



Simca 1307 GLS v původní podobě z roku 1975



1. Simca 1307-1308  
192 bodů
2. BMW 316-320 (E21)  
144 bodů
3. Renault 30 TS  
107 bodů

# FRANCOUZSKÝ KOMFORT

V létě 1975 debutovala Simca 1307/1308 s pětidveřovou karoserií, motorem vpředu napříč a předním pohonem. Vysloužila si evropský titul Vůz roku 1975/1976...

JAN TUČEK

**A**utomobilka Simca, která začínala v polovině třicátých let licenční výrobou italských vozů Fiat a v letech padesátých se proslavila i k nám dováženým typem Aronde, prožila četné peripetie. Od poloviny šedesátých let byla součástí evropské větve amerického koncernu Chrysler a v létě 1967 příjemně překvapila kompaktním vozem Simca 1100 s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol. Stejnou koncepcí zvolila i pro větší rodinný typ Simca 1307/1308 představený v létě 1975. Mimochodem, byl to první francouzský automobil, při jehož konstrukci a vývoji se v široké míře uplatnila výpočetní technika.



Šťastný majitel s novým vozem Simca 1307 GLS

Střídě elegantní pětimístný vůz dostal 4,25 metru dlouhou samonosnou karoserii se čtyřmi bočními dveřmi a nahoru vyklápěcím víkem ve splývavé zádi. Složením zadního sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1,80m a objem zavazadlového prostoru vzrostl ze základních 473 na 1400 litrů (měřeno po strop). Palivová nádrž o objemu 60 litrů byla umístěna v chráněné zóně mezi zadními podběhy. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojicích příčných trojúhelníkových ramen odpružených podélnými zkrutnými tyčemi, zadní na vlečených

ramenech se svislými vinutými pružinami a tlumiči umístěnými vně pružin. Řízení bylo hřebenové, brzdy vpředu kotoučové a vzadu bubnové, doplněné posilovačem. Kola nesla radiální pneumatiky 155 SR 13. Kapalinnou chlazený řadový čtyřválec OHV byl uložen vpředu napříč, směrem doleva na něj navazovala spojka a čtyřstupňová převodovka. Základní model Simca 1307 GLS poháněl motor o objemu 1294 cm<sup>3</sup> s jedním karburátorem a výkonem 68k (50kW)/5600 min<sup>-1</sup>, dražší a lépe vybavená Simca 1307 S měla pod kapotou tentýž čtyřválec,



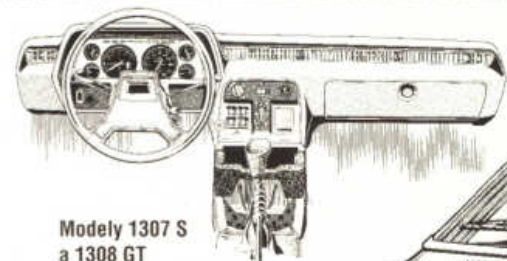
Simca 1308 GT poháněná větším motorem 1442 cm<sup>3</sup>



