

## SIMCA

Vom zweitgrössten Fahrzeugproduzenten in Frankreich zur völligen Bedeutungslosigkeit.

Die Geschichte des Unternehmens beginnt Mitte der 20er des letzten Jahrhunderts mit Henri Théodore Pigozzi<sup>1</sup>.

Bereits im Alter von 14 Jahren musste Pigozzi die Verantwortung für die Familie und ein kleines Transportunternehmen übernehmen, da sein Vater die Familie verlassen hatte und spurlos verschwand.

Nach Ende des Grossen Krieges, dessen Spätphase er beim Militär verbracht, nahm er seine Handelstätigkeit wieder auf.

Er übernahm den Vertrieb diverser Motorradmarken für die Region Piemont und eröffnete eine Firma, die aus Frankreich Schrott für die Stahlerzeugung im Piemont importierte.

FIAT war einer der grössten Abnehmer für den lokal produzierten Stahl, worauf der Geschäftsführer von FIAT, Giovanni Agnelli senior<sup>2</sup>, auf Pigozzi aufmerksam wurde.

FIAT bzw. Agnelli war in Bestrebungen seine Produkte in Frankreich zu vermarkten und suchte nach Wegen eine dortige Handelsorganisation aufzubauen.

Pigozzi, der durch seine „Schrott-Reisen“ Land und Leute kannte, würde der ideale Partner sein können.

So wurde von Pigozzi 1926 in Frankreich die „Société Anonyme Française des Automobiles Fiat“ (SAFAF) gegründet, um FIAT-Auto nach Frankreich zu importieren. Bis Ende der 20er erhöhten sich die Importzölle in einem Masse, dass der Import im Wettbewerbsfeld kaum mehr rentabel war.

Als Lösung erwarb Pigozzi eine Werkstatt in Levallois, in der der FIAT Balilla als französisches Produkt mit zum Teil importierten und zum Teil einheimischen Teilen als „6 CV Fiat Française“ hergestellt wurde.

Um die Produktion erhöhen zu können erwarb<sup>3</sup> Pigozzi ein stillgelegtes Firmenwesen in Nanterre und gründete im November 1934 die Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile (Simca<sup>4</sup>).

---

<sup>1</sup> Als Enrico Teodoro Pigozzi in Turin geboren.

<sup>2</sup> Einer der Gründer von F.I.A.T.

<sup>3</sup> Vermutlich mit Geld aus Turin, denn FIAT war grösster Anteilseigner von SIMCA.

<sup>4</sup> Bis 1938 Simca-Fiat genannt.

Nach Modernisierung der Fabrikanlagen wurde dort der 6CV produziert. Ein Jahr später kam die Produktion des Simca 5, ein Lizenzbau des Fiat 500 Topolino, hinzu.

Während des zweiten Weltkriegs wurde in Nanterre das NSU-Kettenrad produziert.

Später gab es deshalb anhaltende Gerüchte, dass Simca durch die Verbindung zu Agnelli und des starken politischen Einfluss von Fiat auf die Mussolini-Regierung von der deutschen Besatzungsmacht begünstigt behandelt wurde, denn auch die Produktion des Simca 5 während dieser Zeit ging in geringer Stückzahl weiter.

Nach der Befreiung 1944 konnte sich Simca, trotz dieser politischen Belastung, einen Auftrag der amerikanischen Armee zur Reparatur von Jeep<sup>5</sup>-Motoren sichern.

Januar 1946 trat der sogenannte Pons-Plan<sup>6</sup> in Kraft. Dieser sah u.a. vor, Simca mit Unternehmen wie Delahaye-Delage, Unic und einer halben handvoll Kleinhersteller zu einen Automobilkonzern namens „Générale française automobile“ (GFA)<sup>7</sup> zu fusionieren. Auch eine Verstaatlichung von Simca, wie auch der GFA, durch die französischen Regierung stand zur Debatte<sup>8</sup>.

Des weiteren beschlossen die Behörden, dass GFA ein kleinen Familienauto<sup>9</sup> produzieren sollte, das während des Krieges von Jean-Albert Grégoire<sup>10</sup> entwickelt worden war.

Im Zuge dieser behördlichen Pläne musste Simca das Projekt AFG und Grégoire als einen technischen Generaldirektor übernehmen.

Pigozzi war keiner der schnell sein (Lebens-)Werk aufgab. Geschickt nutzte er die Person Grégoire um sich und Simca die dirigistischen Sozialisten in der Regierung vom Leib zu halten.

