

L'AUTO

La Presse



La chronique de Bertrand Godin
Les rouages du stress Page 3

Banc d'essai
Pontiac Grand Prix Pages 8 et 9

LA PRESSE | MONTRÉAL | LUNDI 9 JUIN 2003

PETITES ANNONCES

À QUOI SERT DE COURIR ?



Haut les coeurs ! Cinq kilomètres à l'heure en plus ou en moins, à près de 180 km/h – c'est tout ce qui sépare un bon saut d'un mauvais. Attention à l'atterrissage...

Contrairement aux assertions de certains publicitaires, votre automobile ne doit pratiquement rien aux voitures de course, y compris celles qui participent au championnat du monde des rallyes.



ÉRIC LEFRANÇOIS
eric.lefrancois@lapresse.ca
collaboration spéciale

MONTE-CARLO — Au début du mois, le Colombien Juan Pablo Montoya a remporté le Grand Prix de Monaco de Formule 1 sur Williams-BMW. Est-ce que le fabricant allemand a vendu plus de voitures pour autant? La réponse est non. D'ailleurs, tous les constructeurs engagés en Formule 1 vous diront qu'ils sont incapables d'évaluer les retombées de leurs succès. Tout au plus, confieront-ils qu'ils ont constaté une plus grande affluence dans les salles d'exposition au lendemain d'une compétition ou que le client éventuel a une perception plus positive du produit. Les ventes? Impossibles à mesurer.

Les constructeurs engagés dans le championnat du monde des rallyes ne peuvent, eux non plus, quantifier les retombées de leur participation à cette discipline. En revanche, les six marques engagées (Citroën, Ford, Hyundai, Peugeot, Skoda, Subaru) dans le championnat du monde cette année

considèrent néanmoins qu'il s'agit d'une excellente discipline pour mettre en valeur l'image sportive d'un modèle de grande série, donc d'augmenter sa visibilité et ultimement générer des ventes.

On peut aisément imaginer que le spectateur effectue une forte et immédiate correspondance entre la voiture de course et le modèle de série. Une illusion! En effet, soulevez le capot si vous le voulez, démontez les roues si cela vous chante, vous ne trouverez probablement rien sur votre auto qui ressemble aux voitures inscrites dans la catégorie WRC (World Rally Car). Pourtant, sans les autocollants, l'Impreza WRC ressemble à s'y méprendre à sa cousine qui campe dans les halls d'exposition des concessionnaires Subaru.

Quand la compétition est un laboratoire

Globalement, la course automobile constitue encore aujourd'hui une arme essentielle dans la guerre économique entre constructeurs. Cette situation est due à la médiatisation croissante des manifestations sportives. L'image de marque, estime-t-on, joue un rôle très important dans les motivations d'achat d'une voiture particulière. Les efforts déployés pour être le meilleur en course aboutissent à des innovations techniques qui sont généralement appliquées, par la suite, à l'automobile de série. On aime souvent rappeler que c'est grâce à la compétition automobile, au rallye surtout, si les pneumatiques rempla-

cent les bandages, et les freins hydrauliques mirent fin aux dangereux systèmes à câble au début du 20^e siècle. On aime aussi rappeler que c'est grâce à la gestion électronique des systèmes d'injection et d'allumage expérimentée en course que nos autos consomment moins de carburant.

Mais ces arguments ne tiennent pratiquement plus aujourd'hui. De l'avis de plusieurs membres des écuries engagées dans le championnat du monde des rallyes, le transfert de technologies entre une voiture de course et la voiture de monsieur et madame Tout-le-Monde est aujourd'hui presque inexistant.

Si les constructeurs participent aux compétitions automobiles, c'est avant tout pour des raisons commerciales. Et le rallye ne fait pas exception, même si les véhicules qui y participent donnent l'impression qu'ils sont directement dérivés de la grande série.

«Les retombées demeurent minimes. D'une part, les deux véhicules n'ont rien à voir (plus de 300 chevaux, quatre roues motrices pour la Peugeot 206) et ne sont pas utilisés dans les mêmes conditions. D'autre part, les technologies et les prix des pièces (titane par exemple, très résistant mais aussi très onéreux) ne peuvent être reproduits sur les voitures de série au risque de les rendre trop prohibitives», explique Pierre-Yves Dujardin, responsable technique adjoint au programme WRC chez Peugeot Sport. Des répercussions? «Peut-être au niveau des amortisseurs, mais encore.»

Voir COURIR en page 17



Soulevez le capot si vous le voulez, démontez les roues si cela vous chante, vous ne trouverez rien sur la routière qui ressemble à la Impreza WRC.

SPINELLI Lexus

ES 300 2003

613\$ /m*

0\$ d'acompte

Transport et préparation inclus.



Laissez-vous séduire

SPINELLI LEXUS

561, boul. Saint-Joseph (près du bord de l'eau) Lachine
514 634-7171 1 800 352-6111

SPINELLI auto.com



LEXUS
À LA CONQUÊTE DE LA PERFECTION.

*Location 48 mois. Groupe A, dépôt de sécurité remboursable de 5 000\$ à la fin de la location. Limite de 96 000 km, 0,15\$/km extra. Toutes taxes, frais d'enregistrement et assurance en sus.

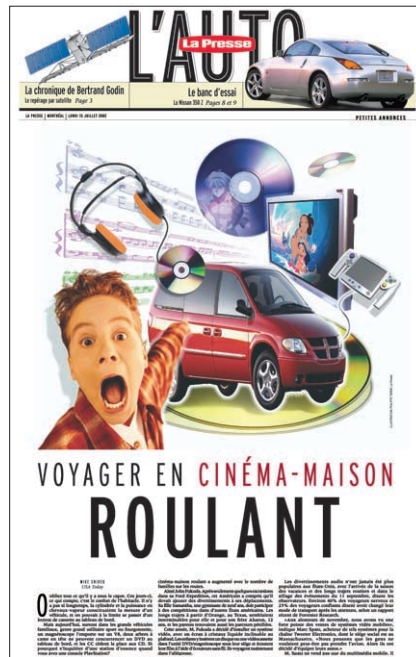
Passionné de l'automobile depuis 1922



6 MAI 2002



10 JUIN 2002



15 JUILLET 2002



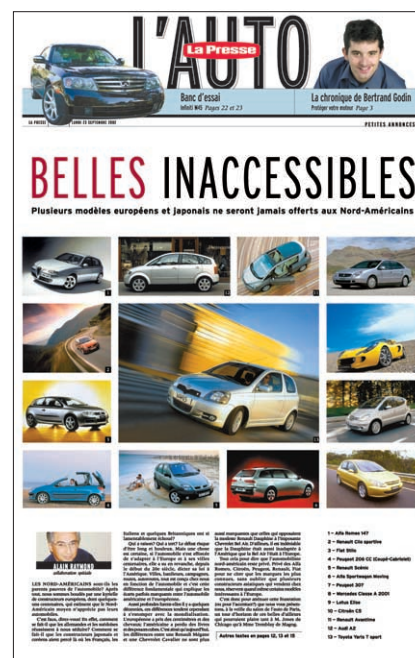
29 JUILLET 2002



19 AOÛT 2002



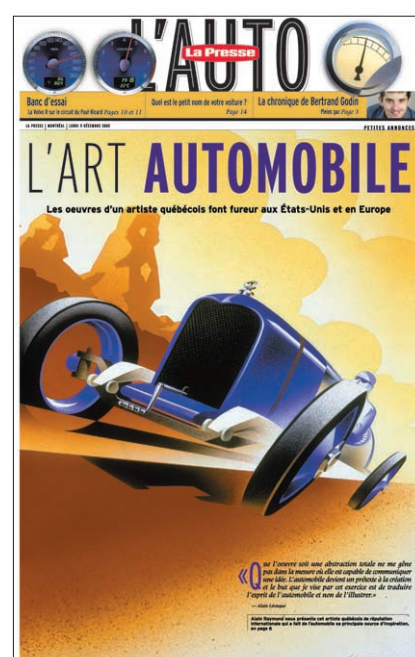
Au cours des 52 dernières semaines, La Presse a publié environ 1250 articles, des centaines de photos, des dizaines de tableaux et graphiques dans le cahier L'Auto.



23 SEPTEMBRE 2002



21 OCTOBRE 2002



9 DÉCEMBRE 2002



28 AVRIL 2003

NOTRE collaborateur **Éric LeFrançois** a testé 80 véhicules neufs. Le premier lundi de chaque mois, il a la redoutable tâche de mettre sur pied le Match du mois qui oppose de trois à cinq véhicules d'une même catégorie. **Éric** répond également au courrier des lecteurs, chaque semaine dans nos pages. Pour les acheteurs de voitures d'occasion, **Benoît Charrette** a évalué la fiabilité depuis 1995 de 35 voitures, fourgonnettes, camions et VUS. Pour chacune, un généreux tableau donne la valeur estimée du véhicule, pour différents kilométrages et âges, en plus de la liste des rappels et autres informations utiles. Amateur de tuning, **René Fagnan** se penche deux fois par mois sur des gadgets utiles et tous ces accessoires qui font de chaque voiture un modèle unique. Depuis un mois, et l'été durant, **Bertrand Gahel** fait partager aux lecteurs sa passion pour la moto. **Bertrand Godin** se penche chaque semaine sur la technologie automobile et son apport pour nos véhicules de tous les jours. Pilote de course, il garde aussi un

œil attentif sur la conduite automobile et la sécurité routière. **Nadine Filion** suit le rythme de vie de l'industrie automobile. Une des rares femmes dans ce milieu d'hommes, elle nous fait découvrir des aspects de l'auto plus près des préoccupations quotidiennes des automobilistes. **Ludovic Hirtzmann** est un habitué de l'autoroute de l'information. Régulièrement, il partage ses découvertes sur le web avec les lecteurs du cahier L'Auto. **Alain Raymond**, une véritable encyclopédie à lui tout seul, nous amène dans l'histoire de l'automobile et dans l'histoire du XXe siècle à l'occasion de rencontres avec des collectionneurs de voitures anciennes. Et ce n'est rien : attendez de voir ce que la prochaine année vous apportera. Des essais de voitures sport sur piste de course, des randonnées personnalisées avec des personnalités connues, des essais comparés, des reportages sur les véhicules de niche... Le lundi, vous pourrez encore moins que maintenant vous passer de votre cahier L'Auto ! Désolé !



20 JANVIER 2003



2 JUIN 2003



10 MARS 2003



7 AVRIL 2003



14 AVRIL 2003

Les ravages du stress



BERTRAND GODIN

collaboration spéciale

bertrand.godin@lapresse.ca

Parler technologie chaque semaine durant plus d'un an dans votre cahier de l'auto préféré est évidemment un grand privilège pour un passionné comme moi. Bien sûr, vous me direz que je me suis parfois écarté un peu du sujet, mais bon, personne n'est parfait.

À force d'avoir le nez plongé dans cette forêt technologique, on en arrive à oublier les vraies choses, soit les véritables motifs qui poussent les grands fabricants à développer autant de nouvelles technologies. Bien sûr, il y a la performance pure.

À la lumière des textes publiés récemment sur les ravages de la vitesse et des émouvants témoignages reçus, j'avoue sincèrement que la performance (lire puissance) n'est désormais plus le seul critère d'évaluation.

Il y a bien sûr des notions d'économie, de production et de normes environnementales dont doivent tenir compte les manufacturiers dans le développement de leurs modèles.

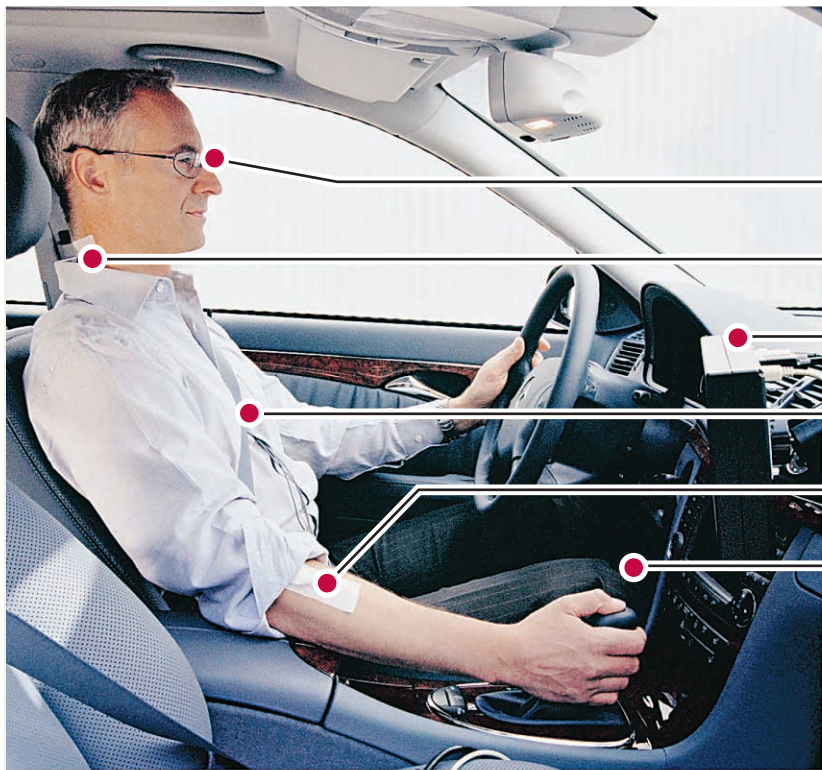
Il ne faut pas oublier non plus l'aspect marketing. Qui ne connaît pas en effet au moins une marque qui se vante d'avoir inventé tel ou tel produit automobile...