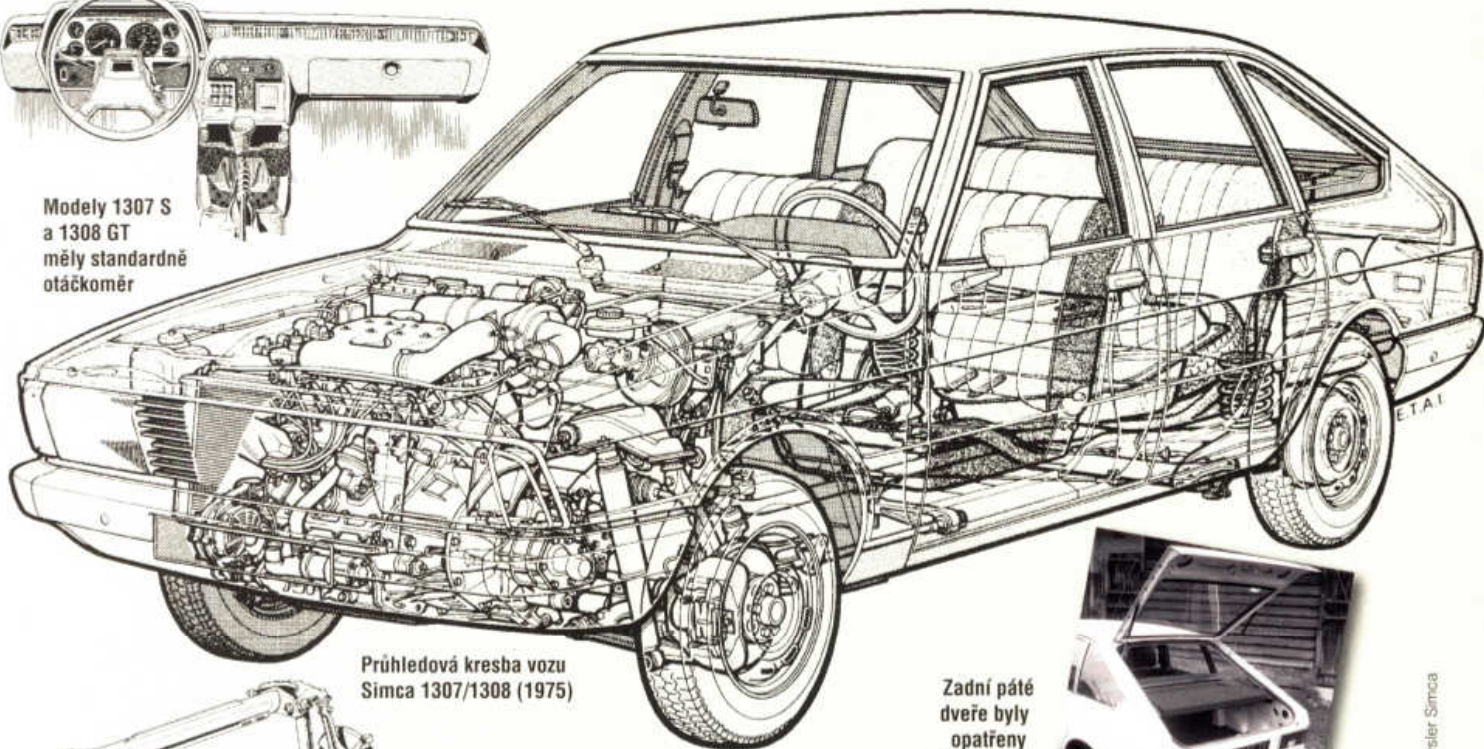
Simca 1307 S se silnějším motorem a lepší výbavou

Foto Chrysler Simca

ale osazený dvěma dvojitými karburátory a vyladěný na 82 k (60 kW)/6000 min<sup>-1</sup>. Vozy o hmotnosti 1050 a 1070 kg dosahovaly největší rychlosti 150 a 160 km/h, jejich spotřeba se pohybovala v rozmezí 7 až 9 litrů benzínu na 100 km. Špičku nabídky tvořila Simca 1308 GT, jejíž čtyřválec s prodlouženým zdvihem a objemem 1442 cm<sup>3</sup> dával výkon 85 k (63 kW)/5600 min<sup>-1</sup> a automobilu o hmotnosti 1075 kg umožňoval flirtovat s rychlostí 170 km/h. Zmínku si zaslouží, že vozy Simca 1307/1308 jako první ve Francii měly standardně tranzistorové zapalování. Simca 1307/1308 slavila výstavní premiéru v říjnu 1975 na Pařížském autosalonu a záhy nato jí mezinárodní jury přikla evropský titul *Vůz roku*, tentokrát poprvé označený přelomem let, tedy 1975/1976. Hlavními přednostmi vozu byly velmi dobré jízdní vlastnosti, výborné využití obestavěného prostoru a celkový komfort posádky. V roce 1976 továrnu v Poissy, asi 30 km západně od Paříže, opustilo 218 tisíc automobilů Simca 1307/1308, v roce 1977 pak jejich produkce dosáhla rekordních 258 tisíc, k nimž musíme připočítat ještě patnáct tisíc rozložených vozů, dodaných na montáž do



