# A L'AMERICAINE.

Les américaines, les automobiles, sont toujours caricaturées, à gros traits, de la façon suivante : un énorme V 8 permet de devenir le champion du feu rouge malgré les 2 tonnes d'une carrosserie répondant à des standards d'esthétique très précis et mesurant près de 5 mètres de longueur ; pour le reste, il est généralement ajouté, "ça" ne tient pas la route et "ça" ne freine pas. Voilà! Et le tout est accommodé à la sauce "normes de sécurité à outrance"... que les européens s'empressent de

singer.

En compétition, l'américaine jouit d'une bien meilleure réputation. Le gigantisme outre-Atlantique appliqué à la course a donné naissance à la phénoménale Corvette de John Greenwood que nos lecteurs connaissent bien ou la non moins monstrueuse Chevrolet Monza. Quelle est donc la part du vrai et du faux dans l'image que les européens se font de l'automobile américaine. La légende est-elle réelle? Pour répondre à cette question, nous avions sollicité, auprès de General Motors France, l'essai d'une Chevrolet Monza mais sans que sa-

tisfaction nous fut donnée.

Cette Monza nous aurait permis de juger "sur quoi roulent les américains" et de quel produit dérivait-on l'engin spectaculaire aperçu par les Français lors des dernières 24 Heures du Mans. GM France s'est largement racheté en organisant une originale présentation de presse au cours de laquelle nous avions, à notre disposition, une Chevrolet Caprice et sa version break, une Oldsmobile 98 Regency, une Cadillac Séville, une Chevrolet Blazer 4 x 4 (4 roues motrices) et celle qui a le plus retenu notre attention, la Pontiac Firebird Formula 400 car elle est typique des sportives "US". Précisons que cet essai fut particulièrement passionnant, ne serait-ce que par les réflexions qu'il ne manqua pas de susciter et les questions qui viennent immédiatement à l'esprit au bout de quelques kilomètres. Certaines nous font froid dans le dos. A vous de juger...

Par Gilles DUPRE.

# Plein les yeux...

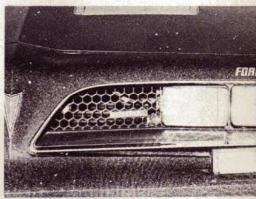
Quelle voiture a plus de "gueule" qu'une Chevrolet Corvette, c'est la question que nous nous posions, peu avant cet essai, en en suivant une dans les rues de Paris. Toute en longueur, avec ses formes ar-rondies, ses ailes bombées, ses larges roues et un capot suggestif et prometteur d'une belle cavalerie. Pour ça, les américaines sont les reines, les reines de la 'frime' mais, entendons-nous bien, dans le meilleur sens du terme. En effet, qui pourrait soutenir qu'il n'a pas, un jour ou l'autre, rêvé, devant une Corvette ou l'une de ses soeurs. La Firebird Formula reprend la silhouette et les lignes de la Camaro (c'est la même, grande famille). Comme dans le western, les Américains n'ont qu'une recette pour leurs voitures de sport et la Formula n'y échappe pas. Une forme effilée, un capot qui n'en finit pas, orné d'une calandre agressive, des rebords d'ailes généreux, un arrière évocateur avec un large becquet, des jantes bien dessinées etc... Oh, sur le principe, ils sont en accord avec les européens, seules les dimensions changent. Tenez, cette Pontiac mesure 5 mètres de long,

tout juste, mais l'Oldsmobile Regency at-

teint les 5,60 m, le record étant détenu

par la Cadillac Fleetwood avec... 6,20 m. La plus petite que nous ayons trouvée mesure tout de même 4,51 m (Pontiac Sunbird). En largeur, la Firebird avoue 1,92 m mais une Cadillac Eldorado ne rougit pas de ses 2,03 m. Bien sûr, ces dimensions extérieures se retrouvent sous forme d'espace à l'intérieur et la plus "compacte" des américaines emporte allègrement 6 personnes spacieusement installées. Dans le cas de notre Pontiac, 4 personnes s'installent encore confortablement ce qui est assez inhabituel dans nos coupés européens pour lesquels a été inventé le terme vraiment étriqué de : 2 + 2". A l'intérieur, c'est le confort tous azimuts. Tout y est, de l'utile au superflu, du plus indispensable des accessoires au plus futile des gadgets : l'air conditionné, c'est une religion, manuel, automatique ou même semi-automatique au choix du client, glaces électriques bien sûr, siège à réglages électriques (en hauteur, en profondeur, le devant du siège seulement ou l'arrière) avec lesquels seul un primitif ne pourrait pas former le galbe exact de ses cuisses et de ses fesses, régulateur de vitesse dit "cruise control" dont nous reparlerons plus loin, blocage électrique des portes, volant réglable, radio, toit ouvrant électrique, amortisseurs arrière 'gonflables''... et réglables de l'intérieur.