Obwohl der „Simca-Grégoire“ bei Testfahrten recht gute Ergebnisse brachte, war Pigozzi nicht begeistert von den komplexen Heraus-

---

<sup>5</sup> Dies geländefähige Fahrzeug aus Bildern bekannt, hieß damals noch nicht Jeep. Sondern hatte den Militärcode GP aus dem sich später der Markenname Jeep ableitete.

<sup>6</sup> Ganz nach sozialistischer Tradition, sah dieser Fünfjahresplan eine von der Regierung gesteuerte Fahrzeugproduktion vor.

<sup>7</sup> GFA wurde dann Realität, darin fanden sich allerdings nur die zwischenzeitlich etwas füsslähmten Firmen wie Delahaye, Delage, und Unic.

<sup>8</sup> Renault war bereits Anfang 1945 von der Regierung beschlagnahmt und verstaatlicht worden.

<sup>9</sup> Das Projekt wurde AFG genannt.

<sup>10</sup> Grégoire verdankte seinen Einfluss seiner überaus überzeugenden Persönlichkeit und seiner starken Verbindung mit der Aluminium Français. Die AF war die Lobby der französischen Aluminiumproduzenten und hatte erheblichen Einfluss auf Politiker in Paris.

forderungen, die mit der Produktion eines Massenmarktfahrzeugs mit Frontantrieb verbunden waren.

Pigozzi erinnerte sich nur zu gut an die Erfahrungen die Citroën mit dem Traction Avant<sup>11</sup> gemacht hatte. Er beantragte daher eine weit- aus höhere staatliche Subvention als ursprünglich von der Regierung vorgesehen.

Da man im politischen Paris mittlerweile festgestellt hatte, dass Diri- gismus auch Geld kostet - Geld das man nicht hatte - verlor man in diesen Kreisen auch langsam die Begeisterung für „Plan Pons“ und auch das Projekt „Simca-Grégoire“.

Grégoire musste erkennen, dass es wenig Aussicht auf eine baldige Serienproduktion des „Simca-Grégoire“ geben würde und verliess Simca zum Anfang des Jahres 1947.

Der Simca 5 wurde noch bis 1948 gebaut.

Sein Nachfolger, der Simca 6<sup>12</sup>, war das erste in Nanterre überar- beitete Fahrzeug, das nicht nur eine Kopie eines bestehenden Fiat- Modells war.



Neben dem 6 wurde noch der 8 gebaut, eine Lizenzfertigung des Fiat 1100/508.

Anfang der 50er erweiterte Simca sein Fahrzeugprogramm und pro- duzierte LKW und landwirtschaftliche Fahrzeuge.

Als erstes wurde der LKW-Hersteller Unic übernommen, dem folgte die Übernahme der Lastwagensparte der schweizer Firma Sauer. Es wurde die Someca (Société de Mecanique de la Seine) gegrün- det um diese Aktivitäten in einem eigenen Unternehmen zu bündeln.

---

<sup>11</sup> Die Entwicklungskosten für den Traction Avant brachte Citroen an den Rand des Ruins und nur die Übernahme durch die Familie Michelin rettete das Unter- nehmen vor dem Untergang.

<sup>12</sup> Die Ziffern in der Modellbezeichnung bezogen sich nicht immer auf die Ent- wicklungsstufen, sondern oft auf die (französische) Steuerklasse in der das Fahrzeug eingestuft ist.

Die Someca übernahm auch die Überreste der in Konkurs gegangenen Firma MAP<sup>13</sup>, die in ihren letzten Jahre Traktoren für die Landwirtschaft herstellte.

Da auch bei der Someca Fiat/Agnelli einen erheblichen Anteil besaß, waren die folgenden Traktor-Modelle weitgehend basierend auf Fiat-Modellen<sup>14</sup> oder hatten Fiat-Motoren verbaut.

Der 8 wurde 1951 von einer völligen Neukonstruktion abgelöst, der Simca Aronde.



Die Aronde war die erste Eigenentwicklung von Simca. Nur der Motor des 1100 wurde übernommen, der Rest war ein Eigenentwurf.

Mit der Einführung der Aronde änderte sich auch das Logo von Simca und die Schwalbe<sup>15</sup> zierte künftig den Schriftzug des Markenamens.



Die Aronde war ein Erfolg<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Das „M“ stand in Anfangstagen für „Militär“.

<sup>14</sup> Fiat hielt Anteile an den Unternehmen.

<sup>15</sup> Aronde ist ein altes französisches Wort für „Schwalbe“.

<sup>16</sup> Bis zu ihrer Ablösung wurden von der Aronde in 3 Generationen 1,4 Millionen Exemplare gebaut.

