



RODINNÝ IDEÁL

IDEÁLEM EVROPSKÉHO RODINNÉHO VOZU SE V ROCE 1975
STALA SIMCA 1307/1308 S PŘEDNÍM POHONEM
A PĚTIDVEŘOVOU KAROSERÍÍ SE SPLÝVAVOU ZÁDÍ.

Simca 1307 GLS a šťastný majitel
na snímku z prospektu (1975)

Střed nabídky zpočátku
představovala Simca 1307 S

Dnes už poněkud zapomenutá francouzská automobilka Simca začínala ve třicátých letech minulého století licenční výrobou vozů Fiat. Počátkem padesátých let představila velmi úspěšný typ Aronde, který se od roku 1957 v omezeném množství dovážel i do Československa. To ostatně platilo i o řadě jeho nástupců. Na jaře 1963 převzaly štafetu elegantní vozy klasické koncepce Simca 1300 a 1500, v sezóně





Modely 1307 S a 1308 GT byly vybaveny i otáčkoměrem

Variabilní zavazadlový prostor byl přístupný pátými dveřmi

Talbot 1510 5X z léta 1979 ještě bez loga staronové značky

Talbot-Simca Solara v prvním provedení z jara 1980



1967 následovaly modernizované modely 1301 a 1501 s prodlouženou záďí.

Vedle nich se od podzimu 1961 vyráběl menší sedan Simca 1000 se čtyřválcem v záďi a od léta 1967 také moderně střížená kompaktní Simca 1100 s motorem vpředu napříč, předním pohonem a nahoru vyklápěcím víkem v záďi. Její koncepci převzal i nový rodinný vůz představený v létě 1975 pod označením Simca 1307/1308, jenž vzápětí získal evropský titul Vůz roku 1976.

Připomeňme, že Simca byla už od poloviny šedesátých let součástí evropské větve amerického koncernu Chrysler, takže modely 1307/1308 debutovaly s pětiúhelníkovým logem na masce a nápisem Chrysler na kapotě.

Simca 1307/1308 byla prvním francouzským automobilem zkonstruovaným za vydatné pomoci moderní výpočetní techniky. Pětideřevá samonosná karoserie měla vpředu i vzadu deformační zóny schopné pohltit energii případného nárazu a velmi tuhou a odolnou střední část vozu s prostorem pro cestující automobilka označovala jako

„zónu pro přežití“. Palivová nádrž o objemu 60 l dostala své chráněné místo mezi podběhy zadních kol.

Vůz se vyznačoval efektivním využitím obestavěného prostoru, nabízel dostatek místa pěti cestujícím a 473 l prostoru pro zavazadla. Sklopením neděleného zadního sedadla vznikla rovná ložná plocha dlouhá 1,80 m a za předními sedadly bylo 1,4 m³ prostoru pro náklad (měřeno až ke stropu).

Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle. Vpředu byly dvojice příčných trojúhelníkových ramen odpruženy podélnými zkrutnými tyčemi, vzadu byly vlečené trojúhelníkové závěsy s vinutými pružinami a vně uloženými tlumiči. Obě nápravy dostaly příčný stabilizátor. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, dvouokružové s posilovačem, třináctipalcová kola byla obuta do radiálních pneumatik 155 SR 13. Hřebenové řízení vyžadovalo čtyři otáčky volantu mezi krajními polohami, sloupek řízení byl třídílný, bezpečnostní.

Pohon obstarával vpředu napříč uložený, kapalinou chlazený čtyřválec OHV spojený se čtyřstupňovou manuální převodovkou. ▶



První Solara nesla ještě vlevo na zádi nápis Simca

► Simca 1307 GLS měla motor 1294 cm³ o výkonu 68 k (50 kW), dražší model 1307 S poháněl tentýž čtyřválec, jenž se dvěma dvojitými karburátory dával 82 k (60 kW). Simca 1308 GT dostala pod kapotu větší čtyřválec 1442 cm³ naladěný na 85 k (63 kW).

Při rozvoru náprav 2604 mm a rozchodu kol 1415 mm vpředu a 1390 mm vzadu byla Simca 1307/1308 dlouhá 4245 mm, široká 1680 mm a vysoká 140 mm (v plně zatíženém stavu 1325 mm). Základní provedení s pohotovostní hmotností 1050 kg dosahovalo rychlosti 150 km/h, nejdražší model 1308 GT s hmotností 1075 kg flirtoval s hranicí 170 km/h.

Vozy Simca 1307/1308 se vyráběly v Poissy, asi 30 km západně od Paříže. Jejich produkce kulminovala v roce 1977, kdy dosáhla 258 tisíc kusů. Navíc v témže roce továrnu opustilo i 15 tisíc rozložených vozů určených k montáži v zahraničí, především ve Velké Británii a ve Španělsku. Automobily sestavované v britském závodě koncernu Chrysler v Rytonu se prodávaly coby Chrysler Alpine, španělské verze nesly označení Chrysler 150. Jen v prvním pololetí roku 1978 rozšířila nabídku Simca 1308 S, jež kombinovala karoserii modelu 1307 S a mechanické skupiny výkonnějšího vozu 1308 GT. V létě 1978 debutovala špičková Simca 1309 SX s motorem převrtaným na 1592 cm³, ten dával 88 k (65 kW) a byl spojen s třístupňovou automatickou převodovkou Borg-Warner. Součástí bohaté výbavy SX byl i palubní počítač.

