

CHRYSLER 160, 160 GT, 180 a 2 Litres

Zrození Chryslera 160/180



V 60. letech, když francouzská značka Simca odprodala svůj většinový podíl (63%) americkému koncernu Chrysler, došlo k přejmenování společnosti na Chrysler France. Značka Simca tak zmizela z tovární brány a nahradil ji Chryslerův pětiúhelník. Tato skutečnost se setkala s výrazně negativní reakcí francouzské veřejnosti, která jednu dobu dokonce vozy Simca částečně bojkotovala a teprve v 70. letech vše utichlo. Přes složitá jednání se sice Francouzům podařilo zachovat značku Simca pro všechny vyráběné modely, ale zlom nastal tehdy, když se společnost Chrysler

France snažila proniknout na širší evropský trh a rozhodla se vyprojektovat zcela nový automobil, který by plně vyhovoval evropským zákazníkům a zároveň se stal vlajkovou lodí automobilky. Projekt dostal interní název C-Car. V Británii měl být vůz na trhu pod značkou Humber (jejíž velké modely se přestaly prodávat v r. 1967), ve Francii mělo jít o vozidlo, které by bylo v hierarchii značky nad Simcou 1301/1501 a postupně ji i nahradilo.

Vývoj probíhal paralelně ve Francii a Velké Británii, kde společnost Chrysler Corp. vlastnila značky, spadající do skupiny Rootes Group. Ke koordinované spolupráci měl však evidentně hodně daleko, neboť obě značky vyvíjely zcela odlišný vůz v naději, že jejich návrh zvítězí. Design britského vozu vytvořil designér Roy Axe a vycházel přitom ze stylistické návaznosti na tzv. B-Car, což byl Hillman Avenger. Simca vytvořila vůz, označený jako Projet 929. Vedení koncernu se nakonec rozhodlo pro britský návrh, ovšem s použitím některých francouzských komponentů a s tím, že bude existovat verze pro britský a pro francouzský trh. Automobil se měl začít vyrábět v obou zemích a to hned v několika verzích: jako standardní verze, označená Hillman, jako sportovně laděný Sunbeam 2000 a luxusní šestiválcový Humber 2500. Ve Francii měla zůstat značka Simca zachována, přičemž šestiválec měl být k mání pouze v Británii, protože ve Francii se o něj kvůli vysoké dani na velké motory neočekával velký zájem. Francouzi měli vlastní motor připraven. Britové prosadili svůj návrh konstrukce přední nápravy, ovšem jejich idea použít u zadní nápravy zavěšení de Dion byla hned v počátku opuštěna ve prospěch francouzského návrhu použít tuhou zadní nápravu. Britům se nepodařilo prosadit ani montáž pětistupňové převodovky.

Počátkem roku 1970 ale došlo k dalšímu zlomu a zásadní změně projektu – koncern Chrysler se z úsporných důvodů přiklonil k tomu, že se bude vyrábět pouze jediná verze, jak pro britský, tak pro francouzský (a tedy evropský) trh. Ke zděšení Britů padlo nejen rozhodnutí o tom, že motor bude pouze jediný a to francouzský, ale i o tom, že vůz se v Británii vyrábět vůbec nebude. Bylo to v době, kdy byly v britské továrně už instalovány části linky pro výrobu motorů 2000 a 2500 ccm. Americký vlastník však nepřipouštěl diskusi – z francouzského prototypu se měl použít rovněž design přední části a interiér. Peníze věnované na vývoj britských motorů (řádově desítky milionů liber) byly doslova vyhozené oknem...

Američan z Paříže

Nový vůz byl veřejnosti poprvé představen v létě roku 1970 a to jako nová „velká“ Simca s americkou tváří. Na veřejnost pronikly již první snímky vozu spolu s některými technickými údaji. Američan z Paříže bylo označení, které



se v tisku v souvislosti s premiérou nejednou objevilo (dokonce i dobový český *Automobil* jej použil) a zejména v Británii si vysloužilo mnoho ironických komentářů – vždyť valná část vozu byla britská a amerického na něm ve skutečnosti nebylo mimo jména (a automatické převodovky, zpočátku montované jen na přání) vůbec nic! Toto označení a částečně nefrancouzský původ vozu navíc opět způsobily vlnu odporu i ve Francii, takže nový Chrysler to hned na začátku neměl zrovna lehké jak ve své domovské zemi - Francii, tak ani v Británii,



kde vlastně vznikl. První prospekty a reklamní kampaně také nebyly novému modelu na jeho cestě životem zrovna nápomocny, neboť hlásaly kupř.: „Nový koncept: Francouzský Chrysler. Francouzská technika. Americký komfort. Vychutnejte si sériové luxusní vybavení nového Chryslera za příznivou cenu“. V důsledku přehnaného zdůrazňování amerického ducha nového modelu byly prodejní výsledky modelů Chrysler 160/180 ve Francii tak špatné, že došlo ke kuriózní situaci.

