



- Qué hubiera pasado si Simca continuara existiendo en los ochenta -

Reservados todos los derechos. CC.  
Las imágenes son propiedad de sus respectivos autores.

2ª Edición corregida - 2008

Agradecimientos y fuentes:

- <http://www.allpar.com>
- Chrysler
- Peugeot

*Atención!*: Muchas partes del texto están basadas únicamente en suposiciones y conjeturas, ya que la información veraz sobre los modelos de Simca en los años de transición entre la compleja y complicada década de los 70 y 80 es realmente escasa y está muy diversificada.

Este texto, por lo tanto, sólo pretende dar una visión de lo que pudiera haber ocurrido, intentando llenar los huecos vacíos con teorías que no tienen por qué haber sido así ya que, de hecho, en la realidad, Simca ya había desaparecido.

- A todos los amantes, seguidores y conductores de Simca.

## - Los modelos de Simca que nunca llegaron a ver la luz.

Cuando Peugeot compró las filiales de Chrysler Europa, entre las que se encontraba la popular marca Simca, el fabricante del león decidió llamar a sus modelos Talbot, pasando, desde ése momento, al olvido Matra, Simca, y todas las marcas que habían formado el grupo de Chrysler.

Pero, para mucha gente, Simca ya estaba muy arraigada en nuestro consciente colectivo, y aunque Peugeot logró introducir a Talbot unos pocos años, lo cierto es que prácticamente nadie se olvidó de Simca.

Por su parte Chrysler, que había adquirido Simca ha finales de 1962 (aunque ya había comprado parte de su capital años antes, y aunque también es cierto que hasta el verano de 1970, en que Simca toma el nombre de Chrysler Francia al hacerse ésta con la mayoría de sus acciones, y los vehículos se realizan a la par y con ambas siglas, no se podría afirmar que Chrysler operaba totalmente en Simca, si bien es cierto que tenía una gran influencia), decidió dar un empuje a Simca creando una serie de modelos que marcarían una buena parte de la historia Europea, y, por ende, también la española, con gran acogida por parte del público en general, y de sus clientes y conductores en particular. Baste decir, por ejemplo, que dos de sus modelos (el Simca 1308 y el Simca Horizon) fueron galardonados con sendos premios como Coches del Año en la década de los 70.

Simca, bajo Chrysler, operaba con una cierta soltura e independencia, fruto de la cual pudo lanzar al mercado unos modelos con identidad propia y marcado carácter. Cierto que, al pasar a Peugeot, el equipo de diseño, desarrollo e ingenieros de Simca se mantuvo prácticamente tal cual, pero fueron pocos los modelos que aparecieron realmente desarrollados por éste equipo y no a partir de modelos Peugeot (tanto es así que sólo apareció uno que había estado en la mesa de diseño de Simca cuando ésta aún estaba bajo Chrysler: el Talbot Tagora).

Por lo tanto, muchos se preguntan: ¿qué hubiera pasado, según los modelos que estaban desarrollando y como concepts, si Simca no hubiera sido vendida a Peugeot, y ésta, en los años 80, hubiera continuado desarrollando modelos propios, como hasta entonces?

Lo primero que habría que decir -y asegurar, ya que es casi indudable- es que los míticos y legendarios motores Simca, el Type 315, desarrollado para el Simca 1000, hubiera continuado fabricándose. Dicho motor fue uno de los principales de Talbot, es más, estuvo fabricándose hasta los años 90, montado sobre el Peugeot 309, y sólo la llegada del encendido electrónico lo retiró del mercado debido a la falta de desarrollo y actualización que sobre él tenía Peugeot (ya que Peugeot tenía sus propios motores, de la serie XU y TU, aparecidos con el Peugeot 205, no necesitaba invertir ni gastar en el desarrollo del motor Simca, cosa que ésta, de haber seguido en manos de Chrysler, sí hubiera hecho). Por lo tanto, nos encontramos con el primer cambio: el propio

motor Type 315 y sus múltiples variaciones y cilindrada, de haber seguido Simca, habría experimentado en los años 80 dos cambios: uno, una variedad de cilindradas para toda la gama Simca (que hubiera sido mucho mayor y no reducida a un único modelo, como en Talbot), y, dos, la introducción de la inyección electrónica (y retirada, por tanto, del carburador) en dichos motores.