Da die Fabrik in Nanterre allmählich an die Kapazitätsgrenze geriet, war es ein glücklicher Zufall, dass Ford - überdrüssig seiner französischen Tochter - sein Werk in Poissy los werden wollte.

1954 übernahm Simca die ehemaligen Aktivitäten von Ford SAF. Mit deren Werk in Poissy gingen auch die Rechte<sup>17</sup> am Ford Vedette an Simca. Damit wurde Simca zum einzigen Anbieter einer Oberklassen-Limousine mit einem 8-Zylindermotor in Frankreich.



Auch wenn die Simca Vedette als Limousine ein typisches Ford-Produkt war - Motto: Rotstiftakrobaten bauen ein Auto - so wurde die Coupe-Version Comet<sup>18</sup> ein Fahrzeug für die Hautevolee.



1958 kaufte Simca den Rest des Oberklasseherstellers Talbot<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Ford bekam als Teil des Kaufpreises 15% der Anteile an Simca.

<sup>18</sup> Entworfen und gebaut bei Facel. Diese Firma ist eine Geschichte für einen anderen Tag.

<sup>19</sup> Das nach der Aufspaltung 1935 in einen englischen und französischen Teil in Frankreich als Talbot-Lago firmierte. Der Name wird später noch einmal aus der Schublade geholt.

Die Vedette bekam ab 1957 mit der Ariane<sup>20</sup> eine einfachere Version mit dem 1,3-Liter-Motor von Simca zu Seite gestellt, das bei Taxiunternehmen auf grosse Resonanz stiess.

Die Vedette wurde in verschiedenen Varianten (und Ausstattungen) noch bis 1967 produziert.

Zu dieser Zeit war Simca zum zweitgrössten Fahrzeugherrsteller<sup>21</sup> in Frankreich aufgestiegen.

ooo

Im Jahr 1958 übernahm Chrysler die von Ford gehaltenen Anteile an Simca und das war der Zeitpunkt, den man als Beginn des Untergangs von Simca bezeichnen kann.

Chrysler war zu diesem Zeitpunkt bereits in erheblichen Schwierigkeiten. Man verlor seit Ende der 40er Marktanteile gegenüber den Konkurrenten Ford und General Motors. Die Gewinne gingen zurück und das Unternehmen sah die Rettung in der Expansion<sup>22</sup> in Märkte ausserhalb der USA.

1963 erwarb Chrysler weitere Anteile an Simca und wurde Mehrheitseigner<sup>23</sup>.

Schon 1960 war Simca von Pigozzi in zwei Firmen aufgeteilt worden, die „Simca Automobiles S.A.“ (für Automobilprodukte) und „Simca Industries S.A.“ (für nicht-Automobilprodukte). Letztere hielt u.a. die Markenrechte an der Simca Automobiles S.A.

Die neuen Mehrheitseigner waren „not amused“ als sie feststellen mussten, dass bei dem Erwerb ihrer Anteile nicht die der „Simca Industries S.A.“ beinhaltet waren - und Pigozzi musste im Frühjahr 1963 seinen Platz als Präsident von Simca räumen.

1964 kaufte Chrysler die Rootes-Gruppe in GB. Im Gegensatz zu Simca das recht gesund dastand, war Rootes in erheblichen finanziellen Schwierigkeiten<sup>24</sup>.

Ab dem Jahr 1967 war auf allen Fahrzeugen das Chrysler-Logo neben dem Simca-Schriftzug zu sehen. 1970 wurde das Unternehmen

---

<sup>20</sup> Warum auch immer gab es später die Ariane auch mit 8-Zylinder-Motor allerdings mit einer etwas einfacheren Ausstattung als die Vedette.

<sup>21</sup> Hinter Renault.

<sup>22</sup> Mit einem Kredit in Höhe von 250 Millionen finanzierte das Unternehmen u.a. diese Zukäufe.

<sup>23</sup> 19% der Anteile verblieben bei Fiat, das sich aber nicht mehr in die Unternehmenspolitik einmischt.

<sup>24</sup> Austin und Morris fusionierten bereits 1958 zur BMC, die sich in BLMC umbenannte als der LKW-Hersteller Leyland hinzukam. Die BLMC wurde 1975 verstaatlicht um das Unternehmen zu retten. Das grausame Ende der britischen Automobilindustrie ist ein Thema für einen anderen Tag.

in Chrysler France<sup>25</sup> umbenannt - aber der Markenname Simca wurde erst einmal beibehalten.

ooo

### **„Do you like it hot?“**

1961 brachte Simca ein völlig neu entwickeltes Fahrzeug auf den Markt: den 1000.