Model Simca 1501 byl výrobcem počátkem 70.let stažen z francouzského trhu s tím, že jej nahradí Chrysler 160 a dodával se pouze na export. Pod tlakem špatného prodeje Chryslera 160 však Chrysler France rezignoval a roku 1974 Simcu 1501 na francouzský trh znovuvedl. Vraťme se ale zpět do roku 1970, kdy byl nový vůz představen veřejnosti. Cíle bylo ze strany výrobce přes všechny zmatky s vývojem nakonec dosaženo a veřejnosti byl představen automobil klasické koncepce, který byl prezentován jako pohodlný a prostorný rodinný vůz. Nebyl sice nijak mimořádný, ale celkově znamenal mezi konkurencí rozhodně velmi slušný standard, neboť svým provedením, výbavou a jízdními výkony představoval výkonný a po všech stránkách kvalitní automobil střední třídy. Velmi výkonný, moderní čtyřválcový motor s rozvodem OHC a vačkovým hřídelem v hlavě, umožnil vozidlu dosahovat vysoké maximální rychlosti a výborného zrychlení (Jaká škoda, že se po celou dobu výroby neobjevila Brity navrhovaná pětistupňová převodovka, kterou v té době měl již kupř. generačně starší Fiat 125).



Základní model Chrysler 160 byl vybaven motorem se zdvihovým objemem 1639 ccm o výkonu 80 koní a dosahoval s ním rychlosti 155 km/h . Modely 160 GT a 180 měly motor o objemu 1812 ccm a výkonu 97 koní a dosahovaly nejvyšší rychlosti 170 km/h. Menší motor měl jednokomorový, větší dvoukomorový karburátor Weber. Všechny modely s výjimkou stošedesátky (160GT měl motor z typu 180) byly vybaveny automatickým sytičem. Nový Chrysler měl synchronizovanou čtyřstupňovou převodovku (odvozenou od modelu Simca 1501, původně konstruovanou firmou Porsche) a za příplatek i americkou třístupňovou automatickou převodovku koncernu Chrysler. Celková hladina hluku byla velmi nízká.

Přední kola byla podle britského projektu nezávisle zavěšena na spodních příčných ramenech a vzpěrách McPherson. Zadní náprava vycházela z francouzského prototypu, kde stejně jako u typu Simca 1301/1501 byla náprava tuhá. Nejslabší model Chrysler 160 měl vzadu brzdy bubnové, zatímco modely 160 GT a 180 měly všechny čtyři kotoučové. Všechny modely měly posilovač brzd. Pneu měly standardní rozměr 165 SR 13.

Samonosná, celokovová karoserie byla čtyřdvéřová, pětimístná a nezapřela svůj anglický původ a příbuznost s Hillmanem Avenger i navzdory přepracované přední části. Celková délka vozu byla 4,46 m a šířka 1,73 m. Dobrý výhled umožňovalo velké přední sklo a i

výhled do stran byl velmi dobrý, pouze široké C-sloupky a opěrky hlavy omezovaly výhled vzad. Zadní okno bylo u většiny modelů elektricky vyhřívané.

Mimořádné pohodlí zajišťovala měkká a hned od prvních sérií dobře tvarovaná sedadla. Přední sedadla byla podélně posuvná, opěradla seřiditelná, umožňující lůžkovou úpravu. Zadní sedadlo bylo vcelku a s výjimkou modelů 160 mělo zasunovatelnou sklopnou loketní opěrku. Přístrojová deska měla vrchní kryt z bezpečnostního měkčeného plastu, obsahovala uzamykatelnou (mimo modelu 160) schránku a kruhové přístroje, známé z typu 1301/1501, které byly osvětleny zeleným světlem. Model 160 neměl otáčkoměr. Všechny ovládací prvky byly velmi dobře dostupné. Sedadla byla potažena buď koženkou v různých barvách nebo kombinací koženka/textil. Zavazadlový prostor měl objem 400 litrů a byla v něm umístěna rezerva. Mezi standardní výbavu patřilo mj. vnitřní zpětné zrcátko den/noc, sluneční clona se zrcátkem a couvací světlomety. Za příplatek se dodávala i černá vinylová střecha. Např. pro britský trh ale byly již od počátku standardně dodávány již i samonavíjecí bezpečnostní pásy, u některých modelů byly od počátku montovány boční opakovací blikáče, které se ve standardní výbavě objevily až v r.1977.

