



Ran an die **ARONDE**

Ford Taunus, Opel Rekord oder Borgward Isabella?, Das wäre zu einfach: Ein **Simca 9 Aronde** stand jahrelang unbewegt in der Ecke – und ist 70 Jahre nach seiner Erstzulassung wieder auf der Straße!

„Aronde? Simca? Kenn' ich nicht, sieht aber toll aus!“ So in etwa lauten oft die Reaktionen vieler Oldiefans, wenn Enno Ennen mit der Aronde unterwegs ist. Erst neulich wieder in Bockhorn beim Oldtimermarkt – wo nicht nur uns der Ostfrieze mit dem raren Franzosen „dans son Jus“ auffiel...

Der Blick bleibt hängen bei diesem Auto, keine Frage. Was gewiss mit der hübschen Pontonform zu tun hat, aber eben auch mit der

Tatsache, dass es nahezu unangetastet wirkt, sozusagen wie ein rollendes Dornröschen. Das ist in diesem Fall aber putzmunter, hat die HU mit Bravour gemeistert und wurde im Frühjahr frisch zugelassen. Und wer ob des völlig unbehandelten Chroms zweifelt, was es mit ihrem Zustand auf sich hat, muss der „Schwalbe“ (franz. Aronde) nur mal etwas genauer unters dicke Blechkleid gucken...

Oder hakt nach bei Enno Ennen, der die rare Aronde auf dem Areal seiner Eltern im ostfriesischen Rechtsupweg untergestellt hat. Dort, wo das in unseren Breitengraden inzwi-

Einfach mal ankurbeln: Enno Ennen warf alles in die Waagschale, damit die Aronde wieder auf die Räder kam!

TECHNISCHE DATEN

Simca 9 Aronde

Motor: ohv-Reihenvierzylinder, dreifach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle (Steuerkette); Verdichtung 6,8:1; Vergaser Solex 32 PBIC

Hubraum: 1221 ccm (B x H: 72 x 75 mm)

Leistung: 45 PS bei 4500 U/min
85 Nm bei 2600 U/min

Antrieb: Viergang-(Lenkrad-)Schaltung, Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 4077 x 1558 x 1510

Leergewicht: 940 kg

Vmax: 122 km/h

Bauzeit: 1951 bis 1955

Stückzahl: ca. 355.000

Vater Gerhard Ennen ist die Schwalbe mit dem weitgehend gesunden Gefieder einst quasi zugeflogen. Dank Sohn Enno kann der Vogel wieder fliegen, der um 1980 aus Frankreich kam und zunächst in Holland landete. Das französische Nummernschild stammt wohl aus dem – ursprünglichen – Zulassungsraum Lyon





Für die rostübersäten Stoßstangen war bislang kein Ersatz aufzutreiben. Was auch fürs fehlende Emblem gilt, das bald aus dem 3D-Drucker kommen soll...

Das Fahrwerk des properen Viertürers wurde frisch abgeschmiert, die Reifen erneuert: Damit rollt die Aronde erstaunlich straff durch Ostfriesland!



Das vollständige Interieur ist weitgehend gut erhalten, nur die Sitzbank braucht etwas Zuwendung



schen fast völlig unbekanntes Auto auch in den vergangenen Jahren vor sich hin schlummerte. Bis Enno der Ehrgeiz packte, um die Aronde 70 Jahre nach der Erstzulassung wieder auf die Straße zu bringen. Auch Vater Gerhard sollte zu seinem 70sten in diesem Jahr endlich drinsitzen und damit fahren können – so wie es der Senior mal vorhatte...

