

Razvoj dogodkov: leta 1979 je Chrysler zgrabil kovčke in odpril domov, onkraj luže, svojo evropsko zapuščino, tovarne v Franciji, V. Britaniji in Španiji, pa prodal francoskemu koncernu Peugeot-Citroën. Le-ta se je preimenoval v PSA, iz košar ob nekdanjih Chryslerjevih tekočih trakovih zmetal ploščice »Chrysler« in jih nadomestil z na novo ozivljjenim imenom »Talbot«, ne da bi spremenjal avtomobile. Tako so Chrysler-simce postale talbot-simce. Sele leto zatem, na lanskem pariškem salonu, je iz osebnih izkaznic izpadlo tudi ime »simca«, nova znakma pa se je prvič pojavila z avtomobilom, ki od rojstva nosijo ime Talbot. Končno je zmede z imeni konec, evropskega Chryslerja ni več. Simce tudi ne, ostal je Talbot. Vendar pa sta prišleka, talbot tagora in talbot-matra murena, tudi Chryslerjeva dedičina, kar seveda ni čudno, saj razvoj novega avtomobila zahteva najmanj 4 leta. V tem gre tudi iskati opravičilo za PSA, da si je v času suhih krav za prvi samostojni nastop nove znamke Talbot izbral maloserijsko športno mureno in veliko tagoro, torej v avtomobilskem razredu, ki gre ta čas najmanj v denar.



Talbot tagora

# Dedovanje ob nepravem času

**Tagora je avtomobil iz Chryslereve evropske zapuščine – Prvorosten, a rojen v neugodnem podnebju – Giljotina za peugeot 604?**

pot projekt »C 9« je tagoro Chrysler razvijal že od leta 1976, ko so veliki avtomobili po naftni krizi spet pribobilni na veljav. Na domestili naj bi takrat največjega evropskega Chryslerja – model »2 litri«. Tako je PSA pododeloval že skoraj izgotovljen in za proizvodnjo pripravljen avtomobil, ki bi ga bilo škodo zavrniti. So pa novi lastniki rojstvo tagore zavrnli za toliko časa, da so jo prilagodili svojim zahtevam in možnostim in ji poleg izvirnega Chryslerjevega 2,2 litrskega motorja namenili še dva iz lastne hiše – 2,7 litrskega šestvaljnega iz »zadružne« gradnje »PRV«, ki ga uporabljata tudi Renault in Volvo in 2,3 litrskega s turbino polnjenerga dizla iz peugeotov 505 in 604. Peugeot, ki si je najprej na nakupom Citroën in potem še Chryslerjeva napokal nemalo težav, v vsej zmedenosti, ki je nastala z združljivo izdelovanje bolj ali manj podobnih avtomobilov, očitno ne moti, da je ta-

gora po zasnovi in morebitnih kupcih preveč podobna peugeotu 604 pa tudi modelu 505.

## LUKSUSNI SREDNJI RAZRED

No, če odmislimo konkurenco in podobnosti v lastni hiši, zlahka ugotovimo, da je tagora za vrh srednjega razreda več kot spodben avtomobil. Z dobrega 4,6 metra zunanje dolžine ustrezava pov-

prečju tovrstnih tekmecev, medtem ko je po zunani in notranji širini celo najširša. Prostora za pet odraslih, vključno z njihovimi koleni, ji potemtakem ne manjka, tudi za njihove kovčke v velikanskem prtičaju ne. Oblikanje klasično grajenih luxusnih limuzin tudi v primeru tagore – tako kot že desetletja – ne postreže s kakšno revolucijo. Nekoč Chryslerjem in zdaj Talbotovim karoserijskim pa je uspel, da so tagori z dokaj poševno padajočim pokrovom motorja, močno nagnjeno

