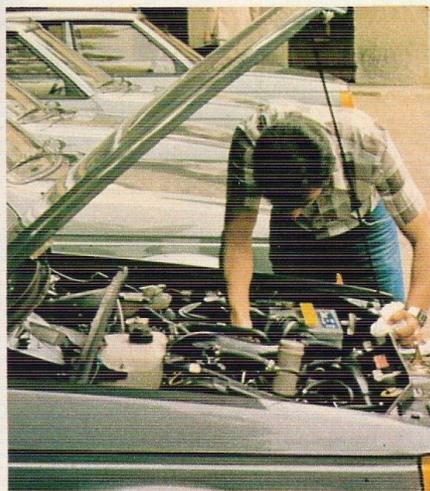


Le nouveau moteur diesel se montre très silencieux, fait preuve d'une vivacité étonnante et d'un appétit fort modeste. Le confort n'a pas changé mais la place a augmenté à l'arrière pour les jambes des passagers et dans le coffre pour les bagages.



gazole. A une vitesse moyenne de 92 km/h, route et autoroute, nous avons obtenu 6,45 litres, sans rechercher l'économie et avec des traversées de villes pas faciles. Les chiffres officiels s'établissent à 4,5 litres à 90 km/h, 6,4 litres à 120 km/h et 7,1 litres en cycle urbain. La moyenne des trois valeurs est exactement égale à 6 litres. Ces résultats sont spectaculaires, surtout par rapport à la cylindrée et aux possibilités routières élevées de ce modèle.

Aucun changement du côté de la tenue de route, plutôt facilitée par la charge sur les roues motrices. La diesel est aussi sûre que les autres Horizon, quelles que soient les conditions ou l'état du revêtement. Le contrôle de la voiture est amélioré grâce à la direction assistée, très directe, qui apporte une grande précision de conduite sans effort au volant. C'est un gros progrès. On ne peut en dire autant du freinage qui reste moyen à froid et perd trop d'efficacité à chaud. Cela est peut-être dû à des garnitures déficientes mais cette question doit être revue et corrigée.

Pour le reste, le confort général n'a pas évolué, la suspension à 4 roues indépendantes conserve un très bon niveau de débattement et d'amortissement. Elle n'a pas eu besoin d'être durcie ni renforcée. Les sièges, larges et bien rembourrés, méritent aussi une bonne note. D'après le constructeur, quelques centimètres ont été gagnés à l'arrière. Il en est de même pour le coffre, comme nous l'avons dit, mais cela vient au détriment de la visibilité arrière rapprochée. Sous le capot, l'accès à la mécanique n'est pas trop facile sauf pour la jauge à huile. En revanche, le refroidissement est très efficace, avec un grand radiateur et deux ventilateurs électriques.

Le moteur diesel a été une bonne surprise tant par ses performances que par sa sobriété exemplaire. Il lui reste à prouver son endurance, à l'épreuve des kilomètres. □

les ternes pare-chocs noirs du plus pur style Borniol. A l'intérieur, volant lourdingue, brochant sur une planche de bord plastic-toc inchangée, à laquelle on a adjoint un compte-tours d'une obsédante luminosité. A revoir très vite. Pour le reste, la qualité d'ensemble des sièges dont les coordonnées colorées sont assez bien choisies, ne peuvent faire oublier la banalité de cet habitacle. Il importe, parfois, de savoir où mettre un peu d'argent. En bref, encore une occasion perdue... Hélas !

Claude-R. PETIT

FICHE TECHNIQUE

Moteur :

Diesel : 1 905 cm³, 65 ch DIN

Boîte :

Mécanique à cinq rapports.

Direction :

A crémaillère assistée. 2,5 tours de volant

Freins :

Assistés à disques et tambours

Suspension :

Quatre roues indépendantes. Barres à l'avant. Ressorts hélicoïdaux à l'arrière.

Réservoir :

45 litres

Poids Dimensions

1 020 kg

Longueur : 3,96 m. - Largeur : 1,68 m

Empattement : 2,52 m - Voies : 1,43 et 1,38 m.

PERFORMANCES :

Diesel : 0 à 1 000 m : 38,1 sec. - vitesse maxi : 156 km/h

Consommation :

Moyenne des 3 chiffres. 6 l.

BONUS

Peu de bruit
Consommation
Performances
Cinq vitesses
Volant assisté

MALUS

Boîte à revoir
Freins à chaud
Moteur tout neuf
Ligne inchangée