

DESIGNHÖHEPUNKT VON KURZLEBIGER MARKE



Die Automarke Simca lebte nur kurz aber intensiv. Ein schönes Beispiel ist die Aronde Plein Ciel von 1957, die auch als Cabriolet aufgelegt wurde.

Als sich die 19jährige Brigitte Bardot, für heutige Verhältnisse recht warm bekleidet, vor einem Simca in der Sonne räkelte, um für das Modell Aronde Week-End zu werben, gab es die Baureihe schon seit drei Jahren als Mittelklasselimousine. Auf deren Basis ist auch das bildhübsche Coupé mit damals trendiger Panoramascheibe gebaut worden. Dieses ist als Oldtimer heutzutage ziemlich begehrt.

Der 1898 in Turin geborene Henri Théodore Pigozzi liess als Chef der Simca-Werke in Frankreich in den 50er-Jahren nichts unversucht, um seine Autos mediengerecht in Szene zu setzen. Er bemühte dazu nicht nur das spätere Sexsymbol, sondern liess die Aronde – französisch für Schwalbe, welche auch das Markenemblem ziert – 50 000 Kilometer lang Rekordfahrten. Zudem konnte die Miss France für Werbeaktivitäten gewonnen werden.

Durchbruch mit der Aronde
Mit der Aronde schaffte Simca den Durchbruch; sie besetzte ein attraktives und schnell wachsendes Segment, das

weder Citroën mit dem Deux Chevaux und dem Traction Avant, noch Renault mit den Modellen 4CV und Frégate beackerte. Nur 22 Monate nach Produktionsaufnahme fuhr die 100 000. Aronde vom Band.

Simca (Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile) war ein Sinnbild für Dynamik und Fortschrittsglaube und verkörperte professionelles Marketing lange bevor andere Hersteller überhaupt wussten, was darunter zu verstehen war. Der zweisitzige Simca Plein Ciel ist nur eines jener bildschönen Coupés, die der umtriebige Pigozzi vom Stapel liess, nachdem ihn Giovanni Agnelli bereits 1926 zum Fiat-Importeur für Frankreich geadelt hatte. Der Plein Ciel war ab 1957 so etwas wie die Vorwegnahme des Capri-Konzepts von Ford, freilich schon ausgeweitet mit einem Cabriolet. Die Aronde-Derivative haben es in der Oldtimer-Szene zu jenen Weihnen gebracht, von denen jeder Besitzer träumt, sind sie doch heute erheblich mehr wert als zum Zeitpunkt ihrer Aktualität.

Montage in Frankreich

Aus fiskalischen Gründen wurden die Italiener bis nach dem Zweiten Weltkrieg in Frankreich zusammengeschraubt. 1932 baute man die Modelle 508, 6 CV und Ba-lilla als «Fiat Français» unter dankbarer Mithilfe heimischer Zulieferer. Nach dem Krieg nahm Pigozzi die Lastwagenfirma Unic unter seine Fittiche, sowie eine Reihe kleinerer Landmaschinenhersteller. Er begnügte sich in der Folge nicht mehr mit dem Lizenzbau einzelner Fiat-Modelle, sondern verbündete sich mit Amedée Gordini, um über internationalen Motorsport zu grösserer Popularität zu gelangen.

Ford baute in Frankreich damals gehobene Automobile namens Vedette oder Comète, doch die Rendite liess zu wünschen übrig. Im Juli 1954 übernahm Simca deshalb von Ford die Fertigungsanlagen in Poissy, inklusive einer Lastwagenfabrik, sowie die pfannenfertigen V8-Erbstücke Régence, Versailles, Trianon und Marly. Pigozzi liess die teuren Autos mit dem V8 nach und nach einschlafen und mutierte den Trianon als Ariane zu einem erfolgreichen Simca/Ford-Ver-schnitt: Die wuchtigen Karossen mit den sparsamen Rush-Motoren stiessen auf grosse Beachtung.

Fünf Liftings des Aronde

Dem Verkaufrenner Aronde liess man ab 1951 bis 1964 insgesamt fünf Liftings ange-deihen. Doch man ruhte sich deswegen aber nicht auf dem Lorbeeren aus, sondern stellte am Pariser Salon 1961 den Kleinwagen Simca 1000 vor. Simca wurde zum zweitgrössten Autohersteller Frankreichs hinter Renault und schob dem viertürigen 1000 rasch ein hübsches

TRENDIG Eine Panoramascheibe als stilistisches Merkmal beim von 1957 bis 1964 gebauten Simca Aronde Plein Ciel.