vetrno šipo in s sploh veliko kolčino stekla, pa s svojsko masko, velikimi plastičnimi odbojnimi površinami (za neškodljive trke s 6 km/u uro) in oglatimi batiniki dahnili dovolj svojskega in za lukšuzno limuzino pravo mero prestižnega videza. Celega spiska v treh različicah nastopajoče opreme kajpak ne bi naštreljali, omenimo le manj pogoste podrobnosti. Že osnovni model (nastopa z motorjem 2,2 litra) ima halogenske žaromete z nastavljivo nagibjo z voznikovega sedeža, prav tako od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, kvarcno uro itd. Bogatejši primerek GLS (prav tako nastopa z motorjem 2,2) k temu med drugim primakne še centralno električno zaklepjanje vseh vrat in prtljažnika, električno odpiranje prednjih oken, digitalno uro, avtomatske varnostne pasove na zadnjih sedežih in elektronski nadzor delovanja zavor in luči ter kolčino vode, olja, milnice za pranje šipe in goriva. Praktično enako kot v GLS je opremljena tudi dizelska tagora DT.

Vrhunska tagora, ki po postavljščiki opremi in zmogljivostih šeststaljnega motorja sili že v gornji





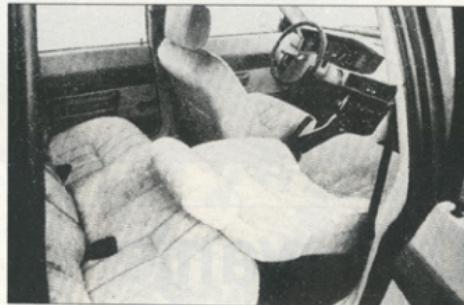
automobilski razred, se imenuje »SX«, kar med drugim pomeni: potovalni računalnik za sprotno nadziranje povprečne in trenutne porabe goriva, povprečne hitrosti vožnje itd., tudi po višini nastavljiv voznikov sedež, termična stekla, električno odpiranje tudi zadnjih oken, po tehnični strani pa kolutne zavore tudi zadaj in posebna kolesa s prav tako posebnimi gumami micerhein TRX AS serije 85.

Vsem primerkom so skupni pre-gledni meritniki, priročna name-stišča stikal in lična opremljenost notranjosti, katere luksusni videz pa kvare preveč plastike na nekam preveč masivni armaturni plošči.

## ZELO RAZLIČNE MOČI IN ŽEJE

Kot pri večini velikih avtomobilov tudi tagoram spredaj vgrajeni motorji vrtijo zadnja kolesa. Na prospektu so zapisani trije motorji, ki so nenavadno različni tako po zgradbi kot po zmogljivosti in porabi, sa pa vsi na primerne tehnični ravni.

S povečanjem giba s 75 na 81,6 mm iz dvoletirskega motorja napravljen 2,2 litrski chryslerjev motor ima odmično gred v glavi in poljen z dvojnim uplinjačem zmora 84,5 kW (115 KM) moči. Za štirivaljnik teče presenetljivo umirjeno



in podatki o normni porabi goriva uvrstijo med varčnike, toliko prej, ker tagora je z težo okoli 1,3 tone ni ravno lahko atlet in ker oblikovalci s Cx okoli 0,42 niso dosegli več kot povprečne aerodinamičnosti.

Številjni, 2,7 litrski »PRV« pri nas še najbolj znan iz renaulta 30 je v Talbotovi režiji dobil najmočnejšo različico. Zmora kar 121,5 KW, kar pri starem pomeni 165 KM (doslej je bil ta motor najmočnejši v volvu 164, kjer povečan na 2,85 litra in z vbrizgavanjem goriva zmora 155 KM). Dokaj nenavadno je, da so pri Talbotu ta motor nabili z možjo s pomočjo uplinjačev in ne z ubrizgavanjem goriva. Dva trojna uplinjača jih praktično predstavljata šest, za vsak valj po enega. Kako se bo tak prijem obnesel v vsakdanji rabi, pa je odprtvo vprašanja. Primerek tagore SX, ki sem ga imel priložnost preiskusti, je že kazal neveljivo sprejemjanje plina pri delnem pospeševanju iz nizkega števila vrtljajev – po vsej prilikli posledica razglašene nastavitev uplinjačev. No, tagora je s tem motorjem najmočnejša francoska limuzina in jo temu primerno razganja od moči pa po vsej priliki tudi od zeje. Že normni podatki po porabi kažejo precejšnje razlike nasproti štirivalniku, pri ostri vožnji česa 2200 metrov visok prelaz Tichka v Alaju in pri polnem plinu po ravneni pa je potovalni računalnik pogosto kazal tudi trenutne porabe prek 20 litrov na 100 km. Vsak hec pač nekaj stane.