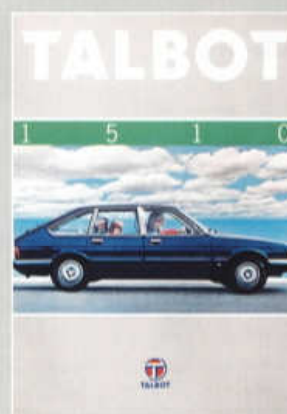
Dne 10. srpna 1978 byly podepsány smlouvy, podle nichž Peugeot převzal evropské větve koncernu Chrysler, včetně společnosti Chrysler France a továrny v Poissy. O jedenáct měsíců později Peugeot oznámil, že vozy Simca ponesou od modelového roku 1980 označení Talbot. Tradiční francouzskou značku, jež zářila především před druhou světovou válkou a těsně po ní, převzaly i automobily této řady vyráběné ve Velké Británii a ve Španělsku.

V srpnu 1979 byl představen lehce modernizovaný Talbot 1510, nástupce modelů 1307, 1308 a 1309. Odlišoval se šikmou maskou, většími zadními světlými, zvětšenými nárazníky a výbavou. Do délky povyrosl na 4318 mm, hmotnost zůstala prakticky

Vozy Talbot 1510 mohly dostat otevírací díl střechy



Prospekt vozu Talbot 1510 modelového roku 1981



Také Talbot 1510 se prezentoval jako rodinný vůz

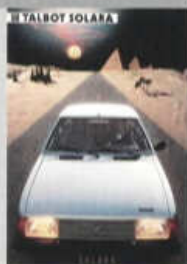




Sedan Talbot Solara v provedení ročníku 1981



Slunce na prospektu ladilo se jménem Solara (1984)



Typický profil sedanu Talbot Solara SX (1981)



Talbot Solara GL s novou maskou – model 1985

stejná. Model LS poháněl motor 1294 cm³ o výkonu 68 k (50 kW), lépe vybavené modely GL a GLS měly pod kapotou čtyřválec 1442 cm³ nabízející 85 k (63 kW). Všechny tyto vozy byly vybaveny čtyřstupňovou manuální převodovkou. Talbot 1510 SX Automatique převzal motor 1592 cm³ o výkonu 88 k (65 kW) spojený s třístupňovou automatikou.

Klesající odbyt poněkud oživil Talbot Solara, čtyřdveřový sedan odvozený od modelu 1510. Debutoval v dubnu 1980 a jako první dostal na masku nové logo značky Talbot, písmeno T v kruhu. Měl pevné zadní okno kabiny a stupňovitou záď s klasickým vikem zavazadelníku, do délky Solara měřila 4393 mm.

Modely Solara LS a GL poháněly motory 1442 cm³ o výkonu 70 a 85 k (51,5 a 63 kW) spojené se čtyřstupňovou převodovkou. Dražší Solara GLS mohla k motoru 1592 cm³ naladěnému na 88 k (65 kW) dostat i pětistupňovou manuální převodovku. Špičku nabídky představovala Solara SX s bohatou výbavou a motorem 1592 cm³, k němuž si zákazník mohl zvolit buď pětistupňovou přímo řazenou převodovku, nebo třístupňovou automatiku.

Necitlivá reorganizace prodejní a servisní sítě spolu se sociálními konflikty vážně poznamenaly start resuscitované značky Talbot.

Prodeje zdaleka nedosahovaly úrovně minulých let, nástup sedanu Solara nedokázal nahradit propad odbytu modelu 1510. Ten se ve Francii přestal prodávat na jaře 1983 a krátce ještě přežíval ve Španělsku.

Solara se v létě 1984 dočkala kosmetické úpravy masky a v zemi galského kohouta se prodávala až do léta 1986. Ve Španělsku se v letech 1985–87 vyráběl sedan Solara Escorial, jenž mohl být vybaven zážehovým čtyřválcem 1592 cm³ naladěným na 90 k (66 kW), nebo atmosférickým dieselem 1905 cm³ o výkonu 65 k (48 kW), v obou případech s pětistupňovou manuální převodovkou.

Celkový počet automobilů této řady vyrobených od roku 1975 pod značkami Simca, Chrysler a Talbot se přiblížil k hranici jednoho milionu kusů.

Do Československa byly v letech 1976 až 1982 dovezeny necelé dva tisíce vozů Simca 1307/1308 a Talbot 1510. Jen čtyři desítky vozů Simca 1307 GLS prošly na přelomu let 1976 a 1977 prodejny Mototechny, všechny ostatní prodal Tuzex. V rekordním roce 1977 přibýlo na našich silnicích téměř 550 vozů tohoto typu. V letech 1980 až 1982 byly dovezeny dvě stovky vozů Talbot 1510, poslední modely 1510 GLS Tuzex nabízel ještě v sezoně 1983. ◀