

## CENTRO DE ATRACCIONES




El talbot que vibraba, porque  
atravesaba todo.  
La emoción de la aventura,  
con un motor de 1.442 cm<sup>3</sup> y  
65 CV. La emoción de la aventura,  
con un motor de 1.442 cm<sup>3</sup> y  
65 CV. La emoción de la aventura,  
con un motor de 1.442 cm<sup>3</sup> y  
65 CV.

La emoción de la aventura,  
con un motor de 1.442 cm<sup>3</sup> y  
65 CV. La emoción de la aventura,  
con un motor de 1.442 cm<sup>3</sup> y  
65 CV. La emoción de la aventura,  
con un motor de 1.442 cm<sup>3</sup> y  
65 CV.

**TALBOT HORIZON**

## DISCOVER A NEW HORIZON.

PLYMOUTH  
*Horizon*




1978

CAR OF THE YEAR

## 1979 PLYMOUTH HORIZON

NOW THERE'S EVEN MORE CONFIDENCE ON THE HORIZON.




El conjunto parachoques-spoiler de plástico era ya un inevitable signo de los tiempos, los bonitos cromados pasaron a la historia

En mayo de 1982 se incorporó a la oferta la versión EX con el motor GL de 1.442 cm<sup>3</sup> y 65 CV. Era de color gris plata metalizado con decoración específica en negro y rojo, parachoques negros, llevaba econoscopio, guarnecido en tweed, apoyacabezas regulables en altura, parabrisas laminado, cristales tintados, limpia-lavalunas trasero, embellecedores exclusivos de las ruedas, pre-equipo de radio y anagrama EX lateral. Su precio f.f. era de 570.000 pesetas.

### LA GAMA 83

A mediados de 1982 Talbot presentó en Francia su gama 1983, y en lo referente al Horizon, había novedades muy notables que se incorporaron a la gama española desde octubre de 1982.

Entre esas novedades estaba la incorporación de un motor diésel de 1.905 cm<sup>3</sup> y 65 CV denominado "X UD", un directo rival del Ritmo diésel, y que pasó a ser el diésel pequeño más rápido del mercado nacional. Aparecía también un motor de 1.600 cm<sup>3</sup> de gasolina y por último se anunciaba un cambio de cinco relaciones, algo muy necesario por consumo y prestaciones, así como la servodirección que resolvía la desmultiplicación excesiva de estos coches, ya que bastaba con 2,6 vueltas de volante para girar de tope a tope mientras que con la dirección original había que dar 4,5 vueltas.

También pasaron a poder incorporar un ordenador que daba el consumo instantáneo, el medio y diversos parámetros del viaje, algo hoy habitual pero que entonces constituía toda una novedad que casi ningún coche llevaba, ni tan siquiera los muy altos de gama.

Otro problema de los Horizon era su maletero que se calificaba siempre como algo justo, y como no era cosa de cambiar el diseño del coche, en Talbot encontraron una solución muy simple pero eficaz, consistente en poner una banda negra opaca en la parte inferior del cristal trasero levantando la bandeja posterior. De esta forma se gana-

ban unos centímetros de altura y la banda negra impedía ver si había o no equipaje en el maletero. Los diésel pasaron a ofertarse en versiones LD y GLD. En marzo de 1983 se añadió a estos dos modelos de gasóleo el EXD que llevaba dirección asistida, voltímetro, cuentakilómetros parcial, indicador de presión de aceite, elevavolante eléctrico, luz trasera antiniebla, luz en maletero, luz de lectura de mapas, tapicería de terciopelo, embellecedores de llantas y neumáticos de 165/70. De esta manera pasaba a ser todo un alto de gama diésel y el más caro de los Horizon.

En el Salón de Barcelona de 1983 se presentó el Horizon GT con el motor de 1.600 cm<sup>3</sup> y 90 CV que ya montaban algunos Solara. Llevaba de serie el cambio de cinco marchas y alcanzaba los 170 km/h y los 1.000 metros con salida parada en 33", prestaciones muy notables para un turismo medio de esos años. El Horizon GT español era prácticamente igual al Premium francés. En definitiva, y con la práctica totalidad en catálogo de los modelos producidos desde su lanzamiento salvo el S1, Talbot ofrecía a la venta, en los Horizon, las versiones LS, GL, GL Automático, GLS, S2, GT, LD, GLD y EXD, demasiadas variantes sin duda, por lo que no mucho después se racionalizó algo la gama, apareciendo en 1985 una versión GTD que sustituyó al EXD, desapareciendo también el GL Automático y, más tarde, el GLS que con un precio muy similar al del GT no tenía demasiado sentido.

La aparición de estos modelos de la gama 83 coincide prácticamente con el fin, en nuestro país, del Talbot (Simca) 1200, que hasta 1982 se mantuvo valientemente en catálogo en dos versiones.

Y fue curiosamente el GT el modelo elegido por la Policía Nacional para sustituir a los 131 tipo familiar que usaban hasta entonces, comprando unas 1.500 unidades que fueron pintadas con los colores que usaba entonces el cuerpo, que era el marrón claro, de ahí la definición popular de "los descafeinados"