

Pan Pigozzi i jego jaskółka

Urodzony w 1898 r. w Turynie, będącym siedzibą licznych firm samochodowych, dwudziestoletni Enrico Teodoro Pigozzi, w sposób oczywisty musiał związać się z Fiatem. Wcześniej handlował węglem pochodzącym z Zagłębia Saary oraz sprzedawał amerykańskie motocykle z demobilu. Gdy zaproponowano mu przeprowadzkę do Paryża w celu zorganizowania tam zbiórki złomu żelaznego dla turyńskiej odlewni – pojechał bez wahania. Dobrze sprawdził się w tej roli, a samo zajęcie okazało się wysoce lukratywne.

Gdy kilka lat później prezes Fiata, Giovanni Agnelli, szukał w Europie nowych rynków zbytu, zwrócił uwagę na młodego człowieka i powierzył mu utworzenie przedstawicielstwa handlowego we Francji.

Początkowo Pigozzi sprzedawał wprowadzane z Włoch samochody, później, aby uniknąć wysokich opłat celnych, montował je na miejscu z części importowanych oraz produkowanych we Francji. Zapewnił sobie współpracę licznych francuskich warsztatów i w ciągu półtora roku sprzedał 29 000 samochodów pod marką Fiat-France. Ten wynik go jednak nie satysfakcjonował. Uważał, że byłby lepszy, gdyby na przeszkodzie nie stał lokalny patriotyzm Francuzów i niechęć do wszystkiego, co zagraniczne. Kiedy więc któregoś dnia zobaczył przy drodze plakat ogłasza-

jący sprzedaż małej, zamkniętej od roku z powodu kryzysu, fabryki Donnet-Zédel – wiedział już, co robi. Bez zwłoki złożył ofertę kupna. I nabył zakład za niewielką sumę. Po małym remoncie, obejmującym głównie odmalowanie ścian (sprzęt był nowy, zaledwie dziesięcioletni), powołał do życia firmę Simca (*Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile*), tym razem już całkowicie francuską.

Pierwszymi wyprodukowanymi tam samochodami były jeszcze fiaty, ale oznaczone logo Simca-Fiat. Samodzielna marka Simca definitywnie zastąpiła Simcę-Fiat dopiero w 1938 r.



Aronde zadebiutowała w roku 1951 jako pierwszy model nieoparty na fiatowskiej konstrukcji. Została wyposażona w umieszczony z przodu silnik o pojemności 1221 cm³ i mocy 44 KM, zasilany przez gaźnik Solex. Silnik napędzał koła tylne przez tradycyjną czteroprzekładniową skrzynię manualną, której trzy najwyższe biegi były zsynchronizowane. Samochód miał z przodu niezależne zawieszenie ze sprężynami śrubowymi,

a z tyłu – oś wspartą na półeliptycznych resorach piórowych. Zastosowano w nim hydrauliczne hamulce bębnowe. Deskę rozdzielczą wykonano z tworzywa sztucznego, przez co wydawała się bardzo nowoczesna w porównaniu z blaszaną, występującą u głównego konkurenta, jakim był Peugeot 203.

Pigozzi zadbał również o reklamę. Zorganizował długodystansowy test, w którym Simca Aronde na torze Montlhéry pokonała 100 000 km w czasie czterdziestu dni i nocy nieprzerwanej jazdy z prędkością ponad 100 km/h.

Łącznie w latach 1951-1964 wyprodukowano 1,4 mln sztuk Aronde, a Simca przez długi czas była najlepiej sprzedającym się samochodem we Francji.

Enrico Pigozzi przez prawie trzy dekady kierował Simcą, najpierw jako dyrektor generalny (1935 do 1954), później jako prezes-dyrektor (1954 do 1963) do czasu, gdy Chrysler przejął pakiet większościowy firmy.

Niestety, małżeństwo z Chryslerem nie wyszło marce na dobre. Chrysler Europe wkrótce upadł, a resztki fabryki sprzedał Peugeotowi. Ten zaś na bazie Simki uparcie próbował wskrzesić swoją wcześniejszą markę Talbot. Pomysł nie wypalił. Historia kończy się definitywnie w roku 1980, kiedy z taśmy zjechał ostatni samochód z logo jaskółki na masce. ■



BOSCH
Technologia bliżej nas

Inspiruje nas SUKCES

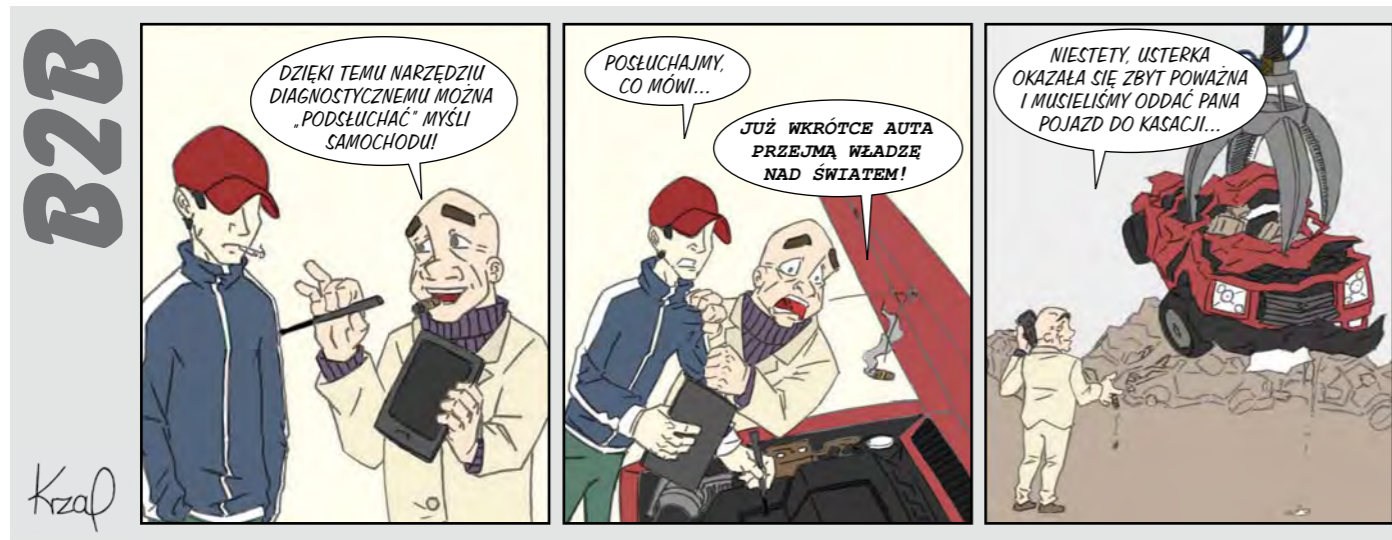


Z toru
wyścigowego
na drogi i autostrady

motobosch.pl

Wybierz części Boscha do układu
zapłonowego i wtryskowego:

- wtryskiwacze
- pompy wysokiego ciśnienia
- cewki zapłonowe
- czujniki tlenu
- świece zapłonowe



FOT: BRINGATRILER.COM, ARCHIWUM