Mais il y a un aspect que l'on néglige peut-être un peu trop souvent et c'est celui de la simple sécurité des conducteurs. Quelle meilleure image en effet pour un constructeur que celle qui lui donne la voiture la plus sécuritaire sur la planète!

Pour y arriver, les ingénieurs ont mis au point une panoplie de gadgets, tous plus sophistiqués les uns que les autres, pour pouvoir prendre la place des conducteurs. À ce chapitre, les avancées technologiques du conducteur suédois Volvo, regroupées sur un même prototype, sont exceptionnelles, bien que difficilement applicables sur des voitures de série.

DaimlerChrysler mise aussi beaucoup sur la technologie pour rendre ses véhicules, spécialement les Mercedes, les plus sûrs possibles pour le conducteur et les passagers. Le système Pre-Safe, qui intervient avant même la collision, n'est qu'un exemple des modules de sécurité active implantés de nos jours sur les véhicules.

Beaucoup de chercheurs ont cependant perdu de vue la partie la plus perfectionnée, et pourtant la plus fragile, à bord de la voiture: le conducteur. Car rappelons-le, c'est et ce sera toujours le conduc-



TESTS DE LA BONNE FORME DU CONDUCTEUR

Dilatation de la pupille avant et après l'épreuve

Mesure de la tension musculaire au cou

Questionnaire à remplir durant le parcours

Mesure du rythme cardiaque

Tension des muscles du bras

Conductivité de la peau (mesuré au pied)

Photo MERCEDES-BENZ

teur (du moins, jusqu'à la commercialisation des voitures téléguidées) qui prendra la décision qui créera ou non l'incident. Concrètement, c'est la capacité de réagir du conducteur qui déterminera la sécurité même du parcours.

Il devenait donc indispensable d'étudier les facteurs qui influencent les décisions des conducteurs. Je n'ai pas l'intention de revenir ici sur ma conviction profonde que les cours de conduite doivent être plus complets pour tous les détenteurs de permis, assurant du même coup des conducteurs plus sûrs d'eux-mêmes. Mais il y a d'autres aspects à étudier.

Un des facteurs déterminants, c'est la vision. Elle a déjà fait l'objet de nombreuses études qui ont permis de développer des phares plus puissants et mieux adaptés aux réalités de la route; ou encore des pare-brise qui dégivrent plus rapidement; ou encore des modules tête haute qui évitent au conducteur de quitter la route des yeux. Bref, une gamme d'études ont conduit à la mise au point des gadgets qui répondent aux besoins connus.

Valiums

On a cependant tendance à omettre un peu trop souvent un des facteurs qui influencent le plus les décisions de conduite, un facteur qui a d'ailleurs une influence non seulement au volant, mais dans

toutes les sphères d'activités. Il s'agit, tout simplement, du stress.

Oui mais, que peuvent faire les constructeurs pour limiter le stress, direz-vous? Pas question pour eux de diminuer les embouteillages (je paierais bien ma voiture un peu plus cher si elle était capable de me donner priorité de passage à l'heure de pointe), ou de vendre des bolides avec Valium intégré! C'est dans ce domaine qu'intervient la technologie.

Il faut d'abord savoir que certains grands constructeurs ont commencé à s'intéresser sérieusement aux effets du stress sur les conducteurs automobile. Mercedes-Benz (encore!) a mené une batterie de tests sur des conducteurs de tous âges afin d'évaluer les facteurs de risque pour le développement du stress au volant. Ce manufacturier a aussi tenté différentes solutions et les résultats sont pour le moins étonnants.

Ces recherches ont une prémisse de base: les conducteurs moins stressés ont une meilleure capacité de concentration et des réflexes plus aiguisés en situation d'urgence. Une prémisse d'ailleurs prouvée depuis longtemps par un peu tout le monde, y compris les gens de Mercedes qui s'intéressent à ces données depuis plus de 20 ans.

Réactions physiques

On a donc choisi des groupes de plusieurs centaines de conducteurs, tant en Allemagne qu'aux États-

Unis, pour évaluer leur réaction physique à différentes situations de conduite. Outre les données habituelles, comme les temps de réaction, les chercheurs germaniques ont aussi évalué, par exemple, les battements du coeur et leur progression selon la situation.

Plusieurs paramètres ont été modifiés à l'intérieur des voitures pour les fins des tests. Par exemple, on a ajusté de différentes façons les suspensions de voiture qui ont servi aux tests. À noter que d'autres ingénieurs scandinaves ont aussi réalisé le même genre de tests, avec des résultats similaires.

En fait, selon la souplesse de la suspension, le rythme cardiaque battra à un rythme plus ou moins régulier. Ainsi, plus la suspension est rigide, plus chaque choc est encaissé avec un léger sursaut de surprise, augmentant du même coup le rythme cardiaque et le niveau de stress du conducteur.

Selon certaines conclusions, le corps humain s'habitue à cette rigidité. Cependant, le coeur s'emballera plus rapidement si la suspension est de type plus sportive et le niveau de stress croîtra d'autant.

D'autres fonctions des voitures ont aussi été modifiées. Un des facteurs qui a le plus d'influence sur le stress et la faculté de concentration des conducteurs est le bruit perceptible dans l'habitacle. Le niveau d'insonorisation est directement proportionnel à la baisse du rythme cardiaque.

Les vibrations perçues dans le volant ont aussi été mesurées, tout comme la température et, bien entendu, le confort des sièges. Toutes ces données ont une influence directe sur le niveau de stress et de

concentration de tous les conducteurs, hommes ou femmes, jeunes ou plus âgés.

Ces constats ont donc conduit les ingénieurs à concevoir des habitacles pour diminuer le stress. Ainsi, chez Mercedes, la Classe E (c'est vrai, ce n'est pas la plus abordable, mais tout de même) reçoit le maximum d'attention à ce sujet. Les résultats sont probants puisqu'on a réussi à établir au fil des ans que les conducteurs de ces voitures ont un rythme cardiaque jusqu'à 10% plus bas que les conducteurs d'autres modèles lors de parcours sur des routes peu fréquentées.

En pleine heure de pointe, la variation demeure tout de même favorable de 7% à la classe E. Dans la classe S, on a utilisé les résultats de ces études (plus de 2500 automobilistes étudiés) pour améliorer par exemple la qualité du système de climatisation à quatre zones intelligent, ou les sièges dynamiques, c'est-à-dire qui épousent le corps des conducteurs. Le résultat est encore plus étonnant. On a appris que la tension musculaire était de 25% inférieure chez les conducteurs de classe S en 2003 que chez les conducteurs de classe S en 1990.....

Mais le véritable impact technologique est encore plus frappant quand on mesure les propriétés des conducteurs lorsque les véhicules sont dotés des dernières trouvailles technologiques, spécialement celles tournées vers la sécurité et le confort.

Dans un groupe de 140 «cobayes», des Allemands et des Américains, on a pu établir que le rythme cardiaque augmente moins rapidement avec certains systèmes engagés. Par exemple, le système Distronic, un régulateur de vitesse actif (c'est à dire qu'il régit lui-même les accélérations et les décélérations selon les données de certains capteurs), lorsqu'il est activé, hausse le rythme cardiaque des conducteurs de 1,8 battement par minute en pleine accélération. Toutefois, si le système est désengagé, le rythme augmente plus, soit de 3,2 battements par minute, dans les mêmes circonstances. L'évaluation du GPS à commande vocale a donné à peu de chose près les mêmes résultats.

Évidemment, ce ne sont pas toutes les voitures qui peuvent se permettre ce genre de technologies, dont le coût est encore trop élevée. Mais désormais, quand quelqu'un vous parlera des multiples gadgets qui ornent sa voiture, ne le regardez plus d'un air découragé. Dites vous au contraire, qu'il a probablement la chance de vivre plus vieux.

En collaboration avec Marc Bouchard.

La SAAQ lance une campagne de pub moins sanglante

LA SOCIÉTÉ d'assurance automobile du Québec lance aujourd'hui une campagne publicitaire moins sanglante que les précédentes pour inciter les Québécois à réduire leur vitesse sur la route.

La nouvelle stratégie visera un impact émotionnel maximal, mais sans image percutante.

Au cours des dernières années, la société d'État avait habitué les automobilistes québécois à des publicités qui heurtaient souvent les coeurs sensibles. Il faut se rappeler cette publicité télévisée qualifiée de plus vraie que nature, dans laquelle un jeune perdait la vie dans un capotage pendant qu'un ami filmait sa course folle sur une route de campagne.

Il y avait aussi cette autre publicité, montrant un conducteur qui provoquait un accident mortel au cours d'un dépassement illégal. Elle se terminait avec un plan de la tête de l'homme, les yeux hagards, un filet de sang coulant de sa bouche.

Le principal dirigeant de la SAAQ, Jacques Brind'Amour, pense encore que ces campagnes ont eu un impact très fort, mais celle à venir cherchera à faire réfléchir autrement.

— Presse Canadienne

Vente de rénovation

Êtes-vous fait pour Volkswagen?

CHOIX DE JETTA

ÉDITION WOLFSBURG EST ARRIVÉE!

Popular 5441, rue St-Hubert
Tél.: (514) 274-5471
popular@popular.qc.ca



LA VOLVO S60 2.5T MODÈLES 2004 PERFORMANCE EN PUISSANCE.

VOLVO
pour la vie

BIEN ÉQUIPÉE À PARTIR DE
479 \$*
/MOIS 48 MOIS

S60 2.5T 2004 CARACTÉRISTIQUES DE SÉRIE AVEC GROUPE PREMIUM
BOÎTE DE VITESSE AUTOMATIQUE À 5 RAPPORTS • ROUES EN ALLIAGE DE 16 PO • MOTEUR TURBO 2,5 L DE 208CH • SYSTÈME DE CLIMATISATION ÉLECTRONIQUE À DEUX ZONES • TOIT OUVRANT TÉLÉCOMMANDÉ • SIÈGE DU CONDUCTEUR À RÉGLAGE ÉLECTRIQUE • SIÈGES CHAUFFANTS À DEUX RÉGLAGES • DÉVERROUILLAGE DES PORTES TÉLÉCOMMANDÉ • CHAÎNE STÉRÉO HAUT DE GAMME AVEC LECTEUR CD ENCASTRÉ • MIROIRS LATÉRAUX AVEC MÉMOIRE • REVÊTEMENT DES SIÈGES EN CUIR • SIÈGE DU PASSAGER À RÉGLAGE ÉLECTRIQUE • HOMELINK • INCRUSTATIONS À EFFET BOIS • RÉTROVISEUR À GRADATION AUTOMATIQUE • UN ARSENAL DE CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ PROPRES À VOLVO

Saint-Léonard
JOHN SCOTTI AUTO LTÉE
4315, boul. Métropolitain Est
(514) 725-9394

Saint-Hyacinthe
AUTOMOBILES CHICOINE INC.
855, rue Johnson
(450) 771-2305

Sainte-Agathe
FRANKE VOLVO
180, rue Principale
(819) 326-4775

Laval
VOLVO LAVAL
1436, boul. St-Martin Ouest
(450) 667-4960

Brossard
BOLVO DE BROSSARD
9405, boul. Taschereau
(450) 659-6688

Montréal
UPTOWN VOLVO
4900, rue Paré
(514) 737-6666

Pointe-Claire
VOLVO POINTE-CLAIRE
15, Auto Plaza
(514) 630-3666

*Le PDSF pour la S60 2.5T 2004 est de 41 495 \$. Offre d'une durée limitée consentie uniquement aux clients admissibles par les concessionnaires Volvo participants et les Services financiers d'Automobiles Volvo du Canada, sur approbation du crédit. Exemple de crédit-bail pour une S60 2.5T 2004 avec groupe premium PDSF 44 495 \$: 479 \$ par mois, terme de 48 mois, acompte de 4 895 \$. Total des mensualités : 22 992 \$. Prix d'achat à la fin du bail : 23 979,85 \$. Votre mensualité peut varier selon les équipements optionnels choisis. Première mensualité et dépôt de garantie de 600 \$ payables à la livraison. Allocation de 20 000 km par an (0,08 \$ du km excédentaire). Taux d'intérêt annuel de 5,8 % à la location. Frais de transport et de livraison (1 150 \$), taxes, immatriculation, assurance, redevance PPSA et frais du concessionnaire en sus. Le concessionnaire peut vendre/louer à un prix inférieur. Offre valide jusqu'au 30 juin 2003. Certaines conditions s'appliquent. Votre concessionnaire Volvo vous donnera tous les détails. © 2003 Automobiles Volvo du Canada Ltée. * Volvo pour la vie " est une marque déposée utilisée sous licence par Automobiles Volvo du Canada Ltée. Pensez à toujours boucler votre ceinture de sécurité. Visitez le site www.volvocanada.com.

| SUR LE WEB |

Ferrari, le mythe revisité en ligne

LUDOVIC HIRTZMANN
collaboration spéciale

QUI DIT luxe, dit Ferrari. À l'approche du Grand Prix de Formule 1 de Montréal, comment ne pas évoquer la plus belle des voitures ? Et Ferrari est aussi un monde virtuel qui se contemple sur le réseau des réseaux.

