

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie

Geschichte Simca/Chrysler/Talbot 1307 Solara (Projekt „C6“)

November 1969	Projektstart „B“ als Ersatz für den Simca 1301/1501, 7...9 CV mit Frontantrieb
Anfang 1970	Entwicklungsstart der Motorvariante 1442 ccm, Technikcenter Carrieres
März 1970	Tonmodell Projekt "B" mit zwei alternativen Seitengestaltungen
Juli 1970	Chrysler übernimmt die Mehrheit an Simca (F)
November 1970	Verabschiedung Pflichtenheft Projekt "A+", Zielmarkt: französische Steuerklasse 7/8CV
November 1972	Technische Festlegungen zum Projekt "B", Techniktransfer aus Simca 1100 (Motor, Getriebe, Frontfahrwerk)

Anfang 1973	Vorentwürfe zum Design
9. Februar 1973	Präsentation von vier Tonmodellen mit unterschiedlichen Seitengestaltungen
1. März 1973	erste Vorauswahl von zwei Entwürfen, Designcenter Withley (GB)
21. Mai 1973	Auswahl des endgültigen Designentwurfes von Keith Cockell
21. Mai 1973	Präsentation Stoßstangendesign Stahl konventionell vs. Kunststoff
Juni 1973	Präsentation Modell Armaturenbrett
30. Juli 1973	Festlegung der Frontgestaltung

1974	Präsentation eines Modelles mit Stufenheck (späteres Modell Solara)
28. Juni 1974 - 11. Februar 1975	Bau von 30 Prototypen zu Testzwecken

Januar 1975	Winter-Testfahrten in Lappland
Juni - August 1975	Sommer-Testfahrten in Spanien und Marokko; Insgesamt werden rund 550.000 Testkilometer zurückgelegt
Anfang 1975	Vorbereitung zum Vorserienbau, Werk Poissy Aufbau einer Musterfertigungsstraße im „Atelier A10“
1. April 1975	Bau von 5 Vorserienfahrzeugen zur Erprobung aller Produktionsabläufe in der Fertigung
Mai 1975	Bau der ersten 50 Vorserienfahrzeuge
Mitte 1975	Bau von weiteren 300 Vorserienfahrzeugen

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie

5. Juli 1975	Offizielle Ankündigung mit Fotos als Simca 1307 / 1308
21. Juli 1975	Pressemappe zur Markteinführung, drei Modellvarianten 1307 GLS, 1307 S, 1308 GT
26. August 1975	Anlauf der Serienproduktion, das erste Serienfahrzeug verlässt die Fertigungsstraße; Produktion 900 Fahrzeuge pro Tag
ab 1. September	Rundfahrt mit geladenen Journalisten, Deauville
5. September 1975	Händlerpräsentation, Testgelände Mortefontaine
27. September 1975	Offizieller Verkaufsstart in Frankreich, unter dem neuen Motto "Bienvenue a bord"
Oktober 1975	Präsentation auf der Messe l'Automobile in Paris, Ausstellung eines Schnittmodelles
Oktober 1975	In den ersten 20 Tagen nach dem Verkaufsstart liegen bereits 20.000 Bestellungen vor

Januar 1976	Verkaufsstart in Großbritannien als Chrysler Alpine
5. Februar 1976	Wahl zum Auto des Jahres 1976, Stockholm
2. April 1976	Produktion des 100.000 Fahrzeuges
Mai 1976	Produktion gesteigert auf ca. 1.050 Fahrzeuge pro Tag
Mai 1976	Lieferung von 280 CKD-Sätzen als Erstmaterial ins Werk Ryton (GB)
Mai 1976	Lieferung von 800 CKD-Sätzen ins Werk Somaca (Marokko)
16. August 1976	Produktionsanlauf im Werk Ryton (GB), Verwendung von ca. 57% Teilen aus lokaler Produktion
16. September 1976	Produktion des 250.000 Fahrzeuges
Oktober 1976	Produktionsrate in Ryton ca. 684 Fahrzeuge pro Woche
1976	Marktanteil der Baureihe 2,5% in Deutschland

Mai 1977	Verkaufsstart in Spanien als Chrysler 150
Juni - August 1977	Vorserienmontage von 71 Fahrzeugen im Werk Barreiros, Villaverde (ES)
September 1977	Anlauf der Serienproduktion im Werk Barreiros (ES)
10. September 1977	Produktion des 500.000 Fahrzeuges; Marktanteil 6% in Frankreich
Oktober 1977	Produktionsrate in Spanien ca. 2.000 Fahrzeuge pro Monat

