

INDUSTRIE AUTOMOBILE AMÉRICAINE

DISPARITION DE PONTIAC

L'effondrement d'un pan de l'histoire

Enième victime des soubresauts de General Motors, Pontiac tombe à son tour. C'est un nouveau pan de l'histoire automobile américaine qui s'effondre avec la chute de cet ancien fleuron sportif de l'empire GM.

Pontiac ne verra pas 2011. Après avoir longtemps gambrogé, GM a définitivement tiré un trait dessus le 27 avril 2009 afin de concentrer ce qui lui reste d'énergie sur Chevrolet, Cadillac, Buick et GMC aux Etats-Unis. Les maigres 2% de parts de marché aujourd'hui détenus par la marque sur le marché américain ne doivent cependant pas faire oublier un riche patrimoine historique.

Créée en 1926 par General Motors, Pontiac tient son nom de l'un des fiefs michiganais du groupe. Ce dernier fut lui-même ainsi baptisé en l'honneur de Pontiac, chef outaouais allié des Français et fameux pour avoir mené la révolte indienne face aux colons britanniques au milieu du XVIII^e siècle. Avec un pareil patronyme – évoqué par les logos successifs, une coiffe de plumes d'aigle puis une flèche –, la marque a donc de qui tenir. Sa vocation : incarner la sportive américaine populaire au sein de la galaxie GM. Pontiac propose ainsi dès ses débuts les six cylindres puis les huit cylindres en ligne les moins chers du marché.

Au lendemain de la guerre, le constructeur opte pour



le V8, dont les développements successifs lui permettent d'imposer sa gamme comme la plus puissante et la plus performante outre-Atlantique. Au sommet trône la Bonneville et son V8 6.1 de 300 ch. C'est aussi dans les années 1950 que naît l'illustre calandre à deux larges naseaux. En toute logique, c'est Pontiac qui invente la recette du muscle car en 1964 avec la mythique GTO : base technique rudimentaire et peu coûteuse (en l'occurrence la Tempest), esthétique sommaire mais terriblement intimidante, gros cubes (initialement un 6.4 325 ch), boîte courte pour favoriser l'accélération. Produite jusqu'en 1974, la Pontiac GTO sera dotée au fil de sa carrière de big blocks atteignant jusqu'à 6,9 l et 370 ch.

La performance comme maître-mot

Achevée comme nombre de ses consœurs par le Clean Air Act de 1970, la GTO cède sa place d'éten-

dard de la gamme Pontiac à la Firebird. Lancée en 1967 pour répondre à la Ford Mustang aux côtés de la Chevrolet Camaro, elle reprend la structure de chaque génération de cette dernière jusqu'à l'arrêt de la production en 2002. Comme sa cousine, elle figurera d'abord parmi l'élite des muscle cars avant d'être condamnée à l'anémie par la hausse du pétrole et les lois anti-pollution dans les années 1970, puis de reprendre du poil de la bête et de tenir le rôle de la Corvette du pauvre avec sa cousine Camaro. Ironiquement, Pontiac quitte d'ailleurs la scène au moment où la Chevrolet se réincarne.

Parmi les autres modèles marquants de la marque, citons aussi les luxueuses Grand Prix, la Fiero (1984), petit coupé cunéiforme à moteur central arrière, ou le Trans Sport, ovni parmi les monospaces au début des années 1990. Tout aussi mémorable,

l'Aztek (2001) s'est quant à elle hissée dès son lancement au panthéon des voitures les plus laides jamais produites, malicieusement saluée à ce titre par de nombreux médias spécialisés. Pontiac ne survivait ces dernières années qu'autour d'une gamme extrêmement réduite et foncièrement inintéressante, où surnageaient cependant quelques modèles au pedigree affirmé.

La tonitrueuse G8 GXP et son V8 6.2 de 425 ch (vendue respectivement en Grande-Bretagne et en Australie sous les blasons Vauxhall et Holden), ou encore la jolie Solstice, pendant américain de notre Opel GT, laissaient ainsi entrevoir que certains bons gènes étaient toujours bien présents. Pas assez au goût de la direction de General Motors, ce qui vaut aujourd'hui à Pontiac de faire partie du wagon des marques sacrifiées par le colosse exsangue sur l'autel d'une restructuration hasardeuse.