„Papa hat aber viele andere Projekte in Angriff genommen und kam nie dazu, das Auto flottzumachen. Wobei schon früh klar war, dass die Substanz richtig gut ist“, erzählt Enno mit

einem Augenzwinkern Richtung Vater. Der natürlich auch vor Ort ist – und seinen umtriebigen Sohn beim Aronde-Projekt wohlwollend machen ließ: „Der Simca kam so vor 15 Jahren zu uns, zusammen mit einem zweiten, einer späten P60-Aronde, auch eine Limousine. Vorher standen die hier quasi um die Ecke“ erinnert sich Ennen Senior. „Die Witwe des Vorbesitzers wusste, dass ich damals im Ostfriesischen Oldtimer-Club OOC engagiert war und hat mich gefragt, ob ich nicht beide Simca übernehmen könnte. Als Restaurierungsprojekte hatten die Autos ja kaum einen

Marktwert, ich hab’ sie dann im Paket mit ein paar Teilen und Unterlagen für 1200 Euro gekauft.“

„Der halbgare P60 war schnell wieder weg“, kann sich Enno noch erinnern, der inzwischen jenes Fotoalbum in der Hand hält, mit dem der Vorbesitzer, der die Autos einst aus Holland geholt hatte, seine Arbeiten dokumentierte. „Hier ist zu sehen, dass die ’54er-Aronde nur einmal grob gereinigt wurde, Stoßstangen und Teile des Grills waren abgebaut und der Motor rausgeholt, mit demontiertem Kopf. Ansonsten stand sie weitgehend komplett und unbe-



Trés chic: filigran gestylte Rückleuchten. Auf der linken Seite...

rührt im Erstlack da, nur ein Loch im Schweller war geflickt. Genauso hat mein Vater sie dann trocken weggestellt, weil an der im Grunde kerngesunden Karosserie kaum weiterer Rost zu finden war, bis auf ein zweites Loch im Schweller.“

Gut ein Jahrzehnt verbrachte die Aronde gut behütet in jenem großen Gebäude der Ennen-Familie, das ursprünglich ein Kolonialwarenladen war und über Generationen ausgebaut wurde. Vater Gerhard hat einen Trakt längst in eine top ausgerüstete Werkstatt verwandelt – der ideale Nährboden für Enno und Bruder Jan, die eifrig an allerlei Zweiradmotoren geschraubt haben, um dann später auch bei den Pkw mitzumischen, die der Senior sich ins Haus holte.

„Im Sommer vor zwei Jahren haben Jan und ich drei Mopeds fertig gemacht, wie im Rausch. Und dann stand da im Lager auf dem Dachboden noch der Aronde-Motor...“ Wenn man schonmal dabei ist, nach diesem Motto ging Enno ans Eingemachte, wobei er die eingangs erwähnten Jubiläen im Hinterkopf hatte: „Ein ganzer Ordner deutschsprachiger Werkstattunterlagen war zum Glück dabei, allein der ist Gold wert. Außerdem lag ein Satz gebrauchter Kol-



Nochmal kurz ran an die Bremsleitung: Papas Hebebühne erleichterte oft genug die Arbeit an der Aronde



...lässt sich die gesamte Einheit mit Aha-Effekt wegschwenken, weil dahinter der Tankstützen zum Vorschein kommt!

Charmantes Kulturgut mit kuriosen Details: Der rechte Scheibenwischer etwa harrt ab Werk tatsächlich so wie hier zu sehen in Ruhestellung





Der Besitzer

> Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm: Vom Schrauber-Eldorado des Vaters fasziniert, hat sich **Enno Ennen** (31) schon früh intensiv mit historischer Materie beschäftigt. Neben reichlich Zweirädern und Pkw sind auch Traktoren eine Leidenschaft des Lehramts-Studenten – der Vaters „Fuhrpark“ mit Bruder Jan derzeit richtig auf Vordermann bringt!

