

Talbot simca solara
GLS

Hvala, ljudje, da ste se spomnili! Saj bi bil čudež, če bi bila vsem kupcem na svetu všeč ravno kombi-limuzine. Da jim niso, so že pred pičlim desetletjem okusili pri BMW, ko jim je šla kupčija s touringom in z vrati na zadku kmalu po zlu. Vseeno so bila zadnja vrata od renaulta 16 sem dolgo časa v modi, zdaj pa je – poleg golfa – na prodaj tudi jetta in po isti poti so stopili še Lanciini in Talbotovi stilisti. Talbot simca solara je limuzina s štirimi vrati in s klasičnim »nahrbtnikom«. Moderno rečeno: triprostorski avtomobil!



V pelek je lilo kot iz škafo. V soboto zjutraj smo novinarji dobili vsak svojo solaro in nebo se je zjasnilo: šele maj je bil, pa je bilo Bodensko jezero kot sredi poletja. V nedeljo zvečer smo avtomobile vrnili, po tristošestdesetkilometriški poti, in zvečer se je spet ulilo. Menda je solara res v zvezi s soncem!

Nazadnje sem podil simco 1510 iz Rima v Nico, še prej, ko je bila simca še chrysler, smo takšen avtomobil testirali v Ljubljani. Talbot solara je dvojčica talbota 1510, le da nima priskekanega zadka in vrat na njem, ampak so štiri vrata le ob straneh, zadaj je pa navadna šipa z navadnim, klasičnim zadkom in s prtljažnim prostorom pod navadnim pokrovom. To je solarina poglavna novost. Obenem so ji – za oči – polepšali notranjo opremo, različicama GLS in SX pa so namenili tudi petstopenjska menjalnika.

Tisti majski vikend sem vozil solaro GLS, so pa na voljo še druge solare: LS, s 1294 kubičnim motorjem (68 KM) in s štirimi prestavami v menjalniku; GL, s 1442-kubičnim motorjem (85 KM) in s štirimi prestavami v menjalniku; in SX s 1562 kubičnim motorjem ter s petstopenjskim menjalnikom ali z avtomatiko in njem.

Takšen motor kot SX, torej 1,6 litra in 88 KM ponuja tudi

Obračanje za soncem

Nova, triprostorska simca gre vžtric s talbotom 1510 – štiri vrata, klasičen prtljažnik, polepšana oprema – Pri nas: jeseni!

GLS, kupec pa lahko izbira med štirimi ali med petimi prestavami.

Vse testne solare GLS so imele pet prestav; vse so bile kovinsko (modro, čokoladno



Talbot simca solara: triprostorska karoserija, prednji pogon

ali sivo) obarvane; in vsem so namenili že dobro znani Talbotov računalnik.

Med talbotoma 1510 in solara ni tolikšne razlike, da bi človek rekel: zdaj sem pa v drugem avtomobilu!

Kajti prednjega dela solare in njene notranjosti niso spreminjali (če pri tem pozabim na novo nameščen Talbotov znak sredi plastične maske na nosu) in tudi v solari se na prednjih sedežih pravej tesno sedi. Tudi njena notranjost je lično obdelana in tudi njen volan se mi zdi malce prepeložen. To je obroč z dvojno prečko, v celem odet v umetno usnje, ki se dobro poda pregledno izbuljeni armaturni plošči, široki sredinski konzoli, ki sega od armaturne plošče do predala pred prestavno ročico in motno črnim režam, ki so razporejene po vsej širini, tudi pred sopotnikom. Levo od volana je (ročni) čok, desno ključavnica za vžig. Vsa pomembnejša stikala so na treh (majavih) ročajih ob volanu, le tista, ki so manjkrat na vrsti (ogrevanje zadnje šipe, varnostne utripalke, meglenke, itd.), so ob računalniku, tik nad radijskim sprejemnikom. Računalnik je serjski pri solari SX, za radio pa je treba pri vseh talbotih





doplačati! V tovarni vgradijo le zvočnika in strešno anteno!

Dobra sta prednja sedeža z zamotano nastavitljivima zglovnikoma; lične so talne obloge; ravno prav odmerjena je višina komolčnih opornikov na vratih. Tudi potnika na zadnji klopi dobita avtomatska varnostna pasova, pa še sredinski opornik za kolenice, pač pa morata šipe v vratih odpirati z ročico. Voznik in prednji sopotnik v ta namen le pritisakata na gumbe (na vratih).

Armaturna plošča je za to avtomobilsko vrsto in za ta avtomobilski razred več kot popolna: pod enotnim steklom so merilniki hitrosti (z dvema števcema kilometrov), vrtljajev motorja, temperature hladilne tekočine, oljnega pritiska, goriva in napetosti v akumulatorju pa tudi vrsta kontrolnih lučk, ki so k sreči vsaka zase označene s simboli, da sproti veš, za kaj gre.

Zelo zabaven je med daljšimi vožnjami tudi računalnik, ki sproti postrže s podatki o celotnem času vožnje, o povprečni hitrosti, o v celem porabljenem gorivu, o povprečni porabi, o prevoženih kilometrih in o točnem času. Ker pri Talbotu vztrajno ponavljajo, da so njihovi avtomobili pozornosti vredni varčveži (da so res, smo spoznali že na avtomobil-

skih cestah med Rimom in Nicco), smo tudi zdaj – na krajšem odseku – preskusili, kako varčni so! S kolegom sva imela povsem enaka avtomobila, vozila pa sva tako kot se za varčevanje spodobi: brez naglih pospeškov, čimenaokomernješo hitrostjo in z ugašanjem motorja ob daljših zastojih. Poprečji po 77,5 kilometra dolgi etapi sta bili zelo razveseljivi: 6,2 oziroma 6,8 litra na 100 km, ob povprečni hitrosti približno 75 km na uro.

