



K nepočítaným automobilům západní proveniencí, s nimiž jsme se setkávali na našich silnicích už koncem 50. a počátkem 60. let, patřily francouzské vozy Simca Aronde a Elysée. V tomto a ve dvou následujících číslech SM si připomeneme historii těchto pohodlných sedanů klasické koncepce, jichž byly do Československa dovezeny přes tři tisíce, i jejich méně známých sourozenců s karosériemi sportovního stříhu.

S jiríčkou ve znaku

Dnes už si málokdo vzpomene, že slovo SIMCA bylo původně zkratkou z poněkud složitěho názvu Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile označujícího společnost, kterou v roce 1934 založil francouzský podnikatel italského původu Henri Théodore Pigozzi. Od poloviny 30. let firma Simca montovala a brzy i sama vyráběla upravené licenční automobily Fiat, přičemž největší popularitu si získaly vozy Simca 5 a 8, francouzské obdoby turin-

ských typů Fiat 500 Topolino a Fiat 1100.

Koncem 40. let dokázal podnikavý pan Pigozzi získat pro svoji firmu dolarovou injekci z Marshallova plánu, s jejíž pomocí se začal rodit zcela nový vůz, čtyřmístový rodinný sedan klasické koncepce se samonosnou karosérií tehdy moderních pontonových tvarů, který dostal typové označení Simca 9 a starofrancouzské jméno vlastovky: Aronde. Oficiální premiéru měla nová Simca v květnu 1951, výroba se v závodě v Nanterre na západním

předměstí Paříže naplno rozběhla až po prázdninách. Koncem roku 1951 už Simca Aronde figurovala na třetím místě žebříčku nejprodávanějších francouzských vozů – před ní byl jen malý Renault 4 CV s motorem v zádi a osvědčený klasický Peugeot 203.

Aronde ročníku 1951 měla rozvor 2443 mm, rozchod kol 1231 mm vpředu a 1226 vzadu, při vnějších rozměrech 4067 x 1558 x 1522 mm vykazovala pohotovostní hmotnost necelých 1000 kg. Kapalinou chlazený čtyřválec OHV byl

uložen vpředu a z objemu 1221 cm³ dával výkon 33 kW, čtyřstupňová převodovka se ovládala řadicí pákou umístěnou na sloupku řízení. O klasické koncepci jsme se už zmínili – připomejme tedy, že Aronde měla přední kola nezávisle zavěšená na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami, zatímco poháněná tuhá zadní náprava byla opduřena dvojicí podélných listových per. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, na patnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,50 x 15 Aronde dosahovala rychlosti 120 km/h a průměrně spotřebovala 9 l benzínu na 100 km.

Od Aronde k P 60

Už během sezóny 1952 rozšířily nabídku užitkové modely: třídveřové kombi se sklápěním zadním sedadlem a dodávka s užitčnou hmotností 500 kg, po nich následoval úsporný sedan s výrazně zjednodušenou výbavou a jménem Quotidienne. Na podzim 1952 byl na pařížském autosalónu

představen prototyp dvouďveřového kupé Aronde Grand Large s atraktivní karosérií hardtop bez středních sloupků a s třídílným panoramatickým zadním oknem. Vzbudil nemalou pozornost, sériové výroby se však dočkal až o celý rok později. Mezitím ovšem – stejně jako ostatní modely této řady – dostal inovovanou před se zabílenou maskou a níže posazenou nárazníkem. V září 1954 zaznamenalo kupé Grand Large další zlepšení – nedělené klenuté zadní okno, současně byl i všech vo-



- 1) Simca Aronde ve starším provedení z roku 1954
- 2) Takhle jsme ji neznali: Aronde coby kombi Chatelaine ročníku 1956
- 3) Dobře známý sedan Simca Aronde 1300
- 4) Model Grand Large se vyznačoval klenutým zadním oknem a dvouďveřovou karosérií bez středních sloupků
- 5) Kupé Aronde Grand Large



zů Aronde zvětšen rozchod kol (vpředu na 1255 mm, vzadu na 1250 mm) a snižena celková výška použitím čtrnáctipalcových kol.

Vyrazná inovace následovala v září 1955: Aronde se objevila s novou předí opatřenou širokou maskou, proměnou prošla i záď, včetně nového víka zavazadlového prostoru a zvýšených zadních blatníků s novými zadními světlými

SIMCA ARONDE

kapkovitého tvaru. Pod kapotou se skrýval motor Flash, jehož objem převrtáním vzrostl na 1290 cm³. I když výkon stoupl jen lehce nad 35 kW, výrazně se zlepšil průběh točivého momentu. Inovovaná Aronde s vnějšími rozměry 4115 x 1558 x 1446 mm a pohotovostní hmotností 1025 kg jela až 130 km/h a řadila se k nejlepším vozům své třídy. V roce 1955 produkce Aronde poprvé překročila stotisícovou hranici, v následující sezóně se jich vyrobilo přes 133 tisíc a symbolická Simca se stala nejprodáv-

nějším vozem na francouzském trhu.

V dubnu a květnu 1957 proběhla na okruhu v Montlhéry jižně od Paříže nejvýznamnější ze série vytrvalostních zář s vozem Aronde: sériový sedan absolvoval 100 tisíc km průměrnou rychlostí nad 113 km/h a překonal celkem 14 světových rekordů. Nani tedy divu, že už na následujícím pařížském autosalónu lákal zákazníky model Aronde

Montlhéry vybavený motorem Flash Spécial o výkonu 42 kW, s nímž jezdil nad 140 km/h. Dosud byl tento čtyřválec se zvýšeným stupněm komprese určen jen pro drahé modely se sportovními karosériemi od firmy Facel (o těch bude řeč za čtrnáct dní) a pro luxusně vybavené sedany Elysée-Matignon a kupé Rue de la Paix.

V září 1958 debutovala nová řada vozů s označením P 60, k níž se podrobněji vrátíme v příštím čísle

SM. Dodejme jen, že souběžně s novými modely se až do roku 1960 vyráběla i Aronde De Luxe se „starou“ karosérií, do níž se kromě čtyřváce Flash 1290 cm³ montoval i menší - a daňově výhodnější - motor 1090 cm³ o výkonu 30 kW. Zapomenout ovšem nesmíme ani na užitkové modely: dodávky nesly označení Messagerie a Commercial, kombi se jmenovalo Chatelaine a valník s plachtou, který karosoval firma Facel, byl znám coby Aronde Intendente.

JAN TUČEK
Foto autor a archiv