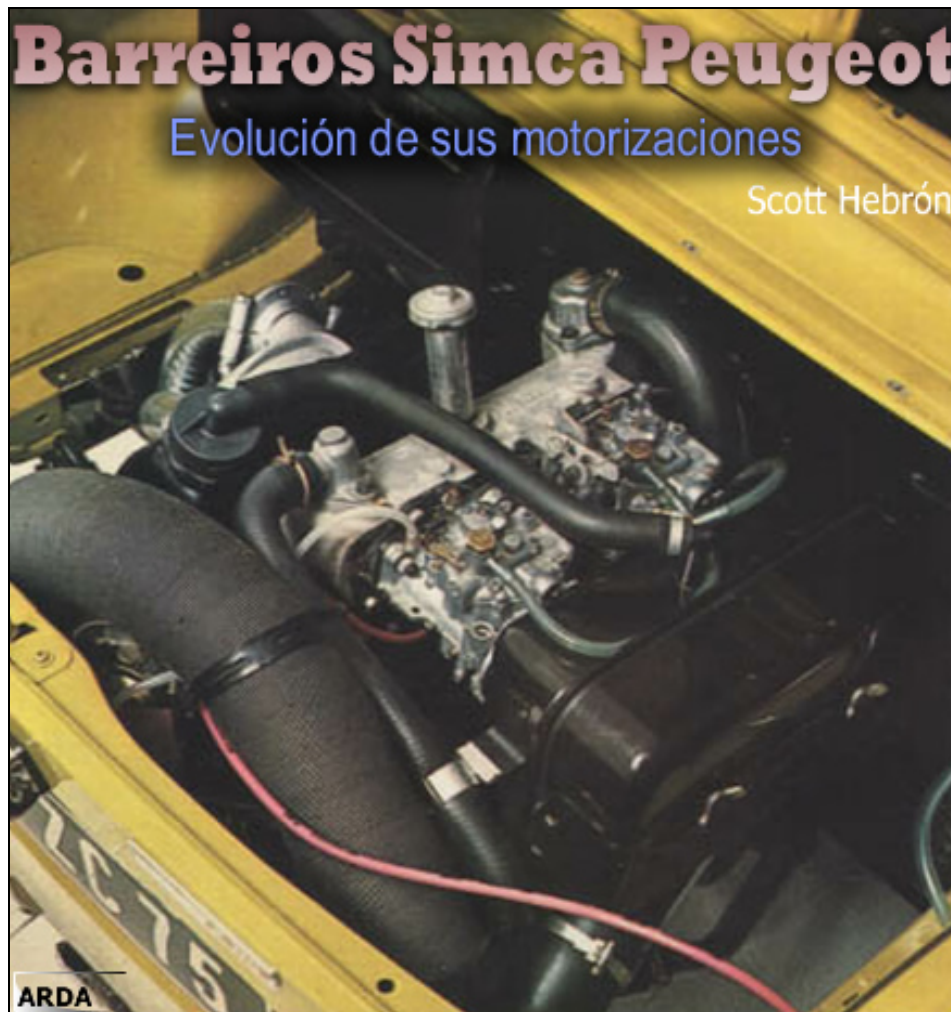
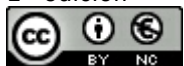


Barreiros Simca Peugeot: *Evolución de sus motorizaciones*

Scott Hebrón



1º edición



Introducción

Existen algunas preguntas a las que muchos aficionados y conductores querrían encontrar una respuesta firme referente a las mecánicas Barreiros Simca Peugeot. ¿Compartían algo de mecánica o motorización los motores entre ellos? ¿Pervivió Barreiros hasta la extinción de los motores Simca, a principios de los 90? ¿Se continuaron fabricando motores de inspiración Simca o Barreiros tras la desaparición de estas marcas?

Mucho se ha escrito y divulgado al respecto, a veces con opiniones contrarias, sin embargo lo que se trata de buscar es una respuesta objetiva, contrastada, suficientemente documentada, a ese tipo de preguntas y similares.

