

para estos coches. La primera entrega de 425 unidades se hizo a finales de febrero de 1985.

El anuncio de la desaparición de la marca Talbot en Francia no ayudó a sus ventas en España, poniéndose fin a los Horizon, y a los Talbot hacia noviembre de 1987 cuando ya en las listas de precios sólo estaban el GL (con 5 velocidades) y el GT, así como el Solara Escorial y el Solara diésel. A principios de 1988, aparecieron en las listas de precios diversas variantes más del Horizon y del Solara, sin duda con la finalidad de dar salida a los últimos ejemplares en stock en los concesionarios. A España le cupo el honor de ser el último país en haber producido automóviles con la legendaria marca Talbot.

### SERIES ESPECIALES: S1 Y S2

El recurso a las series especiales para lograr unas ventas extra empezaba a ser algo habitual en España habiendo sido tal vez Ford el principal promotor de esta idea con los Fiesta. Es curioso que, en general, estas series especiales proponen o bien modelos con muchos extras o bien otros muy simplificados a precios atractivos. En el caso del Horizon tuvimos a fin de 1981 la serie S1 con claro look deportivo. Era de color negro con bandas plata y rojo, y llevaba un original cuentarrevoluciones de diodos, llantas de aleación, tapicería exclusiva de diseño deportivo, dos retrovisores exteriores, faros de iodo y spoiler y parachoques negros. La mecánica era la del GLS. Su precio estaba justo por debajo del Automático y estuvo a la venta durante varios meses.

En diciembre de 1982, con las mejoras de la gama 83 y entre ellas el cambio de cinco velocidades y la dirección asistida, se puso fin a la Serie S1 anunciando la S2 de la que sólo se iban a hacer 1.000 unidades. Era similar al S1 aunque sin banda lateral plateada y con el



anagrama S2 en la parte inferior de las puertas traseras. Diremos también que S1 y S2 se escriben a veces como S-1 y S-2.

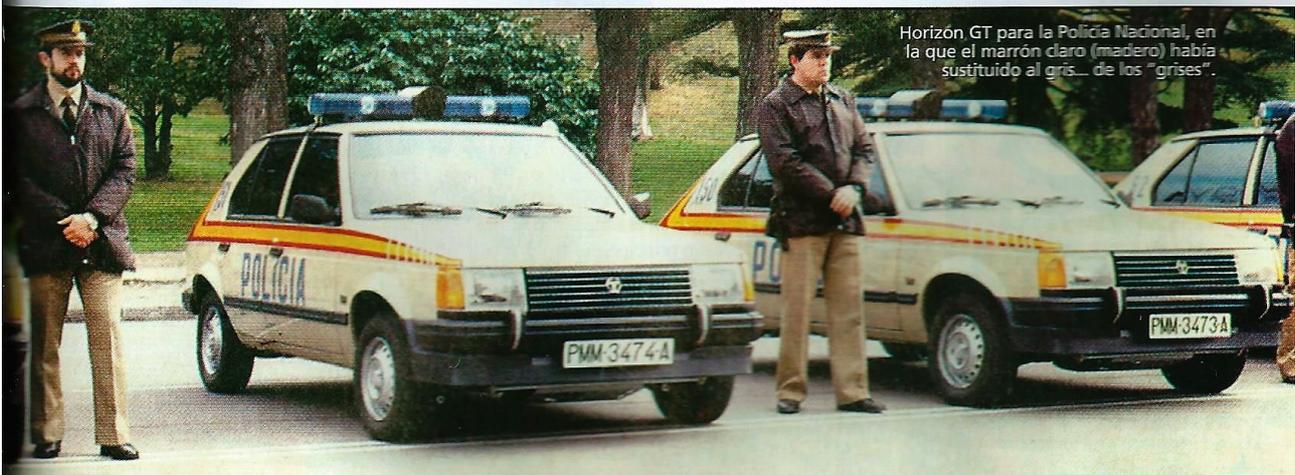
Y también, y como especial aunque no de Talbot, recordaremos a unos modelos de Emelba basados en el Horizon.

### LOS HORIZON EN USA Y EN OTROS PAÍSES

Hemos comentado al principio de este artículo que ya antes de su nacimiento el Horizon se adaptó para ser producido en Estados Unidos, y lo hizo como Dodge Omni y Plymouth Horizon. Su producción arrancó prácticamente a la vez que en Francia con la peculiaridad de que allí montaron mecánicas de VW Golf fabricadas en Estados Unidos que, además, cumplían las normas antipolución que allí eran entonces más severas que en Europa, si bien, y desde 1983, pasaron a usar mecánicas del grupo PSA de 1,7 litros y 2,2 litros, aunque

ignoro si se fabricaron en Estados Unidos o, lo que parece más probable, se mandaban desde Francia. En total, y entre 1978 y 1990 se hicieron más de ¡un millón y medio de unidades! de las que la mayoría -961.148- fueron del Dodge Omni.

Pero, además, hubo derivados de estos modelos en forma de coupé, los O24 que usaron posteriormente, en el caso de los Dodge, nada menos que la denominación de Charger, e incluso hubo una variante ¡Shelby! del mismo que en 1985 montó un turbo Garrett que llevaba la potencia hasta los 146 CV y, como suele ser habitual en todos los modelos americanos populares, hubo también derivados pick-up con el frontal de los coupés, denominados Plymouth Scamp y Dodge Rampage. ¿Quién dijo que el Horizon tuvo una historia anodina? Y aparte de Francia, España y USA, los Horizon se montaron también en Gran Bretaña y en Finlandia por Saab -Valmet. □



Horizon GT para la Policía Nacional, en la que el marrón claro (madero) había sustituido al gris... de los "grises".