Photos : constructeurs

LA SIMCA 'HOR

une berline polyvalente à des prix très raisonnables

Deux mois après *Peugeot*, c'est au tour de *Chrysler France* de lancer un nouveau modèle, l'« **Horizon** », qui se veut avant tout fonctionnel et polyvalent et qui se situe dans une zone de prix accessible à une large couche d'automobilistes.

Pour cette berline de classe moyenne, baptisée d'un nom évocateur (et non plus d'un sigle numérique) *Chrysler France* est demeuré fidèle aux grandes options qui ont fait le succès des *Simca 1100* et *1307/1308* : carrosserie à hayon arrière incliné ; aménagement intérieur avec banquette arrière rabattable, « traction avant », avec moteur placé transversalement et incliné vers l'arrière et suspensions à grands débattements, à quatre roues indépendantes, assurant une bonne adhérence et un confort « à la française ».

Longue de 396 cm, large de 168, avec un empattement de 252 cm et une hauteur à vide de 141 cm, l'Horizon a quatre portes, une calandre inclinée encadrée de larges phares rectangulaires contre lesquels sont placés les clignotants (visibles latéralement, ce qui tend à devenir une règle, car cela permet aux usagers arrivant latéralement d'être avertis que l'on va tourner) et un bavolet formant spoiler aérodynamique sous le pare-chocs.

Rien de révolutionnaire, donc, dans l'« *Horizon* », qui se distingue surtout des Simca 1100 (qu'elle ne remplace pas, comme on pourrait le penser — du moins pas dans un proche avenir), par un certain nombre de progrès et d'améliorations.

qualité et longévité

Ceux-ci commencent au niveau des méthodes de production, avec des innovations visant à améliorer la qualité et qui seront étendues progressivement à toutes les Simca : généralisation de l'automatisation du soudage des éléments composant la structure (meilleure constance de la tenue des points de soudure, assurant une précision géométrique et une résistance supérieures, notamment pour les longerons du soubassement) ; équilibrage dynamique des roues, avant leur montage sur les voitures ; purge *sous vide*, avant remplissage, des circuits de freinage, garantissant une absence totale d'air et par conséquent une efficacité absolue des freins dès la sortie de chaîne ; pistolage automatique des apprêts de carrosserie et des laques ; utilisation de laques nouvelles offrant une meilleure tension de surface, donc une brillance supérieure ; traitement anticorrosion par *cathaphorèse* (les carrosseries, sous tension électrique, reliées à la cathode, c'est-à-dire au pôle négatif, sont immergées dans un bain chargé positivement, dont les particules se déposent sur la tôle, qui les attire. Selon Chrysler France, ce procédé — nouveau en ce sens que les pôles sont inversés par rapport à l'électrophorèse classique — triple l'efficacité du traitement anticorrosion).

L'achat, l'installation et la modification de l'outillage nécessaire à la production ont représenté 635 millions de francs d'investissement. Et chacun des seize premiers prototypes a coûté près de deux millions. Comme pour les 1307/1308 et en profitant de l'expérience acquise alors, la mise en place des méthodes de production s'est effectuée par étapes successives avec la fabrication, sur une chaîne de présérie, de dix, puis de cinquante, puis de trois cents voitures. Ce processus permet d'assurer la formation du personnel avant le démarrage de la production en série, qui s'effectue ainsi dans de meilleures conditions de qualité et avec une montée en cadence plus rapide : 42 voitures le premier jour, 782/jour avant la fin du premier mois (janvier 1978), 917 six semaines plus tard. A la fin de l'année, 208 000 *Horizon* auront été produites. C'est du moins, ce qu'a prévu *Chrysler France*. Cela peut paraître beaucoup pour un modèle que l'on n'a pas encore vu sur la route. Mais il faut tenir compte du fait que l'Horizon se situe dans une catégorie qui représente 32 % du total des immatriculations et qu'elle réunit un ensemble de caractéristiques qui plaisent à un vaste public et dont on sait qu'elles ont été parfaitement maîtrisées sur les *Simca* antérieures.

une structure de haute sécurité

L'*Horizon* a une carrosserie aux lignes tendues, ne nécessitant pas d'emboutissages complexes et coûteux et assurant une bonne finesse aérodynamique (son CX est de 0,41). Il s'agit d'une caisse monocoque, c'est-à-dire à structure autoportante, avec soubassement intégré, conçue pour répondre aux exigences particulièrement sévères de la législation américaine en matière de sécurité passive. Le pare-brise — en verre feuilleté, sur la version GLS — est *collé* sur son encadrement d'acier et contribue ainsi à la rigidité de l'habitacle. Le dessous de la totalité du soubassement est protégé contre les projections de gravillons par une couche de plastisol. De la tôle d'acier à caractéristiques mécaniques particulièrement élevées, autorisant, à résistance égale, un gain de poids de 20 %, est utilisée.

Scan Passion Horizon - http://passionhorizon.wifeo.com