

Do třetice se vracíme k historii francouzských automobilů Simca z 50. a počátku 60. let. Tentokrát si připomeneme vozy se sportovně stříženými karosériemi, jež vznikaly ve spolupráci mateřské automobilky s karosárnou Facel.

### Sportovní eleganc

Na počátku této méně známé řady automobilů Simca stál prototyp uhlédného kabrioletu, který pan Henri Théodore Pigozzi - šéf automobilky z Nanterre - objednal u italské karosárny Farina. Prototyp postavený na podvozku sedanu Simca 8 byl vystaven na pařížském autosalonu v říjnu 1948, smlouva na jeho malosériovou výrobu byla ještě před koncem roku uzavřena s francouzskou karosárnou Facel. Na jaře 1949 se objevil první předstížený kabriolet Simca 8 Sport karosovaný v dílnách firmy Facel na pařížském předměstí Colombes, v říjnu 1949 následovaly tvarově velmi blízké dvoumístné kupé se zaoblenou střechou a třídílným panoramatickým zadním oknem. První zákazníci se malosériových kupé a kabrioletů Simca 8 Sport dočkali počátkem roku 1950, produkce se však počítala jen na desítky kusů. Na podzim 1950 dostalo kupé nové nečíslené čalunění (kabriolet si zachoval původní dvoudílné sklo), změněná před obou modelů nesla zjednodušenou masku.

Na podzim 1951 debutovalo inovované kupé s modernější příčnou ozdobou Simca 9 Sport, které formálně vyjadřovalo příbuzenský vztah k novému sedanu Simca 9 Aronde. Výz, jehož linie navrhl šéf firmy Facel Jean Daninos, převzal síce z Aronde inovovaný čtyřválec 1221 cm<sup>3</sup> a výkonem lehce zvýšeným na 35 kW, zachoval si však původní klasický rám typu Simca 8. Teprve v dubnu 1952 byla konstrukce vozu Simca 9 Sport v tloušťce změněna: vnější tvary zůstaly

① ② ③

▼ Zadními světlými prozrazuje kabriolet Océane svoji příbuznost s vozy Simca Aronde



▼ Kupé Simca Plein Ciel ročníku 1961

prakticky beze změn, základem kupé se však stala upravená podvozková plošina typu Aronde. Na podzim 1952 následovala další inovace - před zůstala zachována, nová Simca 9 Sport 53 (tak bylo kupé označeno) však dostala prodlouženou střechu a nově tvarovanou záď se zvýšenými blatníky a zvětšeným zavazadlovým prostorem. S motorem 1221 cm<sup>3</sup> o výkonu 37 kW spojeným se čtyřstupňovou převodovkou dosahovalo kupé ročníku 1953

rychlosti 135 km/h. Po dílčí modernizaci karosáře (úprava masky, nová zadní světlá, inovace interiéru) bylo kupé na podzim 1954 přejmenováno na Coupé de Ville, o pár měsíců později - na jaře 1955 - nabídku obohatil nový kabriolet s názvem Week-End. Po více než třilété přestávce si znovu přišli na svoje milovníci otevřených karosérií, na něž se z reklamních snímků spolu s kabrioletem Week-End usmívala vycházející filmová hvězda Brigitte Barodotová. Připomeňme, že až do podzimu 1955 se kupé a kabriolety dodávaly s motorem 1221 cm<sup>3</sup>, teprve pak jej nahradil čtyřválec Flash Spécial o objemu 1290 cm<sup>3</sup> a výkonu 42 kW.

### Océane a Plein Ciel

V září 1956 byly představeny dva zcela nové sportovně střížené vozy Simca - opět karosované firmou Facel, jež se od roku 1954 proslavila i výrobou vlastních sportovních automobilů Facel-Véga. Nový kabriolet Simca Océane i s ním blízké příbuzné kupé Simca Plein Ciel se vyznačovaly rozměrným panoramatickým čelním oknem a línami do značné míry inspirovanými tehdejší americkou módou. Není divu - jejich autorem byl Mario Revelli, který tři roky před příchodem do Nanterre pracoval v USA ve stylistickém středisku koncernu General Motors. Základ vozů Océane a Plein Ciel

# SIMCA

# VE SPORTOVNÍM



1,25 milionu franků. Je to skoro k nevíře, ale oba tyto vozy byly dražší, než luxusní sedan Citroën DS s avantgardní karosérií a plymkapalinovým odpružením - ten stál tehdy 1,1 milionu franků.

Spolu s nástupem inovované řady vozů P 60, o níž jsme psali minulý týden, dostaly kabriolety Océane a kupé Plein Ciel na podzim 1958 nově tvarovanou přední maskou a výrazně prohloubenými nárazníky, o rok později se pak dočkaly nové zadní nápravy s kombinovaným odpružením listovými perly a vlnutými pružinami.

V říjnu 1960 byly na pařížském autosalonu představeny inovované modely Océane a Plein Ciel se zjednodušenou maskou a rovným předním nárazníkem - vybavené čtyřválcem Rush super s pětkrát uloženým klíkovým hřídelem. Motor v této úpravě dával z objemu 1290 cm<sup>3</sup> výkon 46 kW, o rok později pak ve verzi Rush Super M až 51 kW, takže s ním sportovně střížené vozy Simca uháněly nad 145 km/h.

tvářila upravená podvozková plošina typu Aronde s rozvorem kol 1255 mm vpředu a 1250 vzadu. Při vnějších rozměrech 4262 x 1572 x 1390 mm vykazovaly pohotovostní hmotnosti 940 kg (kupé) a 955 kg (kabriolet) a díky motoru Flash Spécial o výkonu 42 kW jezdily na čtrnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,60 x 14 největší rychlostí nad 140 km/h. Bez záměrnosti není pohled do dobového ceníku: na podzim 1957 stála nejlevnější Simca Aronde De Luxe 615 tisíc franků, luxusně vybavený sedan Aronde Rue de la Paix s motorem Flash Spécial byl k máni za 934 tisíc franků, ovšem za kupé Plein Ciel musel zákazník zaplatit 1,15 milionu a za kabriolet Océane

▲ Kabriolet Simca 8 Sport s inovovanou maskou z roku 1951  
▼ Šéf firmy Facel Jean Daninos navrhl zaoblené tvary kupé Simca 9 Sport (na snímku model 1953)



▲ Kabriolet Simca Océane ročníku 1961 - francouzská obdoba naší Felicie

Od podzimu 1961 však už byl konec spolupráce firm Simca a Facel na dohled. Na pařížském autosalonu měl v říjnu 1961 premiéru kompaktní sedan Simca 1000 s litrovým motorem v zádi - vývoj a malosériová výroba z něho odvozeného kupé však byly svěřeny italské karosárně Bertone, zatímco projekt navržený firmou Facel zůstal bez odezvy. Spíš už jen setrvačností dobíhala výroba kupé a kabrioletů na podvozku Aronde do léta (podle některých pramenů do podzimu 1962, přičemž jejich celkový počet nespěchočil od roku 1956 hranici 11 500 kusů). Modely Océane a Plein Ciel tvořily zhruba polovinu všech sportovně střížených automobilů Simca s karosérií Facel a dnes se těší mimořádné oblibě mezi sběrateli.

JAN TUČEK  
Foto autor a archiv

