

1969 Firebird et T/A

10-09-2007

Les Pontiac Firebird arrivent en 1969 avec un profond restylage extérieur (cependant moins tranchant que celui caractérisant le passage d'une génération à l'autre). C'est avant qui bénéficie le plus de ce remodelage alors que l'arrière et l'intérieur évoluent, quant à eux, plus discrètement. De ce fait, les Firebirds sont malgré tout plus larges et plus longues. Cependant, le coup de crayon ne fait pas l'unanimité du côté des clients et les ventes s'écroulent. Même si on tient compte que la fabrication a duré 17 mois (c'est le dernier modèle de cette génération), les problèmes de production que Pontiac rencontre pour son modèle de 1970 n'arrangent pas les chiffres pour 1969.

QUELQUES EVOLUTIONS MINEURES SOUS LE CAPOT La Raim Air 400 est renommée en Raim Air IV et augmente légèrement sa puissance au passage. L'option HO (High Output) est également connue sous le nom de Raim Air, Raim Air II ou encore Raim Air HO. Comme la 400, cette dernière se voit accorder quelques chevaux supplémentaires. Les autres moteurs (V6 et V8) ne bougent pas. En ce qui concerne les autres modèles, le Sprint 6 cylindres reçoit des emblèmes de bas de porte supplémentaires. Les modèles possédant un moteur de 350ci ont des emblèmes "350" sur les scoops du capot. Cependant, la seule façon de différencier un 350 du 350 HO réside dans les décalques sur le filtre à air, les décalques extérieurs "HO" ayant disparues en 1969.

MARS 69 : LE MYTHE VIENT DE NAITRE En Mars 1969, Pontiac propose un nouveau pack optionnel : le Trans Am Performance and Appearance Package, le WS4. Conçu pour courir dans le championnat SCCA's Road Racing Series (avec un V8 spécial de 303ci, jamais proposé au public), Pontiac reverse 5\$ à la SCCA pour utiliser ce nom et par Trans Am vendue. Facturée 725\$, 689 coupés et seulement 8 cabriolet furent construits avec cette option. On en était pas encore conscient à l'époque, mais la Pontiac Trans Am, tout comme la Chevrolet Corvette, allait être la seule voiture de sport dont la production n'ait jamais cessé depuis sa première apparition sur le marché. La Trans Am est disponible avec les options HO et Raim Air (aussi appelé Rail Air III) de série. Le seul moteur optionnel est le 400ci Raim Air IV, commandé uniquement pour 55 coupés et 8 cabriolets (toutes les décapotables Trans Am sont donc mues par ce moteur). Sont disponibles une boîte manuelle 4 rapports ou une automatique Turbo Hydra-Matic. Pour parler chiffre, 634 sont livrées avec le moteur 400 HO, dont 114 en boîte manuelle. Sur les 55 Raim Air IV, 9 sont automatique. En ce qui concerne les cabriolets, l'équité est parfaite : 4 en manuelle et 4 en automatique. Toutes sont livrées en Blanc Polaire avec des bandes bleues, logos sur les flancs et déco spécifique. Le capot possède des écopages d'air fonctionnelles (qui peuvent être actionnées par le conducteur) et des ouïes latérales dessinées pour ventiler le compartiment moteur. Un aileron de plus d'1m50 est monté sur le coffre. Bien que les Trans Am n'étaient pas plus rapides que les Firebirds dont l'équipement était similaire elles représentaient à merveille le Pontiac Performance Exitement !