Une visite sur le site Internet du constructeur s'impose. *Ferrari World* a mis en place un compte à rebours, seconde par seconde, jusqu'au Grand Prix de Montréal. Dès la page d'accueil, le choix de la langue est votre, italienne ou anglaise, montrant aux amateurs que Ferrari est avant tout le bébé d'Enzo Ferrari. Le site *Ferra* consacre d'ailleurs une longue biographie à cet Italien de Modène, né en 1898, qui sera journaliste à la *Gazzetta dello sporto* avant de devenir pilote de course après la Grande Guerre. Le



site Web présente aussi des photos et des explications techniques pour des modèles de Ferrari depuis 1940. Vous pourrez admirer l'Auto avio 815 de 1940 ou encore une F300 avec ses 10 cylindres en V à 80 degrés.

Parmi les bons sites Web à visi-

ter, nous vous conseillons *Enzo Ferrari, la légende*, qui en plus des rubriques techniques présente « Une rubrique Formule 1 », où vous trouverez toutes les infos pour suivre la saison 2003 de F1, ainsi qu'une rubrique photos bien remplie. Plus de 500 photos de Ferrari

vous y attendent (NDLR : nous ne les avons pas comptées !) Mais surtout, vous découvrirez des vidéos de courses. Également, ne manquez pas le site *Antweb Ferrari*, le portail des tifosi francophones et mieux la *Ferrari Market Letter*, un site riche en littérature et liens sur Ferrari.

Il se peut que vous souhaitiez acheter une Ferrari, et « si l'argent n'est pas un problème, achetez-en deux » insiste le site *BuyingaFerrari.com*. Comme son nom l'indique, ce site vous donne quelques conseils pour bien choisir votre... Ferrari. À défaut d'acquiescer cette merveilleuse auto, vous pourrez acheter des livres sur cette dernière ou encore vous rendre sur le site d'enchères *eBay*. En tapant Ferrari dans la rubrique recherche, vous aurez accès à des dizaines d'accessoires Ferrari, catalogues, modèles réduits...

Enfin, pour ceux qui ne peuvent se rendre aux différents Grands

Prix, n'oubliez pas que la plupart de ces sites Internet vous offrent gratuitement des « sons Ferrari », qui branchés sur les enceintes de votre ordinateur transformeront votre appartement en circuit de Formule 1 !

En savoir plus sur les Ferrari :

Ferrari World :
www.ferrari.com

Antzweb Ferrari :
www.antzweb-ferrari.com

Enzo Ferrari, la légende :
<http://perso.wanadoo.fr/gjan/page1024.htm>

Ferra :
<http://perso.wanadoo.fr/arnaud.molinie/ferra.htm>

Grand Prix Air Canada :
www.grandprix.ca

Buying a Ferrari :
www.buyingaferrari.com

Ferrari Market Letter :
www.ferrariarketletter.com



À quand la moto-cercueil au Québec ?

La moto-cercueil

LUDOVIC HIRTZMANN
collaboration spéciale

S'IL EST UN évènement incontournable, mais ô combien similaire dans la plupart des cas, c'est bien le transport d'un défunt vers sa dernière demeure. Le cercueil est placé dans une limousine et accompagné jusqu'au cimetière. Une société britannique, Motorcycle Funerals, propose un enterrement pour le moins original en conduisant le mort dans une moto-corbillard.

Ce *side-car* un peu particulier est aménagé de façon à accueillir le défunt jusqu'à sa dernière résidence. La partie où est transporté le mort est garantie imperméable (le concept est anglais) et les chauffeurs motocyclistes ont une longue expérience des *side-cars*. Le défunt peut ainsi être pris en charge par Paul Sinclair, qui est à la fois prêtre et membre du distingué Institute of Advanced Motorcyclists. L'entreprise encourage d'ailleurs les parents motocyclistes à accompagner le mort en moto et cite en exemple une cliente britannique de 81 ans dont le dernier voyage de 42 kilomètres s'est déroulé ainsi.

L'idée de la moto-cercueil ne date pas d'hier puisque celle-ci a déjà été en usage durant la Première Guerre mondiale. Dans les années 90, ce sont les Australiens, qui les premiers ont eu l'idée de reprendre l'initiative. À quand le tour du Québec ?

En savoir plus sur les funérailles en moto :

Motorcycle Funerals
www.motorcyclefunerals.com



Un bon pedigree a ses avantages.

	<p>garantie de 6 ans/160 000 km inspection complète en 120 points assistance routière sans frais</p>	<p>JAGUAR ÉDITION SÉLECTE VOITURES D'OCCASION CERTIFIÉES</p>
	<p>Avec de tels avantages, il ne faut se surprendre que Jaguar Édition Sélecte ait été nommé « Meilleur programme de voitures de luxe d'occasion » aux États-Unis par IntelliChoice® ? Rien de mieux que de profiter d'une Jaguar en sachant que l'on prend une décision bien éclairée.</p>	
<p>Visitez www.jaguar.ca et cliquez sur VÉHICULES D'OCCASION.</p>		<p>* Utilisé avec la permission d'IntelliChoice Inc., Comparaison des programmes de 23 manufacturiers en septembre 2002.</p>

DECARIE MOTORS INC.
Montréal Tel (514) 334-9910

AUTO COLLECTION DE QUEBEC
Vanier Tel (418) 683-4451

JOHN SCOTTI AUTOMOTIVE LTD
St-Léonard Tel (514) 725-2221

JAGUAR LAVAL
Laval Tel (450) 786-8855

VENTE DE RÉNOVATION
GOLF CL EN INVENTAIRE

Faites vite!
Popular
MONTREAL
Laurier 3143043

Est-ce que vous faites pour Volkswagen?
5441, rue St-Hubert
Tél.: (514) 274-5471
popular@popular.qc.ca

LE PLUS GRAND CENTRE D'ACHATS POUR AUTOS AU QUÉBEC



Park Avenue Audi
8755, Taschereau
(450) 445-4811



Park Avenue Volkswagen
8805, Taschereau
(450) 656-4811



Infiniti de Brossard
9005, Taschereau
(450) 445-5799



Brossard Nissan
9005, Taschereau
(450) 445-9811



Acura Brossard
9100, Taschereau
(450) 659-1616



Brossard Mitsubishi
8500, Taschereau
(450) 923-5222



Brossard Toyota
8855, Taschereau
(450) 445-0577



Park Avenue BMW
8400, Taschereau
(450) 445-4555

VOLVO

Volvo Brossard
9405, Taschereau
(450) 659-6688

BOULEVARD TASCHEREAU, BROSSARD (À L'OUEST DU PONT CHAMPLAIN)

Il Commandatore

Enzo Ferrari a commencé une carrière grandiose à l'âge où certains songent à la retraite. À l'aube de la cinquantaine, il a fondé une compagnie qui, en moins de 40 ans, deviendra un mythe. L'histoire singulière d'un homme unique qui incarne l'Italie dans toute sa splendeur.

BENOÎT CHARETTE
collaboration spéciale

Enzo Anselmo Ferrari est né à Modène, le 18 février 1898, en pleine tempête de neige. Son acte de naissance ne sera d'ailleurs authentifié que deux jours plus tard, raconte le biographe Jean-Louis Moncet dans le livre *La magie Ferrari*. Son père, Alfredo, construit du matériel destiné aux chemins de fer. La famille Ferrari est aisée, l'une des 27 familles de Modène à posséder une voiture.

Enzo n'aime pas aller à l'école. Il n'a que 16 ans lorsqu'il écrit son premier article dans la *Gazzetta dello Sport* sur un match de football entre Milan et Modène. L'année suivante, son père meurt d'une pneumonie.

Enzo est appelé sous les drapeaux pour la Première Guerre mondiale, en 1917. Comme il connaît le travail du fer, il est affecté au ferrage des mules. Il tombe gravement malade d'une pleurésie et est alité dans un baraquement à Bologne — la Barracano — réservé aux incurables. À force de ténacité, il vaincra la maladie.

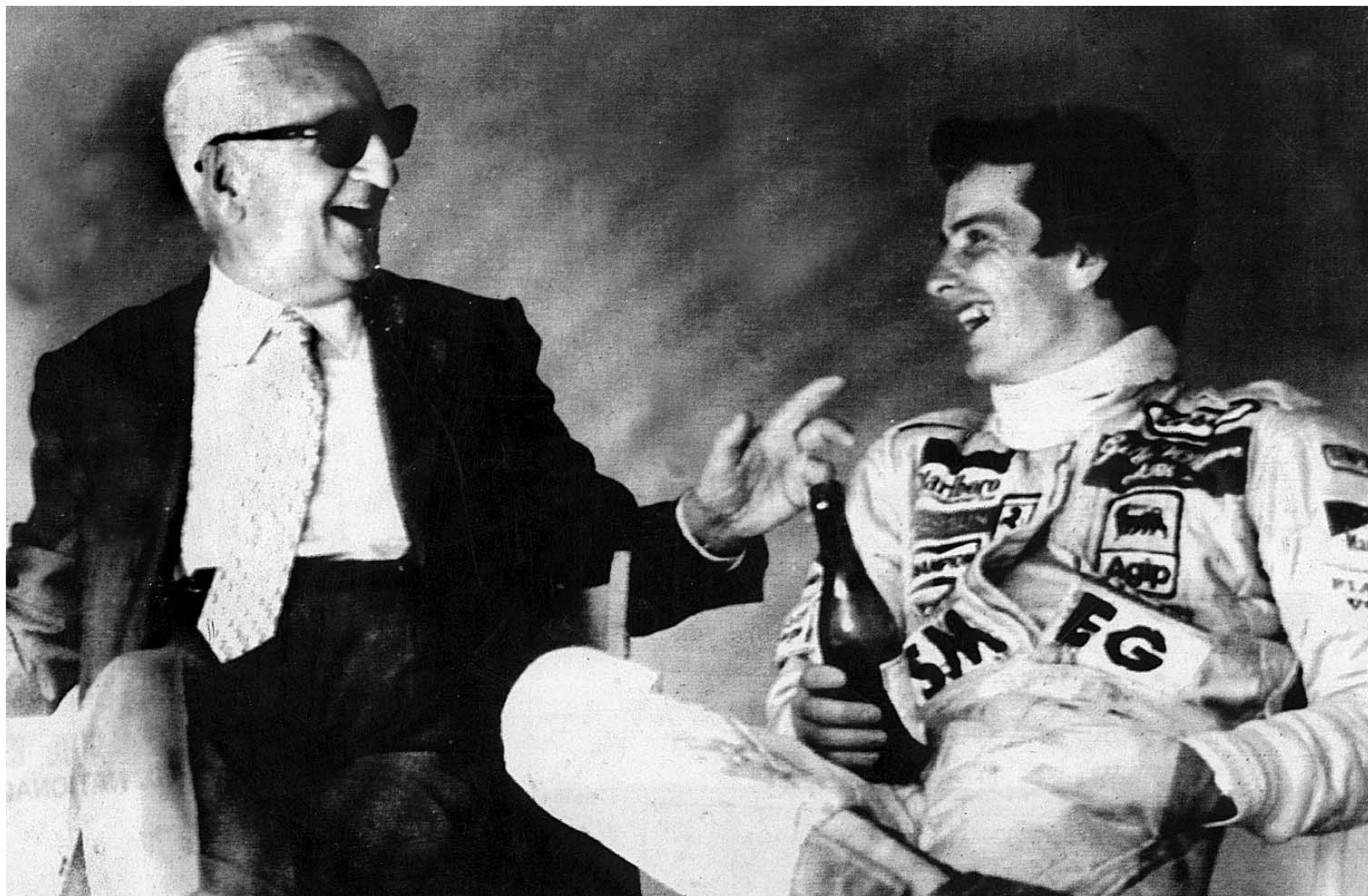
De retour à la vie civile, en 1918, Ferrari obtient une lettre d'introduction pour Fiat à Turin, mais sa candidature est refusée. L'année suivante, il devient assistant-essayeur de l'usine d'automobiles CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali), puis participe à sa première course Parma-Poggio di Berceto, à l'issue de laquelle il termine quatrième au classement général. Sa voie semble tracée...

