



Widok zakładów SIMCA w Nanterre.

SIMCA

CZY istnieje samochód, który by z przeciętną szybkością 113 km/godz okrążył trzykrotnie kulę ziemską? Tak, jest to znany w Polsce samochód seryjnej produkcji — SIMCA ARONDE. Wiosną tego roku jeden z samochodów ARONDE wzięty dowolnie z taśmy fabrycznej, przebył drogę 100.000 km z przeciętną szybkością 113 km/godz, bijąc 14 rekordów światowych, rekordów bezwzględnych, tzn., że żaden samochód świata nie zdołał pokonać takiej przestrzeni, z taką samą szybkością, jak ARONDE. Wyczyn ten świadczy niezaprzeczalnie o wyjątkowej wytrzymałości oraz o światowej klasie tego modelu francuskiej konstrukcji i produkcji.

W dwadzieścia trzy lata po swym powstaniu zakłady SIMCA są najmłodszym, a jednocześnie drugim w hierarchii wytwórcą francuskiego przemysłu motoryzacyjnego. Pod względem wielkości obrotów zajmuje SIMCA trzecie miejsce wśród prywatnych przedsiębiorstw Francji. Błyskawiczny rozwój zakładów SIMCA jest bezprzykładowy w historii przemysłu samochodowego. Niezwykle te osiągnięcia są szczególnie zasługą prezesa i dyrektora naczelnego SIMCA p. H. T. PIGOZZI.

W roku 1926 dyrektor PIGOZZI prowadził we Francji działalność handlową z ramienia włoskich zakładów samochodowych FIAT. Ograniczenia kontyngentowe importu i wzrost taryfy celnej spowodowały, że import włoskich samochodów do Francji stawał się coraz mniejszy i mało rentowny. Dyrektor PIGOZZI zdecydował, aby zamiast sprowadzania części do montażu z Włoch, powierzyć ich produkcję szeregu wykonawcom na terenie Francji. Jednocześnie w okolicach Paryża założył montownię zdolną wypuszczać samochody już całkowicie produkcji francuskiej.

Tak w r. 1934 powstały w Nanterre pod Paryżem zakłady francuskie SIMCA. Dzięki wielkim wysiłkom personelu i kierownictwa zaledwie trzydziestometrowej wówczas taśmy montażowej zeszyły pierwsze samochody SIMCA.

W kwietniu 1936 r. pierwszym wielkim osiągnięciem i rewelacją sezonu było wypuszczenie modelu SIMCA-5 (3CV) w cenie 9.900 franków. Był to ogromny sukces; w ciągu roku opuściło fabrykę 7.282 samochodów. W grudniu 1937 r. powstaje nowy model — SIMCA-8 (6CV). Stopniowo bez reklamowego rozgłosu, awansują zakłady SIMCA do rzędu pierwszoplanowych producentów we Francji. Na rok przed wojną produkcja zakładów osiąga już 19.810 sztuk samochodów rocznie.

Zamknięte w czasie wojny i okupacji zakłady SIMCA wznowiają w r. 1946 produkcję, opierając się na tradycyjnych modelach, a w Salonie Automobilowym 1948 r. prezentują swój model SIMCA-6. W czerwcu 1950 r. nową rewelacją i sensacją sezonu staje się wypuszczenie modelu ARONDE. Samochód ten, który wkrótce miał zdobyć 40 rekordów światowych, dostojnie „rozszadza” zakłady SIMCA, których produkcja gwałtownie rozwija się, wzrastając z 31.000

sztuk w roku 1950 do 66.000 sztuk w roku 1953, 92.000 sztuk w roku 1954, 116.000 sztuk w roku 1955 i 133.000 w roku 1956, w którym to roku samochody ARONDE produkowane są w rytmie 600 wozów dziennie. Obecnie tempo produkcji wynosi 650 samochodów dziennie.

Samochód ARONDE nie jest tworem przypadku. Zaspokaja on wszelkie wymagania swych przyszłych użytkowników. Jego opracowanie techniczne poprzedzone zostało rozległym badaniem opinii publicznej. Francuzi życzyli sobie samochodu czterodrzwiowego, czteromiejscowego, średnio-litrażowego, wykonanego z komfortem i zdolnego przebyć około 150.000 km, bez nienormalnego zużycia. Samochód ARONDE odpowiada właśnie tym wymaganiom. Dlatego też ten pierwszy model oryginalnego pomysłu zakładów SIMCA uwieńczony został tak wielkim sukcesem.

W roku 1953 seryjnej produkcji samochód ARONDE pobił 37 międzynarodowych rekordów, przebywając w obwodzie zamkniętym na autostradzie Montlhéry 100.000 km z przeciętną szybkością 104 km/godz. W następnym roku inny ARONDE przebył w cią-

