

Kaufberatung Simca/Chrysler/Talbot Horizon „C2“

1 Karosserie

Das Gehäuse des Horizon hat die übliche Qualität von Fahrzeugen um das Baujahr 1980 herum. Zumindest wurde schon ab dem Beginn der Serienproduktion die Tauchgrundierung per Kataphorese aufgetragen. Das heißt alle Hohlräume hatten somit eine dünne durchgehene Lackschicht. An Falzen, Nähten und Übergängen wurde vor der Lackierung eine gelbliche PVC-Dichtmasse aufgebracht. Hier finden sich oft Unterrostungen. Das gilt auch für den serienmäßigen PVC/Bitumen-Unterbodenschutz. Die Werks-Hohlraumversiegelung auf Wachsbasis ist eher zufällig mittels Sonden in die Hohlräume, Türen etc. gespritzt worden und damit nicht zwingend flächendeckend.

Leider hat die Karosserie einige konstruktive Schwachpunkte. Zum einen gab es keine Kunststoff-Innenkotflügel. Die vorderen Kotflügel rosten stark an den verschachtelten Blinkeraufnahmen sowie an den unteren Auflagen zum Schweller hin. Das Nachmodellieren dieser Bereiche aus Tafelblech bedeutet einen riesigen Aufwand. Rost mitten in der Fläche scheint nicht üblich zu sein.



Die vorderen A-Säulen sind im Übergang zum Schweller halbrund von den Kotflügeln verdeckt. Dieser Spalt ist oft durch Schmutz zugesetzt und somit ein Paradies für den Gilb.



Die Schwellerenden - vorne und hinten - sind Rostklassiker und bedürfen leider keiner Erläuterung mehr. Die gelochten Innenschweller lassen sich gut vom Innenraum in Augenschein nehmen, wenn der - mittels der Einstiegsleisten verklemmte - Teppich hochgeklappt wird.



Dann lässt sich auch der Boden im Bereich der Pedale bzw. Beifahrerfußraum begutachten. Unerkannte Wassereinträge durch die Öffnungen in der Spritzwand (Heizung, Lenkung, Kabelbaum) oder an der Windschutzscheibe lassen hier den Boden von innen nach außen durchrosten. Aber auch Leckagen am Kupplungsgeberzylinder können den Pedalboden angreifen. Von beiden Seiten gefährdet sind die Wagenheberaufnahmen, die zusammen mit einem L-förmigen Verstärkungblech einen für die Stabilität wichtigen Dreieck-Kasten bilden. Leider ist hier das Blech zum Teil dreilagig. Eine Sanierung ist daher ziemlich aufwändig.

Dass die Karosserie trotz beginnender Perforation recht stabil ist liegt auch an den vorderen Längsträgern die quasi einen verwindungssteifen Hilfsrahmen für die Drehstabfedern bilden. Eine Domstrebe hat der Horizon ja auch schon quasi ab Werk. Korrosion hier bedeutet dann "an tragenden Teilen". Rost (in Grenzen) auf den Fahrwerksteilen ist wegen der hohen Materialstärke eher ein kosmetisches Problem.

Ein weiterer neuralgischer Punkt sind die hinteren Radhäuser. Innenraumseitig sind die Gurtbefestigungen in Durchgangsgewinden befestigt. Mangelnde Versiegelung von außen lässt diese Bereiche dann hemmungslos durchfaulen.



Die darunter befindlichen Stoßdämpferdome rosten dann gleich mit durch. Hierfür gibt es keine Originalbleche (sprich Radhäuser) mehr. Die Erneuerung der Stoßdämpferaufnahme ist glücklicherweise ohne Fahrwerksvermessung möglich, da dieser Punkt nicht die Geometrie des hinteren Fahrwerks beeinflusst. Diese Bereiche lassen sich aber erst nach Abnahme der Innenverkleidungen bzw. der im Kofferraum aufgeklebten Matten kontrollieren.

Im Motorraum ist die Batteriehalterung wegen auslaufender Säure gefährdet. Unter den aufgeklebten Dämmplatten im Luftkasten (wie auch im Fahrgastboden) ist oft Rost, weil die Platten versprödet und rissig sind. Die Wasserabläufe des Luftkastens in die Kotflügel haben eine Kante - hier steht das Wasser bis es verdunstet. Ein gesägter oder gefeilter Schlitz in diese Kante sorgt hier für einen besseren Abfluss.