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie

Herbst 1977 Einführung serienmäßige Hohlraumversiegelung und Unterbodenschutz

1. Januar 1978 Neue Steuergesetzgebung in Frankreich

Januar 1978 Verkaufsstart des Horizon lässt die Verkaufszahlen des 1307/1308 sinken;
Vorstellung neues Modell 1308S, 8CV

Januar 1978 Inbetriebnahme der ersten Anlage zur Kataphorese
(zum Produktionsbeginn des Horizon)

Juli 1978 Präsentation der Version mit Stufenheck, Withley (GB)

10. August 1978 PSA übernimmt alle Geschäftsanteile von Chrysler

31. August 1978 Pressekonferenz zur Übernahme durch PSA

1. September 1978 Einführung Rücksitzgurte und elektrische Ölstandsanzeige

1978 Marktanteil Chrysler (F) 10,2 % in Frankreich

März 1979 Vorstellung Sondermodell Jubilee anlässlich der
Auszeichnung ‚Auto des Jahres‘ für den Horizon

Frühjahr 1979 Fertigungsanlauf im Werk Valmet (Finnland) auf Basis von CKD-Sätzen und
lokalen Teilen, z.B. von Saab

Sommer 1979 Vorstellung 1309SX, Automatik, neue Motorvariante 1592 ccm, 9CV,
kontaktlose Transistorzündung

10 Juli 1979 Umbenennung des Geschäftsbereiches in Talbot Gruppe,
die der Fahrzeuge in Talbot-Simca

August 1979 Inbetriebnahme einer zweiten Anlage zur Kataphorese,
Pressemitteilung zum neuen Typ 1510

Ende 1979 Facelift, Front, Stoßstangen, Amaturenbrett, Luftwiderstandsbeiwert CW
sinkt von 0,41 auf 0,39

September 1979 Präsentation des Talbot 1510 auf Salon d'Automobile Paris

Dezember 1979 Bau von Vorserienfahrzeugen des Solara

1. Januar 1980 6 Jahre Garantie gegen Durchrostung ohne Kilometerbegrenzung in D

Januar 1980 Verkaufsstart Talbot 1510 in Versionen LS, GL, GLS, SX

15. April 1980 Händlervorstellung des Solara, Versailles

16. April 1980 Verkaufsstart Solara, Versionen LS, GL, GLS, SX

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie

Mai 1980	Ausrüstung 1510 mit dem überarbeiteten Frontfahrwerks des Solara
Juni 1980	Verkaufsstart Solara in GB
Juli 1980	Umbenennung aller Fahrzeuge in Talbot; Einführung 6-stellige km-Zähler
Oktober 1980	Zusammenlegung der Verkaufsorganisationen von Peugeot & Talbot, der Unternehmensbereiches wird als Talbot Cie. geführt
1980	Lieferbeginn der ersten von 100.000 1,6-Liter Motoren an Chrysler (USA) für die Produktion des Dodge Omni / Plymouth Horizon
<hr/>	
Frühjahr 1981	Verkaufsstart des Solara in Spanien
Mai 1981	Sondermodelle 1510 Executive zur Verkaufsförderung der Fließheckversion
<hr/>	
Juni 1982	Massive Streiks im Werk Poissy, 28 Tage Produktionsausfall im laufenden Jahr
1982	Änderung Armaturenbrett
<hr/>	
Januar – August 1983	31 Tage Produktionsstillstand aufgrund von Streiks; Produktionsrückgang um ca. 45%
1983	Produktionseinstellung des 1510 in Frankreich
1983	Modellpflege: Sitze aus Horizon, PSA-Getriebe, Felgen mit Rundlöchern
März 1983	Sondermodell Solara Executive
März 1983	Sondermodell Solara Pullmann
8. Dezember 1983	Besetzung des Werks Poissy durch die streikende Belegschaft aufgrund von angekündigten Entlassungen
1983	Marktanteil Talbot 4,5% in Frankreich
<hr/>	
9. Januar 1984	Räumung des besetzten Werks Poissy durch die Polizei
Anfang 1984	gewaltsame Auseinandersetzungen zwischen Teilen der Belegschaft, Vandalismus im Werk, auch an den unfertigen Fahrzeugen am Band
Ende 1984	Einstellung Talbot 150 in Spanien
1984	Vorstellung Solara Diesel in Spanien, Motor XUD
Oktober 1984	Umbenennung des Solara in Minx bzw. Rapier in GB

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie

1985	letzte Modellpflege, Kühlergrill, 2-farbige Stoßstangen
Anfang 1985	Aufbau Lagerbestand Solara auf 1600 Stück zur Überbrückung des Fertigungsendes
März 1985	Produktionseinstellung; Umrüstung der Produktionsstraße für den neuen Typ C28 / Peugeot 309
September 1985	Anlauf der Serienfertigung des Peugeot 309 im Werk Poissy
Ende 1985	Einstellung der Produktion des Solara im Werk Ryton

