

# Edelmetall



► **Fahrbericht** Talbot Lago T150 SS

Das zweisitzige, von Figoni & Falaschi karrossierte Coupé zählt zu den automobilen Kostbarkeiten. Die fließenden Formen und die opulente Ausstattung machten es zu einem der luxuriösesten und teuersten Autos der späten dreißiger Jahre. ▷





*Die Karosserielinie zählt zu den elegantesten Entwürfen der dreißiger Jahre*



**E**in Tropfen, so heißt es im „Reader's Digest Universallexikon, „wird durch Wirkung der Oberflächenspannung zusammengehalten, bestrebt, eine kugelförmige Gestalt anzunehmen“.

Besser läßt sich die Form des Talbot Lago nicht beschreiben: Alles fließt an diesem Auto, dem nicht umsonst der Name „Goutte d'eau“ - Wassertropfen - verliehen wurde. Keine Linie war gerade gezogen, der Reiz lag in der Kombination von Karosseriekurven verschiedener Radien.

Der Talbot verkörpert auf perfekte Weise den wichtigsten Leitsatz für die Auto-Gestaltung: Gutes Design zeichnet sich dadurch aus, daß die vielfältigen Linien einer Karosserie harmonisch zusammenlaufen.

Einem zweiten Qualitätskriterium für gute Formgebung - dem Verzicht auf schmückende Ornamente - wollten sich die Talbot-Designer Giuseppe Figoni und Ovidio Falaschi allerdings nicht beugen. Selten war ein Auto üppiger mit Chrom verziert, und selten gelang der Schmuck so kunstvoll.

Die Kunden wollten es so: Der 1937 auf dem Pariser Salon präsentierte Talbot war ein Auto für die High Society, die kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im Luxus schwelgte. Geld spielte keine Rolle: Allein das Chassis des Talbot kostete 80 000 Franc; der komplette Wagen annähernd das doppelte. Zum Vergleich: Ein Offizier verdiente damals rund 1000 Franc im Monat.

„Der Talbot zählt neben dem Bugatti Atlantic, dem Ferrari 250 GTO, dem Alfa 8 C 2900 B und dem Mercedes 500 K Spezial-Roadster zu den absoluten Höhepunkten in der Autogeschichte“, findet Besitzer Peter Kaus, der dem Goutte d'eau den ästhetischen Spitzenplatz in seinem Aschaffener Sportwagen-Museum Rosso Bianco zuerkennt. „Das Auto macht mich glücklich wie eine Komposition von Vivaldi oder ein Ölgemälde von Delanay“, erzählt Kaus, der beim letztjährigen Concours d'Élégance in Villa d'Este einen Schönheitspreis für den Talbot in Empfang nahm. Das Kaus-Coupé hat allerdings auch schon schlechtere Zeiten erlebt.

Jahrelang gammelte es, von darübergestapelten Rostlauben eingedrückt, auf einem kalifornischen Schrottplatz vor sich hin, bis sich ein reicher Amerikaner seiner erbarmte und es entsprechend der Konstruktion von Giuseppe Figoni restaurieren ließ.

Der französische Designer begann die Arbeiten an einem Auto stets mit einer 40 mal 60 Zentimeter großen Zeichnung auf Papier. Dann übertrug er die Karosserielinien in die dreidimensionale Wirklichkeit. Mit schmalen, von Holzstützen getragenen Bandeisen formte er ein Gitterwerk und belegte dieses mit Metallplatten. Da

sich diese Konstruktionsweise als zu kompliziert erwies, änderte er wenig später seine Technik.