No, za tiste, ki se bodo za tagoro odločali predvsem zaradi luksusa in udobja, je na voljo povrotni stiskalč – 2,3 litrski, s turbinskim polnilnikom na 59 kW (80 KM) nakurjen dizel. Vrh tega tagora s di-ziom, ki se izkaže s prvočasnim

*Rentgenska slika tagore razkriva klasično gradnjo z motorjem spredaj, ki poganja zadnji kolesi, ki sta tako kot prednji obešeni sodobno, posamič*

navorom že pri najnižjem številu vrtljenje in s hitrim reagiranjem na dodajanje plina, sploh ni kakšna hroma raca, saj požene 100 km na uro v dobitih 17 sekundah in potovanja hitrost 155 km na uro tudi povsem zadovoljuje; toliko bolj, če pogledate podatke o nizki potrabi naftne.

Talbot je namreč tudi dizelsko tagoro serijsko opremlil s petstopenjskim menjalnikom – tako kot vse druge primerke z izjemo modela GL, ki ima pet prestav le za doplačilo. Peter prestave so kajpak dolge, navarnane na varčevanje z gorivom. Menjalniki so ubogljivi, z natančnimi prestavnimi ročicami.

## UDOBJE MED BOLJŠIMI

Za razliko od drugih talbotov, ki so spredaj vzmeteni z vzvojnimi palicami, so pri tagori uporabili ta čas najbolj uporabljeno pritridle koles. Vsa štiri so kajpak obesrena posamično, spredaj opta na vzmetni nogi, zadaj pa na razmeroma kratke vijačne vzmeti in blažilnike, s tem da stabilizatorji in natezne opore preprečujejo nagibanje v ovinkih in vzdožne sunke pri zaviranju in pospeševanju. Uglastitev podvožja je nedvomno uspela. Ne da bi tagora čez mero francosko mehka, je udobje



vzmetenja prvovrstno tudi na slabih cestah. Po drugi strani pa po dovožje na ravnom udi pri največjih hitrostih verno drži smer, v ovinkih pa je na širokem območju hitrosti neutralna. Sele pri siljenju v športno vožnjo je čutiti nekoliko podkrmarjenja, ki zahteva rahlo dodajanje volana, s tagoro SX pa je v ostrih ovinkih moč s polnim plinom posiliti zadek v gladko, kontolirano dresnjenje. V načelu pa avtomobili tagorine velikosti niso namenjeni športnemu izšivanju, zato imajo tagore (razen najcenejše GL) tudi serijsko vgrajen servoval, ki omogoča lahko in ubiranje ovinkov, pri tem pa zmanjša vozniški stis s cesto, terjo občutek za tisto mejo, ko utegne biti hitrosti v ovinku prevelika. Na suhi ali mokri cesti bo voznik tudi pri zelo hitri vožnji to mejo težko doživel, pač pa je nekaj kropic snega na cesti čez Atlas tudi pri tagori pokazalo za klasično gnane avtomobile značilen pomanjkljiv stik zadnjih koles z zelo spolzko podlagom.

Medtem ko ima tagora SX na

vseh štirih kolesih kolutne zavore (spredaj z notranjim hlajenjem), ostalim različicam zadoščajo na zadnjih kolesih bobni. Zavore v vsakem primeru dobro opravijo ustavljanje težkega vozila. Odlično dušenje rotora tako motorja kot podvožja pripomore k udobni vožnji, voznik pa ceni tudi udobje pri manevriranju, ki ga omogoča dobre preglednost skozi okna na vse strani. Glede rotora presenetljivo dušenje je celo za spoznane tiste od bencinskih.