1986 Verkauf Solara aus spanischer Produktion in Ausführungen GL & SX;
Verwendung von Teilen aus Peugeot 305, 505

Entwicklung des Typs C6 in Bildern [3]

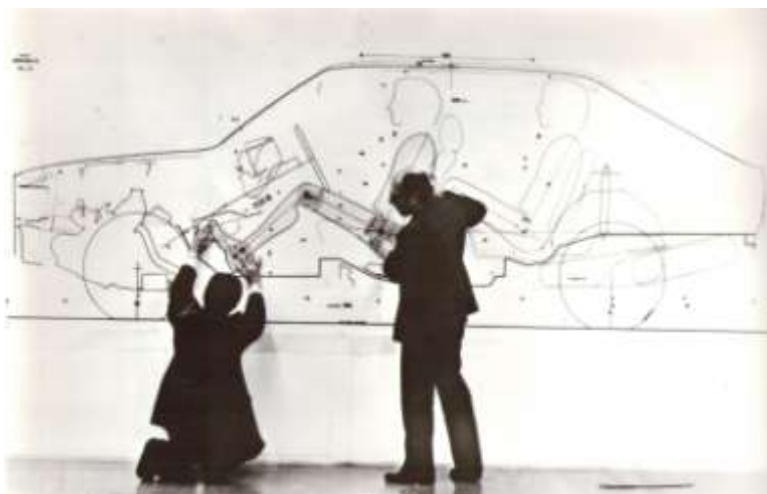


Abb. 1: erster Innenraum-Entwurf



Abb. 2: Designentwurf „1“



Abb. 3: Designentwurf „2“

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie



Abb. 4: Designentwurf „3“



Abb. 5: Entwurf Karosseriestruktur



Abb. 6: endgültiger Designentwurf

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie



Abb. 7: Erstellung Tonmodell



Abb. 8: Folierung Tonmodell



Abb. 9: Windkanaltest mit Tonmodell

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND
Historie

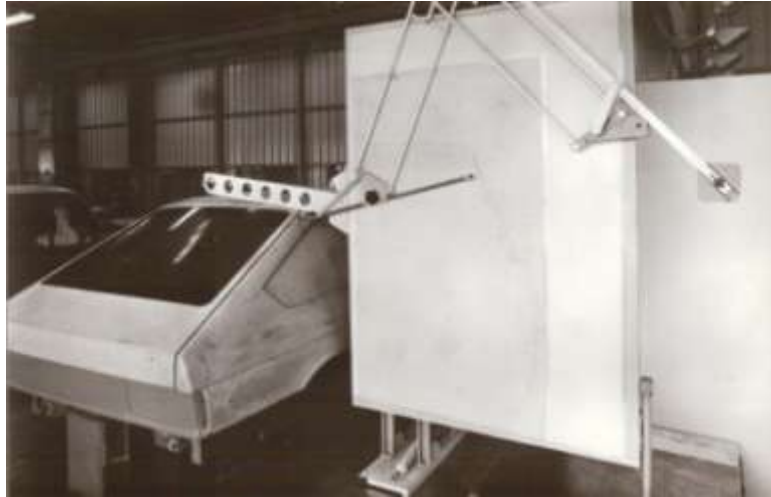


Abb. 10: Abnehmen der Tonmodellmaße mit dem ‚Pantograf‘



Abb. 11: dreidimensionales Modell des Innenraumes



Abb. 12: Prüfung der Bedienbarkeit zur Homologation

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND
Historie



Abb. 13: Elektrophoresebad



Abb. 14: Crashtest nach Europannorm (50 km/h Frontalaufprall)



Abb. 15: Test auf dem Rollenprüfstand

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND
Historie



Abb. 16: Test Abgasverhalten nach Europanorm



Abb. 17: Slalomtest bei nasser Fahrbahn



Abb. 18: Durchfahrt durch Salzwasserbad (12 cm tief)

CLUB SIMCA DEUTSCHLAND

Historie



Abb. 19: Geschwindigkeitstests (höchste Bahn = 43° Neigungswinkel)



Abb. 20: Produktion in drei Werken

Quellennachweis

[1] Les Simca de mon pere, 1307/1510/Solara, Gilles Colbloc, ETAI-Verlag, ISBN 987-2-7268-9587-0

[2] Prospekte und Pressematerial Fa. Chrysler (F), Talbot

[3] Pressefotos Simca Niederlande 1976 (Leihgabe von M. Helmert)

Alle Angaben ohne Gewähr.

Stefan Gräf
30-10-2014