Ya hemos tocado la parte mecánica y técnica principal de Simca en los 80. Imaginémonos ahora que Simca continúa existiendo tal como en los 70, y entremos a ir mirando, uno por uno, sus nuevos modelos: los que se introducirían, y los que desaparecerían.

- **Peugeot 309 / Talbot Arizona:** Era un coche desarrollado por el equipo de Simca a principios de los 80, todo el mundo tiende a relacionarlo con Simca, pero realmente es un proyecto Talbot. Si Simca hubiera continuado existiendo, muy probablemente el Talbot Arizona no hubiera existido (por lo tanto, sería incorrecto calificarlo como muchos creen como "Simca Arizona"). Este coche compartía la misma plataforma que el Peugeot 205, lo que nos deja claro que, de ser un proyecto únicamente Simca, el coche no sería así, ya que no habrían necesitado usar la plataforma del automóvil de Peugeot, cosa que, al estar bajo la mano de Peugeot, sí tuvieron que hacer para reducir costes de desarrollo.

Suponemos entonces que el Peugeot 309 no hubiera aparecido, tal vez lo habría hecho más tarde, como sustituto del Peugeot 305 y bajo la denominación de Peugeot 306, pero tampoco tendría la imagen que tuvo puesto que su diseño sí era parte del equipo de Simca. Vaticinamos entonces un coche más "cuadrado", con líneas más marcadas, una evolución lógica del Peugeot 305.



Uno de los prototipos del proyecto C2 de 1974, del que nacerían el Simca Horizon y el futuro sustituto del Simca 1000. Puede observarse su parte trasera, con ligera caída a dos niveles, en una clara inspiración del Simca 1100.

Simca, en su lugar, habría continuado vendiendo y desarrollando el Simca Horizon. Es más, desde Simca nunca se planteó sustituirle, al Horizon le quedaban todavía bastantes años de vida, y su retirada del mercado respondió únicamente a cuestiones de rivalidad con el Peugeot 309, ya que el Simca Horizon se seguía vendiendo realmente bien y lo avanzado de su chasis y mecánica le habían permitido estar en el mercado bastantes años más.

- **Simca Horizon:** El modelo que sucedía al Simca 1.100 ya era uno de los pilares de Simca a finales de los 70. Aparecido en 1977, el proyecto definitivo fue aprobado en 1974. Con Simca se hubiera continuado vendiendo hasta bien entrados los años 90, probablemente con un restyling a mediados de los 80 para actualizar sus líneas con los nuevos Volkswagen Golf, su competidor más directo.



El Proyecto C2, ya definitivo, con las líneas que llevaría el Horizon, fue aprobado el 12 de noviembre de 1974.

- **Simca 1000:** Este coche había tenido su franja final de desarrollo a finales de los años 70, en donde apareció su versión definitiva, el Simca 1000 Rally 3. Muestras de que Simca había terminado el proceso de desarrollo del coche (ya no se vendía tanto y su carrocería y estética, - que no mecánica - estaba muy anticuada) es que no lanzó una serie limitada "Jubilé", como sí hizo con el resto de sus modelos, para celebrar el doblete que había ganado en Coches del Año.

Por lo tanto, en su lugar nos imaginamos que Simca habría desarrollado un modelo pequeño, en torno a los 1.000 cc de cilindrada (y menos, para aprovechar sus realmente atractivos motores de 900 y 1.000 cc). Se ignora el nombre que habría llevado éste modelo, que, además, no habría aparecido hasta bien entrados los años 80, un modelo cuyo nombre en código sí se conoce: "C2-short", tomado del nombre en código del proyecto del Horizon ("C2"), y con el calificativo de "corto" ("short"), un proyecto que Chrysler decidió abandonar por su falta de fondos. Pero podemos imaginarnos su imagen, que probablemente hubiera sido no muy diferente al Talbot Samba, con unas luces traseras, con la misma distribución que la del Horizon.

Su nombre, además, pudiera haber sido el mismo Samba, o incluso Arizona, ya que el Horizon todavía se seguiría fabricando.



Imagen del proyecto, muy avanzado, del Simca C2 Short del 22 de abril de 1973. Su figura, como puede observarse, era increíblemente atractiva. Sus luces traseras estaban dispuestas en una delgada franja, mientras que, en la parte posterior lateral nos recuerda mucho al Ford Fiesta de la época. Un modelo que no tuvo continuidad y que nunca vio la luz por falta de fondos y que da, como puede observarse, una buena muestra del saber hacer de los ingenieros y diseñadores de Simca.