¿Por qué es importante esto? Por varias razones: principalmente, por la pervivencia en la mente automovilística de un imperio español con extraordinaria calidad y calado. Asimismo, por la huella en el tiempo que habría dejado palpable la

estupenda calidad, tanto mecánica como de construcción y diseño, de unos motores legendarios ya en la época en la que se construyeron.

Barreiros nació en 1945 con BECOSA (Barreiros Empresa Constructora, S.A.) y concluyó su actividad automovilística en 1969 cuando Chrysler la absorbe totalmente. La americana Chrysler ya había comprado en 1967, dentro de su política de expansión europea, la francesa Simca y la inglesa Rootes. En 1978 Chrysler Europe vende todas sus filiales a la francesa Peugeot, recreando ésta, poco tiempo después, la marca Talbot para unificarlas.

Este entramado de fechas y marcas es esencial conocerlo para entender el dispar movimiento de versiones y tecnología que se movió entre tan variadas marcas por esas fechas.

Centrándonos en nuestro tema, Barreiros tenía -y tiene- una fama muy bien ganada en cuanto robustez y fiabilidad de sus motores diesel. No en vano ése era el tema central y sobre el que se fundó y enfocó la compañía durante su existencia. Esto viene a indicar el por qué el motor de gasolina "*de Barreiros*" usó mecánica ajena (Simca y Dodge, principalmente), aunque ¿supondría esto que Barreiros dejaría un poco de lado esos motores y no le importaría mucha preocupación su calidad? De ninguna manera. Es obvio que, aunque con el diseño y configuración ajena, Barreiros no dejó de prestar su experiencia y cualificación para obtener un motor de gasolina para utilitarios de muy alto valor.

En los 70 Simca era, junto con Ford, de los pocos constructores con motores de gasolina cuya preparación y mecanización ya era apta para combustibles sin plomo. Esto, que a primera vista parece insignificante, tiene un valor fundamental para percibir la forma de trabajo de una marca.

De Simca a Barreiros

Fue en 1962 que los primeros Simca llegaron desde Francia para su fabricación en España; las primeras unidades equipaban un motor de 45 CV SAE. El modelo 1000 L sería rebautizado en España por Barreiros como Standard y el GLS como GL. En Mayo del 66 se presentó el acabado GLE.

A los fabricados en España por Eduardo Barreiros se les montó un motor algo mas potente de 50CV SAE pero con la misma cilindrada de 944cc. Desde ese año y hasta el fin de su producción los Simca 1000s fueron incorporando mejoras para aumentar su rendimiento, confort y fiabilidad.

Hasta 1968 todas las unidades iban equipadas con motor tipo 315, a partir de ese año se les equipa con un motor mejorado del tipo 349, que pervivió hasta el fin de sus días (1978) con algunas variaciones según modelo.

De Simca a Peugeot

Tenemos ya claro que la evolución del motor 315 al 349 coincide con el paso de Barreiros a Chrysler y dado que, en esencia, era el mismo motor, podemos decir sin

ningún género de dudas que Barreiros pervivió en Simca y que ésta pervivió a su paso a Peugeot.

Durante los años 70 saldrían al mercado otras denominaciones del motor, como la 352 y 371.

No obstante, fue la evolución de motor 350 quien perviviría hasta bien entrados los 80, concretamente hasta 1986. Un motor que perdure tanto tiempo, y entre tanto movimiento de marcas, da por sí solo una buena muestra de su fiabilidad y robustez. Pero ¿fue hasta ese año la existencia de Simca-Barreiros? Ni mucho menos.

Demos un salto temporal a 1987. En ese año nos encontramos ya sin vestigios tanto de Simca como de Barreiros, ambas marcas hace tiempo que están desaparecidas, aunque sobreviven en la mente de muchos expertos del mundo del motor. En su lugar, agoniza una "reciente" y resucitada Talbot, y Peugeot.

Como a Talbot sólo le quedan unos años para desaparecer, y dado que su historia se escribe prácticamente con los mismos renglones de Simca, centrémonos en Peugeot.