Modely do roku 1972 se vyznačovaly ve srovnání s pozdějšími ročníky hlavně tím, že měly malé chromové poklice 13' kol, neměly chromové lišty na boku karoserie ani pod dveřními okny a nerezové lišty na předním a zadním okně. Na C-sloupcích byly umístěny větrací mřížky. Uvnitř vozu nebyla zatím použita imitace dřeva. Celé čalounění dveří bylo naprosto odlišné od pozdějších modelů.



Po prvních zkušenostech z provozu došlo pro modelový rok 1973 k řadě technických a vzhledových vylepšením. Technická vylepšení zasáhla motor (zcela odlišný byl mj. karburátor, který nyní výrazně snížil spotřebu), řízení, přední nápravu atd. Z vnějšího pohledu byly ihned patrné chybějící větrací mřížky, vůz obdržel boční ochranné lišty, lišty pod dveřními okny a lišty kolem lemu blatníků a v neposlední řadě i široké nerezové lišty předního a zadního okna. Zcela nové byly poklice kol, zakrývající celý, nyní již 14' disk. Na první pohled též zaujaly širší pneumatiky (175 SR 14).

Interiér byl oproti modelu z podzimu 1971 značně přepracován (k většině změn došlo již v průběhu roku 1972) a doznal řady změn: nové čalounění dveří se změněnými ovládacími prvky, imitace dřeva, širší nabídka potahových látek, atd. Všechny tyto změny posunuly Chryslera kupředu nejen po stránce technické, ale i estetické. Hlavní událostí pro

rok 1973 bylo ovšem uvedení nového modelu řady a to typu Chrysler 2 Litres, který byl představen na Autoshow 1972 v Amsterdamu. Vůz s motorem o obsahu 1981 ccm byl k mání pouze s americkou automatickou převodovkou a ve standardní výbavě nabízel vše, co bylo dosud v této modelové řadě k mání za příplatek plus ještě další novinky. Na první pohled byl rozeznatelný podle označení na C-sloupku a podle vinylového potahu střechy. Typ 2 Litres měl i luxusnější interiér, kde se naczácela sedadla anatomičtějšího tvaru s jinými potahovými materiály, než pro „chudší“ verze. Dvoulitrové označení bylo umístěno vpředu i vzadu. Přední maska byla ve svých prohlubních doplněna dvěma přídatnými dálkovými halogenovými světlomety.



Chrysler France nyní se svými modely Ch 160/180/2 L obsáhl různé kategorie výbavy a mohl tak poměrně dobře konkurovat ostatním francouzským domácím vozům jako byly např. Renault 16, Peugeot 504 a Citroën ID/DS. Stejně jako již mnohokrát, zasáhla však vedle špatného marketingu do historie vozu další smůla – první ročníky byly mimořádně náchylné na nadměrné opotřebení vačkového hřídele, které postihovalo zejména vozy, pohybující se převážně v městském provozu. Ve Francii se Chrysler touto závadou poměrně rychle



„proslavil“, což číslům prodeje v následujících letech příliš nepomohlo.

V letech 1974 – 1975 se v historii Chyrlera neudálo nic převratného s výjimkou toho, že v Austrálii byla zahájena výroba australské verze modelu 160/180, Chyrleru Centura (více

v kapitole *Australské Chyrlery*) a ještě na jaře 1975 byl na evropském trhu vůz, v podstatě identický s modelem 1973. Továrna kupodivu tuto řadu nijak neinovovala a to ani v těch ohledech, kdy by změna nebyla nákladná a na slabinu vozu upozorňoval ne jeden dobový test – dobrým příkladem jsou stěrače a ostříkovače, které podle tehdejšího francouzského tisku patří spíše do 60. let, než do nového vozu vyšší střední třídy. Proč výrobce „zapomněl“ na vůz, který stál na nejvyšší příčce firemní hierarchie, je jednou ze záhad, které se k historii těchto vozů vážou.

