SX-APPEAL

Fahrtenbuch › Wann haben Sie das letzte Mal einen **Talbot Tagora** auf der Straße gesehen? Der große Franzose, eine Mischung aus Chrysler- und Peugeot-Teilen, war schon immer selten. Aber deswegen nicht schlecht…

› TECHNISCHE DATEN

Talbot Tagora GL

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender, kettengetriebener Nockenwelle

Hubraum: 2156 ccm
B x H: 91,7 x 81,6 mm

Leistung: 115 PS bei 5400 U/min

Vmax: 171 km/h

Maße (L x B x H in mm): 4630 x 1810 x 1440

Leergewicht: 1255 kg

Baujahre: 1980–1983

Talbot Tagora SX

Motor: wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor mit zwei obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwellen

Hubraum: 2664 ccm
B x H: 88 x 73 mm

Leistung: 166 PS bei 6000 U/min

Vmax: 195 km/h

Surftipp: Die Website *www.talbot-simca.de*

Seien wir ehrlich: Eigentlich war der Tagora schon Anfang der Achtziger ein Auto, auf das niemand wartete. Der PSA-Konzern brachte die von Chrysler-Simca übernommene Entwicklung eher lustlos auf den Markt, und nach kaum drei Jahren und 20.000 Autos wurde die Produktion wieder eingestellt. Doch es gibt eine Handvoll Überlebende…

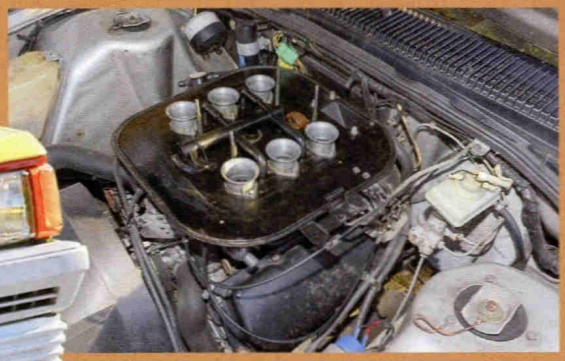
Es begann mit dem Plan, an einer Rallye teilzunehmen. An „Le Jog", der Raserei vom südwestlichsten Punkt Englands ans nordöstliche Ende Schottlands. Zu absolvieren innerhalb von vier Tagen, und das auch noch im Dezember. Man muss eine gewisse Portion Wahnsinn mitbringen, um sich so etwas in einem Oldtimer anzutun. Und man braucht das passende Gefährt. Der Münchner Peter Schulze und Michael Krey aus Ebrach in Oberbayern planten, dieses Abenteuer in einem Peugeot 504 zu absolvieren – beide sind Liebhaber der Marke aus Sochaux. Es kam anders…

„Die eigenen Autos waren uns zu schade", lacht Michael Krey. „Also haben wir nach einem rallyetauglichen 504 geguckt. Da tauchte Theo auf…" Theo ist ein goldfarbener 1981er Talbot Tagora GLS. Autos mit dem Talbot-Logo waren Ende der Siebziger der letzte Versuch, das Simca-Erbe am Leben zu erhalten. Chrysler übernahm den Autoproduzenten aus Nanterre 1971, sieben Jahre später kaufte Peugeot die Firma, reaktivierte den Namen Talbot und beerdigte damit die Marke Simca. Der bei der Übernahme fast fertig entwickelte Tagora kam mit Peugeot-Achsen und Getriebe auf den Markt – und war tragischerweise ein Auto, das niemand brauchte: Peugeot hatte selbst die Typen 504, 505 und 604 im Programm…

„Der Tagora war nicht übel, er ging einfach unter. Die Wenigen, die es noch gibt, sind nicht sehr teuer. Das kam uns bei den Planungen zugute – Le Jog geht ja ziemlich ans Material", sagt Peter Schulze, der aber auch gleich das nächste Problem erwähnt: „Der Wagen war zu schade. Er stammte aus erster Hand und stand zwölf Jahre in der Garage. Wir hatten ihn behutsam wiederbelebt und waren 2012 auf einigen Touren unterwegs. Er schlug sich blendend, aber wir wollten ihn nicht runterreiten."

Es kam, was kommen musste: ein weiterer Tagora! Paul, ein blauer 1981er GLS, wie Theo mit dem 115 PS starken Vierzylinder-Vergasermotor, den Chrysler-Simca schon im seligen Typ 160 präsentierte (erinnert sich noch jemand

Tagora SX



Zwei Weber-Dreifachvergaser füttern den 2,6-Liter-V6 mit Kraftstoff. Im Tagora leistet der „PRV" stramme 166 PS

Auch der ohc-Vierzylinder, eine Konstruktion aus den späten Sechzigern, ist mit 2,2 Liter Hubraum und 115 PS kein Schwächling

Den Durchschnittsverbrauch wollte man gerade im V6 vielleicht gar nicht wissen – man konnte ihn aber anzeigen lassen...