En 1920, il intègre l'équipe d'Alfa Romeo. Avec son Alfa à quatre cylindres de 4,5 litres, il remporte la course sur le circuit de Savio, à Ravenna, en 1923. C'est là qu'il rencontre les Baracca, vieille famille de la noblesse italienne, dont le fils, Francesco, a été l'as de l'aviation italienne. La comtesse Paolina lui offre le « cheval cabré » qui frappait autrefois le fuselage de l'avion de son fils, abattu au-dessus de Montello. Ce symbole deviendra plus tard la marque de commerce universellement reconnue de Ferrari.

Les premiers pas

Alfa Romeo fonde la Società anonima Scuderia Ferrari, sa division sportive, le 1^{er} décembre 1929. Enzo débauche les meilleurs techniciens et pilotes et les succès sont immédiats. En 1933, le gouvernement italien, propriétaire d'Alfa Romeo, contraint l'entreprise à abandonner la course, jugée trop dispendieuse. C'est une aubaine pour Enzo qui met la main sur l'écurie.

La naissance d'un fils, Dino, met un terme à la carrière de pilote d'Enzo en 1932. Devant le succès de la Scuderia, il lance la revue *La Scuderia Ferrari* qui rend compte des hauts faits de son équipe de course. Après avoir dessiné l'Alfa Romeo 158, Ferrari pique une de ses crises légendaires à la suite d'une mésentente avec un ingénieur espagnol et quitte Alfa Romeo.



Enzo Ferrari et Gilles Villeneuve après une séance d'entraînement à la piste d'Imola, en Italie, en 1980.

Photo UPI ©

C'est la Seconde Guerre mondiale et Enzo Ferrari doit transférer son usine dans le petit village de Maranello réputé pour ses cerises. Avec une centaine d'ouvriers, il fabrique non pas des voitures, mais de petits moteurs d'avion et des machines-outils copiées de modèles allemands, pour l'armée italienne. Entre-temps, il élabore dans sa tête les voitures qu'il construira une fois la guerre terminée.

Le 11 mai 1947, la première automobile de marque Ferrari fait ses débuts en compétition, c'est la 125. Elle obtiendra deux victoires à sa première année. C'est le début d'une longue série de victoires. En 1952, la Scuderia Ferrari l'emporte 95 fois sur 109 participations.

En 1955, le jeune Dino Ferrari entre à l'hôpital, atteint de myopatie. Son père passera de longues heures à son chevet, où ils discutent de voitures et de moteurs. Après avoir hésité entre un moteur quatre cylindres en ligne et un V8, Dino dessine un six cylindres en V. Après la mort de son fils, Enzo

songe à tout abandonner et déménager en Suisse.

Mais les premiers essais du moteur V6 dessiné par son fils font reprendre espoir à Enzo et renoncer à la fermeture de sa firme. Durant 10 ans, il se rendra chaque jour au cimetière de Modène où est enterré son enfant unique. C'est pour ne pas manquer ce rendez-vous qu'il n'assiste plus à aucune course et ne s'absente jamais de son domicile plus de 24 heures.

À la recherche d'un partenaire industriel

De sérieux contacts sont pris, en 1963, entre Ford et l'Ingeniere. Le géant veut racheter la firme de Maranello et la nouvelle met en émoi toute l'Italie. En fait, Enzo Ferrari veut simplement faire savoir que sa firme est à

vendre et force ainsi Giovanni Agnelli, le patron de Fiat, à faire les premiers pas.

Le 21 juin 1969, Fiat rachète 41 % des parts de Ferrari. Le fondateur garde 49 %. Restent 10 % qu'il destine à une autre personne, encore dans l'ombre... Ford, évincé, se vengera en rachetant Lola et en créant la GT40.

En Italie, une nouvelle loi interdit aux jeunes de moins de 21 ans et aux « vieux » de plus de 65 ans de conduire des voitures capables de dépasser les 180 km/h. Enzo Ferrari, qui a 77 ans, doit se résoudre à conduire une modeste Fiat 132 avec une boîte de vitesses automatique.

Petit à petit, on voit Enzo Ferrari, porter de plus en plus d'attention au jeune directeur administratif de la Scuderia, Piero Lardi. C'est alors que la nouvelle éclate comme une bombe ; Piero Lardi est son fils naturel. Il est né le 22 mai 1945, mais son entourage a gardé le secret pendant de longues années.

La mort de sa femme, Laura Ferrari, le 28 février 1978, est une nouvelle épreuve personnelle pour Enzo Ferrari. Mais en février 1988, pour ses 90 ans, il a la joie de voir son premier arrière-petit-fils, que son unique petite fille, Antonella (la fille de Piero Lardi) a mis au monde. Il se prénommera Enzo.

Mais la santé d'Enzo Ferrari est mauvaise. Il cède ses dernières actions à Fiat. Quand Jean-Paul II vient visiter pour la première fois l'usine Ferrari, le 4 juin 1988, le vieil homme reste alité dans son appartement du centre de Modène.

Le 14 août 1988, entouré de Piero Lardi et de ses souvenirs, Enzo Ferrari meurt. Conformément à son souhait, l'annonce de sa mort ne sera faite que deux jours plus tard. Le décalage de deux jours pour l'annonce de sa naissance est rattrapé...



Il piccolo Canadese

ENZO FERRARI était juge et partie à la Scuderia et personne ne contestait cet état de faits. Il aimait bien mettre les coureurs de son écurie en compétition les uns contre les autres. Mais Gilles Villeneuve bénéficiait d'une attention et d'une indulgence particulière du grand patron.

Un exemple peu connu est cet épisode qui remonte à 1979. Gilles Villeneuve testait une nouvelle boîte semi-automatique sur le circuit privé de Ferrari, à Fiorano. Après une centaine de tours, Villeneuve fait ses commentaires à l'ingénieur de l'équipe. « Tout va bien, explique-t-il, mais il me manque une tige de fer dans la main droite pour changer les vitesses, cela fait tout drôle. »

L'ingénieur rapporte la situation à Enzo Ferrari en expliquant que le système sans embrayage fonctionne très bien, mais que Villeneuve ne se sent pas à l'aise. Ferrari qui avait pourtant l'habitude de se fier uniquement à la parole de son ingénieur, n'utilisa le système que 10 ans plus tard. « Il piccolo Canadese » (le petit Canadien), comme l'appelait Ferrari, exerçait un charme particulier. À sa mort tragique à Zolder, Ferrari avoua l'aimer comme son fils et lui dédia une rue et un bronze à Maranello. Aucun coureur Ferrari n'avait eu droit à tant d'égards du Commandatore.

Votre pied gauche s'amusera à nouveau. La nouvelle berline G35 manuelle 6 vitesses.



Propulser vers le futur



Même son prix est plus performant : à partir de

42 500 \$*

Le contrôle. La puissance. L'accélération. Réunis dans la berline G35 manuelle, une voiture conçue spécialement pour les vrais conducteurs. • Moteur V6 de 260 chevaux maintes fois primé** • Châssis aérodynamique révolutionnaire à cabrage nul qui procure une adhérence maximale à la route • Habitacle inspiré des voitures de courses • Système de navigation Infiniti à la fine pointe' (en option) • Spacieux intérieur en cuir. Dans la nouvelle G35 berline 6 vitesses, vous n'êtes pas seulement derrière un volant. Vous conduisez.

Infiniti.ca

Infiniti de Brossard
9005, boul. Taschereau
Brossard (Québec)
(450) 445-5799

Infiniti Laval
305, boul. Saint-Martin Est
Laval (Québec)
(514) 382-8550

Meridien Infiniti
4000, rue Jean-Talou Ouest
Montréal (Québec)
(514) 731-7977

Spinelli Infiniti
345, boul. Brunswick
Pointe-Claire (Québec)
(514) 697-5222

3119335A

V O S C O N C E S S I O N N A I R E S I N F I N I T I D U G R A N D M O N T R É A L

*PDFS pour la nouvelle berline G35 2003 à boîte de vitesses manuelle 6 rapports. Taxes, immatriculation, assurance, frais de transport et de préparation en sus. Les concessionnaires peuvent établir leurs propres prix.**Selon Ward's qui s'appuie sur une comparaison de berlines de luxe présentant un équipement semblable. Exception faite des autres modèles Infiniti. †Option posée en usine. Ne programmez jamais le système en conduisant. Il se peut que le service GPS ne fonctionne pas correctement si la réception satellite est faible (voir le manuel de l'utilisateur du système de navigation). Il se peut également que les données cartographiques ne soient pas détaillées dans toutes les régions. Des mises à jour périodiques seront disponibles. Voyez votre concessionnaire Infiniti pour plus de détails.

PRENEZ LE VOLANT

AVEC

Vimont



\$ PREMIÈRE MENSUALITÉ
LOCATION 48 MOIS *

\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ

OU PREMIER VERSEMENT
À L'ACHAT 60 MOIS *



PROGRAMME TOYOTA POUR **diplômés**

Jusqu'à **1000\$**
* Voir détails sur place.

Vimont
LEXUS TOYOTA

255, St-Martin Est, Laval
(Angle Des Laurentides)
(450) 668-2710
1-800-625-3987
www.vimontlexustoyota.com

| COURRIER |

Des réactions à notre match

Q Juste un petit mot pour souligner la qualité de vos bancs d'essai et apporter un petit éclaircissement. Je possède une Acura TSX 2004 avec boîte semi-automatique depuis bientôt un mois avec 2800 km au compteur et ma moyenne générale de consommation est 8,25 litres/100 km. Le véhicule étant en rodage, j'évite de faire de la grande route à vitesse constante, le trajet typique est plutôt le suivant : 116, pont Victoria, centre-ville, Décarie, 15 (pour le trajet quotidien Saint-Bruno-Laval, ma femme me dépose au centre-ville). Au retour, nous empruntons le pont Champlain.

Pourquoi la boîte automatique ? Je croyais ce type de boîte mieux adapté à la personnalité du véhicule. Nous avons aussi une RSX S 2002 et entre la TSX et la RSX-S à boîte manuelle, la dernière est partout plus brillante (mais beaucoup moins confortable). Nous avons donc deux véhicules très différents.

Pourquoi deux Acura ? Pour les raisons que vous soulignez de façon globale dans le reportage : grande fiabilité et concessionnaire extrêmement compétent et raisonnable dans les prix.

À ce sujet, un dernier commentaire sur le très intéressant papier de Bertrand Godin sur l'essence super. La TSX a remplacé une Integra 92 RS qui avait 240 000 km et qui roulait encore très très bien sans aucune consommation d'huile excessive. Cette voiture a toujours roulé avec du super et faisait une meilleure consommation d'essence avec l'ordinaire ou l'intermédiaire. Pourtant, elle ne nécessitait que de l'essence ordinaire. Même constat avec une Mazda Protegé 5 détenue par un de mes copains. Par ailleurs, j'ai déjà fait la comparaison sur mon moteur hors-bord (Honda 50 HP) et il n'y aucune différence, du pur gaspillage. Voyez-vous une raison ? L'essence super est-elle plus détergente et permet-elle de conserver le moteur plus propre ?

- Jean-François Doutrépoint

R L'essence super contient en effet des additifs de qualité supérieure. Toutefois, si le véhicule ne requiert pas de super, pourquoi payer plus ? Mieux vaut se procurer un additif supplémentaire (vendu dans les magasins de grandes surfaces et ateliers spécialisés) pour déloger les dépôts susceptibles de s'accumuler.

