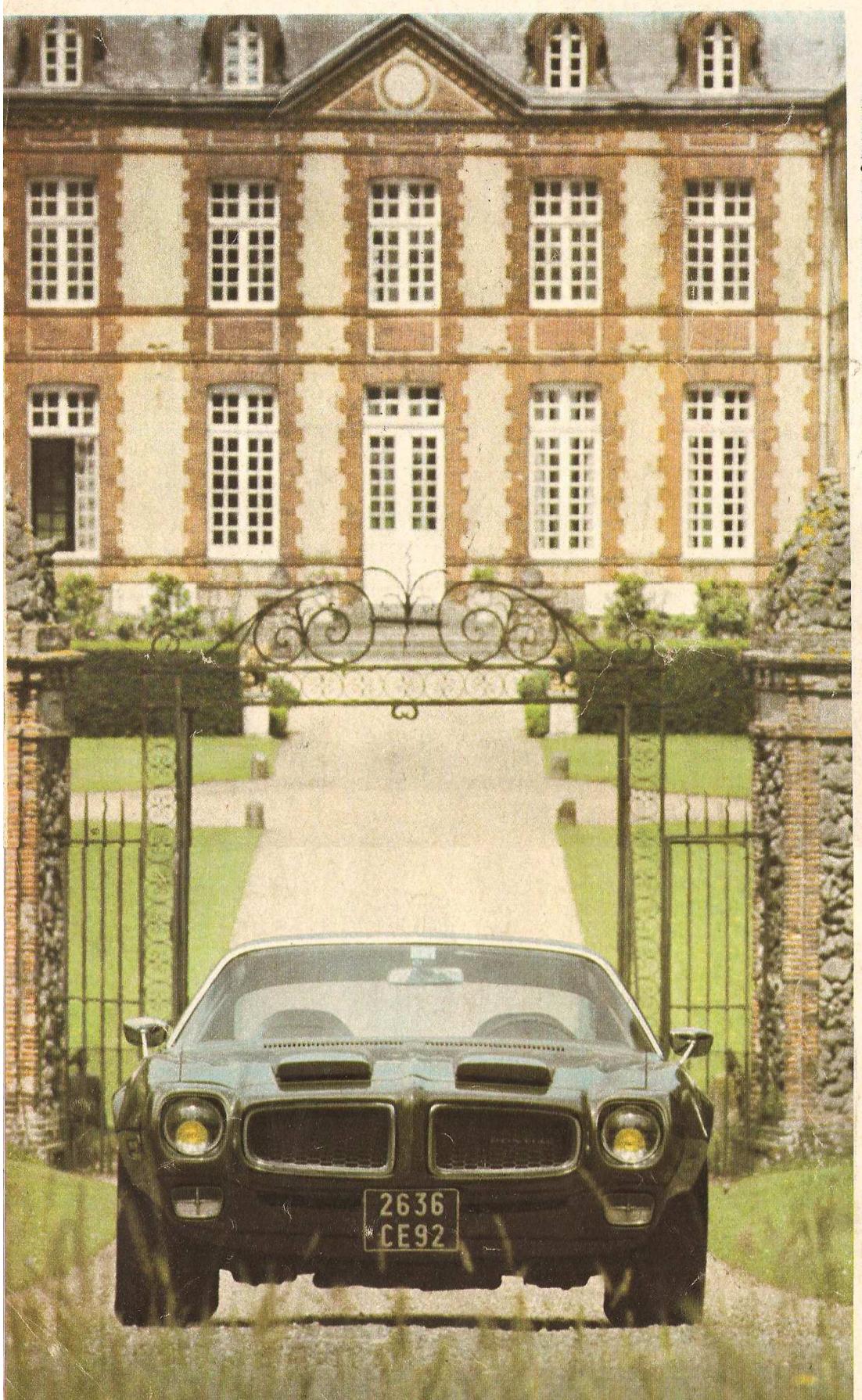
CONTACT AVEC: LA PON

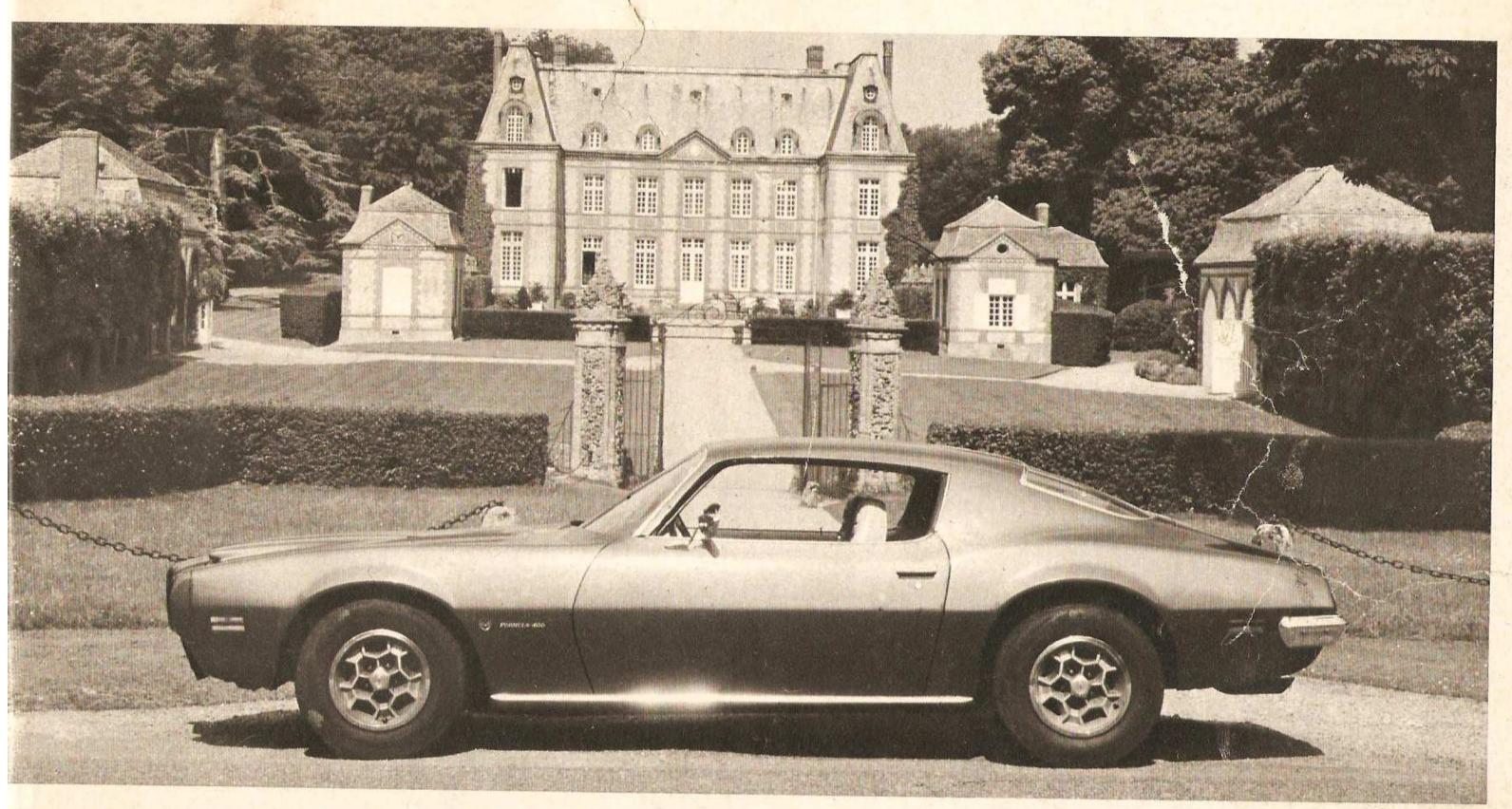


par Henri MORISI et Etienne MOITY

Un museau de monstre antédiluvien sur un profil cependant racé, une allure de félin prêt à bondir, ainsi se présentait à nos yeux la Pontiac Firebird. Vérité ou illusion, cette impression de puissance rageuse était-elle due uniquement au dessin de la carrosserie. Cet oiseau de feu offrait-il plus que des espérances? Il ne tenait qu'à : nous de le savoir, la Firebird nous attendait sagement devant la porte. Pas de pare-chocs à l'avant, mais une énorme calandre en matière plastique assure la protection frontale. Sous le capot, lui aussi (en plastique et affublé de deux fausses i prises d'air, on découvre un huit cylindres en V de conception fort simple. Peu impressionnant et à moitié recouvert par un volumineux filtre à air, il n'en développe pas moins 300 ch. Il est vrai que sa cylindrée ressort à 6555 cm3, soit quinze fois celle d'une modeste Citroën 2 CV 4. En ouvrant le coffre arrière, on est surpris par le faible volume utilisable pour les bagages, bien que la roue de secours du type « gain d'espace » (le pneumatique est réduit à sa plus simple