V roce 1976 došlo k posledním relevantním změnám ve výrobě francouzského Chyrlera. Na vozy se nyní standartně montovaly dvouokruhové brzdové válce, přepínání sání motoru s termostatickým čidlem a inovovaný karburátor. Změnil se kupříkladu i koberec, který měl teď zesílenou tlumicí vložku. Ani v roce 1976 se ale Chrysler 180/2 Litres nedočkal žádného z doplňků, montovaných na lepší verze řady 1307/8, která přitom stála ve firemním žebříčku o stupínek níž. Centrálního zamykání, elektrického stahování oken, stěračů světlometů, otevírací střechy, ale ani kontrolky zatažené ruční brzdy se Chrysler nedočkal až do konce své výroby. Proč tomu tak bylo, to je dnes těžké uhádnout, ale jisté je, že ostatní francouzští výrobci u svých lepších modelů (Peugeot 504, Renault 16TX) tyto doplňky většinou nabízeli.

Španělské finále

Modelový rok 1977 (výroba od září 1976) znamenal ale přece jen konečně výraznější změny i pro Chyrlery. Tou nejprekvapivější bylo přejmenování všech Chyrlerů! K němu došlo k souvislosti s chystaným převzetím evropských filiálek koncernu Chrysler francouzskou skupinou P.S.A. (Peugeot-Citroen). Z Chyrlera se tak stala opět Simca, ovšem ani původní typové



označení se nedochovalo, ale přizpůsobilo se systému značení řady 1307/8, kde první dvojčíslí označuje obsah nejmenšího motoru řady (u Chyrlerů tedy nyní 16 podle nejmenšího Chyrlera 160), druhé pak zdanitelný výkon motoru (CV). Z Chyrlera 160 se tak stala Simca 1609, z Chyrlera 180 Simca 1610, Chrysler 2 Litres se ale z nějakého důvodu nikdy Simcou 1611 nestal. Výrobce se rozhodl pro označení Simca 2 Litres Automatique. Proč, opět těžko říct... Výrazným mezníkem v historii Chyrlerů bylo i to, že se v letech 1976/77 výroba přesunula z francouzského Poissy do Španělska, kde Chyrleru patřila továrna někdejší

značky Barreiros. Některé zdroje ovšem uvádějí, že výroba modelu Simca 2 Litres zůstala částečně v Poissy zachována. Ještě v roce 1976 ale společnost Chrysler France rozhodla o přípravě následníka Chryslera, který by důstojně nahradil stávajícího vlajkovou loď značky. Začal se tedy rodit nový projekt označovaný jako Project C 9, který nese později jméno Talbot Tagora.

Španělské Chryslery, nebo vlastně Simcy 1609/1610 a 2 Litres se už na první pohled vyznačovaly oproti svým předchůdcům některými odlišnostmi, které převzaly z dosud nejlepšího modelu řady, tj z dvoulitru. Šlo o standardní vybavení vinylovou střešou (nejčastěji v černé barvě, ojediněle se dodávala i v odstínu světle hnědém či světle krémovém), dálkovými přídatnými halogeny, luxusnějším interiérem, využívajícím kostry sedaček z dvoulitru s mírně inovovaným čalouněním, úplnou novinkou pak bylo tranzistorové zapalování, od roku 1977 identické pro všechny Chryslery evropské výroby.



Zcela novým modelem řady, který ovšem vznikl pouze pro domácí španělský trh, byl Chrysler Diesel poháněný vznětovým motorem Barreiros. Diesel se vyráběl ve dvou stupních úrovně vybavy, jako Chrysler 180 Diesel a Chrysler 180 Diesel Lujo (tzn. „de luxe“). Luxusní model měl tónovaná skla, přídatné halogenové světlomety a další odlišnosti, které se během výroby různě měnily. Zvenku nebyl Diesel oproti běžnému modelu 180 nijak nápadný, na levé části víka

zavazadlového prostoru byl nápis Diesel (na téže místě je u 2L nápis Automatique, resp. Automático), uprostřed masky byl znak, podobný znaku dvoulitru, jen místo loga 2L tam byl nápis Diesel. Při podrobnějším pohledu byly patrné menší pneumatiky o rozměru 165SR14.

Později, s přechodem továrny pod křídla koncernu P.S.A. se název Simca změnil na Talbot.