Encontramos el Peugeot 205 equipando los motores de la gama baja de la marca, pero no es aquí donde deberíamos buscar los vestigios de Barreiros, sino en un modelo más adelantado: el 309. La razón es sencilla: el Peugeot 309 no es totalmente de Peugeot, sino que es un producto Talbot, y que debería haberse comercializado bajo el nombre de Talbot Arizona. Fueron únicamente razones económicas y de mercado las que llevaron a Peugeot, dueña, recordemos, de Talbot, a comercializar bajo su marca ésta versión. De ahí que no siga la nomenclatura lógica de la marca (de ser así, debería haberse llamado Peugeot 306, en continuación al Peugeot 305) y de un salto cuantitativo se decida denominársele Peugeot 309.

En el 309 encontramos motores típicamente Peugeot: los XU y TU, que son diametralmente opuestos a cualquier otro motor de los nombrados hasta ahora para Simca y Barreiros.

Ahora bien, encontramos dos denominaciones diferentes: E1A, de 1.1 litros, y G1-G2, que equipa el 1.3 litros. Hasta su desaparición estas denominaciones permanecerían inalterables.

¿Por qué nos interesan estos motores? Porque en ellos encontramos la unión, el "eslabón perdido" con Barreiros. Tanto en su diseño como en concepción. Y es que en 1986 desaparece el legendario Talbot Horizon y se lleva con él los motores 2E1, 2G1 y 2Y1, entre otros. ¿No nos suena de algo esta nomenclatura? Efectivamente, son los mismos motores que los E1 y G1 de Peugeot, simplemente Peugeot lo que hace es quitarle el "2" de la definición de su tipo de motor.

Pero sigamos con nuestra búsqueda "arqueológica" de motores. En 1984 el Simca 1300 (1307 1308) equipaba ya los motores G1 (nomenclatura Simca 6G1), pero resulta que estos motores los equipaba ya en ¡1975!, siendo una evolución

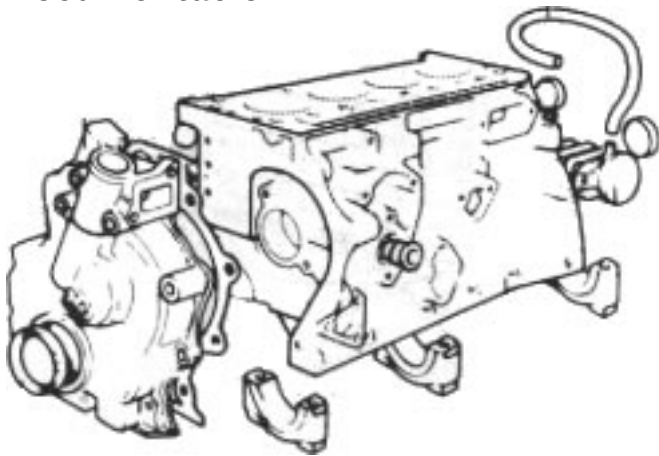
potenciada de los propios de Simca, es decir, los 350, lo que nos lleva a hacerlos herederos directos de los 349, y, de estos, al 315, lo que nos lleva de vuelta a Barreiros.

El cambio de denominación y nomenclaturas es lógico dado que se montaron en diferente disposición (trasera y delantera), y, asimismo, con diferente potencia y actualizaciones, pero en su concepción, netamente, es el mismo.

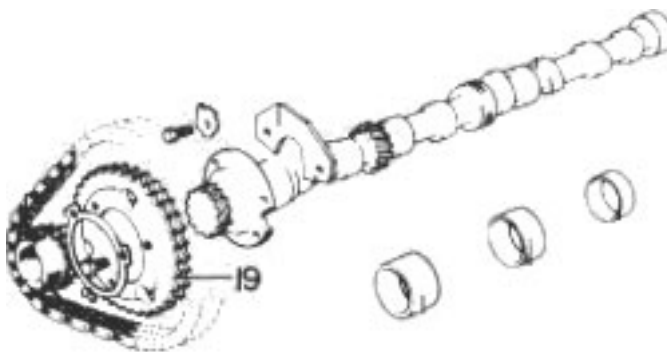
Conclusión

El último motor inspirado en Barreiros y Simca fué montado en los Peugeot 309 de finales de los 80. Uno de los motores más robustos, fieles y excepcionales jamás construidos por la industria automotriz europea. En éste punto ya podemos responder a las preguntas que formulamos al principio, sin duda, Barreiros hizo gala una vez mas de su buen hacer colaborando y fabricando, bajo los auspicios de Simca, uno de los mejores motores de gasolina europeos.