Der viertürige 1000 war ursprünglich bei Fiat als Projekt 122 unter der Leitung von Dante Giacosa als Nachfolger für den (zweitürigen) Fiat 600 entwickelt. Der Entwurf der Karosserie wurde von Revelli di Beaumont<sup>26</sup> bei Simca etwas überarbeitet. Projekt 122 wurde jedoch von Fiat als zu aufwändig und zu teuer in der Produktion angesehen<sup>27</sup> und man liess es fallen.

In Frankreich waren zweitürige Fahrzeuge selbst in der Kleinwagenklasse kaum mehr gefragt. So sah Simca in dem Konzept eine gute Marktchance.

Simca entwickelte für den 1000 einen neuen Motor mit fünf Kurbelwellenlager, der aus 944 cmm anfangs 32 PS leistete. Das ergab 5CV<sup>28</sup> in französischer Steuersprache.

---

<sup>25</sup> Bis 1971 wurden die verbliebenen Anteile erworben und Chrysler war alleiniger Eigentümer.

<sup>26</sup> Revelli di Beaumont arbeitete anfangs parallel zu seinem Engagement bei Fiat auch für den Betrieb von Battista "Pinin" Pininfarina, Siata und der Carrozzeria Viotti. Er kehrte 1954 von einem Aufenthalt in den USA zurück und begann für Simca zu arbeiten.

<sup>27</sup> Neben P122 gab es noch das zweitürige Projekt 119, das dann als Fiat 850 auf den Markt kam.

<sup>28</sup> Später gab es noch, marktbedingt, eine Version mit gleichem Hubraum aber weniger Leistung als 4CV.

1962 wurde der Limousine ein zweitüriges Coupé<sup>29</sup> zur Seite gestellt.



Ab 1967 bekam das Coupé einen Motor mit 1200 ccm und eine neue Front, da der Wasserkühler an die Wagenfront verlegt wurde.



---

<sup>29</sup> Ein frühes Werk von Giorgetto Giugiaro, zu dieser Zeit noch in Diensten bei Bertone. Die Karosserie wurde bei Bertone gebaut und anschliessend in das Werk Poissy gebracht um dort komplettiert zu werden.

Ab 1970 gab es den 1000 ab Werk<sup>30</sup> in schärferen Versionen für die Gruppe1<sup>31</sup>.

Anfangs als Rallye 1 mit 60 PS.



Ab 1972 als Rallye 2 in der Geschmacksnote „spicy“ mit über 80 PS, Scheibenbremsen an allen vier Rädern und einem an die Front versetzten Kühler zur besseren Gewichtsverteilung. Später wurde die Motorleistung auf 86 PS angehoben.



---

<sup>30</sup> Davor gab es von Abarth in kleinen Stückzahlen aber für viel Geld mehr Pferde für die Rennbahn.

<sup>31</sup> Im Reglement der FISA, Vorläufer der FIA, eine zwischen den 60ern bis Anfang der 80er bestehende Wertungsgruppe für Tourenwagen.

Ab 1978 kam dann die dritte Ausbaustufe in „extra scharf“. Der Rallye 3, begrenzt auf 1000 Exemplare in weiss, hatte 103 PS.



Sowohl das Coupe als auch Rallye-Versionen sind heute gesuchte Fahrzeuge und kosten teilweise mehr, als was man für „teure“ Marken auf den Tisch legen muss.

### ***Der Filmstar***

1963 kam der Nachfolger der Aronde/Ariane mit der Bezeichnung 1300/1500<sup>32</sup>. Es war das letzte Fahrzeug das unter dem Gründer Pigozzi entwickelt wurde.

Es gab am Anfang nur eine Karosserievariante<sup>33</sup>, eine 4-türige Limousine mit 61/72 PS, 4-Gang-Getriebe und Lenkradschaltung.



Ab dem folgenden Jahr war für den 1500 ein Kombi als weitere Karosserievariante erhältlich.

---

<sup>32</sup> Je nach dem welcher Motor verbaut war.

<sup>33</sup> Das Karosseriebauunternehmen Heuliez baute später eine Coupévariante mit Heckklappe, die aber nicht in Produktion ging.



Der „Tourisme“ genannte Wagen hatte ein paar interessante Details. Die Heckklappe war unten angeschlagen, zum Öffnen wurde das Heckfenster in die Tür versenkt<sup>34</sup> und war als Sitzgelegenheit nutzbar. Ein Teil des Kofferraumbodens konnte herausgenommen werden und als (Camping-)Tisch verwendet werden. Auch gab es den Kombi als 7-Sitzer, mit gegenüberliegenden Kindersitzen im „Frachtraum“.

