

# Il fascino discreto della Simca «9 Coupé de Ville», 1956



► Se ci fosse concesso d'acostare le linee sinuose e raffinate della Simca «9 Coupé de Ville» ad un'immagine cinematografica, utilizzeremmo senza remore il titolo dell'opera massima del regista spagnolo Louis Buñuel: «Il fascino discreto della borghesia». Potremmo così accarezzarne, attraverso la fantasia dei termini, le finiture lussuose, udire il gorgoglio del suo motore 1300 e gustare il sapore d'un'epoca tramontata dietro un sottile senso di malinconia. Nel Locarnese questa magia meccanica d'un tempo è tornata agli antichi splendori, grazie alla passione di un uomo che, con tenacia, ne ha ricostituito la meraviglia originaria, impiegando quasi tre decenni: il muraltese Renato Sutter. Da sempre avvinto dall'universo dell'Old Timer, acquistò questo raro modello di Simca nel 1977 (prodotta nel 1956, 2+2 posti, telaio numero 49098), spinto dal semplice piacere di possederla e restaurarla.



▲ Renato Sutter con la sua «Coupé de Ville».



► **Il ripristino** I lavori iniziarono negli anni Ottanta (vennero smontate le varie parti costituenti), ma si protrassero a lungo a causa delle molte sospensioni forzate, determinate dalle vicissitudini esistenziali e da qualche problema concernente le maestranze coinvolte. Un paio d'anni fa si giunse però ad una svolta: Sutter decise di affidare il prezioso gioiello ai fratelli Bollati, titolari di una carrozzeria e appassionati di vetture classiche. Collezionisti essi stessi, accolsero con entusiasmo la nuova



pure lui affascinato dalle Simca, nella quale lesse l'inserzione di un tale di Juan-les-Pins, in Costa Azzurra, che vendeva una «Coupé de Ville» identica alla sua. La acquistò e la portò in Ticino; sembrava in buone condizioni, tanto da fargli ritenere che fosse più semplice restaurare quest'ultima piuttosto che la sua. I fratelli Bollati, però, ad un più attento esame, si accorsero che la ruggine aveva danneggiato gli scatolati e che solo in apparenza la carrozzeria era intatta. Si decise così d'utilizzarla come



sfida, innamorandosi delle storia che attorniava la Simca, ferma e incompleta da decenni. Sutter, nel frattempo, si mise alla ricerca dei pezzi di ricambio necessari: un'impresa piuttosto ardua perché della «Coupé de Ville» vennero prodotte poche migliaia di esemplari. Alle mostre-scambio d'Oltralpe la «9» sembrava una vettura quasi sconosciuta e si cominciò a temere che il restauro non sarebbe mai giunto a conclusione. Venne in aiuto di Sutter una rivista francese, passatagli da un amico

indispensabile fonte di ricambi per completare finalmente l'esemplare già in possesso di Sutter. Vennero recuperati i pedali, il comando della frizione, il contachilometri, alcuni pomelli del cruscotto e piccole parti della meccanica (come la tiranteria del cambio). A settembre 2005 i lavori furono conclusi e Sutter poté organizzare la sua prima uscita ufficiale, accompagnato da Bruno Bollati. La destinazione fu il mercato di Quattroruote e di Ruoteclassiche, dove la «Coupé de Ville» venne ammirata non

solo per la sua linea, ma anche per il fatto che in Italia era praticamente sconosciuta.

► **Sensazioni** Bollati ne ha subito apprezzato la facilità di guida, la buona coppia motrice, l'eleganza degli interni e la cura dei particolari. La Simca «9» è però un'auto sofisticata e, di conseguenza, un tantino complessa. Basti pensare che al piantone arrivano una ventina di cavi elettrici che servono ad alimentare il clacson (comandato da un arco metallico), le luci, le frecce (al centro del vo-





lante), le luci del quadro e i tergicristalli. Davanti al conducente è posizionato il tachimetro con i relativi indicatori del livello del carburante e della pressione dell'olio, mentre al centro del cruscotto sono collocati il contagiri e l'orologio. A sinistra, sopra la chiave per il contatto, c'è il termometro dell'acqua. I sedili sono invece dominati dalla semplicità e presentano un rivestimento in panno: ricordano, nella forma, quelli della Lancia «Aurelia B20». Il comando del cambio è al volante e i sedili posteriori sono puramente simbolici a causa della mancanza di spazio per le gambe.