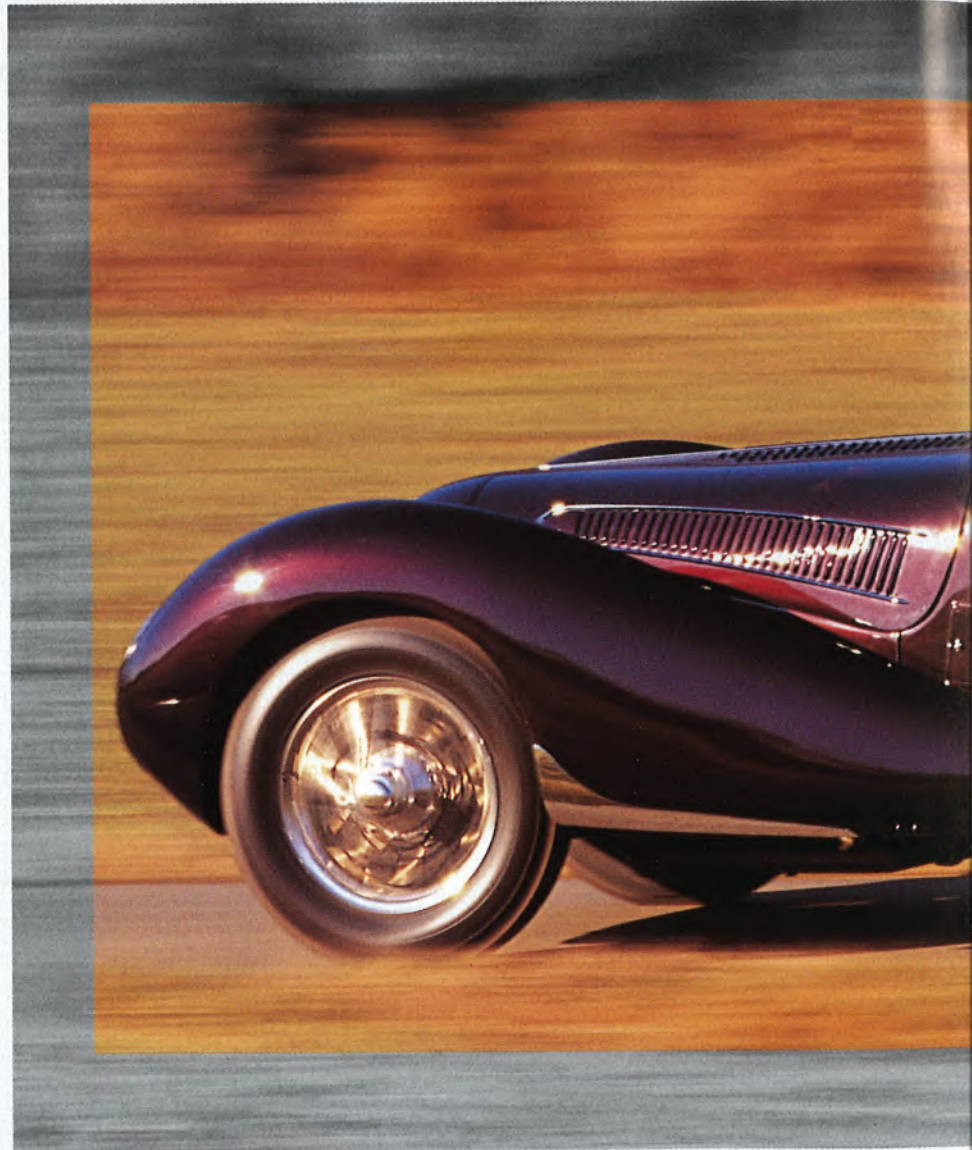
Für den Talbot wurde auf Basis exakter Zeichnungen und eines Tonmodells eine Holzattrappe in Originalgröße („Le Grand Plan“) gefertigt, auf deren Basis die Arbeiter die exquisite Außenhaut formten.

Auch der Innenraum geriet ungewöhnlich. Die hinten angeschlagenen Portale geben den Zugang zu einem engen, für zwei Personen maßgeschneiderten Interieur frei, das in seiner Opulenz der äußere

des Kühlergrills des XK 120 an dem französischen Coupé.

