

Kaufberatung Talbot 1510 und Solara „C6“

Die wesentlichen Punkte entsprechen der Kaufberatung des „Horizon“, da dieser ein technisch naher Abkömmling der Familie 1307 (die Ihrerseits vom Simca 1100 abstammt) ist. Heutzutage wird sowas lauthals als „Modularer Querbaukasten“ vermarktet...

1 Karosserie

Den Typen 1510 und Solara wurde ab August 1979 werksseitig eine lückenlose Rostschutzvorsorge per Kataphorese angetan. Die älteren Typen 1307 / 1308 zeigen sich demgegenüber wesentlich weniger resistent.

Seit dem Modelljahr 1983 wurden Kunststoff-Innenkotflügel verwendet, das führt zumindest zu einem wesentlich besseren Erhaltungszustand der Blinker-Gehäuse. Leider ist der untere Abschluss der Kotflügel immer noch ein Feuchtgebiet und Oxid-Biotop wie seit Anbeginn der Produktion. An der Außenseite befindet sich unter dem Lack eine fast 1mm starke PVC-Schicht. Die Magnetprobe ist hier also wenig zielführend. Glücklicherweise sind die Radläufe nur einlagig und somit einfach instand zu setzten.

Die Reparatur der vorderen Schwellerspitzen und des tragenden Hohlraumes zwischen Pedalboden und Verbindungsblech zieht auch beim 1510/Solara einigen Aufwand nach sich.



Zwischen den Oberkanten der Stoßstangen befinden sich Gummiprofile, die an entsprechende Umkantungen der Karosserie aufgeschoben sind. Diese sollten wahrscheinlich Windgeräusche minimieren. Vorne ist zu diesem Zweck ein L-förmiger gebogener Blechhalter angeschraubt. Hinten bilden die Wand und der Boden des Kofferraums diese Umkantung. In beiden Fällen kann zwischen Blech und Gummi Feuchtigkeit lange stehenbleiben, was zu Korrosion führt. Im fortgeschrittenen Stadium kriecht der Rost dann an den hinteren Seitenwänden hoch und perforiert das Kofferraum-Bodenblech. Die hinteren Radhäuser sind hingegen relativ robust.



Die Stoßdämpfer befinden sich hinten in engen Blechtaschen. Anscheinend wird hier wenig Nässe hineingewirbelt, die Stoßdämpferdome sind nicht besonders auffällig. An den Auflageflächen der Fenstergummis wie Türfenster und Dreiecksfenster gibt es trotz einer „Isolation“ mit Klebefolie oft Rost an den Scheibenrahmen. Die Bereiche der C-Säule um die Zwangsentlüftung herum scheinen besonders oft betroffen zu sein.



Die 1510/Solara haben ziemlich voluminöse Stoßfänger aus faserverstärkten Polyesterharz. Tiefe Kratzer, Dellen oder Fehlstellen lassen sich mit einem guten Kunstharz nachmodellieren. Da das durchgefärbte Material auch ziemlich leicht verblasst, bietet sich ein kunststoffhaftender Lack als Oberflächenfinish an.

2 Zierteile & Glas

Wie bei den anderen Scheiben sitzt auch die Frontscheibe des „Super 1100“ konventionell in einer Dichtung. Somit ist die Reparatur eines rostenden Scheibenrahmens gut möglich.

3 Fahrwerk & Räder

Es wurden jahrgangsspezifisch verschiedene Felgen und Raddeckel verwendet. Die Stahlfelgen sind mit denen des Horizon identisch. Ab Mai 1980 erhielt der 1510 das verstärkte Frontfahrwerk des Solara, die älteren 1307-Teile sollten an dieser Stelle nicht als Ersatz benutzt werden. Im fortgeschrittenem Verfallsstadium können auch die Längslenker durchrosteten bzw. brechen:



4 Bremsen

Ab dem Modelljahr 1983 verwendete Talbot schwimmende Bremssättel, die wohl in der Produktion geringere Kosten verursachten. Leider sind oft die Mini-Manschetten an den Schiebbehülsen verschlissen und nur noch schwierig erhältlich. In der Folge können die Bremssättel dann klemmen.