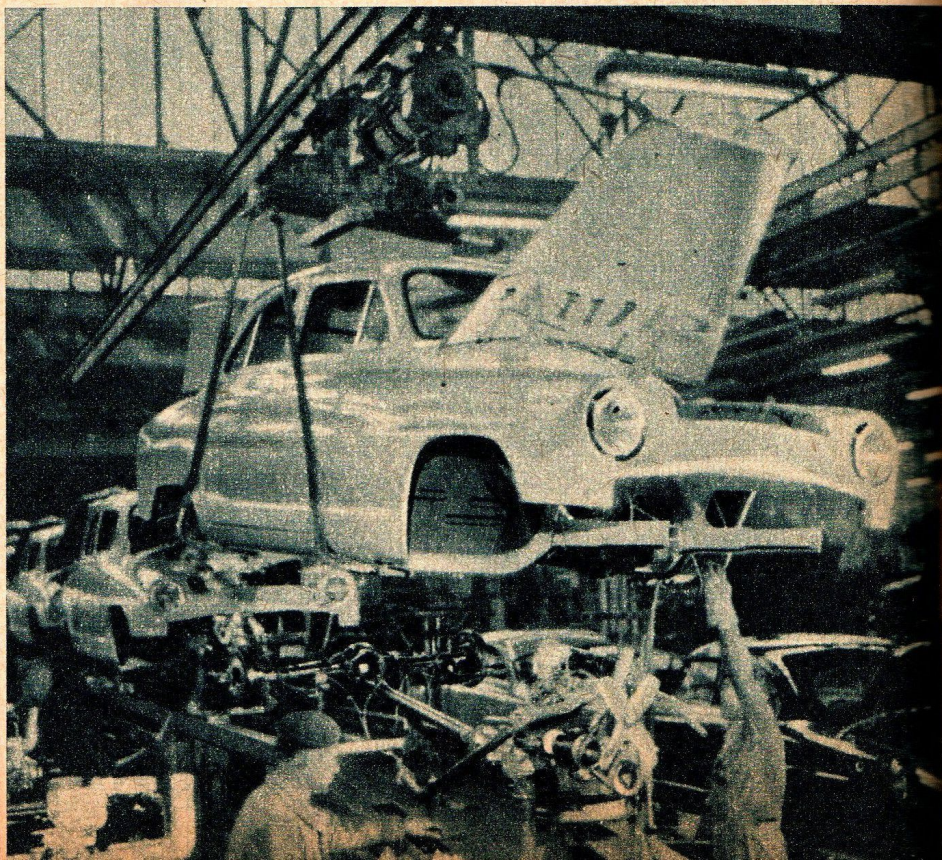
gu 100 dni — 100.000 km na ulicach Paryża. W roku 1955 samochód ARONDE przebył również 100.000 km w ciągu 100 dni na różnych drogach Francji, przy czym tym razem za kierownicą jego zasiadało w czasie tej próby 100 różnych kierowców.

W bieżącym roku, jeden z seryjnych samochodów ARONDE, wyprodukowany w Nanterre i jak wspomnieliśmy na „chylą trafili” wzięty z taśmy montażowej (538.080-ty w kolejności produkcji) wystartował 9 kwietnia w Montlhéry o godzinie 6 minut 1. 16 maja podczas nocy, po 39.243 okrążeniach samochód ten pobił dwunasty rekord światowy, rekord najbardziej pożądanym i cenny — w 38 dni ARONDE przebył 100.000 km ze średnią szybkością 113,10 km/godz.

Żaden samochód na świecie, nawet o większej pojemności skokowej cylindrów, nie osiągnął nigdy na tak dużym dystansie większej przeciętnej szybkości. Osiągnięcie to dowiodło absolutnej wyższości ARONDE i było wielkim zwycięstwem.

Wspaniały rozwój prowadzonych przez siebie zakładów, skłonił dyrektora PIGOZZI do powzięcia decyzji, która wsprząsnęła

Fragment taśmy montażowej w zakładach SIMCA w Nanterre.





Stoisko SIMCA na Międzynarodowych Targach w Poznaniu w 1957 r.

przemysłem samochodowym: w grudniu 1954 r. ogłosił on fuzję zakładów SIMCA z zakładami FORD. Nowopowstałe Towarzystwo nabyło tereny w Poissy pod Paryżem i zmodernizowało swe zakłady w Nanterre, zdobyło od razu licznych poważnych odbiorców i rozszerzyło zakres produkcji. Samochód SIMCA VEDETTE połączył w swej koncepcji amerykańskie cechy pełnego komfortu, wytrzymałości i siły, których coraz bardziej domagali się użytkownicy, z tradycyjnymi wymaganiami rynków europejskich oszczędności i sprawności. Zdolność produkcji samochodu VEDETTE wzrosła z 30.000 w r. 1954 do 42.900 w roku 1955 i w roku 1956 przekroczyła 50.000.

W końcu 1955 roku SIMCA zajmuje drugie miejsce we francuskiej produkcji samochodów osobowych.

Zakłady SIMCA zatrudniają obecnie 20.000 robotników w prowadzonych przez siebie dziewięciu oddziałach, obejmujących pełen wachlarz produkcji samochodów: samochody osobowe (ARONDE i VEDETTE) samochody ciężarowe (na paliwo lekkie SIMCA, na ciężkie UNIC i SAURER), ciągniki rolnicze (SOMECA), maszyny rolnicze (PUZENAT), autobusy (SAURER).

Równolegle ze zdobyciem wewnętrznego rynku francuskiego zdobywane są również rynki zagraniczne. W ponad 80 krajach krąży dziś samochody SIMCA.

Równie pomyślne jak dotychczasowe osiągnięcia, są perspektywy na przyszłość. Zdaniem fachowców w przeciągu najbliższych pięciu lat chłonność francuskiego rynku samochodowego dorówna amerykańskiej. Z drugiej strony przewidują oni, że przy poparciu rządu francuskiego będzie raptownie wzrastał francuski eksport samochodowy.

Kierownictwo zakładów SIMCA patrzy zawsze w przyszłość: w tym też być może kryje się tajemnica dotychczasowych wspólnych osiągnięć tej firmy — „Przyszłość — jak ma zwyczaj mawiać dyrektor PIGOZZI — będzie należała do tych, którzy rozumieją, że obok rzeczywistości dnia dzisiejszego trzeba kierować się rzeczywistością jutra”.