Antonio Lago, Chef des Talbot-Werks in Suresnes, verstand den T150 SS allerdings nicht als Boulevard-Racer für verzärtelte Künstler, sondern als ernsthaftes Fahrer-Auto. Deshalb erhielt das Coupé den von Chefingenieur Walter Becchia konstruierten Vierliter-Reihensechszylindermotor mit Leichtmetall-Zylinderkopf und halbkugelförmigen Brennräumen.

Sofort nach dem Druck auf den Anlasser bollert das 160 PS starke Triebwerk mit



ren Gestaltung nicht nachsteht. Die Verkleidungen sind in Leder gearbeitet, die Nähte verstehen sich als Design-Elemente und folgen den Rundungen von Türen und Sitzen.

Liebhaber geschwungener Formen wie der Maler und Architekt Friedensreich Hundertwasser („Die Gerade ist gottlos“) würden an diesem Talbot ihre Freude haben. Doch der Goutte d'eau gefiel auch anderen Autodesignern: Jaguar beispielsweise orientierte sich bei der Gestaltung

kräftigem, tieffrequentem Timbre los. Um den Wagen in Gang zu setzen, muß sich der Fahrer mit der Bedienung des Vordahltriebes vertraut gemacht haben.

Zunächst läuft der Talbot im Leerlauf, am Lenkradschalthebel mit „Point Mort“ gekennzeichnet. Nach dem Einlegen des ersten Gangs passiert zunächst gar nichts - der Gang wird erst durch kräftigen Druck auf das Kupplungspedal eingedrückt, der Fahrer kann die Kupplung dann wie gewohnt kommen lassen. ▷

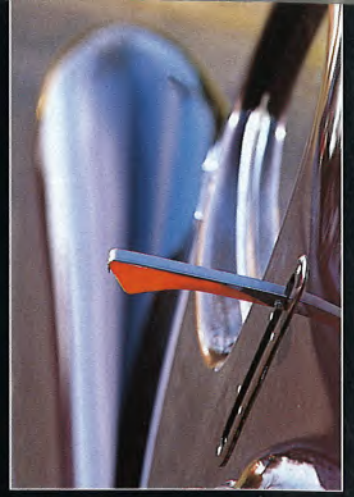




Die lederne Türverkleidung ist im Art Déco-Stil gehalten



Der Ausschnitt des Seitenfensters gleicht einem Wassertropfen



1938 grüßte man noch mit dem Winker, anstatt zu blinken



Dank guter Aerodynamik war der Talbot bis zu 175 km/h schnell

Typschild aus Aluminium



Die Selbstmördertüren öffnen nach vorne



Vorsicht beim Einparken: Stoßstangen gibt es nicht





*Kunst in Holz und Aluminium: Talbot-Armaturenbrett*



*Das Heck zeigt höchstes Design-Können: Die Linien des 150 SS fließen weich ineinander und ergeben ein harmonisches Ganzes*



*Schmal: 17 Zoll-Rudge-Räder*







Talbot-Besitzer Peter Kaus

## Das Auto macht mich glücklich wie eine Komposition von Vivaldi oder ein Ölgemälde von Delaunay"

Der Sinn des Wilson-Getriebes bestand darin, unmittelbar vor der Kurve beide Hände am Lenkrad behalten zu können. Der Pilot konnte schon weit vor der Kurve den gewünschten kleineren Gang vorwählen, per Fußdruck im richtigen Moment einrücken und gleichzeitig den Kurs korrigieren.

Bei schnellem Schalten ist die Wilson-Box allerdings überfordert: Das komplexe Gewirr der Metallbänder und Zugstrippen sorgt für einen störenden Verzögerungseffekt. „Die Getriebemechanik ist so oft im Ruck- und Reißbereich, daß die Fahrt manchmal einem Höllenritt gleicht“, sagt Besitzer Peter Kaus.