Modely 1307 S a 1308 GT měly standardně otáčkoměr

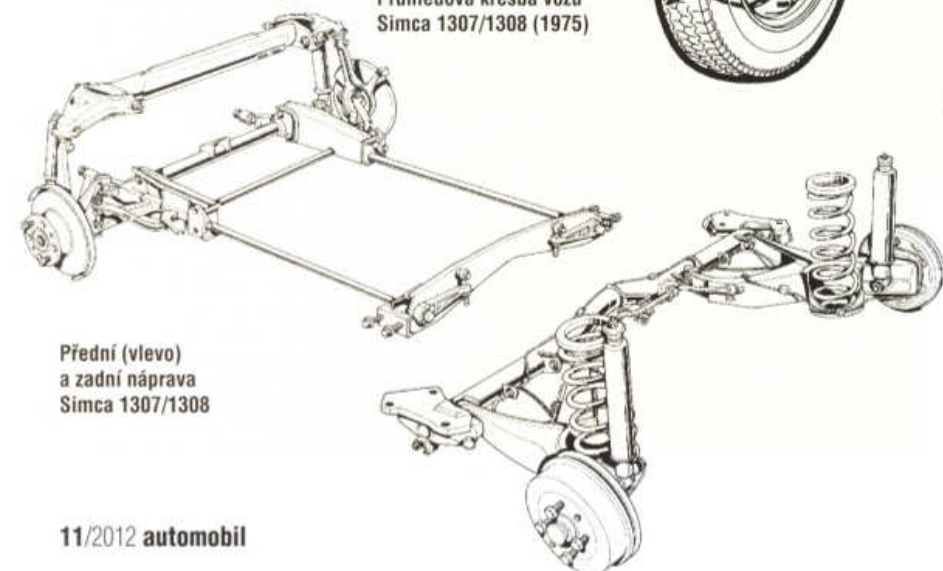


Průhledová kresba vozu Simca 1307/1308 (1975)

Zadní páté dveře byly opatřeny plynovými vzpěrami



Kresby Chrysler Simca



Přední (vlevo) a zadní náprava Simca 1307/1308

zahraničí, zejména do Velké Británie. Tamější továrna koncernu Chrysler v Rytonu (dříve Rootes Group) je montovala už od léta 1976, nesly označení Chrysler Alpine GL a GLS, přičemž první poháněl motor 1294 cm<sup>3</sup> o výkonu 68 k (50 kW) a druhý čtyřválec 1442 cm<sup>3</sup> nabízející 85 k (63 kW). Od ledna 1978 rozšířil nabídku ve Francii model 1308 S, který v karoserii s výbavou



## SIMCA 1307/1308 ■

vozu Simca 1307 S nabízel výkonnější motor z modelu 1308 GT. Prodával se však jen půl roku, do léta 1978. Novinkou pro modelový rok 1979 byla Simca 1309 SX s motorem pře-vrtným na 1592 cm<sup>3</sup> a výkonem zvýšeným na 88 k (65 kW). Vůz měl standardně třístupňovou samočinnou převodovku Borg-Warner a mohl se pochlubit bohatou výbavou, včetně palubního počítače. Od března 1979 se prodávala limitovaná série vozů Simca 1308 Jubilé s dvou-tónovým metalickým lakem, tónovanými skly oken, elektricky ovládanými okny v předních dveřích, velurovým čalouněním a litými koly Pedrini.

V létě 1978 se novým majitelem evropských továren koncernu Chrysler stal Peugeot a začaly se dít věci. V létě 1979 byly vozy pro modelový rok 1980 přejmenovány na Talbot-Simca, změnila se jejich vizáž i typové označení. Modernizovaný Talbot-Simca 1510 dostal nově tvarovanou šikmou před, větší zadní svítilny a zvětšené nárazníky, jeho celková délka vzrostla na 4,32 m. Zatímco masku zdobilo historické jméno Talbot (práva na značku Talbot totiž Simca vlastnila od jejího převzetí v roce 1958), vlevo na zádi byl nápis Simca. Zákazník si mohl vybrat ze čtyř provedení. Nejlevnější model 1510 LS měl motor 1294 cm<sup>3</sup> o výkonu 68 k (50 kW), modely 1510 GL a GLS (lišily se jen výbavou) poháněl čtyřválec 1442 cm<sup>3</sup> nabízející 85 k (63 kW). Nejdražší verze 1510 SX měla pod kapotou motor 1592 cm<sup>3</sup> o výkonu 88 k (65 kW), spojený s třístupňovou samočinnou převodovkou a v její bohaté výbavě se objevil dokonce tempomat.

V dubnu 1980 byl uveden na trh vůz Talbot-Simca Solara, čtyř-dveřový sedan se stupňovitou zádi, bezprostředně odvozený z typu 1510. Celá přední a střední část obou vozů byla identická, měly stejný rozvor 2,60 m, Solara byla jen o málo delší, měřila 4,39 m, měla pevné zadní okno a krátké víko zavazadlového prostoru o objemu 452 litrů. Jako první dostala na masku nové logo značky Talbot, stylizované T v kruhu, zpočátku si však vzadu ještě zachovala nápis Simca. Vozy Solara LS a GL poháněl motor 1442 cm<sup>3</sup>, jenž v prvním případě dával 70 k (51,5 kW), ve druhém 85 k (63 kW), a byl spojen se čtyřstupňovou manuální převodovkou. Tu měla i Solara GLS vybavená čtyř-válcem 1592 cm<sup>3</sup> o výkonu 88 k (65 kW). Tentýž motor se montoval i do špičkové verze



Sedan Talbot Solara SX z jara 1980 s nápisem Simca na zádi



Talbot 1510 SX ročníku 1981 s otevíracím dílem střechy



Poslední se splyvavou zádi: Talbot 1510 model 1982

Podélný řez sedanem Talbot Simca Solara (1980)