„Ein Ordner deutschsprachiger Werkstattunterlagen war zum Glück dabei, allein der ist Gold wert.“

Enno Ennen



Die clevere Klimaanlage der Fünziger: ausstellbare Dreiecksfenster. Die Türrahmen kommen zeit-typisch mit reichlich Bakelit daher

Kein Zündschlüssel! In der Alukonsole sind die Zug-/Druckschalter für die Startprozedur untergebracht – die Zündung wird über den *Allumage-Zugknopf* eingeschaltet, gestartet wird per *Démarrateur-Druckknopf*



Der Vierzylinder mit Alukopf läuft nach der Kolben-Kur zuverlässig, der Kühlkreislauf benötigte als i-Tüpfelchen eine neue (teure) Wasserpumpe



Was für ein unfassbar guter Unterboden! Nur wenige Aronde dürften hier blechmäßig noch so gut beisammen sein. Auch der Blick auf die gemachte Technik gefällt

ben mit im Aronde-Paket. Ich hab' deshalb die verbauten Kolben aus dem Graugussblock des Vierzylinders gezogen, die ja ewig nicht gelaufen waren, und mir von den acht Stück die besten vier rausgesucht. Beim Vermessen war immerhin klar, dass alle Zylinder noch exakt ihr Originalmaß hatten. Was dafür sprach, dass die rund 57.000 Kilometer, die auf dem Tacho standen, echt waren!“

Allemaal gute Voraussetzungen, das Aronde-Herz wieder zum Leben zu erwecken. Wobei Enno zunächst Kompromisse einging: Die vorhandenen Kolbenringe kamen gut gereinigt wieder drauf, weil's schneller ging. „Ehrlich, da hab' ich mir keinen großen Kopf gemacht. Mir kam's drauf an zu testen, ob der Motor überhaupt vernünftig läuft. Was er dann später auch tat, wenn auch nur kurz.“ Okay, aufs Motor-Kapitel kommen wir gleich nochmal zurück...

Baustellen gab's eh noch genug, bevor der Vierzylinder der Schwalbe wieder Flügel verlieh: „Klar, dass wir erstmal ans Loch im linken Schweller ran mussten. Mit dem etwas großflächiger ausgefallenen Teilersatz, den wir fürs Erste schwarz grundiert haben, war's in puncto Schweißarbeit dann aber schon getan, die Blechsubstanz ist nunmal beeindruckend gut!“ Dafür war schnell klar, dass die Teileversorgung für so eine Aronde der ersten Baureihe eher beeindruckend schlecht ist. Insbesondere mit Blick auf vermeintlich günstige Gebrauchtteile wie zum Beispiel Stoßstangen. „In Frankreich taucht schon ab und an was auf, aber Du fragst besser nie nach Versand, sondern musst hinfahren“, weiß Enno inzwischen aus Erfahrung. Glückssache, wenn ausgerechnet ein Ortsnachbar einen brauchbaren Auspufftopf spendieren kann! Der stammte zwar vom Nachfolger Aronde 90A, ließ sich aber anpassen. Auch das Bremsenkapitel verlief erfreulich, Enno setzte komplett neue Kunifer-Bremsleitungen ein, die Radbremszylinder sind Neuteile, der Bremsflüssigkeitsbehälter verbrachte vier volle Tage im Acetonbad. Beim Thema Elektrik, das hier teils ab Werk kuriose Blütentrieb (etwa beim Startprozedere ohne Zündschlüssel oder dem Blinker mit relaisgesteuerter Zeitverzögerung) kam ebenfalls Nachbarschaftshilfe ins Spiel: „Der originale *Paris-Rhône*-Regler war kaputt, gebraucht gab's ebenfalls nur Teile für die Tonne. Ein Freund von meinem Vater, 85 Jahre alt, hat sich dann die Lima vom selben Ausrüster vorgenommen und



Restauriert > Simca 9 Aronde



Verblüffendes Mitbringsel aus Bockhorn: ein originaler Aronde-Tacho für 35 Euro, man kann ja nie wissen... Links: Das Cockpit ist aufs Wesentliche reduziert, der Wohlfühl-Faktor hoch!