Ende 1966 wurde die Baureihe stark überarbeitet. Beim nun 1301/1501 genannten Modell wurden Front und Heck verlängert und die runden Heckleuchten durch schmale viereckige ersetzt.



Im Innenraum gab es anstatt des bisher verwendeten Rundtachos aus der Aronde nun einen modischen Bandtacho. Ab 1969 gab es für den 1501 die Version „Speciale“ mit 81 PS und einem Armaturenbrett mit vier Rundinstrumenten.

---

<sup>34</sup> Was den Nachteil hatte, dass es den Kombi nie mit einer Heckscheibenheizung gab.

Dieses Armaturenbrett wurde im Laufe der Zeit für alle Ausstattungsvarianten des 1301/1501 übernommen.

Der „alte“ 1300er wurde durch eine Version des 1500 mit geringerer Bohrung ersetzt.

Das waren die letzten Modellpflegemassnahmen.

Bis zu ihrer Ablösung 1975 wurden vom 1300/1500 1.342.000 Exemplare gebaut.

Auf Grund seines modernen aber auch schlichten Aussehens, nutzte Jacques Tati in seinem Film „Playtime“ die 1300/1500 Limousine als Ausstattungselement für ein uniformiertes Leben in einem fiktiven Paris der Zukunft.



### **Der Vorreiter**

1967 wurde der 1100 vorgestellt. Das Konzept folgte dem Autobianchi Primula<sup>35</sup> und war ein früher Vertreter in der Kompaktklasse (unter 4 Meter), die später als „Golf-Klasse<sup>36</sup>“ bezeichnet wurde.

Der 1100 war ein sehr modernes Auto, das viele Details mitbrachte, die in den folgenden Jahrzehnten zum Standard wurden. Er hatte einen quer eingebauten Motor mit Frontantrieb, Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen an allen Rädern, eine Heckklappe und selbstverständlich umklappbare Rücksitze.

---

<sup>35</sup> Der Erste seiner Art, mit vier Türen, Frontantrieb und Heckklappe.

<sup>36</sup> Der Namensgeber erschien allerdings erst 7 Jahre später.



Für den Antrieb wurde der Poissy-Motor aus dem 1000 verwendet. Für den Anfang gab es ihn als 1100-ccm und 50 PS, sowie für den kleinen Geldbeutel mit 44 PS aus 944 ccm.

Den 1100 gab es Anfangs als 5-türiges Schrägheck, als 5-türigen Kombi. Im zweiten Baujahr wurde die Baureihe um ein 3-türiges Schrägheck erweitert.

1973 wurde die VF-Reihe vorgestellt. Dies waren leichte Nutzfahrzeuge mit zwei Türen auf Basis des 3-türigen Schräghecks: ein Kastenwagen auf Basis des Kombis sowie ein Hochdach-Transporter (City-Laster) und ein Pick-up<sup>37</sup>. Auf Grund grosser Nachfrage wurden diese Versionen bis 1985 gebaut, drei Jahre länger als die PKW.

---

<sup>37</sup> Auf Basis des Pickup wurde später von Matra der „Rancho“ gebaut.

1974 begründete der 1100 Ti eine Fahrzeugklasse, die in den 80er als „Hot Hatch“<sup>38</sup> bezeichnet wurde. Der Ti, den es anfangs nur in rot gab, hatte 82 PS und serienmäßig jede Menge „Go-Faster-Zubehör“ (mattschwarzer Kühlergrill, Nebelscheinwerfer, Leichtmetallfelgen sowie Front- und Heckspoiler).



### ***Chryslers „Deadly Sin“***

Da Simca nach Einstellung der Vedette-Baureihe kein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse mehr anbieten konnte, kam das Chrysler-management auf die glorreiche Idee, die in den USA entworfenen Modelle Dodge Lancer, Plymouth Valiant und Dodge Dart mit Chrysler-Logo versehen über das Simca-Händlernetz zu verkaufen.

Da es bei Simca keine Produktionskapazität gab, wurden die Fahrzeuge in der Schweiz von AMAG gefertigt.

Zur völligen Überraschung der US-Manager war dies nicht recht erfolgreich.

Bereits seit Anfang der 60er arbeitete das Entwicklungsbüro von Simca (unter der Projektnummer 929) an einem Fahrzeug der oberen Mittelklasse und Nachfolger der Vedette, deren Karosserie von Bertone entworfen wurde.

---

<sup>38</sup> Ein Hot Hatch, Abkürzung von Hot Hatchback, ist eine leistungsstarke Variante eines Klein- oder Kompaktwagens.