Čeprav bi za motor nasploh težko rekel, da mi je všeč. Ohranil je staro napako, že od chryslerjev sem, da je hrupen in da robato teče. Sicer pa postrže z razmeroma veliko moči, ki pa se ob solari, ki je že dovolj velika in težka limuzina, razblini, ne da bi voznika prebrčala o živahnosti. Seveda (tudi) tokrat ni bilo priložnosti za natančne meritve, čeprav bo verjetno kar držalo, kar pravi tovarna: da pospeši solara GLS z mesta do 100 km na uro prej kot v 14 sekundah in da zmore največjo hitrost čez 160 km na uro. Tudi med ostro cestno vožnjo nisem kazalca na merilniku vrtljajev nikoli prislil čez rdečo mejo pri 6500 vrtljajih, saj je motor že tisoč vrtljajev prej tako zelo glasen, da radia ni več moč slišati. Hvale vredna je peta prestava,

ki je za pospeševanje odločno »predolga«, zato pa omogoča hitro potovanje ob nenapreznju motorja, kar prispeva k življenjski dobi pogonskega agregata in k ugodni porabi goriva. Žal je najslabši del menjalnika prestavna ročica, ki ni dovolj natančna, pa je včasih težko najti položaja za tretjo in peto prestavo.

Zadek je solarin pomembnejši del in takoj povem, da je stilistom odlično uspel. Za razliko od VW jette, ki ji je že na daleč moč očitati neskladnost in preveč golfovske poteze, pa prisiljen »nahrbtnik«, je solara takšna, kot bi jo nalašč in povsem na novo ukrojili kot limuzino s štirimi vrati. Da je zadek le »nataknjen«, sploh ni opaziti!

Toda kdor bo kupil solaro, jo bo kupil zaradi oblike in »dolgega« zadka, ne pa zato, ker bi s takšnim prtlačnikom kaj pridobil. Kajti njen prtlačni prostor je zelo plitek in dosti manjši kot pri talbotu 1510 – tudi če ne upoštevamo, da zdaj ni več moč prevrniti zadnje klopi in limuzino spremeni v skoraj pravi kombi. Gumb za odpiranje pokrova uboga le ključ in rezervno kolo je natančno pod prtlačnim dnom. Zato pa so zadnje luči zdaj večje kot prej, pa se je solara tudi vizualno, od zunaj,

prebila v zgornji srednji razred.

Talbot simca solara GLS je dovolj prepričljiva, hitra in udobna limuzina, ki se na cesti obnaša pravzaprav enako kot simca 1510 in bi bilo večje razlike morebiti moč opaziti le ob polni obremenitvi prtlačnika – pač zato, ker je zadnji del zdaj daljši in sega dlje od zadnje preme. Ta avto je – če za zamarim slabo sedenje za volanom – tudi prijetno voziti, saj prizanaša z vsemi neprijetnimi reakcijami in se obnaša tako, kot smo vajeni pri uglajenih avtomobilih s prednjim pogonom. Dirkalnik tudi solara ni, saj je v nogah premehak, v nosu pa pretežak, da bi v ostro voženih ovinkih zmogel čudeže. Toda kdor hoče, se z njim tudi polgrava, saj vozilo ni tiste sorte, da bi se sopotnik v njem znojil od strahu.

Da ravno zdaj niso najbolj rožnati avtomobilski časi, vemo! Da se tudi Talbotu ne piše najbolje, tudi ni skrivnost! Torej je sprememba oblike pri že znanem in preskušanem modelu premišljen in pameten korak, nekakšen sončni žarek, ki naj bi osvetlil nov kroq kupecv. Solara, sončni-ca, gre torej za soncem.

MARTIN ČESENU
Foto: TOM PLETERSKI





Tehniški podatki

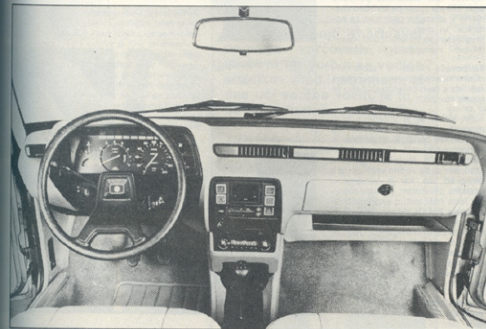
Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib 80,6x78,0 mm – gibna prostornina 1592 kubi-kov – kompresija 9,35:1 – največja moč 64,8 kW (88 KM) pri 5400/min – največji navor 134 Nm (13,7 kpm) pri 3.000/min – glava iz lahke litine – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – dvojni padotočni uplinjač weber – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 670 W – tranzistorski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – jeklena prešana platišča 5 Jx13, gume 165 SR 13

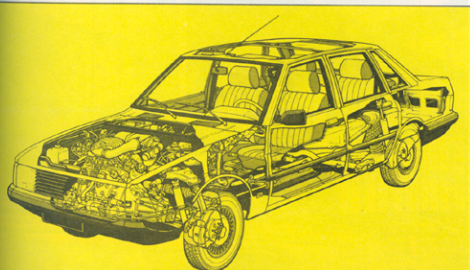
Voz in obese: limuzina – štiri vrata – pet sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj dvojna prečna vodila, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator, zadaj vzdvožna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, servo, spredaj kolutno, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato levitijo (prestava 23,1:1), 4,15 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,392 m – širina 1,680 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,604 m – kolotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,400 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1100 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – prtljažnik 452 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 58 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 163 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 13,7 s – poraba goriva po ECE normi: 6,1/8,2/9,7 litra na 100 km.



Armatura plošča: pregledna, dobro zasenčena in lepo oblikovana



Notranjost: poudarek na udobje (predvsem na zadnji klopi)