Innovation

La compression variable devient une réalité

Il y aura une première au Salon de Genève, une auto avec un moteur à taux de compression variable. Le moteur à taux de compression variable, nous sommes nombreux à penser qu'il est théoriquement une excellente idée. Mais les



multiples tentatives de le développer en série n'ont pas convaincu grand monde. Nous pensons notamment aux moteurs à culasse mobile. Mais la solution trouvée par une entreprise française MCE-5 paraît beaucoup plus viable. Appelée VCRI, elle est de surcroît le résultat de plus de 10 années de développement, avec de nombreux partenaires aux compétences techniques unanimement établies. Les questions de fiabilité passent alors à un second plan, et nous pouvons porter toute notre attention aux performances. MCE-5 présentera son moteur dans une Peugeot 407, c'est un petit 4 cylindres en ligne, à allumage commandé, d'une cylindrée de 1,5 litre, avec une double suralimentation.

On pourrait comparer avec le 1,4 litre TSI de Volkswagen, qui existe en plusieurs versions jusqu'à 170 ch, mais le moteur MCE-5 fait beaucoup mieux puisqu'il développe 217 ch au régime tranquille de 4000 tr/mn, avec un couple incroyable de 420 Nm à 1500 tr/mn. Soit plus de puissance et de couple que le 2 litres TFSI d'une Golf GTI, qui est pourtant estimé comme une bonne mécanique. Dans la berline 407, sa consommation moyenne selon le cycle européen est de 6,7 l/100 km, avec des émissions de CO₂ de 158 g/km, soit juste moins que le diesel 2,2 litres HDi biturbo de PSA (159 g/km), malgré qu'il soit moins puissant (170 ch et 370 Nm de couple). Et cela dans un moteur qui est encore en cours de développement, avec une classique injection indirecte. En deux mots, le moteur à taux de compression variable, cela promet ! Mais il reste sans doute le plus difficile à accomplir, convaincre un grand constructeur de l'adopter.

MERCEDES

Stop and start sur tous les moteurs

En retard par rapport à son frère ennemi BMW, Mercedes compte bien se rattraper en équipant tous ses moteurs de la technologie stop and start d'ici quelques années, y compris sur les modèles boîtes automatiques.



Déjà proposée sur la Classe B, la technologie stop and start garde une place prépondérante chez Mercedes. Les ingénieurs espèrent pouvoir la proposer sur l'ensemble des motorisations de la marque, y compris sur les boîtes de vitesses automatiques. Selon Christoph Spengel, ingénieur en chef du dernier moteur diesel 6 cylindres : «Aucune date précise ne peut être encore avancée, mais c'est une priorité de Mercedes. Nous y travaillons dur et souhaitons passer devant BMW.» Le constructeur allemand semble donc vouloir changer de direction puisque quelques mois auparavant, seuls les moteurs essence B150 et B170 devaient bénéficier de cette technologie. Mercedes introduira pour la première fois le stop and start sur le moteur essence 4 cylindres de la E200 CGI dans le courant de l'année prochaine. Le temps pour les ingénieurs d'adapter le système aux boîtes automatiques. Même si aucune date précise n'a été avancée, Mercedes espère pouvoir équiper toutes les motorisations V6 et V8 de la technologie stop and start d'ici 2011.

Chrysler jette l'éponge

La procédure par laquelle une entreprise se déclare en cessation de paiement est normalement exceptionnelle, et souvent prélude à la liquidation, mais ce ne sera pas le cas ici. Tout pourtant est exceptionnel dans cette affaire, à commencer par le fait que ce soit le président des Etats-Unis qui annonce la mise en faillite de l'entreprise ! Piloté par l'homme le plus puissant du monde, ce dépôt de bilan devrait donner un exemple inédit (quoiqu'on ignore encore les détails) d'une méthode de redémarrage d'une entreprise en donnant la



priorité à ses employés, et à son futur plan produit, plutôt qu'à ses banquiers et divers créanciers. Entreprise de plus de 80 ans avec des dizaines de milliers d'employés dans plus de 100 pays, le groupe

Chrysler, qui comprend Dodge et Jeep, a des milliers d'obligations. Contrats de travail, pensions de retraites des anciens employés, frais médicaux du personnel, contrats avec les fournisseurs, créances

auprès de divers établissements de crédit et banques, la liste est longue. Mais avec la procédure de faillite, tout est remis à plat, et tout ce qui était fixé et obligatoire redevient négociable, voire... annulable, après une simple décision de justice. Dans son discours, le président Obama a clairement indiqué sa désapprobation devant les hedge funds à qui Chrysler doit de l'argent, et qui refusaient de renégocier cette dette quand les ouvriers ont accepté des baisses de salaires. Ils (et eux seuls) risquent maintenant de tout perdre.