Die Rootes-Gruppe, der britische Arm von Chrysler, entwickelte unter der Bezeichnung „C-Car“ ein ähnlich grosses Fahrzeug. Verkauft werden sollte das Fahrzeug in seiner einfachsten Version als Hillman, in der sportlichen als Sunbeam und als Luxusversion mit 6-Zylindern als Humber. Das C-Car hatte ein recht us-amerikanisches Design mit „Hüftschwung“ über den Hinterrädern.



Die Manager in Detroit fanden, es braucht keine zwei Fahrzeuge - eins für Alle reicht. Zielsicher wie ein blinder Schütze wurde aus Detroit das Projekt 929 eingestellt und das C-Car bekam grünes Licht.

Simca steuerte einige Fahrwerkskomponenten aus der Baureihe 1300/1500 bei und gestaltete den Innenraum.

Auch die Motorenentwicklung ging an Simca, die einen Motor<sup>39</sup> mit 1,6, 1,8 und 2,0 Litern Hubraum entwickelten.

---

<sup>39</sup> Der später auch im Matra Murena, Talbot Tagora, sowie nach der Übernahme durch Peugeot im 505 Turbo und im Citroën BX verbaut wurde.

Das Fahrzeug wurde unter der Bezeichnung Chrysler 160/180/2 Littres 1970 auf dem Pariser Salon vorgestellt.



Die Reaktionen waren verhalten, um es freundlich zu sagen - oder mit den Worten eines englischsprachigen Autors:

*„It tanked. Putting Chrysler on everything was an act of corporate stupidity. The Simca name had value. Chrysler stood for nothing.“*

Die Verkaufszahlen waren mau, und so wurde der Simca 1501, der eigentlich nur noch für einige Exportmärkte produziert werden sollte da das Chryslermanagement den Erfolg des 160/180 nicht schmälichen wollte, wieder eingeführt.

Das Fahrzeug wurde 11 Jahre im Simca-Werk in Poissy gebaut und erfuhr während dieser Zeit nahezu keine technischen oder optischen Änderungen.

Das einzige was sich änderte waren die Modellbezeichnungen, die offensichtlich nach zu viel Longdrinks bei einem Managerincentive oder in einer jährlich stattfindenden Tombola gezogen wurden. So gab es einen Chrysler 180 mit dem 1,6-Liter-Motor. Irngendwann Mitte der 70er wurde der Simca-Schriftzug wieder draufgepappt. In Frankreich wurde der 180 in 1610 geändert, obwohl er eigentlich hätte 1611 heißen müsste, da er in der Steuerstufe 11CV rangierte. Gute Jahre für Prospektdruckereien.

Als Kuriosum verblieb der Chrysler-Pentastar im Kühlergrill auch nach der Übernahme von Peugeot und der Umbenennung von Simca in Talbot.

## **Das Auto des Jahres**

1975 erschien der 1307 als Nachfolger des 1300/1500<sup>40</sup>. Das unter dem Codenamen C6 in Britannien unter der Leitung von Roy Axe entworfene Fahrzeug wurde bei Simca zur Serienreife entwickelt.



Für den C6 übernahm man nicht nur das Konzept des 1100 (Frontantrieb, Heckklappe) für die nächsthöhere Fahrzeugklasse, auch etliche technische Komponenten wurden vom 1100 übernommen.

In Grossbritannien wurde das Fahrzeug unter dem Markennamen Chrysler Alpine<sup>41</sup> 1307, auf dem Kontinent unter dem Namen Chrysler-Simca 1307 verkauft.

In manchen Märkten hatte das Auto mit größeren Motoren die Bezeichnung 1308 bzw 1309<sup>42</sup>, in Spanien hieß er später Chrysler 150.

Kurz nach Einführung wurde der 1307 zum „Auto des Jahres 1976“ gekürt.

Das Fahrzeug war ein Verkaufserfolg - und eine der wenigen richtigen Entscheidungen die in Detroit getroffen wurden.

Kurz nach dem Ende der Chrysler-Ära kam noch eine Stufenheckvariante als Talbot Solara auf den Markt - aber das war nur noch ein kurzes Zucken bevor die Überreste von Simca/Talbot beerdigt wurden.

---

<sup>40</sup> In GB ersetzte das Modell später den Sunbeam Avenger und Hillman Hunter.

<sup>41</sup> Ein Modellname der Marke Sunbeam.

<sup>42</sup> Simca verwendete zu dieser Zeit als Endziffern die französischen Steuerklassen.