Il y a aussi la jauge d'économie dont nous reparlerons également plus loin. La Pontiac Firebird est naturellement pourvue d'une belle brochette de ces équipements qui sont d'ailleurs des options. Mais l'option semble avoir une autre définition aux USA qu'en Europe. Si, chez nous, c'est tout simplement un moyen de vendre un produit au-dessus du prix annoncé, chez eux là-bas, il apparaît, la liste en étant si impressionnante, que les options permettent en fait de se faire une voiture à la carte. D'une manière générale, les américaines sont très luxueuses et très bien finies. la Firebird notamment, avec un intérieur en velours agréable et confortable.

Dès maintenant, il nous faut aborder un chapitre d'ailleurs cher à GM France, celui des prix. Il faut bien le reconnaître, les américaines à équipement supérieur sont très compétitives par rapport aux européennes. Que l'on considère les hauts de gamme de chez Peugeot, Citroen, Mercedes, BMW ou Jaguar, il est vrai que l'on trouve une américaine souvent mieux équipée qui en jette trois fois plus dans la vue pour un prix parfois même inférieur. Ce qui devait être dit l'a été, nous verrons s'il est opportun de poursuivre la comparaison plus avant. Exemple: le prix d'un Pontiac Formula toutes options correspond sensiblement à celui d'une Porsche 924. Il est indéniable que si l'on s'en tient à l'apparence, nombreux seront ceux qui préféreront la Pontiac.

# . EN PONTIAC FIREBIRD









# A une autre échelle!

Sous le capot, l'Amérique est fidèle à sa légende. Le moteur de la Formula est un banal 6,5 litres. Vous rencontrez courramment des 7 litres sur d'autres modèles. Nous nous sommes intéressés au plus petit moteur existant chez GM et nous avons trouvé un... nous osons à peine le dire... un ridicule petit 3,8 litres. Alors nous qui nous désinteressons habituellement de la puissance "fiscalité", nous nous sommes penchés sur la question. La Firebird est une 38 CV mais il existe aussi des 40 CV, les privilégiés (ceux qui possèdent les petits moteurs) n'ayant droit qu'à 22 CV. Pour la puissance réelle, les américains sont beaucoup plus modestes: 180 ch SAE dans la Formula, les chiffres que nous avons relevés, oscillants entre 110 et 200 ch. Mais là, reconnaissons qu'il n'y a pas que des inconvénients. La légendaire robustesse des américaines est une réalité, les chifparlent d'eux-mêmes: 27,5 ch SAE/litre, représente une valeur courante aux USA, quant à la vitesse moyenne de piston au régime maxi, elle n'est que de 11,43 m/s ce qui est bas. Il faut dire que le régime de puissance maxi est de... 3600 t/mn. Le couple moteur lui, est de 325 litres/pied c'est-à-dire après conversion... 44,85 mkg à... 1600 t/mn. On le voit, à l'analyse de chaque élément d'une américaine, il s'agit d'une toute autre conception que l'européenne. C'est une autre échelle. Bien sûr, ce moteur est accouplé à une boîte automatique de rigueur.

## C'est pas fait pour ça...

Après tous ces chiffres, il est temps de prendre le volant. La seule description précédente des cotes de la Firebird vous donne une idée de l'impression que l'on ressent au volant. Au démarrage, la Formula s'arrache mais très vite, avouons-le, nous allons être décus par la performances. L'accélération, bien que continue et certainement efficace est vraiment très sage et ne déclenche pas l'enthousiasme. Au-dessus de 130 km/h, la poussée est encore plus calme.

L'essai se déroulant dans le midi, nous n'avons malheureusement pas pu nous livrer à nos habituelles mesures. La vitesse maxi n'a pas l'air non plus très élevée. Le compteur n'est gradué que jusqu'à 160 km/h et l'on accroche l'équivalent d'un 180

Pourquoi les performances sont-elles décevantes? Là encore les chiffres nous donnent l'explication. 180 ch SAE mais aussi 1710 kg, cela donne un rapport poids/puissance de... 9,5 kg/ch SAE, ce qui est très faible pour une sportive. Cela ne signifie d'ailleurs pas que le V 8 est dénué de toutes qualités d'agréments.

