



Talbot samba GL

Lahka glasba

Francosko združeno delo: najmanjši talbot! – Dobra novica: tudi pri nas razmeroma ugodna cena!

Samba je ples! Hiter, strasten, vroč! Latinoameriški! Samba je – od lanskega oktobra – tudi avto! Prijeten, okreten, uporaben! Francoski!

Torej: orkester, samba! Dame volijo!

Moškemu ponosu v brk takoj povem, da je talbot samba bolj všeč nežnejšim okusom. Malce zaradi čedne oblike, malce zaradi sveže notranjosti, pa tudi zaradi francoskega udobja. Solo ples, dragi moj! Kajti v tem avtu je za štiri potnike bolj malo prostora, samo v dvoje bi pa šlo okrog sveta, če se vam ravno zahoče!

SPRETNOST

Pri koncernu PSA so učinkovito spretni, ni kaj reči. Tal-

bot samba je namreč uspel zvezek citroenov INA in visa ter peugeotov 104 in 104 coupe. Tudi po merah je neke med njimi. To pomeni, da je kombi-limuzina s tremi vrati in – teoretično – s petimi sedeži. Je pa potrebno vedeti, da se na udobje zadnje klopi in prostornost prtljažnika ne gre zanašati, vsaj takrat ne, ko so v avtu štirje odrasli. Sicer pa prednjima sedežema ni moč ničesar očitati: dovolj udobna in dovolj prijemajoča sta, pa tudi dovolj daleč nazaj ju je moč odriniti. Obenem so ju tako spretno zasnovali, da v ce-

lem zdrsneta naprej vsakič, ko ju kdo sproži, da bi zlezli k zadnji klopi; in se potem samodejno spet ustavita natančno v istih položajih, v katerih sta bila naravnana že prej.

Zamera gre le zgornjima na naslonjalah: prenizka in premalo čvrsta sta, da bi vzbujala prepričljive varnostne občutke. Nežna, a dovolj skrbno opremljena je notranjost v cellem: zavojlo svetlih oblog je videti večja, kot je v resnici. Voznikov delovni prostor je prikladno odmerjen, s pravnimi razdaljami med volan-

skim obročem, razmeroma dolgo prestavno ročico in pedali, pa tudi z uspešno zasenčeno armaturno ploščo.

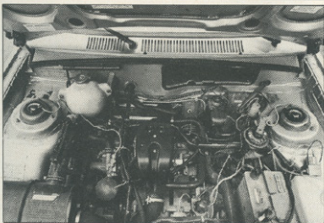
Tamkaj so: merilnik hitrosti z dvema kilometrskima števecema, pa merilnik goriva in temperature hladilne tekočine, z vsemi potrebnimi kontrolnimi lučkami. Glavnina stikal je v ročajih ob volanu, pa tudi ostala so pripravno blizu rok – v obliki štirih vtisnjenih gumbov na robu armaturne plošče.

Kdorkoli je že prisiljen sedeti zadaj, bo spoznal tole: da je prostora za glavo dovolj, saj je streha vozila ves čas enako visoka, da pa se močno razbiri prostor za kolena. In prav tolikšna je stiska v prtljažniku, pod zadnjimi vrati. Seveda, če ne izrabite prednosti zložljive klopi, ki – ob samo dveh potnikih v avtu – omogoča na pol kombijevske prostornosti in na ta račun tudi prevažanje zajetnejše prtljage.

Sicer pa je samba, čeprav zaradi mehanike in karoserije bolj podobna najmanjšim peugeotom, v vidnem sorodstvu s Talbotovim horizonom – vsaj zaradi malce zaobljenega nosu in letvaste maske na njem, če že zaradi drugega ne!

VARČNOST

Po zasnovi v celem, po natančnih tehničnih podatkih pa skoraj enake motorje poznamo že iz citroenov, peugeotov in renaulta 14. To je z menjalnikom in diferencialom vrd poprek nameščen vodno hlajeni štirivaljnik, ki je za tolikšne teže in velikosti vozil zadosti zmogljiv, da pri vozniku ne vzbuja manjvrednostne užaljenosti. Okroglih 50 konjskih moči se s težo praznega vozila (740 kg) dobro ujema, pa tudi ko je avtomobil obložen, so pospeški še dovolj živahni – za nepretirano zahtevne voznike. Motor je z menjalnikom vred uglašen na varčnost, pri čemer, bi rekli, so celo rahlo pretravali. Četrta prestava je zavolj manjše porabe goriva pretirano »dolga«, pa si človek z njo lahko pomaga le na povsem ravnih cestah, brez vetra v obraz. Vsakršne drugačne okoliščine zahtevajo



Motor: Peugeotov varčevalnik

pogosto pretikanje v tretjo prestavo.

Kljub temu je moč s sambo tudi hitro voziti. Med našimi meritvami in po trikilotrskem zaletu smo izmerili največjo hitrost 144 km na uro, kar je za kilometer več od tovarniške obljube, pa tudi pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro, ki ga je testna samba zmogla v 17,7 sekunde je dovolj prepričljiv za to sorto avtomobila.