## **Das Weltauto - sort of...**

1978 erschien der Horizon als Nachfolger des 1100.



Wie beim C6/1307 kam das Design von Roy Axe und die technische Entwicklung wurde bei Simca gemacht.

Der interne Code C2 lässt vermuten, dass die ersten Planungen bereits früher als die des grösseren C6 begannen. Allerdings teilt der Horizon viele Teile mit dem 1307 und baut auf einer verkürzten Bodenstruktur auf.

Wie auch immer, bei Chrysler wollte man nicht nur einen Nachfolger für den Simca 1100 (und dem Hillmann Avenger), sondern das Fahrzeug sollte auch auf dem US-amerikanischen Markt verkauft werden.

Chrysler benötigte dringend ein Fahrzeug in der dortigen Sub-Compact-Klasse um die Vorschriften für Flottenverbrauch zu erreichen und das Fahrzeug sollte gegen die immer erfolgreicher werdenden japanischen Importautos in Stellung gebracht werden.

Der Horizon verkaufte sich recht gut und bekam, wie sein grosser Bruder zuvor, im Jahr nach seiner Markteinführung den Titel „Auto des Jahres“.

Da es den Horizon nur als 5-türigen Hatchback gab, wurde der 1100 als Dreitürer weiter gebaut. Zum einen wurden Basisfahrzeuge für die Lieferwagen und den Matra Rancho gebraucht, zum anderen sollte der 1100 ein Einsteigermodell unterhalb des Horizon sein.

Das war noch eine logische und nachvollziehbare Entscheidung. Aber Chrysler wäre nicht Chrysler, wenn nicht Fehleinschätzungen zur Grundausbildung des Managements zählen würden.

Der britische Markt hatte den Geschmack am Frontantriebs-Hatchback noch nicht so gefunden, wie es auf dem Kontinent der Fall war.

Auf der Insel waren weiterhin Limousinen (und Kombis) mit Heckantrieb angesagt. Um den dortigen Käufer zu befriedigen wurde die Avenger-Reihe mit Hinterradantrieb weiterhin produziert. Es gab sogar weiterhin mit dem Chrysler Sunbeam\* ein Horizon-Look-a-like<sup>43</sup> zu kaufen.

Letztendlich ersetzte der Horizon nie in GB die seit der 70er erhältlichen Modelle von Sunbeam und Hillman mit Hinterradantrieb.

*\* Einschub*

Vom Chrysler Sunbeam gab es Ende der 70er als Basis für den Motorsport eine von Lotus überarbeitete Variante. Der Sunbeam-Lotus hatte einen 2,2-Liter Vierzylinder mit etwas mehr als 250 PS. 1981 holte man mit der Rallye-Version die Meisterschaft, noch vor Audi Quattro und Renault 5 turbo. Da es etwas Zeit brauchte um dieses Gerät für Zivilisten in eine strassentaugliche Form zu bringen, kam der Sunbeam-Lotus erst nach der Übernahme durch Peugeot als Talbot-Sunbeam Lotus 1981 auf den Markt. Die zivile Version hatte zwar „nur noch“ 150 PS, beschleunigte aber aus dem Stand in weniger als 7 Sekunden auf 100 km/h. Nicht schlecht für ein Fahrzeug in der Grösse eines Audi Q2. Aber nicht darüber nachdenken, überlebende Exemplare kosten heutzutage mehr als ein gebrauchter Porsche...

*Einschub zuschieb.*

In den USandA bei Chrysler hatte man das Wort „Weltauto“ auch nicht richtig verstanden.

Das dort unter den Marken Dodge und Plymouth ebenfalls unter dem Namen Horizon gebaute Fahrzeug unterschied sich signifikant von der europäischen Version. Nicht nur wurde die Vorderachse vom Torsionsstabsystems auf simple MacPherson-Aufhängung umkonstruiert, auch waren weitgehend alle Karosserieteile - trotz gleichem Aussehen - nicht austauschbar.

In Mangel an geeigneten Motoren aus eigener Produktion wurden nicht die bereits verfügbaren Motoren von Simca verwendet, sondern es wurden für die erste Serie Motoren von VW zugekauft.

Warum einfach, wenn es auch komplizierter und teurer geht.

1978 hatte es Lee Iacocca, der „Vater des Mustang“, bei Ford überrissen und wurde gefeuert. Die Inhaber von Chrysler dachten, das ist unser Mann und übergaben ihm das Ruder.

Loudmouth Iacocca machte bei Chrysler erstmal Tabularasa. Einer seiner ersten Amtshandlungen war das Europageschäft loszuwerden. Als Käufer wurde Peugeot gefunden, die den Laden 1978 für 1

---

<sup>43</sup> Das Design war ebenfalls von Roy Axe.

