
Peugeot : 202, 203*, 4 CV*, Dauphine*, R8*, R10*, R12, R15, R16, R17
Renault : Frégate*, Aronde*, P60*, 1000*, 1300, 1301, 1500, 1501
Simca : Modèles V8, Aronde*, P60*, 1000*, 1300, 1301, 1500, 1501
Autres : nous consulter * Catalogue sur demande

Pompe à essence avec levier pour DS, 4 CV, Dauphine, Dauphinoise, R8, R10, Simca 1000, 1200 S, Aronde, Ariane 4, P60 - 203, 403, 404 : **37,35 € TTC**

Un coup de fil, les pièces en stock vous sont envoyées par la poste ou par transporteur en 24 h à 48 h

60, rue Vauchère - 77115 Blandy-les-Tours
Tél. 01 64 81 31 00 - Fax 01 64 81 31 09
(sur Autoroute A5, sortie n°16, à 500 mètres)

4A
Atelier Accessoires Automobiles Anciennes

RENAULT	CITROËN	PEUGEOT	SIMCA
de 1920 à 1940, Juvaquatre, 4 CV, Dauphine, Caravelle, R8, Prairie, Frégate	A, B2, B10, B12, B14, 5 HP, C4A, C4E, C6A, C4G, C4MFP, Rosalie, 11, 15/6, HY, 2 CV	de 1920 à 1940, 202, 302 et 402, 203, 403, 403 D	5 et 6, Balilla, 8, 1100 et 1200, Aronde - P60, Ariane - Versailles, Chambord

RENAULT FRÉGATE + PRAIRIE + 1 000 kg SILENTBLOCS MOTEUR + BOÎTE VITESSES

Ouvert lundi - vendredi de 8 h 30 à 12 h 30 et de 14 h à 18 h 30
Samedi matin
Catalogue contre 4 timbres à 0,46 € - Préciser modèle

ZA RN89 sortie 7 - 33750 BEYCHAC-CAILLAU
Tél. 05 56 72 47 11 - Fax 05 56 72 46 61

Assurances

Auto et moto de collection
www.retroazur.tm.fr

- ASSURANCES : votre devis en direct
- ACHAT et VENTE de véhicules ou de PIÈCES détachées : votre PETITE ANNONCE diffusée GRATUITEMENT
- Espace CLUBS : annoncez vos manifestations GRATUITEMENT sur INTERNET !

Appellez le
04 66 76 03 63
Fax 04 66 76 38 94

Christian Dairou
2A rue Tédénat 30900 NIMES

AZUR ASSURANCES