Q J'ai bien aimé le dernier match et tout comme vous je choisirais l'Acura. Même si sa consommation est un peu plus élevée, ça ne justifie pas les 2900 \$ de plus à payer pour la Saab. Si l'on considère faire 20 000 km par année, cela représente environ 200 \$ de plus par an avec le litre d'essence à environ 70 cents. Si on garde le véhicule cinq ans, on arrive à 1000 \$. Ce qui n'est pas significatif à mon avis.

D'un autre côté, je me demande pourquoi je devrais déboursé environ 35 000 \$ pour une Acura, une VW ou une Saab quand je pourrais acheter la nouvelle Nissan Maxima pour un prix de base de 34 500 \$. Avec un V6 de 265 hp et une consommation de 7,3

l/ville et de 11,5 l/route, c'est ce que j'appelle une question à cinq cents. Rajouter à ça l'option de l'ensemble cuir pour 2700 \$ et vous arrivez à un total inférieur au prix de la Saab essayée. En résumé, je peux acheter une Maxima pour 37 200 \$, ce qui est à mon avis une meilleure affaire, sans parler de l'élégance et du prestige de la voiture.

J'aimerais bien avoir votre opinion à ce sujet.

- Réjean Lake

R Patience, la Maxima fera l'objet d'un banc d'essai d'ici la fin du mois.

Focus, un bon achat ?

Q J'aime lire vos articles, ils sont clairs et instructifs. Je considère votre opinion comme très précieuse. J'ai l'intention de m'acheter une Ford Focus ZTS quatre portes, automatique, avec des roues de 15 pouces pour une meilleure tenue de route. J'aimerais avoir aussi des vitres électriques, l'air climatisé, le lecteur de CD et pourquoi pas le régulateur de vitesse. Une fille a bien le droit de rêver !

- Lison Charbonneau

R La Focus est une très bonne voiture, malheureusement son dossier de fiabilité a été entaché par de nombreux rappels qui ont tous été corrigés depuis. Un conseil : offrez-vous une garantie prolongée.

Fourgonnette: le bon choix

Q Dans quelques semaines, je me procurerai une fourgonnette 2004. J'hésite entre la Sienna de Toyota, la Quest de Nissan et la Freestar de Ford. J'aimerais connaître votre opinion sur le rapport qualité/prix de ces modèles ainsi que sur leur valeur de revente après quatre ou cinq ans. J'aimerais aussi savoir, même si les constructeurs recommandent de l'essence super, si je pourrais utiliser de l'essence sans plomb régulière. Je m'inquiète du coût de revient si je ne peux utiliser l'essence régulière.

- Gilles Papineau

R Si vous devez prendre une décision d'ici quelques semaines, peut-être devriez-vous vous limiter à la Sienna de Toyota. En effet, la Quest entreprendra sa carrière au cours du mois de juillet-août alors que la Freestar ne sera vraisemblablement pas visible dans les salles d'exposition avant l'automne. Puisque les prix des Quest et Freestar n'ont pas encore été communiqués, il m'est difficile de répondre à votre question sur le rapport qualité/prix. Si vous deviez vous procurer une Sienna, sachez que la version CE (le modèle de base) représente la meilleure affaire.

Quant à l'essence, mieux vaut se plier aux exigences du constructeur.

| CAA-QUÉBEC |

Le toujours désagréable mal des transports

POUR PLUSIEURS, la saison estivale est synonyme de vacances et de voyages plus ou moins longs en automobile. Malheureusement, nombre de personnes, surtout les enfants, doivent faire face au mal des transports. L'enfant qui blêmit au bout de 20 minutes en voiture ou qui vomit au bout d'une demi-heure en souffre probablement. Bien que le phénomène s'amenuise habituellement avec l'âge, il n'en demeure pas moins utile de savoir comment réagir en attendant.

Toute personne peut être sujette à ce malaise, mais les enfants y sont tout particulièrement sensibles. Encore mal connu, le mal des transports survient lorsque les mécanismes habituels de l'équilibre du corps humain se trouvent exposés à une série de stimuli et qu'il se retrouve tout à coup dans un environnement en mouvement. Teint blême, nausées désagréables, etc.

Pour le moment, la solution la plus efficace pour contrer ce malaise se trouve chez votre pharmacien. En effet, des médicaments sont disponibles sans ordonnance, pour les enfants comme pour les adultes. Il suffit de les administrer avant le départ (assez longtemps cependant pour leur laisser le temps de faire effet). Lisez bien les instructions sur le contenant ou sur l'emballage et notez aussi que ces médicaments peuvent provoquer de la somnolence.

Il existe également des petits trucs que vous donneront sans doute parents et amis. Souvenez-vous, par exemple, de ces chaînes que l'on voyait à une certaine époque ou, plus récemment, de ces courroies conçues pour éviter l'accumulation d'électricité statique. Remarquez en passant que nous ne disposons d'aucun argument, pour ou contre, sur ce moyen de prévention « technique » du mal des transports. Théoriquement, ce moyen permettrait de diminuer ou d'éliminer les malaises causés par le roulis ou le tangage d'un véhicule en mouvement. Libre à vous d'essayer et tant mieux s'il apporte un soulagement. On dit toutefois que les pneus d'aujourd'hui ont déjà la propriété d'éliminer toute charge statique et qu'une courroie ne touche le sol qu'à très basse vitesse.

Voyager à jeun, éviter les repas lourds, prendre des suppléments alimentaires naturels (le gingembre serait reconnu pour ses effets positifs), manger des biscuits soda : les conseils ne manquent pas en ce qui concerne le mal des transports. Certaines personnes affirment que le fait de porter un collier ou un bracelet en argent annule le mal. Encore là, nous ne disposons d'aucune preuve quant à l'efficacité de tous ces moyens.

Choisir la bonne place

Comme on est moins malade quand on peut prévoir le mouvement, c'est-à-dire quand on peut voir loin et « anticiper », beaucoup de parents sont tentés de faire asseoir leur enfant à l'avant. Nous avons beaucoup de réserve sur cette solution, notamment à cause de l'omniprésence des coussins gonflables (côté passager) dans les véhicules d'aujourd'hui. Ces dispositifs sont actuellement conçus pour des passagers adultes. Les enfants de moins de 12 ans (tout comme les personnes de petite taille d'ailleurs) sont donc plus en sécurité à l'arrière. Avant d'asseoir un enfant prenant place dans un siège d'auto pour enfant sur le siège avant d'un véhicule, lisez les instructions du constructeur pour savoir s'il n'interdit pas cette pratique en la présence d'un coussin gonflable. En se déployant, le coussin gonflable pourrait causer la mort de l'enfant.

Si vous ne voulez pas des médicaments vendus en pharmacie ou, encore, si les différents trucs que vous essayez ne suffisent pas et qu'il vous faut affronter la dure réalité des nausées, arrêtez-vous en chemin et faites prendre l'air à votre petit malade. L'idéal serait même qu'il ait l'occasion de dormir un peu. S'il vient tout juste d'être malade, ne lui faites pas prendre un repas lourd, surtout si vous devez reprendre la route sous peu. Après des vomissements, il est aussi recommandé de réhydrater l'organisme et donc de boire de l'eau par exemple.



MINI.CA
1 866 378-MINI

0\$ COMPTANT. 349\$ PAR MOIS.

(ET VOILÀ, VOUS N'AVEZ PLUS D'EXCUSES.)



PARTEZ AU VOLANT DE LA VOITURE DE L'ANNÉE 2003 EN AMÉRIQUE DU NORD, AVEC TOUS CES ÉQUIPEMENTS STANDARD:

- PHARES AU XÉNON
- SIX COUSSINS GONFLABLES
- JANTES EN ALLIAGE
- SYSTÈME DE CONTRÔLE DE STABILITÉ
- CLIMATISATION
- RADIO-CD BOOST AVEC 6 HAUT-PARLEURS
- FREINS À DISQUE AUX QUATRE ROUES AVEC ABS
- GARANTIE 4 ANS / 80 000 KM

3141346A
MINI MONT ROYAL
4226, boulevard Saint-Laurent
Montréal, Québec
H2W 1Z3
(514) 289-6464

3141849
MINI LAVAL
2450, boulevard Chomedey
Laval, Québec
H7T 2X3
(450) 682-1212

Les taux de location ne sont valables qu'après des Services Financiers MINI Inc. chez les concessionnaires participants. Offre soumise à l'approbation du crédit. L'offre inclut tous les rabais applicables sur les MINI Cooper 2003. Le prix peut varier selon les options disponibles. Le PDSF d'une MINI Cooper de base est de 25 200 \$; avec un taux à la location de 6,9% sur 60 mois pour des mensualités de 349 \$ excluant les taxes. La première mensualité, un dépôt de garantie équivalent à un mois de location sont exigibles à la livraison. Les frais de transport et de préparation (1 295 \$) sont inclus. Limite de 20 000 km par année sans frais, 0,15 \$ par kilomètre excédentaire. La livraison doit se faire avant le 30 juin 2003. L'offre est valable dans la limite des stocks et est sujette à changement ou annulation sans préavis.



Audi A4 2003 QUATTRO

QUELQUES-UNES EN STOCK. FAITES VITE!

Popular
MONTREAL

5441, rue Saint-Hubert, Montréal • (514) 274-5471



La SLR en primeur

Voici la première photo de la SLR, la super sportive de Mercedes. Avec son V12 de plus de 600 chevaux, la belle est armée pour livrer bataille à la Porsche Carrera GT et à la Ferrari Enzo. Du concept car présenté en 1999, elle conserve la ligne, les portes à ouverture en élytre et le museau inspiré des Formule 1. Et pour cause, c'est en effet McLaren qui en assurera la production. La genèse de ce modèle d'exception est d'ailleurs intimement liée à l'aventure sportive de Mercedes puisque le projet d'une super sportive « civile » remonte à 1955... et aux flèches d'argent. La Mercedes SLR sera présentée au public lors du Salon de Francfort (13 au 21 septembre) et commercialisée au compte-goutte début 2004.

— Éric LeFrançois, collaboration spéciale

Transports Québec

LES GRANDS CHANTIERS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Semaine du 9 au 13 juin



Autoroute des Laurentides
Travaux d'asphaltage
Saint-Jérôme, Mirabel
Du km 44 (St-Jérôme) au km 34 (Mirabel)
En direction SUD
1 seule voie OUVVERTE
Lundi à mercredi 19 h à 5 h
Jeudi 19 h 30 à 6 h
Vendredi 21 h à 5 h
Fin prévue : fin juin



Travaux de scellement de fissures
Montréal
Entre la 32e Avenue et la 55e Avenue à Lachine
En direction OUEST
FERMETURE COMPLÈTE
Entre 23 h et 5 h le lendemain
Fin prévue : mi-juin

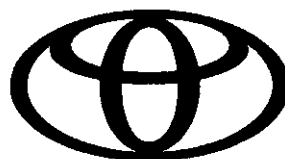


Autoroute Félix-Leclerc
Réparation de la dalle de béton
Montréal
Entre l'A-520 et des Sources
Depuis le 5 juin, la circulation se fait à contresens sur la chaussée OUEST de l'autoroute.
3 voies sont ouvertes dans le sens de l'achalandage et 2 voies dans le sens opposé.
Le soir et la nuit, fermetures partielles ou complètes
Fin prévue : début novembre



R-138
Travaux d'inspection de structures
Montréal
Entre la sortie pour la rue Clément et l'échangeur St-Pierre
En direction EST
FERMETURE COMPLÈTE
Lundi à mercredi de 23 h à 5 h
Jeudi 23 h 30 à 5 h
Détour par la rue Clément et le boul. St-Pierre

STE-THÉRÈSE BLAINVILLE TOYOTA



GROUPE DE TÊTE ZÉRO AU DÉPART

000\$
première mensualité location 48 mois*
dépôt de sécurité*
ou premier versement financement à l'achat 60 mois*

Sur tous ces modèles 2003 en stock.

ACCÈS TOYOTA

Accès à une nouvelle expérience d'achat



378¹⁹⁵ /mois +tx location 48 mois



428⁵⁵ /mois +tx location 48 mois



481⁶⁵⁵ /mois +tx location 48 mois



785⁹⁵⁵ /mois +tx location 48 mois



421⁶⁵⁵ /mois +tx location 48 mois



319⁹⁶⁵ /mois +tx location 48 mois



269⁹⁵ /mois +tx location 48 mois 38815\$ comptant +tx



532⁹³⁵ /mois +tx location 48 mois



379⁹⁵ /mois +tx location 48 mois 56575\$ comptant +tx



299⁹⁵ /mois +tx 29785\$ comptant +tx location 48 mois

LES 2004 SONT ARRIVÉES

Echo
159⁹⁵ /mois +tx
21215\$ de comptant + tx
1985\$ = 0\$ comptant
location 60 mois

Corolla
237³⁴⁵ /mois +tx
location 48 mois
0\$ comptant

Matrix
266⁰³⁵ /mois +tx
location 48 mois
0\$ comptant

Viens chercher ton volant !