expression et un gonfleur le met en pression en cas de besoin), soit de petite dimension. Deux larges portières permettent l'accès à l'habitacle. En basculant les dossiers avant et en se contorsionnant quelque peu, on accède aux places arrière. On constate rapidement, même à l'arrêt, que les longs parcours dans cet emplacement ne doivent pas être de tout repos. Certes, le passager est plus à l'aise à l'avant. Quant au conducteur, l'absence d'un dossier inclinable lui enlève la possibilité de trouver la position de conduite convenable. Toutefois, le réglage en hauteur du volant de direction rétablit moyennement l'équilibre. Face au pilote, le tableau de bord offre sa série de cadrans et de petites touches, sur les trois branches du volant, actionnent l'avertisseur, mais, hélas, on ne dispose pas d'un signal optique. On note aussi la présence d'un bruiteur fonctionnant en permanence dès que les portières sont ouvertes.

Contact, démarreur, le moteur se met en marche immédiatement à la première sollicitation. Une légère impulsion sur l'accélérateur et la voiture avance sans à-coups : la souplesse du huit cylindres se fait remarquer. Sans difficultés, malgré le volume de la Pontiac, on se joue en ville des encombrements. Enfin, voici l'autoroute. La voie est dégagée, c'est le moment du « pied au plancher ». Les 300 ch manifestent leur puissance. L'accélération est étonnante. On est littéralement projeté sur les véhicules qui nous précèdent. Ces derniers disparaissent ensuite avec une telle rapidité que l'on se demande si, par un curieux hasard, ils ne sont pas en marche arrière. L'aiguille du compteur flirte avec les 230 kmh et la vitesse réelle se situe aux alentours de 215 kmh. A peine le temps de se mettre la Firebird en main, et c'est déjà Montlhéry. Les impressions se confirment. Les valeurs relevées sur la piste se passent de commentaires: 15"8 et 28"9 aux 400 et 1000 m départ arrêté, deux personnes à bord. En reprises depuis 40 kmh, les résultats sont tout aussi éloquents avec 14"4 et 27"2 sur les mêmes bases. Le circuit routier va nous servir maintenant d'étalon pour la consommation routière. Parcouru à très vive allure, ses difficultés vont peser lourdement. Les 300 ch réclament 41,7 litres d'essence pour 100 km. Il est vrai que la moyenne est élevée et cette consommation représente, compte tenu du profil et des nombreux virages, une valeur maximale qui

TIAC ERBIRD...