Die Blechtanks scheinen zumindest ab 1981 verzinkt zu sein. Zum Check gibt es Zugang vom Kofferraumboden her durch einen geschraubten Deckel über dem Tankgeber.

Die Türen rosten auch gerne wie alles andere was aus Blech ist; das sollte aber bei 30 Jahre alten Fahrzeugen nicht wirklich überraschen.

Ach ja, die vorderen ‚Ösen‘ dienten nur zum Verzurren der Autos beim Bahntransport – sie sind nicht für's Abschleppen geeignet.

2 Zierteile & Glas

Die "Chrom"-Zierleisten an den Dach-Regenrinnen sowie die Embleme sind fast immer verschlissen. Die Zierleisten um die Fenster sind auf die Fensterrahmen aufgedrückt und kaum ohne bleibende Verformung entfernbar. Darunter kann sich ebenfalls Rost befinden.

Die verchromten Stoßstangen sind besonders von der "ungepflegten" Rückseite her gefährdet. Falls es mit Aufpolieren nicht mehr getan ist, kann man diese aber entrostet und schwarz lackieren - dies entspricht dann immerhin der Ausführung späterer Modelle.

Die Heckscheiben hatten ab dem Modelljahr 1983 einen unteren schwarzen Balken, weil die Hutablage bei diesen Fahrzeugen zwecks vergrößertem Kofferraumvolumen höher sitzt. Die Einbaumaße des Glases sind aber identisch. Vor der Verglasung ist nur die Windschutzscheibe geklebt – allerdings macht dies eine Entrostung des Scheibenrahmens schwierig. Die 6,3mm-Anschlüsse der Heckscheibenheizung vertragen nur sehr wenig mechanische Belastung und sollten daher nur sehr vorsichtig gesteckt werden. Ein zusätzlicher Klecks Epoxidharz neigt dem Abreißen vor.

3 Fahrwerk

Hier sind nur die üblichen Verschleißerscheinungen bei hohen Laufleistungen zu befürchten: Gummilager der Spurstangen vorne und hinten und der Koppelstangen vorne. Gegebenenfalls sind die Traggelenke ausgeschlagen. Die Stoßdämpfer lassen sich vorne und hinten ganz einfach ersetzen, da sie von den Federn getrennt montiert sind. Schöne Grüße an Elle McPherson...

Obacht: die Drehstabfedern sollten nur nach den Angaben im Werkstatthandbuch behandelt werden, da jede rund 300 kg Fahrzeuggewicht bei nur einem achtel Umdrehung Federweg in der Waage hält.

4 Bremsen

Die eigentliche Aufgabe ist hier die Unterscheidung der verbauten Bremssysteme. Es finden sich gemischt Baugruppen von Lucas/Girling, D.B.A/Bendix, sowie ATE - und zwar unterschiedlich vorne und hinten. Zumindest die Brems Scheiben und -trommeln haben eine Standardgröße.

5 Motor & Aggregate

Die meisten Fahrzeuge haben hohe Kilometerleistungen. Die Benzinmotoren scheinen robust zu sein. Andererseits ist davon auszugehen dass die Autos wegen der häufig verbauten 4-Gang-Getriebe mit relativ hohen Drehzahlen bewegt wurden. Die Kontrolle des Ventilspiels und der Kompression kann Auskunft über den Motorzustand geben. Da vom Hersteller aus heutiger Sicht kein besonderer Anspruch an die Ölqualität gestellt wurde, ist ein häufiger Ölwechsel zwecks Reinigung und Pflege des Motors kein Kostenproblem mehr.

Der Motor hat einen Nockenwellenantrieb mit einer wartungsfreien Duplexkette, also entfällt schon mal die Zahnriemenproblematik.

Die verbauten Aggregate sind allesamt Standardteile ohne Besonderheiten. Einzig die serienmäßige kontaktlose Transistorzündung mit dem Hallsensor im Zündverteiler und dem Mini-Steuergerät (eigentlich nur ein Verstärker) ist "anders". Nach längerer Standzeit kann die mechanische Benzinpumpe in den Tank leergelaufen, und der Motor wird nicht beim ersten Dreh anspringen. Hier bietet sich das Einfügen eines Rückschlagventils z. B. von Pierburg in die Tankleitung an.