Koliko bo tagori, v katerikoli različici že, pomagalo, da je med boljšimi avtomobili in luksusnem srednjem razredu, bo kmalu pokazal čas, ki pa tovrstnim avtomobilom in ravno naklonjen. Kmalu opravka bo imela že s tekmeči iz lastne hiše, kot so citroeni CX in peugeot 604. No če je citron CX po zasnovi povsem drug avto, pa se bo PSA po vsej priliki kmalu moral odločiti: ali peugeot 604 ali talbot tagora – tu pa ima novejša, sodobnejše oblikovanja in opremljena tagora boljše možnosti.

PAVLE TOMERSKI



## Tehnični podatki

**MOTOR 2.2** (tagora GL in GLS): štirivaljni – štiritaktni vrstni – vgrajen vzdržljivo nad prednjo premo – vrtina in gib 91,7 x 81,6 mm – gibna prostornina 2156 kubikov – kompresija 9,45:1 – največja moč 84,5 kW (115 KM) pri 5400/min – največji navor 181 Nm (18,4 kpm) pri 3200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz aluminijske zlitine – vodno hlajenje, električni ventilator dvojni padotočni uplinjači soléx – elektronski vžig – alternator 55 A – akumulator 12 V, 40 Ah.

**MOTOR 2.7** (tagora SX): šestivaljni na »V« – štiritaktni – vrtina in gib 88 x 73 mm – gibna prostornina 2664 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 121,5 kW (165 KM)

pri 600/min – največji navor 230 Nm (23,4 kpm) pri 4200/min – ročična gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v glavi vsake vrste valjev (veriga) – blok in glava iz aluminijske zlitine – vodno hlajenje, ventilator z viskozno sklopko – dva trojna padotočna uplinjača weber – elektronski vžig – alternator 75 A – akumulator 12 V, 45 Ah.

**MOTOR 2.3 TURBODIESEL** (tagora DT): štirivaljni – štiritaktni – dizel – vrtina in gib 94 x 83 mm – gibna prostornina 2304 kubikov – kompresija 21:1 – največja moč 59 kW (80 KM) pri 4150/min – največji navor 189 Nm (19,3 kpm) pri 2000/min – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava iz alum. zlitine – turbinski polnilnik na

izpušne pline (max tlak 0,6 bar – vbrizgalna črpalka bosch – vodno hlajenje, ventilator s sklopko – alternator 75 A – akumulator 12 V, 60 Ah).

**PRENOS MOČI:** pogon na zadnjih kolesi – enokolutna siva sklopka – štiri ali petstopenjski menjalnik (SX: po želji avtomatika) – prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J – gume 175 SR 14 (SX: gume michelin TRX 210/65 HR 14 na specjalnih »TRW« platiščih)

**VOZ IN OBSEŽ:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi posamično na enojnih prečnih vodilih, vzmetni nogi, netežni opori, stabilizator – zadnji kolesi posamično po posebnih vodilih, vijačni vzmeti, teleskopiska blažilnika, stabilizator – spredaj kolutne, zadnje bobnaste zavore (SX: zadaj kolutne zavore), dvokrožni sistem, servo, regulator zaviranje zadnjih ko-

les – ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedeži – volan na zabolato letve, servo (razen pri GL) – rajdni krog 11,3 m, 3,4 zasuka volana (GL: 4,7 zasuka).

**MER IN TEŽE:** dolžina 4,63 m – širina 1,81 m – višina 1,445 m – medosna razdalja 2,81 m – kolotek spredaj 1,51 / zadaj 1,475 m – teža pravilno vožila (glede na model) 1255 do 1365 kg – dovoljena obtežba 425 kg – prtičljiv 569 dm<sup>3</sup> – posoda za gorivo 70 l.

**ZMOGLJIVOSTI:** (Tovarniški podatki, po vrsti: največja hitrost, pospešek z mestne na 100 km/h; poraba goriva po ECE pri 90 km/h, 120 km/h, po mestu)

- motor 2.2:** 171 km/h; 12:1 s; 7,1/ 9,6/ 12,8/100 km
- motor 2.7:** 195 km/h; 9,0 s; 8,5/ 11,3/ 16,0/ 100 km
- motor 2.3TD:** 154 km/h; 17,4 s; 6,5/ 9,0/ 9,5 / 100 km