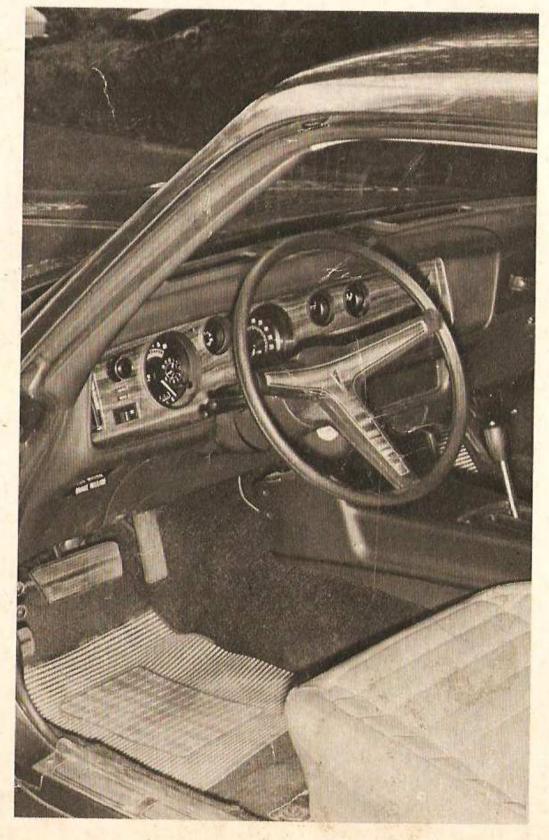
... un drôle d'oiseau

ne sera atteinte que dans le cas d'une circulation sur autoroute avec plein emploi de la vitesse maximale. En revanche, sur route, avec une moins grande sollicitation des intermédiaires, la dépense est restée dans des limites raisonnables avec 17,8 litres. Il faut cependant tabler sur une consommation moyenne de 25 à 28 litres en conduite rapide. Quant à la tenue de route, elle reste en toutes circonstances très acceptable malgré une suspension tressautante qui déroute au début. Les grandes courbes demandent un supplément d'attention et il en est de même sur sol mouillé où la puissance disponible réclame un dosage précis de l'accélérateur. Les pneumatiques Michelin VR et le limiteur de glissement du différentiel arrangent toutefois fort bien le comportement global. A ceci s'ajoute une direction précise. En revanche, le freinage marque une certaine tendance à l'évanouissement en usage intensif avec, heureusement, un temps de récupération très court. Pour sa part, le confort subit la loi d'une suspension ferme et d'un amortissement « dur ». Les mauvais revêtements ne sont pas le terrain de prédilection de la Firebird. Plus de 200 kmh, moins de 29 secondes aux 1 000 m départ arrêté pour 50 000 F, avec l'assurance de ne pas passer inaperçu, pour certains, cela justifiera le choix. Notons enfin, pour la petite histoire, que le prix de vente en Amérique est de l'ordre de 4500 dollars environ, soit 25 000 de nos francs.

PONTIAC FIREBIRD FORMULA 400

PRIX : 49 285 F T.T.C. (prix départ Le Havre) CARTE GRISE : 760 F

VIGNETTE : 1 000 F TOTAL : 51 045 F



CARACTERISTIQUES

MOTEUR:

Puissance fiscale: 38 CV.

Cylindrée: 6 555 cm3 - 8 cylindres en V à 90°. Alésage × course: 104,6 × 95,1 mm.

Distribution : un arbre à cames central entraîné par

chaîne.

Alimentation : un carburateur quadruple corps inversé. Graissage : sous pression par pompe.

Puissance maxi: 300 ch SAE à 4 800 tr/mn. Couple maxi: 45 mkg à 3 200 tr/mn.

Rapport volumétrique : 8,2 à 1.

TRANSMISSIONS:

Roues arrière motrices. Boîte de vitesses automatique à trois rapports. Levier sélecteur au plancher.

SUSPENSIONS :

Roues avant indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux. Barre anti-roulis. Suspension arrière par essieu rigide et ressorts à lames multiples. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques à l'avant et à l'arrière.

DIRECTION :

A circulation de grille, assistance hydraulique. Diamètre de braquage : 12,7 m.

FREINS :

A disques ventilés à l'avant et à tambours à l'arrière. Frein de stationnement sur les roues arrière.

PNEUMATIQUES :

F 70 × 14.

CARROSSERIE :

Coupé deux portes 2 + 2.

CAPACITES :

Moteur: 3,8 litres. Réservoir de carburant: 74 litres. Circuit de refroidissement: 13 litres. Equipement électrique: 12 V.

POIDS: 1 590 kg.