

1982

19-03-2008

Pour 1982, Pontiac a complètement revue la voiture. Pour commencer, l'architecture de la voiture évolue considérablement du fait que la coque est autoporteuse. Construite avec un empattement plus court qu'avant, la nouvelle ligne impose l'utilisation d'amortisseur de type MacPherson à l'avant, et des ressorts hélicoïdaux à l'arrière en lieu et place des ressorts à lame. Toujours à l'arrière est présent un essieu rigide. Travaillant avec Chevrolet, ce n'est pas surprenant de voir que certaines pièces sont communes avec les Camaros. Les portes et les vitres en sont les plus flagrantes. Et maintenant, avec l'utilisation unique par Pontiac de V8 Chevrolet, la plupart des pièces moteurs sont interchangeables. Le nouvel hayon est la même sur les deux voitures, à l'exception de la partie métallique présente à la fin de la vitre due à un aileron différent. Au moment de la production, les Trans Am étaient celles qui avaient le plus petit coefficient de pénétration dans l'air avec un CX de 0,323, même si la pare-brise était presque plat ! Les phares sont maintenant escamotables. Le capot plongeant rend la voiture très aérodynamique. Toutes les Firebirds reçoivent de nouveaux sièges avant inclinables ; quant à ceux de l'arrière, ils sont rabattables pour un plus grand espace de chargement. La gamme est dorénavant composée d'uniquement 3 modèles : Firebird, Firebird S/E (Special Edition, remplaçant des anciennes Esprit et Formula) et Trans Am. La Firebird est livrée de base avec un 4 cylindres 2.4L (151 ci) de 90ch, ou un V6 2.8L (173 ci) de 105ch et un V8 5.0L (305 ci) de 145ch disponibles en option. Les jantes et les enjoliveurs sont nouveaux cette année. Les enjoliveurs à rayons sont de série, les jantes alu type flocon de neige sont optionnelles. La nouvelle Firebird S/E reçoit le V6 de série, avec la possibilité de descendre vers le 4 en ligne (moyennant un crédit d'option) ou de monter vers le V8 (générant, bien évidemment un surcoût lors de l'acquisition). L'intérieur luxe est présent, tout comme les jantes Turbo peintes de la couleur de la carrosserie en 14x7 pouces ou 15x7 pouces. La Trans Am est livrée avec le V8 5.0L de 145ch avec la possibilité de prendre le nouveau CrossFire Injection de 165ch. Ces 20 chevaux supplémentaires sont bien le résultat de l'électronique et non à une quelconque modification d'une caractéristique du moteur telle que le changement du taux de compression. L'option Crossfire était accompagnée de jantes 15" (14", pour la version carbu) ainsi que de la bosse sur le capot. Les rétroviseurs et l'aileron sont peints en noir, tout comme le liseré (couleur or pour les voitures noires) soulignant la ligne de caisse et présent en bas de la voiture. Des enjoliveurs noirs couvrent une partie des jantes alu type Turbo. Le pack WS6, qui inclut entre autres les 4 freins à disques, est toujours la meilleure option typée performance. Une édition spéciale de la Trans Am est disponible cette année-là : la Trans Am Recaro Edition. Disponible uniquement en noire et or, cette nouvelle édition arrive avec des sièges spécifiques Recaro noirs. Même les poignées extérieures se voient apposées l'inscription « Recaro T/A ».