5 Motor & Aggregate

Die späten Ausführungen des Poissy-Motors gefallen mit großem Hubraum (1,6 Liter) bei niedriger Leistung – besonders bei den Eco-Versionen mit Einfachvergaser. Große Laufleistungen über 100.000 km sind damit normalerweise problemlos möglich. Im Laufe der Jahre wurde auch immer mehr Augenmerk auf Geräusch-Dämmung gelegt, wie beispielsweise eine zusätzliche Gummi-Trennwand im Motorraum. Generell bleibt die Geräuschkulisse durch die Steuerkette und den Ventiltrieb aber recht hoch. Erst bei den Motoren für den Peugeot 309 (E1A, G1A) hat man versucht mit einem Gummiring zwischen den Duplex-Kettenritzeln Abhilfe zu schaffen. Ob diese Idee allerdings nach 30 Jahren noch funktioniert ist fraglich.

6 Getriebe, Kupplung, Antrieb

Das Peugeot BE1-Getriebe aus dem PSA Werk Valenciennes wurde ab 1980 zunehmend auch in den Talbots verbaut. Der Schaltknäufel ist dafür berüchtigt sich aufzulösen. Es gibt/gab zwar eine Nachfertigungsaktion des französischen Peugeot 205 GTi Clubs, ob die Teile dort noch erhältlich sind ist nicht bekannt. Mit ein wenig Geschick lässt sich aber der Schaltknäufel einiger Renault-Modelle (Megane, Clio, Scenic) verwenden – dieser hat das passende Schaltschema auf der Oberseite. Die Schaltgestänge zum bzw. am Getriebe leiern oft aus, da die Nyloneinsätze der Kugelpfannen verspröden. Es besteht allerdings die Möglichkeit diese aus Normteilen nachzubauen. Die Antriebswellen wurden, wie auch die Getriebe, mehrfach geändert. Es wird berichtet, dass diese nicht sehr standfest sind.

7 Innenausstattung & Elektrik

Ab 1983 wurden zum Horizon identische Sitze verbaut, diese lassen sich also gegebenenfalls als formgleicher Ersatz verwenden. Ebenfalls wurden ab diesem Zeitpunkt andere Materialien bzw. Lieferanten für die Kunststoffteile verwendet. Dies könnte mit dem Verschmelzen von Talbot in die PSA-Gruppe begründet sein. Die neueren Armaturenbretter, Verkleidungen etc. sollen von minderer Qualität sein.

8 Teileversorgung

Im Club-Lager ist noch einiges an Blechteilen verfügbar, besonders Kotflügel sind noch kein Problem.

9 Fazit

Zurzeit ist kein sehr großes Interesse an den Fahrzeugen festzustellen obwohl der Solara als der legitime Nachfolger der beliebten 1300/1301-Baureihe gelten könnte. Die Autos von Anfang der 80er Jahre kommen vielleicht einfach noch zu modern rüber. Allerdings dürfte es in Deutschland ziemlich wenige geben, da die Stückzahlen zum Ende des Produktlebenszyklus schon ziemlich klein waren. Der Grundentwurf der 1510 / Solara stammte schließlich konzeptionell aus den siebziger Jahren. Bei einer Exportquote von 11% und einem Promille Überlebender kommt man für weniger als fünfzig Fahrzeuge in Deutschland.

10 Kurzhistorie

Bauzeit: 1980 – 1985

Preise: 13.295,- DM – 18.140,- DM (1983)

Stückzahl: ca. 68.000 Fließheck / ca. 174.000 Stufenheck



Bestand zugelassener Fahrzeuge Typ Solara (KBA Nov. 2013): 10

Alle Angaben ohne Gewähr.

Stefan Gräf, T. T.

15-11-2014