Solara SX, buď v kombinaci s třístupňovou samočinnou převodovkou a tempomatem, anebo spolu s novou pětistupňovou manuální převodovkou z produkce firmy Citroën. V modelovém roce 1981 značka Simca z vozů zcela zmizela, zůstal pouze Talbot. Koncem roku 1980 vedení koncernu Peugeot rozhodlo vypovědět smlouvy třem čtvrtinám dealerů značky Simca a převést

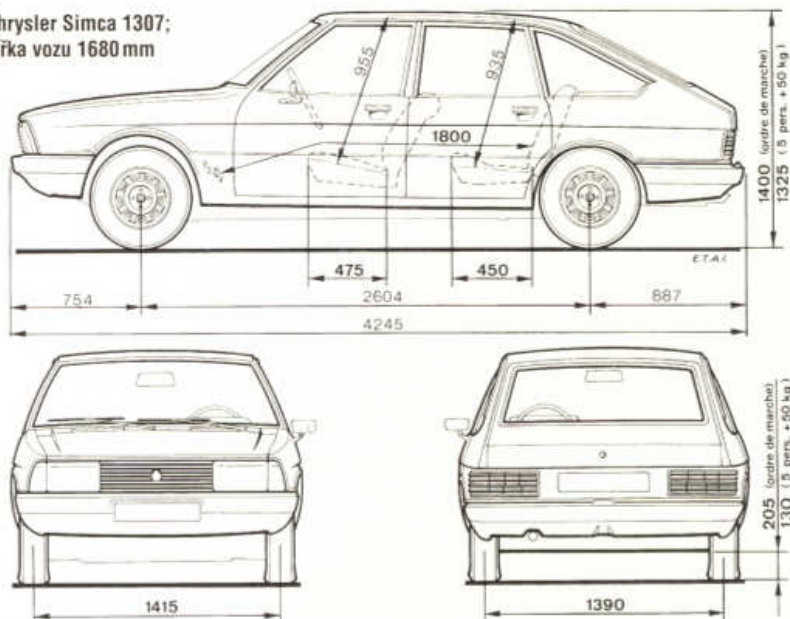
prodej i servis automobilů Talbot do obchodní sítě Peugeot. To byl začátek konce resuscitované značky, jejíž neblahý osud uspíšily i četné stávky a sociální konflikty. Prodeje vozů Talbot 1510 a Solara rapidně klesaly a nedařilo se je oživit ani atraktivními limitovanými sériemi. Talbot 1510 se splyvavou zádi v tichosti zmizel z nabídky na jaře 1983, kdy se jen doprodávaly skladové vozy,



Talbot Solara SX  
v posledním provedení z roku 1985

Foto Talbot Simca

Chrysler Simca 1307;  
šířka vozu 1680 mm



Kresba Chrysler Simca



S volantem vpravo:  
Chrysler Alpine GLS (1976)

Foto Chrysler Simca

kariéra sedanu Solara pokračovala až do jara 1986. Od podzimu 1984 měla Solara novou masku s lištami v barvě karoserie, na jaře 1985 byla její finální montáž převedena z Poissy do španělského Villaverde (dříve Chrysler Barreiros). Tam však vzniklo už jen málo přes tři tisíce exemplářů. Podle továrních záznamů bylo v letech 1975 až 1979 vyrobeno celkem 779 tisíc vozů Simca 1307/1308/1309, produkce typu Talbot 1510 nepřekročila 76 tisíc, zatímco sedanů Talbot Solara vzniklo 185 tisíc kusů.

S automobily Simca 1307/1308 jsme se setkávali i na našich silnicích. Celkem jich byly v letech 1976 až 1982 do Československa dovezeny necelé dva tisíce, přičemž téměř

všechny prodal podnik zahraničního obchodu Tuzex za tuzexové poukázky alias bony. Výjimkou byly čtyři desítky vozů Simca 1307 GLS s motorem 1294 cm<sup>3</sup>, jež koncem roku 1976 dovezl podnik zahraničního obchodu Motokov pro Mototechnu. Privilegovaným zákazníkům je Mototechna za československé koruny prodávala až do jara 1977. V letech 1980 až 1982 byly do Tuzexu dovezeny dvě stovky vozů typu 1510, přičemž ještě v lednu 1983 v ceníku figuroval Talbot 1510 GLS s motorem 1442 cm<sup>3</sup>. Stál tehdy 31900 TK, zatímco klasicky stavěný Fiat 131 CL Mirafiori se prodával za 31100 TK a Ford Cortina 1600 téže koncepce byl k máni za 33900 tuzexových korun. ■