► **Un po' di storia** Le origini della «9» coupé risalgono all'immediato dopoguerra, nel 1947, quando il patron della Simca, Enrico Teodoro Pigozzi (nato a Torino nel 1898 e fondatore nel 1935 della Casa automobilistica di Nanterre), vide una Cisitalia disegnata da Pinin Farina; a quest'ultimo chiese di concepire una Simca altrettanto bella e distinta. La nuova vettura venne esposta al Salone di Parigi del 1948 con l'intento di avviare una produzione in piccola serie. Ma le cose andarono diversamente e di questo accordo non se ne fece più nulla. Teodoro Pigozzi non si perse però d'animo e, nella primavera del 1949, presentò la nuova Simca «8 Sport», una macchina quasi di lusso offerta ad un prezzo accessibile. Assemblata e disegnata dalle officine della società Facel-Métallon (la stessa che sortirà poi le superbe Facel-Vega), venne commercializzata nel 1950 ed era dotata dello stesso telaio della Simca derivata dalla Fiat «1100». La «8 Sport» non durò però a lungo perché nel 1952 nacque la popolare «Aronde», una berlina moderna con scocca portante e quattro comodi posti. Non essendo più disponibile il telaio della vecchia «8», i tecnici della casa di Nanterre dovettero rifare tutto da capo. Venne così ridisegnata la carrozzeria, che comunque si ispirò fortemente alla vecchia coupé, e nel 1952 la nuova automobile fu approntata. Ribattezzata «9 Sport», aveva la carrozzeria portante e il motore della «Aronde», un quattro cilindri in linea da 1,2 litri con albero a

## SCHEDA TECNICA

### La Simca 9 Coupé de Ville in cifre

#### Motore

Anteriore, 4 cilindri in linea - Cilindrata 1290 cm<sup>3</sup> - Alesaggio 74 mm - Corsa 75 mm - Potenza 55 CV DIN a 5200 giri/min - Rapporto di compressione 7,9:1 - Coppia 9,3 kgm a 2800 giri/min - Un carburatore Solex 32 PICT - Un albero a camme laterale, valvole in testa.

#### Trasmissione

Trazione posteriore - Cambio a quattro marce sincronizzate - Comando al volante - Frizione monodisco a secco - Pneumatici 5.60-14.

#### Corpo vettura

Coupé 2+2 posti, 2 porte - Carrozzeria portante - Sospensione anteriore a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali - Sospensione posteriore a ponte rigido, balestre semiellittiche - Freni a tamburo - Sterzo a vite e rullo.

#### Dimensioni e peso

Passo 2443 mm - Carreggiata anteriore 1255 mm - Carreggiata posteriore 1250 mm - Lunghezza 4303 mm - Larghezza 1570 mm - Altezza 1420 mm - Peso a vuoto 905 kg.

#### Prestazioni

Velocità 135 km/h - Consumo medio 9,5 l/100 km.



camme laterale e valvole in testa (trazione sulle ruote posteriori e freni a tamburo). Due anni più tardi furono introdotte alcune modifiche estetiche: la calandra venne semplificata, le frecce furono collocate sotto i fari e qualche economia venne adottata a livello di finiture per poter ridurre il prezzo e rendere la vettura più appetibile. La rinnovata «9» venne

così ribattezzata con il nome di «Coupé de Ville». Nel solo 1955 ne furono prodotte quasi 1600, un quantitativo superiore rispetto a quello raggiunto dalla precedente «8». Il 1956 fu l'ultimo anno di costruzione: in dirittura di arrivo v'era la più moderna «Plein Ciel».

A cura dei fratelli Bollati  
Fotografie di Athos Passoni