Das Getriebe muß erhebliche Kräfte übertragen. Die Höchstleistung von 160 PS liegt bereits bei bescheidenen 4100/min an. Das 3996 cm<sup>3</sup> große ohv-Triebwerk ist ein typischer Drehmomentmotor, der das 1400 Kilogramm schwere Coupé unter lautem Trompeten beschleunigt. Der Talbot läßt sich elastisch fahren und zieht schon bei 2000/min kräftig durch. Hat die Nadel des fein ziselierten Jaeger-Drehzahlmessers die 3500/min-Marke passiert, tut sich der Motor schwerer, was er durch zähes Hochdrehen und geringen Geschwindigkeitszuwachs deutlich macht.

Der gelassenen Motor-Charakteristik entsprechen das komfortable, überraschend weich wirkende Fahrwerk und die sanfte Reaktion des Talbot im Grenzbereich: In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der 150 SS leicht.

Der Fahrer hat dabei wenig Mühe, das Coupé auf Kurs zu halten. Er sitzt mit stark angewinkelten Armen nah am riesigen Steuerrad und lenkt den Talbot von oben her, aus den Schultern heraus. Die indirekte, beim Fahren leichtgängige Lenkung überträgt die Richtungskorrekturen zuverlässig auf die schmalen 5.50 x 17-Reifen. Die Bendix-Kabelzugbremsen verfügen über große Trommeln mit 356 Millimeter Durchmesser und verzögern kräftig und sicher.

In seiner Gesamtcharakteristik ist der 150 SS eher ein gepflegter Reisetourer als ein Sportwagen. Doch Talbot-Chef Antonio Lago war nicht damit zufrieden,

### Technische Daten & Fakten

**Motor:** Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Bohrung x Hub 90 x 104 mm, Hubraum 3996 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 7,4:1, Leistung 160 PS (118 kW) bei 4100/min, Zylinderkopf aus Leichtmetall, hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch zwei Zenith-Vergaser

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Wilson-Vorwahlgetriebe. Übersetzungen: I. Gang 3,29, II. Gang 1,94, III. Gang 1,35, IV. Gang 1,0. Hinterachs-Untersetzung 3,36

**Karosserie/Fahrwerk:** Einzelradaufhängung vorn, mit Querfeder, Quer- und Längslenker. Hinterachse mit Halbelliptikfedern. Über der Hinterachse stark gekröpfte kastenförmige Längsträger; mechanische Bendix-Kabelzugbremsen, gerippte Bremstrommeln mit 356 mm Durchmesser, 17 Zoll-Rudge-Räder mit Diagonalreifen 5.50 x 17

**Maße/Gewicht:** Radstand/Länge 2642/4300 mm, Breite 1670 mm, Spurweite 132 mm, Gewicht des Chassis 850 Kilogramm, Leergewicht insgesamt 1400 Kilogramm

**Höchstgeschwindigkeit:** 175 km/h

**Bauzeit:** 1937 bis 1939

**Stückzahl:** ca. 20

**Preis:** 150 000 Franc (1938)

lediglich schöne und schnelle Tourer zu bauen. Nachdem er René Dreyfus von der Scuderia Ferrari abgeworben und als neuen Rennleiter für sein Talbot-Team verpflichtet hatte, siegten die Vierliter-Coupés im Jahr 1937 beim französischen Sportwagen-Grand Prix und bei der British Tourist Trophy.

Durch die Rennerfolge angelockt, kamen die handverlesenen Kunden von weither, um die Talbot-Coupés zu kaufen – selbst wenn sie gar nicht Auto fahren durften. „Die Maharani von Kapürthala“, erzählt Talbot-Kenner Jean-Paul Thevenet in seinem Buch „Sport-Coupés“, „kehrte am Steuer eines Wassertropfens in ihre Heimat zurück, einem in den Pandschab-Bergen eingeschlossenen Fürstentum des indischen Imperiums. Sie war fortgefahren, umstrahlt vom märchenhaften Glanz der Legenden ihres Landes – ohne Führerschein.“

Bernd Wieland