L'engagement d'un achat sans tracas

120 boul. Desjardins est, Sainte-Thérèse (450) 435-3685
blainvilletoyota@videotron.net

fier
en TOYOTA
Jusqu'à 1000\$
de remise pour
les diplômés

Maurice Goyette

PONTIAC • BUICK • GMC
VARENNES

5 minutes du Tunnel L.-H. Lafontaine

BUICK REGAL **LS** 2003
tout équipé,
incluant cuir et
toit ouvrant
368\$/mois
0 \$ comptant
disponible



PONTIAC VIBE 2003
Plusieurs en stock
Choix d'équipement
0%
jusqu'à
60 mois
à l'achat

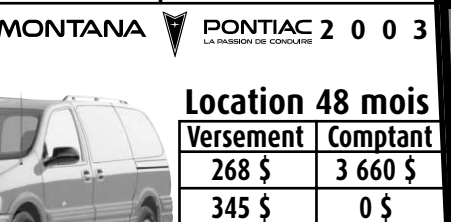


PONTIAC GRAND PRIX **GT** 2003
V6 3800, automatique, climiseur,
groupe électrique, roues en alliage, etc.
~~30 240 \$~~



Payez comptant et emportez **24 825\$**** Transport inclus

PRENEZ LA ROUTE DES VACANCES EN MONTANA
V6, 7 passagers, climiseur, lecteur
CD, groupe électrique, etc.
Garantie 5 ans/100 000 km
sur groupe motopropulseur
268\$/mois
0 \$ dépôt de
garantie



Location 48 mois	
Versement	Comptant
268 \$	3 660 \$
345 \$	0 \$

FINANCEMENT

à **0%** ***
jusqu'à 60 mois
sur la plupart
des modèles

FINANCEMENT ***
GMAC
PAYABLE **0%**
À LA SEMAINE

1^{er} sur la Rive-Sud pour la
satisfaction à la clientèle.

MEILLEURS
PRIX
\$ 100% \$
GARANTIS

CONCESSIONNAIRE
1
GAGNANTS DU
TRIPLE COURONNE
À MAINTES REPRISES

VISION

CHEVROLET Oldsmobile

5 minutes du pont Champlain

L'ÉVÈNEMENT CAVALIER

TOUTE OFFRE RAISONNABLE ACCEPTÉE
5 JOURS SEULEMENT
PLUS DE 100 CAVALIER
POUR LIVRAISON
IMMÉDIATE

CAVALIER 2 PORTES 2003
119\$/mois
Transport et préparation inclus
0 \$ dépôt de sécurité



CAVALIER VL 2003
158\$/mois



- Moteur Ecotec 140 ch Stock : 33-1080
- Le plus puissant de sa catégorie
- Boîte à 5 rapports Getrag fabriquée en Allemagne
- Radio AM/FM stéréo
- Intérieur et extérieur redessinés
- Bas kilométrage
- Siège arrière dossier divisé rabattable

CAVALIER VL 2003
11 875 \$**
Achat comptant

0%***
à l'achat
jusqu'à 60 mois
sur toutes les Cavalier
Z22, Z type, Z24 VL et VLX

875-3933



1623, route 132, à Varenne
5 minutes du Tunnel L.-H. Lafontaine

38 ans de Confiance

150, boul. Taschereau, La Prairie
Coin du Boul St-Jean à La Prairie www.visionchev.gmcanada.com



450 659-5471

VISITEZ NOTRE PARC
AUTOMOBILE

362 VÉHICULES
EN STOCK

Pour un service exceptionnel
Concessionnaire Corvette et Signature

514 990-6565



Photos ÉRIC LEFRANÇOIS, collaboration spéciale

Moins m'as-tu vu, la nouvelle Grand Prix est toujours aussi flamboyante. Contrairement aux modèles antérieurs, toutes les versions de la Grand Prix adoptent le même museau avant.

| PONTIAC GRAND PRIX |

Mieux, mais encore ?

Certaines personnes vous diront qu'il faut être fort pour résister aux appâts de la nouvelle Pontiac Grand Prix. Silhouette sculptée, cockpit impressionnant, mécanique suralimentée, cette Pontiac a de quoi consoler tout parent contraint de renoncer au coupé sport au profit d'une berline familiale. Certes, la nouvelle Grand Prix promet beaucoup mais, en bout de ligne, elle ne répond pas complètement aux attentes. Du moins, pas encore.



ÉRIC LEFRANÇOIS
BANC D'ESSAI

eric.lefrancois@lapresse.ca

faire flotter un chiffon rouge derrière le véhicule.

Cela dit, la première chose qui frappe les occupants qui prendront place à l'arrière est l'angle d'ouverture des portières, lequel frise 90°. Si l'accès (et la sortie) est aisé, on ne saurait cependant qualifier d'accueillante la banquette, dont le coussin est ancré beaucoup trop bas, à cause de la ligne fuyante du

toit. Du coup, les petits se retrouveront avec la bandoulière de la ceinture sous le nez, alors que les plus grands auront les genoux à la hauteur des yeux. À l'avant, les occupants ont peu à redire. Les baquets sont invitants et beaucoup plus confortables que sur la version antérieure. La position de conduite aussi est plus agréable, même si on s'étonne qu'une automobile qui prétende s'adresser à des « pilotes » ne propose ni pédalier réglable, ni frein à main d'urgence, ni même de colonne de direction ajustable en profondeur. De plus, malgré des efforts bien sentis, l'assemblage manque toujours de soin. Ainsi, sur le modèle essayé, plusieurs garnitures étaient mal fixées.

Massif, le tableau de bord réunit une instrumentation complète et lisible alors que la console, orientée vers le conducteur, facilite l'utilisation des différentes commandes. Le véhicule essayé comportait aussi un ordinateur de bord et un dispositif de visualisation « tête haute » qui projette sur le parebrise certaines informations.



En raison de la ligne tombante du toit, le coussin de la banquette arrière a été ancré beaucoup trop bas. À noter : l'angle d'ouverture des portières. Impressionnant !



Une vieille connaissance, le V6 3,8 litres suralimenté par un compresseur, délivre cette année 260 chevaux mais consomme autant. Dommage, d'autant plus que le réservoir passe de 68 à 64,3 litres. C'est votre pompiste qui va être heureux de vous voir aussi souvent !

CE QU'IL FAUT RETENIR

Marque	Pontiac
Modèle	Grand Prix
Livrée	GTP
Prix du modèle essayé	41 210 \$
Frais de transport et de préparation	995\$
Lieu d'assemblage	Canada
Garantie de base	3 ans/60 000 km (assistance routière comprise)
Gaz à effet de serre (tonnes)	non disponible (nouveau modèle)
Disponible chez les concessionnaires	maintenant
Site Internet	www.gmcanada.com (site bilingue)
Concurrentes	Chrysler 300M, Nissan Maxima

NOUS AIMONS

Direction précise
Habitacle et coffre polyvalents
Châssis amélioré

NOUS AIMONS MOINS

Qualité d'assemblage inégale
Banquette arrière ancrée trop bas
Suspension rigide (groupe compétition)



Une Porsche 911 à 911 \$*/ par mois (48 mois)
...un meilleur placement que la bourse par les temps qui courent.



Automobiles Lauzon

2455, boul. Chomedey, Laval
Tél. : (450) 688-1144
Tél. : (514) 990-9943 (MTL)
Site Web : www.lauzonporsche.com

* Bail de 48 mois avec Services Financiers Porsche. Pour une Porsche 911 Coupé 2003, acompte de 26 000 \$. Aucun dépôt de sécurité. Taxes en sus. Limite de 64 000 km. Frais de 30 ¢ du km excédentaire. Sujet à l'approbation de crédit.

Une image à préserver

POUR GARDER intacte son image de sportive, qui est aussi la condition de son succès, Pontiac se devait d'accorder à la Grand Prix les moyens de ses ambitions. Ainsi, même si elle porte la même plateforme que la génération précédente (nom de code : W), cette voiture profite de plusieurs transformations. Sans entrer dans les détails, retenons que le châssis est 16 % plus rigide que celui de la génération précédente et que les réglages des suspensions ont été partiellement redéfinis. Géométrie nouvelle, barre anti-roulis avant dégraissée, ressorts adoucis et amortisseurs raffermissent au cahier des charges des ingénieurs affectés à son développement. En prime, la Grand Prix bénéficie — seulement dans sa version GTP avec le groupe compétition — du dispositif Stabili-Trak, une bécquille électronique qui facilite le maintien de la trajectoire désirée en cas de dérapages. Cette « aide à la conduite » se double d'un antipatinage qui veille à asservir le patinage des roues avant motrices.

AUTOTI plan de la mécanique, les in Not Found de Pontiac revient



Le poste de pilotage de la Grand Prix impressionne plus que la qualité de l'assemblage. À revoir.

avec le moteur de six cylindres de 3,8 litres suralimenté par un compresseur à la fois plus efficace et plus silencieux. Cette mécanique, qui n'est plus tout à fait une jeunesse, a cependant fait l'objet de plusieurs raffinements et délivre aujourd'hui 20 chevaux de plus (le couple demeure identique). De plus, soulignons que la tringle mécanique entre la pédale d'accélérateur et le papillon des gaz a été remplacée par une commande électronique pour une action plus directe, plus prompte. Les temps d'accélération s'en ressentent et la Grand Prix est parvenue lors de nos tests à franchir le 0 à 100 km/h en moins de sept secondes avec des reprises tout aussi musclées. Pour taquiner la zone rouge du compteurs, il suffit d'activer le dispositif Tap-Shift qui permet le passage manuel des quatre rapports (oui, seulement quatre) à l'aide des commutateurs logés à l'intérieur de la jante du volant. Leur manipulation exige non seulement de longs doigts, mais aussi une position inhabituelle des mains sur le volant. Ces contrariétés finissent par lasser et il devient tentant de stationner le levier à la position « D ».

Malgré l'augmentation de puissance et l'ajout de nouvelles technologies, la consommation de cette Pontiac demeure sensiblement la même, c'est-à-dire raisonnable sur route, mais un brin élevé en milieu urbain, où d'ailleurs son diamètre de braquage et ses généreuses dimensions extérieures n'en font pas un modèle d'agilité. Ajoutons à cela que l'autonomie de la Grand Prix est aujourd'hui moindre, son réservoir ne pouvant contenir que 64,3 litres d'essence (super), soit 3,7 litres de moins que le modèle antérieur.

Par ailleurs, il y a tout lieu de s'interroger, dans le cadre d'une utilisation normale, sur le travail de la suspension sport qui accompagne le groupe compétition. Sèche, elle malmène la Grand Prix au passage de chaque bosse et autres petites imperfections de la chaussée ce qui, au fil des kilomètres et considérant l'assemblage perfectible du modèle mis à l'essai, risque de donner naissance à des bruits et autres craquements. Les pneus à large semelle ne contribuent certainement pas au confort, mais assurent en contrepartie une adhérence optimale sur chaussée sèche. La direction à assistance magnétique fait ressentir une certaine lourdeur dans le volant. Par contre, elle apparaît plus précise qu'autrefois.

Si cette Pontiac fait preuve d'une superbe stabilité (les voies avant ont été accrues de 17 mm) en ligne droite et se laisse porter dans les longs virages sans imposer une correction de la trajectoire initiale, elle demeure cependant pataude sur routes sinueuses, où la paresse de son châssis finit par nous épuiser.

On aurait souhaité la Grand Prix moins empesée, plus alerte, plus souple aussi. En lieu et place, voici un engin performant aux manières un peu rustres. Sur la version GTP, les freins, dont les étriers sont peints en rouge (ah le marketing !) se sont avérés efficaces, endurants mais pas toujours facile à moduler. Mentionnons que le dispositif antiblocage jumelé aux freins comporte également un répartiteur électronique.

Équipée du groupe compétition, la Grand Prix GTP est sans doute la berline sport américaine de moins de 40 000 \$ la plus sophistiquée de l'heure. Toutefois, sa qualité de fabrication encore inégale et son manque de raffinement font qu'elle se trouve encore à la remorque de ses principales concurrentes asiatiques et européennes. Ce sera pour la prochaine fois, peut-être.