Na některých částech vozu, kupř. na palubní desce, se však název Chrysler dočkal paradoxně konce výroby počátkem 80.let. Zdá se ale navíc, že ve Španělsku se celá řada alespoň nějakou dobu ještě prodávala jako Chrysler 180/2 Litres a nikoliv jako Simca 1609/1610. Jméno Chrysler zůstalo do poslední chvíle zachováno i na britském trhu. Další záhada...

Motor, použitý pro diesellovou verzi ze zásob továrny Barreiros, byl atmosférický vznětový čtyřválec s nepřímým vstřikováním paliva o obsahu 2007 ccm, který dával při 4000 ot/min výkon 65 koní. Je jasné, že motor o zmíněném výkonu nebyl pro vozidlo o hmotnosti 1225 kg nijak předimenzovaný, o čemž svědčí maximální rychlost 134 km/h (podle údajů výrobce). Zákazníky, jimiž byli ve velké míře španělští taxikáři (již nabízel výrobce speciální verzi), to však nijak neodrazovalo, neboť pro ně byly důležité údaje o spotřebě paliva 6,5 litru nafty při

80 km/h a 9 l nafty ve městě.

Ve výše uvedené verzi se začal Chrysler 180 Diesel prodávat někdy v roce 1977. Už koncem roku 1976 ale ve Španělsku vstoupil v platnost nový daňový zákon. Chryslery Diesel i 2 Litres se okamžitě dostaly do nejluxusnější daňové třídy a jejich prodejní cena rapidně vzrostla. Výrobce na to zareagoval tím, že vedle modelu 2 Litres zavedl verzi 1812 ccm s automatickou převodovkou, u Diesela snížil obsah motoru o 90 ccm, takže se vůz obratem dostal do nižší daňové třídy. Výkon ani spotřeby se nijak výrazně nezměnily. Na výhodné ceny Diesela s menším obsahem a stoosmdesátky s automatem upozorňovala rozsáhlá



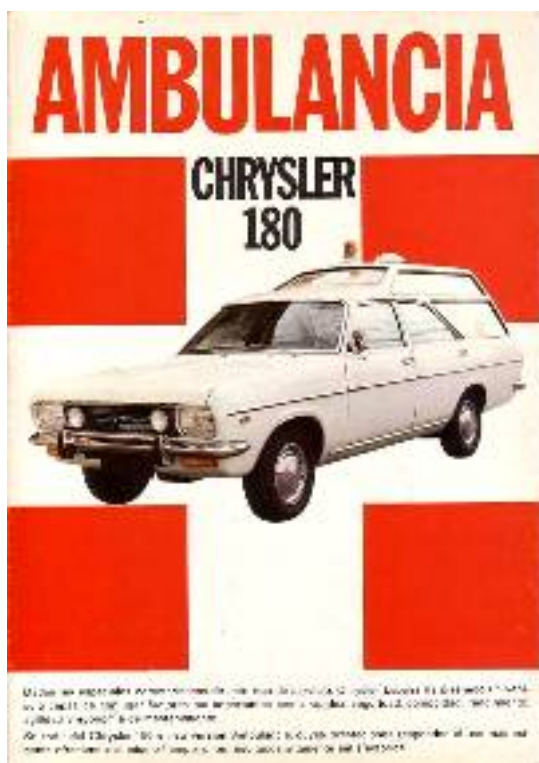
reklamní kampaň, jejíž jeden inzerát výše přetiskujeme.



Ve Španělsku se Chrysler dočkal i toho, co mu výrobce poměrně nepochopitelně upřel – dalších karosářských variant. Šlo o díla malé španělské karosárny jménem Carrocerias PV, která se specializovala na úpravy výrobků firmy Chrysler Barreiros. Prováděly se zde přestavby vozidel Simca 1200 Break (tj. Simca 1100, ve Španělsku značená jako 1200) na sanitní prodlouženou verzi, Chryslery 180 (resp. 1610)/2 Litres na prodlouženou limuzínu a sedmimístné kombi, stejně jako

vrcholného modelu firmy, typu Dodge 3700 na limuzínu, kombi a vozidlo rychlé záchranné pomoci se zvýšenou střechou.