Der geschlossene Kühlkreislauf ist von üblicher Bauart und unauffällig, wenn nicht gerade der Ausgleichsbehälter aus Echtglas – die Vase - zerspringt. Es wurden verschiedene Thermostate verwendet. Bei dichtem Thermostaten ab 1979 muss der Kühlkreislauf an zwei Stellen entleert werden. Kühler wurden in zwei Netzgrößen verbaut sind aber austauschbar. Nicht vergessen sollte man die dreistufige Vorwäme-Einstellung der Luftfilteransaugung an die Außentemperatur anzupassen.

6 Getriebe & Kupplung

Auch hier wurden je nach Baujahr unterschiedliche Getriebe verbaut: Simca 4-Gang „AT“, Citroen "AC429/AC428" 4-/5-Gang, Peugeot "BE1" 4/5-Gang. Die Synchronisation des 2. und 3. Ganges der älteren Ausführungen der Getriebe ist häufig verschlissen. Die Trockenscheiben-Kupplung wird hydraulisch betätigt; bei fallendem Stand im Bremsflüssigkeitsbehälter versagt dann als erstes die Kupplung. Hinweis: die BE1-Getriebe sind mit normalem Motoröl gefüllt.

Die Chrysler Automatikgetriebe „Torqueflite A415“ entstammen der US-Großserie und dürften daher ausgereift sein.

7 Innenausstattung & Elektrik

Die verwendeten Kunststoffe scheinen von verschiedenen Herstellern zu stammen. Leichte Farbunterschiede durch Alterung sind daher normal. Bei der Demontage muss hier besonders gefühlvoll umgegangen werden, da die Teile durch ihr Alter zerbrechlich sind.

Die Nadeln der Anzeigen (Tacho usw.) sind z.T. aus orangefarbigem Kunststoff und verbiegen sich zum Fahrer hin.

Bei den Sicherungen sind unübliche Typen mit direkten 6,3mm Direktanschluß verwendet. Hier immer Ersatz mitführen. Ansonsten besteht die Elektrik nur aus einfacher Verkabelung.

8 Teileversorgung

Viele Verschleißteile für Motor, Bremsen, Fahrwerk, Antrieb usw. sind noch im Handel verfügbar, oftmals zu erstaunlich günstigen Preisen. Es könnte aber sein, dass es sich um Preise für Auslaufteile handelt – wegen der geringen Nachfrage. Daher erscheint ein Kauf auf Vorrat ratsam. Karosserieteile, auch Kotflügel sind mittlerweile rar, tauchen aber ab und an bei Internetauktionen auf. Es gibt auch noch einige Händler (u.a. Fa. Harter in Achern, Fa. Ley in Schwäbisch Hall, J. Roterberg in Freisen) und Sammler mit wohlsortiertem Simca-Bestand. Das clubeigene Teilelager hat hier auch noch einiges zu bieten.

Kapitale Karosserieschäden durch einen neuerlichen Unfall sind mangels Versorgung leider nicht mehr wirtschaftlich reparabel - also lautet die Devise: schön defensiv auf Abstand fahren.

Für schwierige Beschaffungen bietet sich eventuell unser Nachbarland Frankreich an, da der größte Teil der Autos im Heimatland verblieben sind. Eine französischsprachige Adresse im Internet ist die Inseratenseite www.leboncoin.fr.

9 Fazit

Der Kauf eines Horizon ist genau mit den durchschnittlichen Problemen seiner Altersgenossen gesegnet. Eine Voll-Restauration ist unter Berücksichtigung des 'nicht vorhandenen' Marktwertes schwierig und wohl nur als Liebhaberei zulässig.

10 Kurzhistorie

Bauzeit: 1977 - 1987
Preise: 11.050,- DM bis 14.600,- DM
Stückzahl (Europa): ca. 1,09 Mio



Bestand zugelassener Fahrzeuge (KBA Jan. 2013): 39

Stefan Gräf
15-11-2014