Coupé nach. Chrysler roch den stark nach Wachstum riechenden Braten Europa und kaufte sich nach und nach bei Simca ein. Von 1962 datieren erste Pläne für den Simca 1100, der erst fünf Jahre später die Welt mit Frontantrieb, quergestelltem Motor, Heckklappe und abklappbarer Rücksitzbank verblüffte. Ein Konzept, das ab 1974 mit dem Golf zum Durchbruch kam.

Als Nachfolger für die Aronde brachten die Franzosen unter dem italienischen Chef zuvor 1963 den 1300/1500 heraus; ein stylistischer Hammer. Darauf zog sich Pigozzi zurück und starb bereits ein Jahr später unerwartet. Fortan fehlte Simca die diktatorische Hand, Chryslers Einfluss verstärkte sich. 1970 nannte sich die Unternehmung Chrysler-France und die kantigen Nachfolger der schönen 1300/1500 respektive später 1301/1501 hiessen Chrysler 160/180/2 Litres. Deren Konzept basierte auf englischen Plänen, denn zu Chrysler gehörte damals auch die Rootes Group mit den Marken Hillmann, Humber, Singer und Sunbeam. 1979 übernahm Peugeot die europäischen Chrysler-Anteile. Aus den Chrysler-Simca 1100, Horizon, Matra und Sunbeam wurden Talbot.

Die Namensrechte für die Traditions-marke hatte Pigozzi 1958 für Simca erworben. Der Talbot Lago America hatte einen V8 von BMW und gehörte zu den schnellsten Autos. Simca liess die defizitäre Marke rasch einschlafen. Kaum anders machte es Peugeot 20 Jahre später mit der Talbot-Familie.

Zeitzeuge mit Potential

Der Plein Ciel ist ein wunderbarer Zeuge jener Zeit, als Simca herausragende Erfol-

ge feierte. Sein 1,3-Liter-OHV-Motor mit von 48 auf 57 SAE-PS gesteigerter Leistung trieb ihn bis auf 140 km/h, die Marke 100 km/h wurde in 20 Sekunden erreicht. Das Coupé kostete 1958 unverschämte 12 850 Franken, das Cabriolet Océane Fr. 13 500.-, ein Aronde De Luxe mit vier Türen war für günstige Fr. 7 750.- zu haben. Im Jahr 2000 galt die Limousine gemäss Eurotax-Interclassic Tarif in Zustand zwei Fr. 7 300.-, Anfang 2016 Fr. 8700.-; Wertsteigerung innert 16 Jahren: 19 Prozent.

Ein Plein Ciel war 2000 in Zustand zwei theoretisch für Fr. 14 800.- zu haben, nun liegt sein Wert bei Fr. 26 400. (+78 %), Topexemplare haben ein Potential von bis zu 40 000 Franken. Neben der Berline, dem zweitürigen Kombi Châtelaine und dem verblechten Van sowie dem Plein Ciel Coupé und dem darauf basierenden Cabriolet gab es übrigens auch ein zweitüriges Hardtop-Coupé Grand Large, welches die reguläre Aronde-Karosserie als Basis nutzte.

Jürg Wick



CHARAKTER Als Coupé war das zweisitzige Modell mit der Schwalbe als Namen ein Bild von einem Auto und wusste zu gefallen.



ZWIESPALT Das Interieur ist weniger avantgardistisch als das Design.



BRAV Der 1,3-Liter-Motor ist ein gesittetes Aggregat.

EurotaxGlass`s InterClassic Tarife Simca Aronde (CHF)

Modell-Varianten	Jahrgang	Zustand 1	Zustand 3	Zustand 5
Aronde Berline	1951-55	14 000	5 600	600
Aronde Châtelaine Kombi	1952-55	14 000	5 600	600
Aronde Grand Large Hardtop	1954-55	18 000	7 600	1 100
Aronde 1300 Berline	1955-58	14 000	5 600	600
Aronde Grand Large Hardtop	1955-58	18 000	7 600	1 100
Aronde Océane Cabriolet	1956-63	50 000	22 000	5 000
Aronde Plein Ciel Coupé	1956-63	40 000	17 600	4 000
Aronde Berline	1958-63	14 000	5 600	600
Aronde Monthéry Berline	1958-63	15 000	6 000	600
Aronde Grand Large Hardtop	1958-63	18 000	7 600	1 100