- **Talbot Samba:** Este es otro proyecto totalmente de Peugeot (PSA), basado en el Peugeot 104-Citroën LNA. Este último, a su vez, fue una versión realizada a partir del Peugeot 104 ZS Coupé, que acompañó también a su restyling, y del cual hubo dos versiones: Citroën LN (Hélène) y una posterior, Citroën LNA (Hélène), pero esa es otra historia.

Es bien de suponer que bajo Simca el Samba no habría existido, se habría dado paso al proyecto "C2-Short" bajo otro nombre y con una imagen bastante diferente, y no similar y heredada de los Peugeot 104, como fue el caso del Samba y del LNA, por lo que habría un clónico del 104 en Citroën (el LNA) y un nuevo vehículo pequeño, el de Simca, con un éxito más que notable habida cuenta de la introducción que Simca tenía en el mercado español.

- **Talbot Tagora:** Era un proyecto del grupo de diseño de Simca, por lo tanto, habría existido como tal. Es más, su nombre de proyecto era "C9" ("C" eran las siglas del código de proyectos de desarrollo de Chrysler -"C" de "Chrysler"- en contraposición a "T", que eran las siglas de proyectos de "Talbot" bajo el grupo PSA).

El Tagora, cuyo proyecto definitivo fue aprobado en 1977, vio la luz en febrero de 1981 prácticamente con las mismas líneas, formas, luces, y todo lo demás como lo había gestado Simca, y sobre su base se desarrolló luego el Peugeot 604, por lo tanto, éste no hubiera existido si Simca no hubiera formado parte de PSA. El Simca Tagora hubiera aparecido con los motores Simca más potentes, como, por ejemplo, el Tagora GL, con motor Simca de 2.155,65 cm<sup>3</sup> y 115 CV DIN, caja de 5 velocidades (en julio de 1981 se ofrecía como opción la caja automática), discos de freno delanteros y de tambor traseros, y aire acondicionado (en opción desde julio de 1981).



Era el llamado a ser la berlina de representación de Simca, algo que, si no llega a ser por Peugeot, probablemente no habríamos podido ver jamás a la luz (debido a la mala posición económica de Chrysler).

- **Simca 1307-1308.** Bautizados como "Talbot Solara", y antes aún, "Chrysler 150", estos famosos y robustos modelos de Simca hubieran continuado su expansión en los años 80 sin duda alguna. Debido a que habían conseguido llevarse el premio a "Coche del Año" en 1978, Simca los habría continuado desarrollando. Habría aparecido una versión de cuatro puertas (como el Talbot Solara, que se habría denominado "Simca 1301-1501", que es la versión de cuatro puertas del Simca 1100-1200), y un mayor equipamiento a lo largo de los años 80, para situarlos un escalón por encima del Horizon, e inmediatamente por debajo que su modelo "estrella", que habría sido el Simca Tagora.



C2 four door sedan mockup

Simca ya planeaba una versión de 4 puertas del C2 (el Horizon), que llevaría el mismo nombre, probablemente. El proyecto fue presentado un año después de aprobarse el Horizon 5 puertas, el 10 de marzo de 1975.

El único cambio respecto a las versiones de Talbot habrían sido la parte delantera (faros y calandra) y trasera (zona posterior, con luces incluidas), ya que Simca los fabricaba con los faros ligeramente inclinados hacia abajo. Tal vez, en un restyling posterior, en los 80, los habría podido cambiar y haberles dotado de una imagen como el Talbot Solara que todos hemos conocido.

Tendríamos, por tanto, dos variantes del Talbot Solara en Simca: un modelo de cinco puertas, con un amplio portón posterior (el Simca 1307-1308) y un modelo de cuatro puertas y maletero, de tres volúmenes (el Simca 1301-1501, es decir, el Talbot Solara). Recordemos que en los prototipos preliminares de Simca, cuando se desarrolló el 1307-1308, ya se contemplaban versiones de cuatro y cinco puertas.

- **Simca Matra Murena:** Se habría continuado desarrollando (es más, Talbot así lo hizo también), puesto que era un coche verdaderamente atractivo, y que había variantes furgoneta. Además, servía como familiar, y, recordemos, es la base del popular Horizon, por lo que en los años 80 el Simca Matra Murena habría tenido mucho protagonismo también.