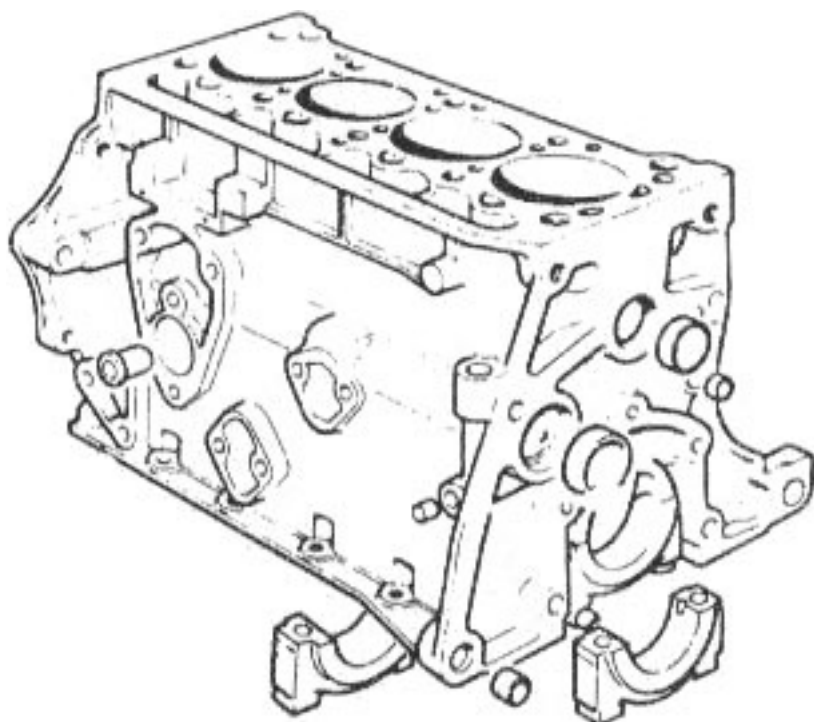
Documentación



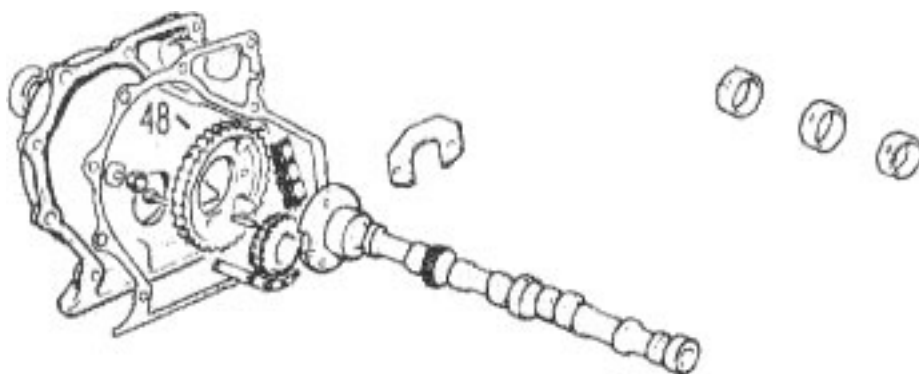
Bloque motor original Simca. Cigüeñal de cinco apoyos.



Distribución original Simca: árbol en el bloque, cadena de doble eslabón sin patín ni tensor.



Bloque motor original Peugeot G1/G2/E1A: Cigüeñal de cinco apoyos.



Distribución original Peugeot G1/G2/E1A: árbol en el bloque, cadena de doble eslabón sin patín ni tensor.

Anexo

Las versiones equipadas con motores Simca se fabricaron exclusivamente en la phase 1 del Peugeot 309 y se denominaron G1 profil, Y2 (GR) y E1A . En españa hubo motores de 1.6 bajo denominación SR que montaban el motor J2.

Referencias

Club Simca-Barreiros
309club.com