Le comportement lui aussi est assez choquant pour un européen. Sur autoroute, celui de l'Esterel en l'occurence, il est recommandé d'adopter une conduite paisible. En effet, certaines de ses caractéristiques font qu'il vaut mieux conduire coulé la Firebird. Une direction démultipliée et très assistée, une suspension très souple qui ne permet pas une franche mise en appui, une lenteur dans les réactions font que la conduite rapide et sportive est peu précise. Oh, nous ne voulons pas démolir à tout prix cette Firebird mais lorsqu'on nous dit qu'elle tient la route et qu'elle freine, il faut préciser que là encore, c'est à une autre échelle, celle de ses 1710 kg et celle de sa conception faite pour rouler à 100 km/h en ligne droite sur autoroute.

Ah, bien sûr, c'est confortable mais d'autres inconvénients prennent leur importance. Un exemple, à seul titre d'information, pour le lecteur : on nous avait déconseillé d'emprunter les petites routes de montagne avec ces américaines et la Formula en particulier. Nous pensons maintenant que GM aurait du nous l'interdir formellement car n'ayant pu résister à l'expérience, avouons avoir fait demi-tour tant la situation était triste... à 40 km/h maximum prenant toute la largeur de la route (avec une telle longueur, il n'est pas question de faire un tête à queue sans toucher), nous klaxonnions dans chaque virage en pointant timidement le nez. La maniabilité d'un tel engin est à peu près nulle. Oui mais bien sûr c'est pas fait pour ça... mais pour quoi est-ce donc fait? C'est ce que nous allons essayer de voir dans le paragraphe suivant.

# Un frisson désagréable à l'idée que...

Nous parlions précédemment de Porsche 924, vous avez bien compris qu'il n'était pas possible de comparer autre chose que le prix ou le rapport prix/quantité avec la Pontiac. Là aussi, s'arrêtent les compa-raisons avec les Mercedes, BMW, ou même Jaguar. Et nous en avons fait la cruelle expérience lorsqu'un Coupé BMW 3 litres (piloté par conducteur moyen et pas un pilote de Grand Prix, empressons-nous de le préciser) nous doubla dans les courbes de l'autoroute de l'Esterel 20 ou 30 km/h plus vite alors que la Firebird était à ses limites, de vitesse et surtout de tenue de route. La BMW décrivait une trajectoire impeccable dans une stabilité parfaite, la Firebird dansait dans tous les sens obligeant son conducteur à la maîtriser. Loin de nous, répétons-le, l'idée d'assassiner la Pontiac mais certaines choses dans la conception de l'automobile américaine en général, nous paraissent très graves. En effet, autant l'immense Chevrolet Caprice break, pardon "Station Wagon" nous parait d'une utilité indéniable ne possédant aucun équivalent en Europe, autant, le Blazer 4 roues motrices avec ses grosses roues et son côté démentiel nous semble plus attrayant qu'une Range Rover et même, autant une Cadillac Séville nous semble se justifier pour un monsieur qui répugne l'automobile au point d'utiliser un chauffeur... autant nous ne voyons aucune raison de généraliser cette conception de l'automobile et disons-le cette conception absurde de voitures immenses qui incitent leur conducteur à tout oublier de la route. Oui, nous nous expliquons. Lorsque vous conduisez une américaine, vous avez devant un compteur, gradué en rouge audessus de la vitesse réglementée, un sustème qui permet de se bloquer sur une vitesse de croisière, le "cruise-control" qui déconcentre totalement le conducteur, une jauge d'économie qui vous rappelle à l'ordre lorsque vous consommez trop d'essence etc... mais de grâce lais-sez-nous respirer. Le pilotage automatique, c'est bon pour les avions! D'abord,

l'essence, au prix ou le client la paie il peut revendiquer le droit de la gaspiller, de s'en faire de sampoings, de la sauce vinaigrette ou de la vider dans son égoût car en France si contrairement à ce qu'on dit, on a beaucoup de pétrole ou n'a pas beaucoup d'idées. Non, nous n'avons pas beaucoup d'idées et nous le prouvons en tournant la tête vers les Etats-Unis dès qu'il s'agit de prendre une mesure, de citer une statistique ou de fixer, en pouces, le recul d'une colonne de direction en cas de choc. Car, toutes les brimades actuelles, toute la démagogie de nos chers politiciens en matière automobile nous conduirons dans dix ans à construire des voitures américaines. Merci beaucoup, messieurs, nous avons déjà prévenu Michel Hommell notre patron que nous changerions alors de métier. Mais luimême qui vint à l'automobile par la Coupe Gordini, aurait-il encore envie d'éditer une revue ne traitant plus que d'automobiles à la manière américaine.