La partie arrière est sans doute la moins réussie en raison des nervures sur le couvercle du coffre. Heureusement, un court aileron est offert de série.

GRAND PRIX : PREMIÈRE AU FIL D'ARRIVÉE ?

	Chrysler 300m Special	Nissan Maxima SE	Pontiac Grand Prix GTP
Prix du modèle de base	44 385 \$	34 500 \$ ¹	34 475 \$
Puissance/couple du moteur	255/258	265/255	260/280
Transmission	S-A 4 rapp. ²	S-A 5 rapp. ²	S-A 4 rapp. ²
Poids (kg)	1656	1587 ³	1625
Empattement/longueur (mm)	2870/5023	2650/4547	2807/5033
Largeur/hauteur (mm)	1890/1410	1937/1428	1875/1420
Dégagement à l'avant jambes/tête (mm)	1071/942	1115/1019	1076/978
Dégagement à l'arrière jambes/tête (mm)	993/958	927/947	926/928
Volume du coffre (L)	476	439	453

(1) Boîte manuelle de série. Ajouter 1100 \$ pour obtenir le groupe «automatique».
(2) Semi-automatique.
(3) Avec boîte automatique.

SURVOL TECHNIQUE > PONTIAC GRAND PRIX

Moteur	V6 3,8 litres, suralimenté par compresseur
Puissance	260 chevaux à 5 200 tr/mn.
Couple	280 li-pi à 3 600 tr/mn.
Transmission de série	semi-automatique à quatre rapports
Transmission optionnelle	Aucune
Mode	traction (roues avant motrices)
Poids (kg)	1625
Rapport poids-puissance	5,80
Accélération 0-100 km/h (sec.)	6,93
Consommation moyenne (L/100 km)	12,9
Capacité du réservoir d'essence (litres)	64
Essence recommandée	super
Direction	crémaillère, assistée
Rayon de braquage (mètres)	11,3
Suspension av/arr	indépendante/indépendante
Freins av/arr	disques/disques
Pneus	225/55R17

LES 2004 SONT LÀ!

SENTRA 1.8 2004

LIQUIDATION
« DÉMO » SENTRA 2003
AUTOMATIQUE, CLIMATISEUR
à partir de
14 500\$
transport et préparation inclus

199\$ Par mois

Transport & préparation INCLUS

Radio, CD, climatiseur inclus!

Photo à titre indicatif seulement

Bail 48 mois, pour une Sentra 2004 1.8, modèle C4LG54-BKOV. Acompte de 1 695 \$. Allocation de 24 000 km. Toutes taxes, immatriculation et assurances en sus.

Anjou
324-7777
NISSAN
Gabriel
7010, boul. Henri-Bourassa Est

Pointe-aux-Trembles
645-0333
NISSAN
Gabriel
12260, rue Sherbrooke Est

3147092

Visitez notre site : www.gabriel.ca

La famille est à l'honneur

Assoit 8 passagers

Pilot EX-L 2003
Illustré

0 \$
dépôt de sécurité

Taux de
5,8 %
à la location
et à l'achat
sur le Pilot et l'Odyssey

Pilot EX 2003

À partir de
498\$
pour une location de 48 mois

Odyssey LX 2003

À partir de
388\$
pour une location de 48 mois

Incluant 96 000 km Option 0 \$ comptant disponible
Transport et préparation inclus en location seulement

CR-V LX 2003

Taux de
5,8 \$
à l'achat

À partir de
338\$
pour une location de 48 mois

À partir de
27 100\$**

- Moteur V6 VTEC iMG, 3,5 litres, 240 chevaux
- Climatisation automatique sans CFC
- Groupe électrique
- Roues de 16 po
- Système antivol immobilisateur

- Moteur 2,4 litres, i-VTECMC, 160 chevaux
- Climatisation sans CFC
- Régulateur de vitesse
- Freins antiblocage ABS
- Groupe électrique

- Radio AM/FM avec lecteur CD/cassette
- Roues stylisées de 15 po
- Freins antiblocage ABS
- Système RealtimeMC à 4 roues motrices
- Système antivol immobilisateur

Période de location : 48 mois. Dépôt de garantie Pilot EX (modèle YF1843E) : a) 498 \$, b) 4 849 \$, c) 28 753 \$; Odyssey LX (modèle RL1853PK) : a) 388 \$, b) 4 125 \$, c) 22 749 \$; CR-V LX (modèle RD7743PL) : a) 338 \$, b) 3 960 \$, c) 20 184 \$. Programme 0 \$ comptant également offert. Franchise de kilométrage de 96 000 km; frais de 0,12 \$ le kilomètre excédentaire. Transport et préparation inclus en location seulement. Taxes, immatriculation, assurances et frais d'administration en sus. Offre d'une durée limitée. Photo à titre indicatif.

CHEZ: Honda

7000, Henri-Bourassa Est
Montréal-Nord
Visitez notre site : www.gabriel.ca

3146807

« Faites un essai... mais n'oubliez pas de la rapporter. »

En effet, il n'y a jamais eu un meilleur temps pour se procurer une Mazda!

vroum-vroum

Mazda Protégé SE 2003

De nouveau « Le meilleur achat de sa catégorie »
Le Guide de l'auto 2003, Jacques Duval

OU Louez à partir de
179\$ par mois, pour 48 mois*
Transport et préparation inclus. Comptant initial de 2 100 \$

PLUS 0 \$ dépôt de sécurité

Mazda Protégé5 2003

« Le meilleur achat de sa catégorie »
Le Guide de l'auto 2003, Jacques Duval

OU Louez à partir de
237\$ par mois, pour 48 mois*
Transport et préparation inclus. Comptant initial de 2 100 \$

Modèle ES-GT illustré

Mazda MPV DX 2003

De nouveau « Le meilleur achat de sa catégorie »
Le Guide de l'auto 2003, Jacques Duval

OU Louez à partir de
286\$ par mois, pour 48 mois*
Transport et préparation inclus. Comptant initial de 2 995 \$

PLUS 0 \$ dépôt de sécurité

OU louez à **355\$** par mois, pour 48 mois* ET **0\$** COMPTANT

La toute nouvelle MAZDA6 GS-14 2004

Louez à partir de
295\$ par mois, pour 48 mois*
Transport et préparation inclus. Comptant initial de 3 195 \$

OU obtenez **4,9%** de financement à l'achat jusqu'à 36 mois

« Coup de coeur »
Le Guide de l'auto 2003, Jacques Duval

CONCESSIONNAIRE MAZDA DEPUIS 25 ANS

GAREAU

www.gareaumazda.com

MAZDA

10175, av. Papineau
(514) 381-3987

PROGRAMME MAZDA POUR LES DIPLOMÉS

L'irréductible Mister Shelby



ALAIN RAYMOND
RETROVISEUR

collaboration spéciale

Camionneur. Pilote de chasse. Éleveur de poulets. Bricoleur de génie. Pilote gagnant des 24 heures du Mans. Champion du monde de la FIA, catégorie GT. Créateur d'une des voitures sport les plus mythiques de tous les temps. Conseiller prisé par les trois grands en matière de hautes performances. Transplanté du cœur et du rein. Parrain de la fondation qui porte son nom pour la transplantation d'organes pour enfants.

Il est Texan. Il vient d'avoir 80 ans. Voici un monument du sport automobile : Carroll Shelby.

Carroll Hall Shelby est né le 11 janvier 1923, à Leesburg, au Texas. Dès le début de la Deuxième Guerre mondiale, il s'engage dans l'armée de l'air et agit comme instructeur de pilotage. Après la guerre, Shelby gagne sa vie dans le camionnage puis le forage pétrolier. Un jour, il se découvre un talent pour l'élevage de poulets, mais sa carrière d'éleveur est écourtée par la mort de ses poules, emportées subitement par la maladie. C'est la faillite.

« J'ai rêvé à Cobra »

Adieu les poulets, bonjour le sport automobile. Shelby-le-fondateur vit ses premières expériences en sport automobile sur les pistes de « drag » au volant d'une Ford 1932, puis ses premières courses sur circuit routier à bord d'une antique MG TC. Le sort en est jeté. Le sport automobile occupera dorénavant toute sa vie.

Comme bien d'autres amoureux de mécanique, Shelby rêve de construire sa propre voiture sport, une voiture qui n'existe pas encore mais qui, Shelby l'a déjà décidé, portera le nom de Cobra, un nom depuis lors devenu légendaire dans le monde passionné du sport auto-



Carroll Shelby et sa magistrale première AC Cobra.

mobile. Précisons qu'à ce sujet, Shelby a toujours prétendu que le nom Cobra lui était venu dans un rêve...

Et puisque l'Amérique des années 50 ne produit pas de véritable voiture sport, Shelby se tourne vers la Grande-Bretagne, plus précisément vers l'AC Ace, un roadster aux lignes fortement inspirées de la barquette Ferrari 166 MM, oeuvre du carrossier italien Touring. Lancée en 1953, l'AC Ace connaît de beaux succès sur les circuits routiers des États-Unis, notamment avec le moteur six cylindres Bristol de 120 chevaux.

Mariage de raison

En fin limier, Shelby imagine déjà le « mariage » : le beau châssis tubulaire de l'AC propulsé par un puissant V8 américain. Il communique son idée à l'usine AC à Thames Ditton, dans le Middlesex et après avoir greffé un V8 dans l'AC, Shelby présente son bébé anglo-américain à la direction de Ford : l'AC Cobra à moteur Ford V8 de 260 pouces cubes et 260 chevaux. Fortement impressionnés, les dirigeants du géant américain acceptent de fournir à Shelby le V8 de 4,2 litres qui propulsera la belle AC de 916 kg à des niveaux de per-

formance presque inconnus à l'époque : le 0 à 100 km/h en 5,9 secondes et une vitesse de pointe de 246 km/h. Nous sommes en 1962 !

Quelque temps plus tard, la cylindrée passe à 4,7 litres (289 po³) et la puissance à 300 chevaux puis, en 1965, à 6,9 litres (427 po³) et 350 chevaux. Une telle cavalerie nécessite évidemment une révision en profondeur de tous les éléments de la voiture : châssis, suspensions, direction, freins. Tout y passe, ce qui permet à Shelby de transformer la racée AC Ace en monstre roulant.

En tout, jusqu'en 1969, rien qu'un millier d'AC Cobra sortent des ateliers de Shelby American, en Californie, ce qui explique le prix astronomique que commande aujourd'hui une « vraie » Cobra et les milliers de répliques et de « kit cars » plus ou moins réussis qui ont été créés depuis lors, donnant lieu, de la part de Shelby, à des centaines de poursuites en justice.

Si l'AC Cobra représente la plus belle et la plus durable création de Shelby, sachez que notre éleveur de poulets a aussi touché à des machines beaucoup plus près de chez nous, la plus célèbre étant sans doute la Ford Mustang.

À la demande de Lee Iacocca,

alors président de Ford, qui souhaite faire concurrence à la Chevrolet Corvette sur les circuits de course, Shelby-le-sorcier transforme la belle Mustang en bête de course, créant ainsi en 1965 la très désirable GT350, suivie en 1967 de la redoutable, mais moins homogène Mustang GT500.

Un Américain au Mans

Mais revenons à la fin des années 50 pour préciser que Carroll Shelby, passionné de course automobile, est nommé aux États-Unis pilote de voiture sport de l'année en 1956 et 1957, à une époque où les pilotes américains qui couraient par pure passion crevaient pratiquement de faim. En Europe par contre, la course automobile avait déjà ses vedettes qui pouvaient espérer encaisser ne serait-ce qu'un modeste chèque à l'issue de chaque course. C'est ce qui décide Shelby d'aller courir en Europe où il réussit à décrocher un volant dans l'écurie Aston Martin dirigée par John Wyer. En juin 1959, Shelby réalise le rêve de tout amateur de sport automobile : il remporte la première place aux 24 heures du Mans, au volant de l'Aston Martin DBR1 qu'il partage avec le Britannique Roy Salvadori. C'est la plus

belle victoire de sa carrière de pilote, mais l'une des dernières, car Shelby, 37 ans, est cardiaque et dès 1960, il se doit d'abandonner le sport automobile.

Mais Shelby-l'obstiné revient à Mans, cette fois-ci à titre de directeur de l'écurie de Ford GT40 qui, après deux tentatives infructueuses en 1964 et 1965, remporte la palme deux ans d'affilée devant les « rouges » de Maranello, permettant à Henry Ford II de se venger du refus d'Enzo de vendre Ferrari aux Américains.

