

Dimanche, venez fêter les 80 ans de Simca avec des passionnés !

Dimanche 18 mai, le club des Amateurs Dauphinois d'Automobiles de Collection (ADAC) invite le grand public à venir nombreux assister à un rassemblement de véhicules anciens sur le parking des Magasins généraux (derrière la gare SNCF). L'association que préside Serge Pilloix promet la présence de plus de 300 voitures, camions et motos de collection, sans oublier une bourse d'échange. Cette année, le club n'avait que l'embaras du choix pour définir le thème de la journée, la marque Simca et la "traction" fêtant leurs 80 ans. Après réflexion, l'ADAC a opté pour la mythique Simca.

Ce "plateau" de passions roulantes devrait attirer la foule des grands jours. Bien sûr, tout le monde souhaite la présence du soleil afin que la fête soit encore plus elle. L'exposition débutera à 9h pour se clore à 18h. Notez encore que tous les collectionneurs venus avec une voiture ancienne (d'avant 1984) trouveront un parking réservé (entrée gratuite) et bénéficieront d'un cadeau de bienvenue. Tout au long de la journée, l'association proposera une restauration chaude (saucisson bitume) sous chapiteau et une buvette. Une brochure en couleur de 60 pages avec des informations sur Simca sera offerte par famille et/ou véhicule de collection. Entrée adultes : 2,50 €, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés.

Pour rappel, l'ADAC est basé à Bourgoin-Jallieu depuis avril 1980. Au fil des années,

le club a évolué avec ses amateurs et a même généré la naissance d'autres clubs animés des mêmes objectifs dans diverses villes du Nord-Isère. L'ADAC a pour objectif de mettre en valeur, conserver et restaurer les voitures de collection.

En savoir plus : 06 07 58 80 38 / www.adacbourgoin.com ou rivoires@club-internet.fr

Simca : un peu d'histoire

L'histoire de Simca débute avec Ernest Loste, un ancien coureur cycliste de talent qui, pour sa reconversion, décide d'ouvrir un garage automobile à Paris. En 1907, il devient distributeur exclusif des automobiles Fiat pour la France. Après-guerre, ses affaires deviennent si florissantes que la maison mère italienne commence à juger que laisser une "petite officine" française distribuer ses produits n'est plus concevable.

En 1926 est créée la Safaf (Société anonyme française des automobiles Fiat), filiale française de Fiat-Italie, chargée d'assurer la distribution des voitures dans tout l'hexagone. En 1929, la crise économique mondiale provoque le recul de la production industrielle mondiale et le repli sur soi de l'ensemble des nations.

En 1932, la Safaf, tout en gardant le même sigle acronymique, devient la "Société anonyme française pour la fabrication en France des automobiles Fiat". En l'absence d'usine Safaf, Pigozzi met sur pied une nébuleuse de petits sous-traitants qui

produisent les pièces à partir des plans italiens tandis que l'atelier de Suresnes est chargé de l'assemblage des automobiles.

Le 2 novembre 1934, la Société industrielle de mécanique et carrosserie automobile (Simca) est créée dans le but d'acheter la très moderne usine Donnet à Nanterre. Simca rachète Donnet en 1935. L'usine est entièrement réaménagée par les spécialistes italiens de Fiat. Le 28 juin 1935, ceux qui dirigeront la nouvelle firme Simca sont cooptés par les actionnaires fondateurs. Il s'agit de Roger Fighiera, nommé président, et d'Henri Pigozzi, nommé directeur général. Le 1^{er} juillet 1935, l'usine entre en production et les toutes premières Simca-Fiat sortent de la chaîne, tandis que la Safaf est englobée dans Simca.

Sur l'écusson des Fiat françaises apparaît, pour la première fois en juillet 1935, le nom Simca en diagonale sur le logo Fiat. La gamme Simca-Fiat comporte alors deux modèles : la Simca-Fiat 6 CV, un "clone" de la Fiat 508 Ballilla, et la Simca-Fiat 11 CV, "clone" de la Fiat 518 Ardita. Ce sont de simples copies des versions italiennes de Fiat. Dès l'année suivante, en 1936, Simca présente la Simca Cinq, "clone" de la Fiat 500 Topolino qui rencontre rapidement un franc succès auprès de la clientèle hexagonale (la Simca Cinq est même dévoluee en France avant la Fiat 500 en Italie).

La 6 CV simple, économique, se vend toujours bien en 1937 malgré l'atmosphère de crise croissante. En 1938,

la Simca 8, "clone" de la Fiat 508 C Nuova Ballilla, prend la relève de la 6 CV vieillissante. Les techniques modernes de fabrication, de promotion et de gestion des produits permettent à Simca de devenir très vite le quatrième constructeur français. Mi-1938, un nouvel écusson orné d'une hirondelle (symbolisant le slogan de ses voitures : "un appétit d'oiseau") devient l'emblème de la marque, tandis que toute allusion à la société mère Fiat est prudemment effacée. Puis la Seconde Guerre mondiale survient et l'activité automobile est en partie gelée.

A la libération, la fabrication reprend progressivement, d'autant que l'usine a échappé aux bombardements. Le président de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles, Charles Petiet, remet Simca sur les rails grâce à l'appui du ministre de la Production industrielle d'alors. Un premier prototype de la Simca-Grégoire, présentant des traits communs avec la future Panhard Dyna X est réalisé en 1945. Un second, plus proche esthétiquement de la future 203 Peugeot et que Simca devait produire, suivant ainsi les directives du plan Pons, est présenté en 1946. La production redémarre avec la Simca Cinq et la Simca 8. La Simca Six, évolution de la Cinq, est lancée en 1947 mais ne rencontre que peu de succès face à la vive concurrence de la 4 CV de la nouvelle Régie Renault vendue moins chère et offrant non seulement quatre vraies places mais aussi quatre portes.

Fiat et Simca, grâce à l'aide



Une vue de différents modèles de la Simca lors d'une précédente exposition proposée par l'ADAC. Rendez-vous dimanche 18 mai sur le parking des Magasins Généraux.

américaine de reconstruction de l'Europe de l'Ouest du Plan Marshall, étudient en commun le projet d'une nouvelle voiture moderne de classe moyenne qui se concrétisera au printemps 1950 par le lancement de la Fiat 1400 et au printemps 1951 par celui de sa demi-sœur la Simca 9 Aronde.

En 1958 le constructeur américain Chrysler devient actionnaire à 25 % de Simca en rachetant les 15 % du capital appartenant encore à la Ford Motor Company et en prenant 10 % supplémentaires. Simca fabrique alors 200 000 voitures par an et, toujours en manque de place rachète le constructeur Talbot pour son usine de Suresnes.

En juillet 1970, la société Simca est renommée société Chrysler France, à la suite du rachat total du solde des

actions encore détenues par Fiat par le constructeur américain. La marque Simca est cependant conservée sur les modèles jusqu'en 1980. Durant les années qui vont suivre, Chrysler Europe va négliger d'investir dans l'évolution de ses mécaniques et va rapidement se retrouver à bout de souffle. Peugeot SA décide de faire disparaître la marque Simca un an plus tard, en juillet 1979 (pour les modèles 1980), et de la remplacer Talbot (prestigieuse marque française de voitures de sport et de luxe de l'entre-deux-guerre, rachetée par Simca en 1958 et disparue en 1960), que Peugeot préféra ressusciter. La marque Simca fait aujourd'hui partie du patrimoine de PSA Peugeot-Citroën.

Carole Muet

Hebdomadaire d'informations et d'annonces légales

Retrouvez-nous sur : www.lecourrierliberte.fr



Le Courrier Liberté