Celle-ci n'est plus une voiture, c'est un salon roulant qui fait tout oublier du monde extérieur à son conducteur. C'est ef-frayant! Malgré l'espace, les américaines nous rendent clostrophobes, car on est enfermé dans un habitacle sans aucune liberté sinon celle de rouler stupidement en file indienne, tous à la même vitesse sans s'occuper de rien. Bravo, messieurs de la sécurité, vous n'allez pas tarder à redécouvrir le train.

Comment conclure, sinon en revenant à

l'Europe et la dernière Opel Manta "E" que nous avons essayé dans la montagne. Quel plaisir, mais quel régal, de conduire une voiture vivante dotée de réflexes et de rapidité dans les réponses chaque fois qu'elle communique avec son conducteur. Quel plaisir de la balancer avec précision d'un virage à l'autre, mais quel régal de la placer au ras de la corde. Quelle joie de pouvoir prendre des appuis dans les courbes quelle joie de piloter un engin avec une tenue de route et un freinage homogènes avec le poids, quel plaisir de conduire tout simplement... souhaitons qu'il dure des dizaines d'années malgré ces gratte-papiers qui, de leur confortable bureau, nous ammènent doucement vers une conception de l'automobile... à l'américaine!



# CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.

## MOTEUR.

Emplacement: avant. Disposition: longitudinale Type: à 4 temps, 8 cylindres en V à 90°. Refroidissement : par eau. Refroidissement: par eau.
Distribution: arbre à cames central, soupapes en tête.
Alimentation: 1 carburateur quadriple corps.
Cylindrée: 6555 cm³.
Alésage x course: 104,68 x 95,25 mm.
Rapport volumétrique: 7,6 à 1.
Puissance maxi: 180 ch SAE à 3600 t/mn.
Couple maxi: 325 livres/pied ou 44,85 mkg à 1600 t/mn.
Puissance au litre: 27,46 ch SAE/litre.
Vitesse moyenne de piston au régime de puissance maxi: 11,43 m/s.
Système électrique;
Ratterie: 12 v. Batterie: 12 v. Alternateur: 63 Ah. Phares: 4

### TRANSMISSION.

Mode: aux roues arrière. Boîte de vitesses: automatique. Convertisseur de couple "turbo-hydrama-Rapports de boîte hapports de botte: 1ère 2,52 à 1. 2ème 1,52 à 1. 3ème (drive) 1 à 1. Marche AR: 1,92 à 1. Rapport de pont: 2,41 à 1. Vitesses à 1,000 t/mn (km/h) en: 1ère 20,84 2ème 34,56 Drive 52,46

## CHASSIS.

Carrosserie Coupé 2 portes, 4 places, autoportante en acier Suspensions:
AV à roues indépendantes. Ressorts hélicoidaux.
AR à essieu rigide. Ressorts à lames semi-ellyptiques.
Amortisseurs à double effet Direction Type à recirculation de billes avec assistance à rapport variable. Freins: AV : disques ventilés. Etriers 2 pistons. AR : tambours. Dimensions: Empattement Voie AV 155 2746 mm. Voie AV 1557 mm Voie AR 1534 mm Longueur: 4999 mm. Largeur: 1854 mm. Hauteur: 1254 mm. Hauteur: 1254 mm.
Pneumatique: F (signifie: 195) R (signifie: radial) 78 x 15.
Poids: 1710 kg.
Rapport Poids/Puissance: 9,5 kg / ch SAE.
Capacités:
Essence: 80 litres.
Eau: 17.40 litres.
Huile: 4,73 litres.

### PRIX.

PRIX.

De base TTC départ Le Havre: 52.790,00 F.
Options: glaces teintées 393,00 F. glaces électriques 840,00 F.
Ouverture de malle automatique 142,00 F, dégivrage de lunette.

AR 545,00 F, air conditionné 3.760,00 F, miroir de courtoisie 31,00 F, pont auto-bloquant 425,00 F, "cruise control" 629,00 F, volant sport "Formula"
338.00 F, volant réglable en hauteur 448,00 F, roues alliage d'aluminium 1.786,00 F, radiateur renforcé 228,00 F, ornementation "Formula"
999.00 F, jauge rallye 472,00 F, intérieur "custom" velours 928,00 F, groupe de lampés 126,00 F, pneus Uniroyal LR 78-15 (supplément) 900.00 F, radio 1.003,00 F, antenne 62,00 F, avertisseur 112,00 F.

Prix toutes options: 66.957,00 F