> VOM BELIEBTESTEN ALLROUNDER ZUR RARITÄT

In Frankreich ein Bestseller: die vielseitige „Schwalbe“

Limousine, Kombi, Kastenwagen, schicke Coupés und ein Cabrio: Mit der Aronde bot Simca den Franzosen quasi für jede Gelegenheit das passende Auto, insofern war der Erfolg der Baureihe, der sich mit dem Facelift zur Aronde 90A nahtlos fortsetzte, nicht weiter verwunderlich. Nur hierzulande flog die Schwalbe nie hoch, dabei kamen zeitgenössische Konkurrenten wie Borgward Isabella, Opel Olympia Rekord oder Ford Taunus 12M als Limousine stets nur zweitürig daher... Allzu viele Aronde-Exemplare sind heutzutage aber auch nicht mehr in Frankreich unterwegs, die Teileversorgung ist insofern angespannt. Ennos Tipp vor allem für Technikteile: der Onlineshop vom französischen Anbieter *Techni Tacot* (www.techni-tacot.com).



„In Frankreich taucht schon ab und an was auf, aber Du fragst besser nie nach Versand!“

Enno Ennen



Auch das Heck des kleinen Viertürers ist ein entzückender Hingucker, der Kunstharz-Erstlack hat noch ordentlich Substanz

umgepolt, so dass sich anschließend ein Bosch-Regler anschließen ließ.“ *Nu löpt dat*, sagt der Ostfrieze dazu.

Dies war nach weiteren Schritten, etwa der Sanierung des Tanks (mit Mischmaschine, Glasscherben, Zitronensäure) auch das zielführende Motto, als es an den Einbau des Motors ging. „Vorher musste ich mir noch die rostige Kupplung vornehmen, die lag leider eine Weile im Wasser. Neuteile gibt's keine, aber der Belag war noch völlig okay. Also bin ich kurzerhand zur Strahlkabine, wo ich den Rost mit ganz feinem Strahlgut und wenig Druck rausholen konnte, was die Reibscheibe bis heute problemlos verkraftet hat.“

Nicht ganz so reibungslos verlief dagegen der erste Probelauf des vom revidierten Solex-Vergaser gespeisten Vierzylinders, dem Enno unter anderem noch eine neue Wapu verpasste. Sie ahnen es – die Kolbenringe: „Schon nach ein paar Kilometern waren die Kerzen verölt. Ich musste also nochmal ran an den Motor und die Kolben rausholen. Das geht bei eingebautem Motor, weil sich die Ölwanne mit etwas Fummelei abbauen lässt. Neue Kolbenringe gibt's zum Glück, im Satz 130 Euro. Eingesetzt hab' ich sie aber, ohne auf die Markierung für die Einbaurichtung zu achten, davon war in der alten Aronde-Anleitung nicht die Rede!“

Es brauchte anschließend nochmal zwei Motor-OPs, bis der Vierzylinder richtig rund lief. Wobei sich herausstellte, dass die Ringe selbst falsch markiert waren: „Darauf ist am Ende unser Landmaschinenmechaniker hier im Ort gekommen, den ich völlig verzweifelt nach Rat gefragt hab', der kannte das Problem!“

Seit dieser Episode verrichtet das muntere 1200-Kubik-Motörchen unauffällig seinen Dienst. Für einen ungeplanten Zwischenstopp sorgte vor kurzem nur ein trotz Tankreinigung zugesetzter Spritfilter...

Zum Schluss zitieren wir mal den überlieferten O-Ton des Oldtimerbegeisterten TÜV-Prüfers beim erfolgreichen HU-Termin im April: „Dass Du für so ein technisch astreines Auto mit derart guter Substanz kein H-Kennzeichen kriegst, ist schon Mist. Aber wenn ich diese Stoßstangen durchwinke, krieg' ich echt Ärger, so sind leider die Auflagen!“

Wir sagen: Dieser Franzose fasziniert im Prinzip mit jeder Faser – und für uns ist diese Aronde rollendes Kulturgut im besten Sinne!

Text: F. Schobelt / Fotos: S. Lindloff