Erlesene Kunststoffe umschmeicheln den Fahrer – und zerbröseln nach über 30 Jahren leider nur allzu gerne...

an dieses Auto?). Paul war fahrbereit, aber verschrummelter als sein goldfarbener Bruder. Es mag an der Herkunft gelegen haben: Inseriert war er in Frankreich, wo das Verhältnis zu Autos oft pragmatischer Natur ist. „Wir haben ihn auf eigener Achse aus Bordeaux überführt, problemlos. Allerdings hatten wir gleich am Anfang neue Winterreifen aufziehen lassen. Es war Januar, und wir wollten keine Rutschpartie", erzählt Michael Krey, der sich unterwegs vom benutzten Zustand des Wagens nachhaltig überzeugen konnte: „Mit der Zeit löste sich der Innenhimmel ab, und ich hatte irgendwann die Brösel des völlig versprödeten Türinnengriffs in der Hand. Der größte Feind des Tagora sind nicht die Kilometer, sondern die Materialalterung", lacht er.

Das Kurioseste am Kauf von Paul war freilich, dass Peter Schulze und Michael Krey ihn gar nicht suchten. Denn für Le Jog sollte ein potenter Sechszylinder-Tagora her: Das Spitzenmodell SX wurde vom PRV-Euro-V6 angetrieben. Kaum 1100 Käufer orderten die beachtliche 166 PS starke, aber aufgrund des Talbot-Logos wenig prestigeträchtige Limousine. Nach wenigen Jahren wurden diese Autos dann von leistungshungrigen Renault-Alpine-Fahrern gefleddert...

„Paul stand schon in der Garage, wir suchten aber weiter nach einem Tagora SX, zur Not auch als Ersatzteilträger. Im Frühjahr 2013 tauchte dann tatsächlich ein Auto im Internet auf. Ein Ersthand-Exemplar mit defekter Kupplung – keine Details, keine Bilder, keine genaue Typbezeichnung. Nur die Leistungsangabe von 166 PS und eine Telefonnummer gab es als weitere Info. Kurz darauf fuhren wir nach Thüringen und fanden tatsächlich einen SX – gepflegt, nahezu rostfrei und aus erster Damenhand. Der Motor lief nach etwas orgeln seidenweich, Fahren war wegen der defekten Kupplung aber nicht drin", erinnert sich Peugeot-Freund Krey an den Erstkontakt mit dem ersehnten Rallye-Basisfahrzeug. Das dann wiederum nicht genommen wurde. Sie ahnen es: zu gut...

„Okay, das ist nicht die ganze Wahrheit", lacht Peter Schulze. „Nachdem wir Vier- und Sechszylindermodell verglichen hatten, entschieden wir uns dann doch für den GLS-Vierzylinder. Die Aggregate des V6 lagen für unseren Geschmack

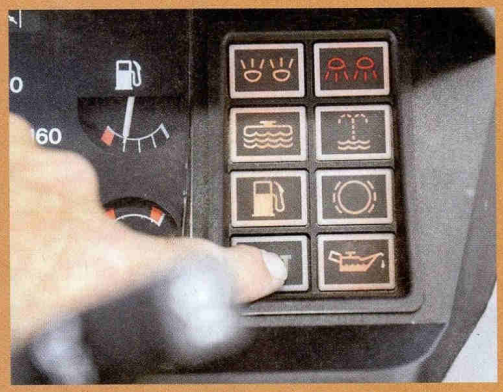
Von Simca zu Talbot ins Aus...

› Simca, die *Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile* wurde 1934 in Nanterre bei Paris gegründet. Zunächst wurden Fiat-Lizenzbauten gefertigt, ab den Fünfzigern auch eigene Modelle. Ford und Chrysler waren spätere Kooperationspartner, 1978 übernahm der PSA-Konzern Simca – fortan trugen die Fahrzeuge den reaktivierten Namen Talbot. Eine glückliche Zukunft war der Marke indes nicht beschieden. Bereits 1984 gliederte PSA Talbot wegen wirtschaftlicher Probleme wieder aus – das Ende für den Simca-Nachfolger, 1986 wurden die letzten Autos verkauft. Der letzte „echte" Talbot erschien 1985 schon als Peugeot 309. Das T-Markenlogo verschwand 1993 auch aus den Prospekten und den Werbeanzeigen.

Chrysler, Simca, Peugeot: Der in Frankreich und England (bei Chrysler Europe) entwickelte Tagora einte viele Teile

Ein Rennwagen Namens Paul: Mit dem 1981er GLS fuhren die Talbot-Freunde bei der Rallye „Le Jog" mit. Mittlerweile ist er auf die Sechszylinder-Technik vom SX umgebaut

Fünf Gänge für ein Hallelujah. Die umfangreiche Ausstattung war anno 1983 noch nicht selbstverständlich



Achtziger-Jahre-Spielerei: Das „vollautomatische Kontrollsystem". Ein Druck aufs Knöpfchen zeigt, dass alles geht

So kam Paul aus Bordeaux und so nahm er auch an der härtesten Klassiker-Rallye Europas teil. Es langte zum respektablen Platz 33

arg tief für diese Rallye, bei der es ja über Stock und Stein und auch mal durchs Wasser geht. Der GLS hat mit 115 PS ja auch genug Dampf, um nicht hinterherfahren zu müssen."

