

de pesetas— con vistas a lograr una mayor versatilidad de la misma así como en la formación de personal para esta tarea concreta. Se empezó con la importación de dos unidades francesas que fueron montadas y desmontadas varias veces por un total de 266 operarios. Posteriormente se montaron varios coches de preserie que supusieron más de cuatro mil horas de adiestramiento a las que se añadían siete mil horas de prácticas sobre otras unidades de preserie nacionales. Tras esta formación, 81 personas entre operarios y mandos, fueron a Poissy para ver con detalle las operaciones de montaje. Estaba claro que en PSA apostaban por España.

También aquí Talbot se fijó una política deportiva. Zanini pasó a ser piloto oficial de la marca en 1981. Y no debemos olvidar que ya como Chrysler España la firma de Villaverde había tenido vocación deportiva y como ejemplos tenemos el “Desafío Simca”, los Chrysler 2 litros “portaviones” y otras actividades.

Puesto en producción en Villaverde en 1980, el Horizon se presentó aquí como Talbot, al igual que pasaron a ser Talbot los Chrysler 150 y 180, e incluso los Simca 1200.

En septiembre de 1980 los primeros Horizon nacionales se ofrecieron a algunos periodistas en la isla de Madeira para una toma de contacto. Esas primeras versiones eran la LS y la GLS. El primero montaba



el motor 1.3 de baja compresión para poder usar gasolina normal y el GLS el de 1.442 cm³ para gasolina súper, ofreciendo 59 CV el primero y 83 el segundo, cifra esta última muy respetable entonces para un coche de ese segmento. La diferencia de precio entre ambos era también notable, de unas 70 mil pesetas, del orden del 15% del precio total, explicable en gran medida porque el LS llevaba un equipamiento justo mientras que el GL montaba de serie lo que para el otro era extra, y llevaba además techo de vinilo, algo genuinamente “nacional” ya que en Francia

nunca lo llevaron ni como opción. Tal y como ocurrió en Francia dos años antes, los periodistas alabaron la practicidad del modelo, su comodidad y su comportamiento.

Fue en noviembre de 1980 cuando Arturo de Andrés probó a fondo un GLS, destacando su seguridad activa—estabilidad, frenos, visibilidad y luces— su confort, la climatización, un consumo razonable y unas prestaciones que juzgó como brillantes. Entre los defectos señaló la dirección, muy desmultiplicada y por tanto lenta, el maletero algo justo, un peso elevado y unos parachoques inadecuados al considerarlos como sensibles a los golpes de aparcamiento en unos momentos en que la tendencia al poliéster era general, pero lo cierto es que son bonitos. Otro punto



Horizon made in USA. Arriba vemos a dos variantes de Dodge Charger y abajo un Charger Shelby.