Elektronski vžigalni sistem prispeva k brezhibnemu vžiganju motorja ne glede na temperaturo, ročni čok pa omogoča pozornemu vozniku varčno vožnjo tudi v času jutranjega ogrevanja. Številke, ki pritičejo varčni porabi so pri tem najzgovornejše: med šesttisočkilometrskim testom smo zabeležili povprečno porabo 7,1 litra goriva na 100 kilometrov, pri čemer je ob zmerni vožnji poraba upadla do številke 5,4 litra na 100 kilometrov, a tudi med naglico na avtomobilski cesti ni presegla devetih litrov na 100 kilometrov poti. Pri tem je vredno omeniti, da nismo vozili nikoli tako zelo varčno, da bi bilo hitrostno povprečje zaradi tega kaj prida prizadeto!

Pravzaprav smo med slabe platil sambinega pogonskega agregata zapisali le stresanje v prostem teku in trušč, ki ga zganjata motor in menjalnik v višjih vrtiljajnih območjih. Zato





tole ni avtomobil, pravimo, v katerega bi bilo vredno nameršati kak dragocenejši radijski aparat. Saj mu ne bi bilo moč skrbno prisluhnti.

UDOBNOST

Voznik, tudi če je večje postave, lahko sproščeno sedi. Poleg tega na vse strani zelo dobro vidi. In ko se privadi močno pokončnega zadka, tudi natančno parkira. Torej je samba zelo uporabna v mestni gneči. Seveda je tudi ta talbot francoski avtomobil, pa je francosko tudi vzmetenje, z nagibanjem karoserije vred. Vzmeti z dolgimi gibi namreč odlično kljubujejo kratkim udarcem izpod koles, manj

dobrohotne pa na daljših valovih, ko karoserija zaplava. A brez škode za stik koles s ceststičem.

Na ovinkih je je samba tako: dobro je vnaprej vedeti, da ji nos uhaja proti zunanemu robu vozišča in da se karoserija na dodajanje volana strašljivo nagiba. A spet brez nevarnosti za varnost. Prednji pogon je dovolj dobro uravnotežen, da zadek voznika ne preseneči, pa tudi če avtomobil na ostri krivini in na zgornji hitrostni meji dvigne zadnje notranje kolo, to izza volana ni moč opaziti. Drveče vijugati smo poskusili tudi s polno obloženim vozilom, pa težave niso bile prav nič večje – le na motor se je bilo teže zanašati,

saj je ob zgornjih prestavah premalo prožen, da bi bil vsem naporom kos. Volan je s štiri-mi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke še dovolj neposreden za ovinkarjenje, pa tudi dovolj lahkoten za obračanje med počasno vožnjo. In kdor se zna igrčkati z ročno zavoro, bo s samba prav po športno odposlal vsaj valček, če že samba ne.

Tudi zavore dovolj spretno skrivajo, da so brez servoojčevalnika moči, kar seveda pomeni, da morate močnejše tiščati na pedal, a jih je dosti-krat moč tudi natančneje uporabljati – predvsem na spolzki cesti!

Če ob vsem tem upoštevam še bogato tapcirano notranjost, pa vžigalnik, hitri vklop brisalnikov in možnost posamičnih zamahov brisalnika ob zadnji šipi – vse to za osnovno ceno, ki pri nas komajda preste 300 dinarskih tisočakov, je samba vredna svojega denarja.



Zato pravimo: talbot samba, ki ga tovarna po novem ponuja tudi kot kabriolet, je prijeten in uporaben avtomobil. Na evropskem zahodu je postal sezonski šlager avtomobilskega nižjega razreda, nekakšna lahka glasba torej. Samba za solo par, pa tudi kakšen otročaj je lahko zraven.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

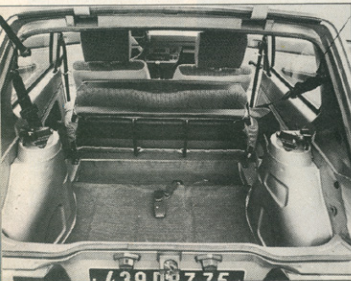
Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib 72x69 mm – gibna prostornina 1124 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 37 kW (50 KM) pri 2800/min – največji navor 85 Nm (8,7 kpm) pri 2800/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – blok in glava iz lahke litine – prečnotočni uplinjač solex – vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 36 Ah – alternator 500 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišče 4 1/2 J x 14 – gume 145 SR 13 (michelin ZXK)

Voz in obesa: kombi-limuzina za 5 oseb – 3 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,505 m – širina 1,530 m – višina 1,360 m – medosna razdalja 2,340 m – kolotek spredaj 1,290 m, zadaj 1,270 m – najmanjša razdalja od tal 0,12 m – rajdni krog 9,9 m – teža praznega vozila 740 kg – dovoljena skupna teža 1060 – prtljajnik 235/610 litrov posoda za gorivo 40 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 143 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 18,2 s – normna poraba goriva (ECE): 4,6/6,3/5,8 litra na 100 km



Prtljajnik: prilagodljiva prostornina