

Lancée au cœur de l'hiver 1978, l'Horizon a bénéficié, voilà deux ans, du moteur XU, en ayant garde sur les autres enfants chéris du groupe PSA, ce qui a plus ou moins constitué, pour cette voiture, un nouveau départ. Un choix très satisfaisant quand on analyse les niveaux de finition. En effet, l'Horizon LD dispose du moteur 1 905 cm³ monté sur l'EXD et hérite ainsi d'un tempérament qui n'est plus à prouver. Rappelons qu'avec un alésage de 83 mm, une course de 88 mm, un taux de compression de 23,5 : 1 et une alimentation tout à fait classique par injection commandée par une pompe rotative, la puissance maximale s'établit à 65 ch DIN au régime déjà assez rapide de 4 600 tr/mn dans la mesure où la cavalerie reste tout de même assez limitée, les performances sont étroitement conditionnées par l'aérodynamique, au demeurant assez décevante avec un Cx médiocre de 0,40. Côté transmission, la boîte est à quatre rapports, associée à un couple cylindrique un peu plus long que celui qui accompagne la boîte 5 proposée contre un supplément de 1 400 F. La LD est ainsi une 6 CV, contre 7 à l'EXD.



À Monthéry, l'Horizon LD accroche pratiquement 150 km/h, très exactement 149,4, ce qui laisse espérer pas loin de 155 sur une route rectiligne. Les accélérations confirment ce faible écart. Chronométrée depuis l'arrêt, la voiture franchit les 400 m en 20s et parvient aux 1 000 m en 38s. Un seuil qui représente déjà une bonne nervosité, à laquelle le constructeur, en annonçant modestement 38s 8/10, ne semble pas croire. En ce qui concerne les reprises, j'estime les 41s 3/10, réalisées par la LD sur le kilomètre à partir de 40 km/h en 4^e, comme tout juste acceptables, compte-tenu du couple maximal délivré au régime particulièrement favorable de 2 000 tr/mn. Les aptitudes aux dépassements, guère plus brillantes, réclament 21s 3/10 et 60s m pour passer de 80 à 120 km/h. La quatrième surprend par une endurance appréciable et recommandable à ceux qui rechignent à des changements de rapports trop fréquents. Un excellent gage de frugalité, dont la meilleure démonstration est apparue au terme de notre circuit économique avec



TALBOT HORIZON LD

L'Horizon offre une mécanique éprouvée dans une carrosserie dont la mode n'a pas encore eu raison. La LD, bon marché, saura convaincre ceux qui se contenteront de quatre vitesses et apprécieront un beau moteur...



5,35 l aux 100 relevés à 75 km/h de moyenne. La courbe grimpe, très rapidement pour atteindre 12,75 l à la vitesse maximale et pour les points intermédiaires, nous avons mesuré respectivement 5,35 l et 7,4 l à 90 et à 120. Des résultats peu glorieux comparés aux 4,6 l et aux 6,5 l inscrits sur le papier. Sur route, 6,6 l à 81 km/h de moyenne sont raisonnables.

La suspension élimine facilement toutes les inégalités de la route, et les sièges conviendront à coup sûr aux dos et aux postérieurs les plus sensibles. Avec un très bon maintien latéral, ils permettent de combattre efficacement une légère tendance au roulis.

De son côté, le conducteur doit se bagarrer pour les manœuvres avec une direction quelque peu rétive à l'arrêt. Le poids du diesel sur l'avant, 614 kg pour 1 005 kg au total, impose néanmoins une forte démultiplication qui de toute évidence ne correspond pas à des aptitudes sportives. Les capacités du moteur autorisent toutefois une conduite soutenue voire rapide, facilitée par une commande de boîte en net progrès, et encouragée par un comportement routier, somme toute, très sain en dépit d'une forte tendance au sous-virage. L'adhérence des trains supporte très bien la présence de petits pneus 145 SR 13. Au-

delà de ce bilan positif, les freins sont un peu faibles à chaud.

Ici, la qualité satisfaisante des ralentissements à froid n'est absolument pas en cause, mais les pertes d'efficacité en usage intensif, sont regrettables. Notons avec soulagement, une amélioration considérable sur les tests de freinage enregistrée au cours du banc d'essai de l'Horizon EXD.



Peu de bruit sur ce diesel attrayant. À 90 le niveau sonore se situe à 74 db et il monte à 78 db à 130 km/h. En outre, quelques claquements à froid agaçants subsistent. Enfin, même en hiver, le temps de préchauffage reste dans la bonne norme. Quant aux équipements, la version de base ne verse pas dans le ridicule. Si l'abondance des garnitures plastique ne rebute pas, et si les espaces de rangement ne sont pas considérés comme un critère de première nécessité, on dénombre avec satisfaction des essuie-glace à deux vitesses de balayage, une lunette arrière chauffante, un thermomètre d'eau, des pare-soleil des deux côtés, un miroir de courtoisie, des dossiers avant réglables et même un allume cigare. En revanche, pas de partiel, ni de montre. Ce qui apparaît regrettable sur un modèle présentant d'autre part des qualités concrètes. Au prix proposé, l'Horizon LD a de quoi contenter les fervents du diesel. Le choix mérite donc d'être étudié attentivement en fonction des performances, mais aussi des dimensions et de l'habitabilité. Sans être la reine de l'espace intérieur notamment avec un coffre restreint, l'Horizon conserve néanmoins une allure et une présentation capables d'emporter une décision d'achat.

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Largeur aux coudes à l'avant : 134 cm. Largeur aux coudes à l'arrière : 134 cm. Garde au toit à l'avant : 92 cm. Garde au toit à l'arrière : 87 cm. Place pour les genoux à l'arrière : 22 - 41 cm. Volume utile du coffre à bagages : 241,9 dm³.

QUALITÉS

- Excellent moteur
- Grand confort
- Prix attractif
- Tenue de route
- Boîte maniable
- Equipement de base

DÉFAUTS

- Consommation à vitesse élevée
- Endurance au freinage
- Faiblesse des reprises
- Direction

VITESSE MAXIMALE
149,4 km/h

1 000 METRES DÉPART ARRÊTÉ
38 s

CONSOMMATION ÉCONOMIQUE
5,35 l aux 100 km