Výroba Chrysleru ve Španělsku vydržela až do první poloviny 80.let, přičemž nejdéle se vyráběly diesellové verze. Výroba benzinových dvouolitřů skončila zřejmě v roce 1981. Přesné datum ukončení výroby diesellových verzí není přesně známo. V modelovém roce 1979 došlo nejen k několika vzhledovým změnám (široké samolepicí lišty na bocích karoserie nahradily dosavadní nerezové, změnila se lišta mezi zadními světlomety, zmenšily se poklice kol), ale i ke změně motorizace modelu 1610, který



byl od tohoto roku vybaven dvouolitrem 1981 ccm se čtyřstupňovou převodovkou. Jeho označení se ale nikdy nezměnilo na 1611 tak, jak by přikazovala zavedená logika značení. Možná nechtěl výrobce zákazníky mást, protože v téže době za dramatických okolností přejmenoval všechny svoje vozy ze Simcy na Talbot a to ke zmatení zákazníků již celkem spolehlivě stačilo. Chaotické měnění názvů firmy i jednotlivých typů, obavy zákazníků z budoucnosti značky, to vše sehrálo svou úlohu v následující nepříliš slavné historii značky talbot. Zatím jsme ale v roce 1979 a velká reklamní kampaň, rozjetá novým vlastníkem, skupinou P.S.A, ujišťuje zákazníky o tradici a kvalitě automobilů Talbot...

Poslední Simcy Talbot 1610 a 2 Litres Automatique byly v Evropě v nabídce v letech 1980 a 1981 (v některých katalogích, kupř. ve

francouzském, ale už v roce 1980 nabídka Talbotu končí modelem 1510). Model 1609 byl naposledy nabízen na některých trzích (Nizozemí) ještě v roce 1978, informace z některých pramenů o tom, že výroba skončila v roce 1976 jsou nepřesné. Dieselové taxi verze se ale ve Španělsku vyráběly zřejmě ještě dost dlouho, snad až do poloviny 80.let. Jaké byly jejich



odlišnosti proti předchozím ročníkům, se ale dodnes nepodařilo zjistit.

Ve Francii se od roku 1970 do roku 1980 vyrobilo celkem 300.978 kusů Chryslerů. Ve Španělsku prožil Chrysler svou druhou životní etapu, zejména díky úspěšné taxiverzi. Přesný počet ve Španělsku vyrobených kusů se

nepodařilo zjistit, nelze ale předpokládat, že by se celkem vyrobilo v obou zemích výrazně více, než 500 tis. kusů všech verzí. Srovnáme-li tyto počty s prodejem největšího domácího rivala Chryslerů, Peugeotu 504, jehož se jen jako sedanu prodalo přes 2,6 milionu exemplářů (všech verzí pak 3,7 milionu), je jasné, že se někde stala chyba. Byl Chrysler 160/180/2 Litres špatný automobil? Vůbec ne, vždyť i dobové testy o něm mluvily pozitivně a pokud mu něco vytýkaly, nebolo to nic, co by výrobce nemohl poměrně snadno a rychle napravit. Chrysler byl vůz, který svou technickou úrovní (velmi výkonný a úsporný motor OHC, 4 kotoučové brzdy, přesné řízení, kvalitní dílenské zpracování) předčil mnoho svých konkurentů a rozhodně nelze říct, že by byl horší, než třeba právě Peugeot 504. Ještě dnes lze po zkušební jízdě s náležitě udržovaným Chryslerem 180 zodpovědně říci, že šlo na svou dobu o velmi dobrý, spolehlivý, pohodlný i překvapivě úsporný vůz. Problém ovšem nebyl ve voze samém,



ale v marketingové politice automobilky, která historii Chryslera 180 zahájila chaotickými změnami ve vývoji vozu, korunovala nešťastným uvedením na trh a ukončila zánikem svých evropských filiálek. Chrysler 180 měl na to, aby se stal již počátkem 70.let tím, čemu se dnes říká „globální automobil“, tj. vozem, vyráběným s různými obměnami v několika zemích světa. Poměrně nepochopitelně koncern Chrysler neuskutečnil ani úmysl exportovat Chryslera 180 do USA a Kanady, kde by jím mohl úspěšně zaplnit v době ropné krize tak perspektivní segment trhu maloobsahových

vozidel a přitom by šlo o vůz, který by byl pro severoamerické trhy jistě přijatelný. Z velkolepých plánů zůstalo jen torzo a Chrysler 180 se dnes stal v učebnicích marketingu často citovanou ukázkou toho, jak se to nemá dělat. Pokud se v podobném zdroji dočtete o tom, že Chrysler 180 byl špatný automobil, nevěřte tomu. Chyba se tehdy stala úplně někde jinde.