US-Dollar übernahmen - Plus der angehäuften Schulden<sup>44</sup> von (korporierten) 700 Millionen.

Damit endete die 15-jährige US-amerikanische Herrschaft, aber nicht, dass es mit dem neuen Besitzer besser wurde. Das Simca-Werk in Poissy war zwar ein Geschenk<sup>45</sup>, aber ansonsten wusste Peugeot fast nichts mit Simca und schon gar nichts mit den britischen Teilen im Paket anzufangen.

Alle vormaligen Chrysleraktivitäten wurden in Talbot, eine alte<sup>46</sup> Marke aus dem Simca-Fundus, umbenannt.

Im Paket war auch ein Oberklasse-Fahrzeug unter dem Codenamen C9, fast produktionsreif entwickelt. Das kam dann noch - nach dem Motto „na gut“ - , mit Peugeot-Technik verhunzt<sup>47</sup> als Talbot Tagora<sup>48</sup> auf den Markt.

1986 hat Peugeot über Talbot ein Ei geschlagen und damit war Simca endgültig Geschichte.

Aus dem Simca-Chrysler-Talbot Nachlass ging später noch der „Arizona“ hervor, der eigentlich als Nachfolger des Talbot Horizon gedacht war. Ein fertig entwickeltes Auto, aber es passte irgendwie nicht so richtig in das Modellprogramm von Peugeot. Weshalb er, mit aktueller Peugeot-Schminke versehen, ausserhalb der Nomenklatura von Peugeot als 309 auf den Markt kam.

---

<sup>44</sup> Eigentlich denkt man immer Automobile zu produzieren und zu verkaufen ist ein lukratives Geschäft.

<sup>45</sup> Angesichts der Überkapazitäten der Automobilindustrie (in diesem Fall Peugeot/Stellantis) heutzutage eher ein Klotz am Bein.

<sup>46</sup> Vom ehemaligen Rennsieger und exklusiven Marke für die Reichen und Schönen zum Label für Brot- und Butterautos.

<sup>47</sup> Die Hinterachse war vom Peugeot 504 und viel zu schmal für die breite Karosse.

<sup>48</sup> Überlebende Exemplare werden - trotz nicht existenter Ersatzteilversorgung - unter Liebhabern zu absurd hohen Preisen gehandelt.

Ich schliesse dieses Kapitel mit den Worten des bereits weiter oben zitierten englisch-sprachigen Autors:

*Chrysler's intervention and subsequent welding of Simca to Britain's undercapitalised mediocrity, Rootes, was the death kiss.*

*Chrysler itself had money problems, it had market problems, it had making-bad-car problems.*

*Corinthian leather!!!<sup>49</sup>*

*Expanding into Europe only added to those and helped to kill (Simca) what might have been a viable independent entity.*

— —

Als Abschluss noch ein paar persönliche Anekdoten zum Thema „My Simca“:

- eines der Familienautos meiner Eltern (nach einem BMW 600 und einem VW Käfer) war ein Simca 1301 Special in tannengrün. Den legte meine Mutter nach einer Sylvestersause im Allgäu auf's Dach. Danach wurde dieser durch einen Roten ersetzt. Mit dem durfte ich mit 18, nach Erhalt der Fahrerlaubnis, hin und wieder fahren.
- Ersetzt wurde der 1301 durch einen Matra Murena (wie mein Vater zu diesem Auto kam, ist eine Geschichte für einen anderen Tag), mit dem ich meinen Eintritt in den „Club 200“<sup>50</sup> vollzog.
- Kurze Zeit besass ich in den frühen 80er einen 1307, für wenig Øre gebraucht gekauft. Bei dem habe ich versucht, mit dem Einsatz eines halben Monatslohns an Kunstharz und Glasfasermatten, den durchgerosteten Kofferraum wieder dicht zu bekommen.
- Mein Onkel fuhr kurzzeitig einen Talbot Solara - aussen dunkelrot, innen hellbeiges Velour, ein Traum - den ich mir hin und wieder ausleihen durfte.

---

<sup>49</sup> Das war eine bekloppte sinnleere Marketing-Bezeichnung um etwas völlig normales als etwas Besonderes hinzustellen. Wie die Piemont-Kirsche von Ferrero. Nicht nur gibt es kaum Kirschen im Piemont, in Korinth wird auch kein Leder hergestellt.

<sup>50</sup> Alle Mitglieder dieses Clubs mussten die Marke von 200 km/h überscheiten.