- **Simca 1.100-1.200:** El popular Simca de los años 80, que fue uno de los modelos más vendidos, se habría seguido comercializando, muy probablemente, durante principios de los años 80, debido sobre todo al "tirón" que tenía entre mucho público, sobre todo rural, en lugar de haber sido abandonada su producción casi de inmediato por parte del grupo PSA (Peugeot). El Simca 1100 se produjo desde 1967 hasta 1982 (su código interno de desarrollo, que comenzó en 1962, se denominó "Project 928"), con Simca probablemente se hubiera extendido unos años más su venta, hasta mediados de los 80, debido a que, recordemos, de él también existían muchas y atractivas variantes: pick-up, familiar -break- y furgoneta.

El Simca 1.100 fue vendido también en Estados Unidos (aunque durante un corto espacio de tiempo), y en 1971 fue introducido en el Reino Unido bajo el nombre de Simca 1.204. En España fue conocido como Simca 1.200.



El coche, que pesaba únicamente 918 kg, tuvo un restyling, cuyo cambio principal fue al principio de los años 70: sus luces traseras se modernizaron, integrando luces de marcha atrás.

#### Resumen

Resumiendo los modelos que estarían en venta bajo Simca en los años 80, nos encontramos:

- Un modelo pequeño, basado en el proyecto C2-short (¿Simca Arizona?).
- Un modelo más grande y polivalente, el Simca 1.200.

- Un modelo compacto mediano, que competiría con los superventas del momento: el Volkswagen Golf, Renault 14, Citroën Visa, Peugeot 205... esto es: el Simca Horizon.
- Dos modelos como berlinas medias y familiares: el Simca 1307-1308, de cinco puertas, y el Simca 1301-1501 (o unos números parecidos, para sustituir a los 1301-1501, que son, básicamente, las versiones de cuatro puertas del Simca 1.200, evoluciones del Horizon ya proyectadas a mediados de los 70), de cuatro puertas.
- Un modelo de alta gama y representación, el Simca Tagora.

A éstos modelos, habría que añadir las versiones deportivas de Matra Murena y Bagheera, con no muchas ventas pero sí con un público fiel y amplios seguidores, y a las cuales, a pesar de la crisis, Simca (y Chrysler) nunca olvidaron (muestra de ello es que incluso se lanzó una versión "Jubilé", para el Bagheera, sobre la base del modelo "S"). También, quizá, una versión deportiva basada en la plataforma y chasis del Horizon, algo más económica, o incluso una versión preparada y muy deportiva, tal como lo era el Dodge Charger (es decir, la segunda generación del Plymouth Duster, Dodge Charger GLH-S o el 1987 Shelby GLHS, que compartían elementos, o los heredaban, directamente del Simca Horizon). También habría habido variantes Rallye del pequeño "C2-short", para recordar los míticos Simca 1.000 Rallye 1, Rallye 2 y Rallye 3, con estética exterior -las populares bandas en la parte trasera y capó negro- muy parecida a los modelos más deportivos del Simca Rallye, que, probablemente, hubieran entrado en competición cerca de mediados de los 80, y habrían sido realmente populares en rallies, como lo fueron los Talbot Samba (baste recordar el Talbot Samba Rallye, por ejemplo, cuyas mecánicas probablemente se parecerían a las que habría llevado el Simca, de haber llegado a fabricarse).

## **Epílogo**

### *Modelos actuales*

Sería muy aventurado -y probablemente no acertaríamos- conjeturar los modelos que Simca tendría en la actualidad si continuara bajo el control de Chrysler, pero sí que podríamos extrapolar algunos de los coches que éste fabricante tiene actualmente, sobre todo si tenemos en cuenta que, tal como ocurre hoy entre las marcas de que forman el grupo Chrysler -y como ocurrió en el pasado, por ejemplo con el Horizon - estos, muy probablemente, compartirían plataformas entre sí. Por lo tanto, nos encontraríamos con un modelo como el Dodge Avenger y el Chrysler Sebring (ambos comparten la misma plataforma), e incluso Simca ofertaría en la actualidad un SVU, de procedencia Jeep, como el Jeep Liberty que comparte plataforma con el Dodge Nitro.

Respecto a motores, no habría problema en utilizar originales Simca o de procedencia Chrysler, aunque como los Type 315 ya habrían sido actualizados, y dada su facilidad para instalarlos en todo tipo de posiciones (longitudinal o transversal, para transmisiones delantera o trasera), muy probablemente fueran Simca.



**Dodge Nitro**

**Jeep Liberty**



**Chrysler Sebring**



**Dodge Avenger**