Die TÜV-Hürde samt Oldtimerzulassung absolviert Paul mithilfe einiger im internet zusammengesuchter Ersatzteile und vorübergehender Organspenden von Theo ohne größere Probleme, und so tritt das Team im Dezember 2013 schließlich bei Le Jog an. Allerdings ohne Peter, der direkt vor der Rallye erkrankt und durch einen guten Freund vertreten wurde. Das Ergebnis: „Platz 33 von 73 Teilnehmern, keine größeren Ausfälle und keine Nervenzusammenbrüche. Zumindest keine größeren", fasst Michael Krey zusammen. Gut allerdings, dass der Talbot vor der England-Fahrt noch eine neue Kupplung erhielt, dazu eine selbstkonstruierte Domstrebe und einen Unterfahrschutz – natürlich ebenfalls selbstgekantet. Oder glauben Sie, es hätte je Rennzubehör für den Tagora gegeben?

„Manche Talbot-Teile sucht man ewig – und dann taucht plötzlich irgendwo eine ganze Gitterbox voll auf."

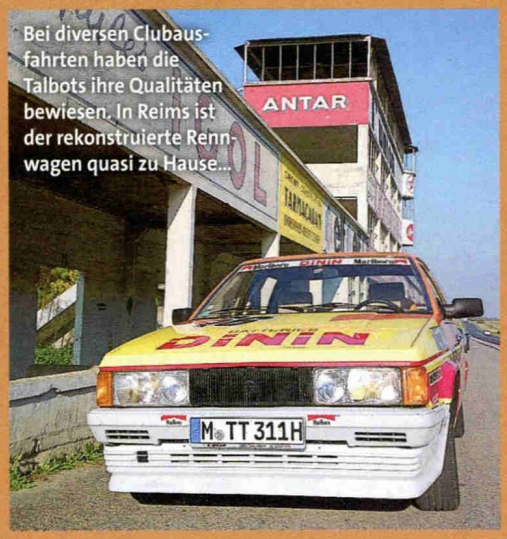
Michael Krey

Doch! Hat es! Aber nicht für Kunden. Tatsächlich fuhren in der französischen „Superproduction"-Rennserie Anfang der Achtziger radikal gestrippte Tagoras mit. Ein 210 PS starker Vierzylinder-Rennwagen sauste 1982 unter anderem über die Piste in Montlhéry. Der rallyeerprobte Paul sollte nun als Basis zumindest einer Teilrekonstruktion der verschrotteten Werkswagen dienen. „Es gibt Fotos von damals, und so haben wir mittels Plotter die Rennwagenlackierung samt Sponsorenlogos nachempfunden und den Wagen in wochenlanger Kleinarbeit foliert. Und der Frontspoiler ist nach einjähriger Debatte nun eingetragen. Er sieht aus, als wäre er nie woanders montiert gewesen, stammt aber tatsächlich vom Audi 80. Ich vermute, dass die originalen

Die Besitzer

› Sie teilen sich tatsächlich ihre Tagoras: **Michael Krey (l.) und Peter Schulze** lernten sich über die Peugeot-Liebhaberei kennen. Mittlerweile betreiben sie mit **www.altefranzosen.de** auch einen Internet-Blog, auf dem (nicht nur) die eckigen Talbots präsentiert werden. Auch das rege Forum **www.talbot-tagora.com** haben sie ins Leben gerufen, und 2015 sogar das erste internationale Tagora-Treffen veranstaltet – es kamen immerhin 18 Fahrzeuge!

Der 1983er Tagora SX stammt aus erster Hand und war mit Kupplungsschaden in Thüringen gestrandet. Die Silhouette der Limousine nannte Talbot „sportlich-rassig". Kann man so sehen. Muss man nicht.



Bei diversen Clubausfahrten haben die Talbots ihre Qualitäten bewiesen. In Reims ist der rekonstruierte Rennwagen quasi zu Hause...

Spoiler nachts vorm Renneinsatz selbst geklebt wurden, auf jedem Foto sehen sie anders aus", grinst Peter Schulze. Mittlerweile ist Paul auch mit der SX-Sechszylinder-Technik ausgestattet, denn so manche Schlachtfahrzeuge sind bei den beiden Franzosen-Freunden mittlerweile gestrandet. Von einem solchen stammen auch die raren und ebenfalls eingetragenen Gotti-Aluräder. Ersatzteilprobleme? „Es ist die Suche nach Ladenhütern", weiß Peter Schulze. „Da suchst Du ewig nach einem Auspuff und findest dann irgendwo im Keller beim Autoteilehändler plötzlich fünf Stück. Immerhin: Was baugleich mit Peugeot ist, findet sich noch recht leicht."

„Über eines muss man sich klar sein, wenn man sein Herz an den Tagora verliert", sagt Michael Krey: „Man besitzt ein seltenes und gut motorisiertes Auto. Aber jeder zeitgenössische VW Polo erfährt mehr Bewunderung. Der Talbot ist ein Fall für echte Liebhaber. Stören Sie sich nicht am Plastik – freuen Sie sich einfach über souveränes Fahren."

Text: D. Bartetzko, Fotos: A. Beyer