Du champagne au chili au champagne

Jamais à court d'idées, Shelby-le-tenace se lance d'une part dans l'immobilier et de l'autre dans la confection de... chili. Mais l'automobile n'est jamais loin et Shelby American multiplie ses divisions et dirige des écuries de course, notamment dans les séries Trans-Am et Can-Am dès la fin des années 60.

Dans les années 80, à la demande de son ami Lee Iacocca, maintenant président de Chrysler Corporation, Shelby s'occupe de gonfler des Dodge Omni, Charger, Lancer et Shadow, question de mousser l'image pépère de la marque. Mais sa plus belle contribution chez le plus petit des trois grands fut sans doute celle qui mena à la création du plus récent monstre sacré de l'automobile américaine, la Dodge Viper, inspirée d'une autre Cobra, la Daytona. C'est d'ailleurs au volant d'une Cobra Daytona que Dan Gurney et Bob Bondurant remportent la première place en catégorie GT aux 24 heures du Mans en 1964, après une magistrale première place au classement général aux 12 heures de Sebring quelques mois auparavant. Puis, en 1965, la consécration : le Championnat du monde en catégorie GT. Devant Ferrari ! Une date historique.

Quant à Shelby-l'indestructible, il subit une transplantation cardiaque en 1990, suivie d'une transplantation du rein en 1996, ce qui ne l'empêche pas de convoler en justes noces en 1997 et de célébrer ses 80 ans en janvier dernier.

Mister Shelby, les fervents de sport automobile vous saluent !

ELLE DÉPASSE LES AUTRES VÉHICULES AUSSI AISÉMENT QU'ELLE LES SURPASSE.

Garni de ronce de noyer et de cuir ultra-souple, l'habitacle de la ES 300 est un véritable havre de paix. En même temps, son système de commande électronique du papillon des gaz de style Fi électrifie vos sens. Il relie directement l'accélérateur à l'ordinateur du moteur V6 VVT-i de 210 ch, rendant les reprises si instantanées que la voiture semble anticiper vos actions. De plus, il travaille de concert avec la transmission automatique à 5 rapports, rapide comme l'éclair, pour vous procurer une merveilleuse sensation de sérénité en ralentissant le cours des choses. Et tout particulièrement les autres véhicules. Pour contacter un concessionnaire Lexus ou en savoir plus : 1 800 26-LEXUS ♦ www.lexus.ca

LA LEXUS ES 300 À PARTIR DE 43 800 \$[†]

À LA CONQUÊTE DE LA PERFECTION. 



LA LEXUS ES 300
4,9 %*
TAUX DE LOCATION

L A X U S E S 3 0 0

[†]PDSF de la Lexus ES 300 2003 (Groupe A). Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. *Taux d'intérêt de 4,9 % s'appliquant à un contrat de location de 48 mois avec Lexus Services Financiers pour une Lexus ES 300. Approbation du crédit requise. Frais d'immatriculation, de transport, de manutention et taxes en vigueur en sus. Mensualités en fonction de la valeur d'échange (le cas échéant) ou du montant de l'acompte. Ce taux ne peut être combiné à aucune autre offre. Détails complets auprès d'un concessionnaire Lexus. Offre expirant le 31 juillet 2003.

INFORMEZ-VOUS AU SUJET DU PROGRAMME MAZDA POUR LES DIPLÔMÉS. Financement à l'achat ou particulier de 0% jusqu'à 74 mois sur les Mazda neuves 2003 (excluant les Mazda 2003) consenti par l'entremise de la Banque Scotia. Sur approbation du crédit. Autres taux et termes de financement disponibles. L'offre aux particuliers de «aucun paiement avant 90 jours» s'applique au financement à l'achat de toutes les Mazda neuves et dérivés à la date de livraison du véhicule à l'acheteur. Le nombre de mensualités choisi par le client n'est pas réduit mais reporté de 71 mois. Aucun intérêt pendant les premiers 60 jours. Après cette période, le montant du capital qui ne le lie pas de la fin de la location au détail des Mazda GS-14 2004 (modèle 64DS48000), des Mazda Protégé SE 2003 (modèle 05T5558000), des Mazda Protégé 5 2003 (modèle 05T5558000), des Mazda Protégé SE 2003 (modèle 05T5558000) et des Mazda MPV DX 2003 (modèle 0602738000) neures. Comptant initial ou échange équivalent et premier versement inclus et exigés. Aucun dépôt de sécurité requis sur les modèles illustrés. Offres soumises à l'approbation de Credit Mazda Canada Inc. limite de 80 000 \$/an. Frais de 86 \$/le km additionnel. Immatriculation, assurances, taxes et frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers (RDPRM) en sus. Rapports de 1998/2001 et 2002. **Indice de sécurité le plus élevé accordé par la NHTSA des É.-U., à la fois pour le conducteur et les passagers, lors de tests d'impacts frontal, latéral et arrière. Les modèles illustrés peuvent différer et sont utilisés à titre indicatif seulement. Certains équipements illustrés peuvent être offerts en option ou de série sur d'autres modèles. Les stocks peuvent varier selon les concessionnaires. Les concessionnaires peuvent louer à prix inférieur. Voir un concessionnaire participant pour les détails. Aucune combinaison d'offres possible. Offres d'une durée limitée à compter du 3 juin 2003.



AUCUN DÉPÔT DE SÉCURITÉ
à la location*



FAITES UN ESSAI... mais n'oubliez pas de la rapporter!

Nos voitures ont tellement d'attraits que vous ne voudrez plus vous en défaire. Pas surprenant d'ailleurs qu'elles aient remporté autant de prix. Voyez votre concessionnaire Mazda dès aujourd'hui et faites l'essai des meilleures.

« Coup de cœur »
Le Guide de l'auto 2003, Jacques Duval



Modèle GT-V6 GFX illustré

Mazda6 GS-I4 2004

Louez à partir de

295\$

PAR MOIS, POUR 48 MOIS*
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS
COMPTANT INITIAL DE 3 195\$

OU obtenez

4,9%

de financement à l'achat
jusqu'à 48 mois†

- Moteur de 2,3 L et 160 ch avec calage variable des soupapes • Boîte manuelle surmultipliée 5 vitesses • Freins antiblocage avec répartition de freinage électronique • Système antipatinage • Barres stabilisatrices avant et arrière • Rétroviseurs extérieurs chauffants • Climatiseur • Télédverrouillage • Antidémarrur • Et plus de 100 caractéristiques de série

« Le meilleur achat de sa catégorie »
Le Guide de l'auto 2003, Jacques Duval



Meilleur achat
Carguide 2003



Mazda Protegé5 2003

OU Louez à partir de

237\$

PAR MOIS, POUR 48 MOIS*
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS
COMPTANT INITIAL DE 2 100\$

- Équipement de série des plus complets, plus Groupe GFX (becquet de toit, jupes avant, latérales et arrière) • Nouvelle boîte automatique avec mode *sport* en option

Les Protegé et Protegé5,
les plus vendues au Québec depuis 2 ans.*



Modèle ES-GT illustré

Mazda Protegé SE 2003

OU Louez à partir de

179\$

PAR MOIS, POUR 48 MOIS*
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS
COMPTANT INITIAL DE 2 100\$

- Équipement de série des plus complets • Nouvelle boîte automatique avec mode *sport* en option

« Le meilleur achat de sa catégorie »
Le Guide de l'auto 2003, Jacques Duval



Indice de sécurité
le plus élevé
lors d'impact**



Modèle ES GFX illustré

Mazda MPV DX 2003

OU Louez à partir de

286\$

PAR MOIS, POUR 48 MOIS*
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS
COMPTANT INITIAL DE 2 995\$

OU louez à

355\$ PAR MOIS,
POUR 48 MOIS*
ET **0\$** COMPTANT

- Moteur V6 3 L de 200 ch • Boîte automatique 5 vitesses • Commandes audio montées sur le volant • Climatiseur • Sièges baquets de 2^e rangée Side-by-Slide^{MC} • Banquette de 3^e rangée Tumble-Under^{MC} rabattable sous le plancher et orientable vers l'arrière • Portes coulissantes latérales avec glaces abaissantes

vroum-vroum

PRÊT À ROULER

NOTRE ENGAGEMENT VOUS CERTIFIE QUE VOTRE NOUVELLE MAZDA EST INSPECTÉE, REÇOIT DES PROTÈGE-TAPIS ET UN PLEIN D'ESSENCE À LA LIVRAISON.
GARANTIE LEADERSHIP MAZDA
Garantie complète de 3 ans ou 80 000 km et de 5 ans ou 100 000 km sur le groupe motopropulseur.
ASSISTANCE ROUTIÈRE 24 HEURES MAZDA
Renseignez-vous sur le programme d'assistance routière Mazda, offert gratuitement avec toute nouvelle Mazda.

LOCATION *Personnalisées*
MAZDA

PROGRAMME
MAZDA POUR
LES DIPLÔMÉS



mazda

www.mazda.ca

Les concessionnaires Mazda du Québec

La valeur de votre dollar monte en flèche!!!

VENEZ EN PROFITER DÈS MAINTENANT CHEZ **BLAINVILLE NISSAN, LE CONCESSIONNAIRE LE PLUS « PARLABLE » DU GRAND MONTRÉAL**

LA TOUTE NOUVELLE SENTRA 2004 redessinée, et prête à vous séduire

199\$ par mois*

Financement à l'achat **2,8%**

DÉMONS MAXIMA, XTERRA, à prix fou!

ALTIMA 2003

299\$ par mois*

* Location de 48 mois à 2,5 % pour la Sentra XE 2004 (C4LGS4 BK00) Acompte ou échange équivalent de 1 695 \$. Location de 48 mois pour la Altima 2003 (T4RG53 AA00). Acompte ou échange équivalent de 2 995 \$. Limite de 24 000 km par année avec 0,10 \$/km extra. Taxes et immatriculation en sus. Photos à titre indicatif seulement.

BLAINVILLE NISSAN 818, boul. Curé-Labelle
Blainville (450) 430-8808
Ligne de Montréal (514) 990-1451

Juin
est le mois
de la sécurité
chez
@ vw-sources.com



Nous avons passé une commande spéciale de 100 Golf, Jetta et Passat équipées de **notre fameux dispositif de stabilisation électronique et de rideaux gonflables latéraux.**

Des taux de financement avantageux sont offerts à l'achat ou à la location sur ces voitures sélectionnées livrées en juin 2003. Téléphonnez dès maintenant pour faire un essai sur route de l'une de nos Volkswagen.

Volkswagen des Sources
(514) 683-2030
www.vw-sources.com

ACCESSOIRES

Freiner sur un 10 cents

RENÉ FAGNAN
collaboration spéciale

À CAUSE des innombrables arrêts et feux rouges, un automobiliste doit freiner des dizaines de fois par trajet. Il appuie sur la pédale sans vraiment songer à ce qui se passe mécaniquement. Freiner une voiture moyenne d'une tonne et demie de 50 km/h à l'arrêt génère une chaleur incroyablement élevée, mettant le système de freinage à rude épreuve.

Il y a le système de freinage à disques et celui à tambours, mais les deux fonctionnent de façon similaire. La roue qui tourne est solidaire d'un disque ou d'un tambour dont la vitesse de rotation peut être ralentie par le frottement de plaquettes qui le serre en étoupe.

« En utilisation normale, des plaquettes de freins peuvent durer entre 20 000 et 25 000 km, note Steve Pépin, de Lombardi Autosport, dans l'arrondissement de Saint-Léonard. La vitesse d'usure des plaquettes dépend du poids du véhicule, de la souplesse de ses suspensions et, surtout, du style de conduite. Un conducteur qui a toujours tendance à écraser sa pédale de frein verra ses plaquettes s'usurer beaucoup plus rapidement qu'un autre qui freine doucement, comme s'il y avait un oeuf sur sa pédale. »

Auparavant, les plaquettes de frein contenaient de l'amiante. Mais depuis l'interdiction de ce matériau, elles sont fabriquées d'un amalgame de bronze, de cuivre, de fer et de laine d'acier solidifiée par un agent de mélange et du Kevlar. Cette forte concentration de métal explique que les freins sont parfois bruyants, qu'ils crient, surtout quand ils sont neufs ou lors des premières utilisations à froid. Ces sifflements doivent normalement disparaître. Si ce n'est pas le cas, il faut faire procéder à un ajustement.

Des plaquettes extrêmement usées vont aussi crier, car ce n'est plus le composé de friction qui touche au disque, mais plutôt le support métallique de la plaquette. L'industrie recommande de changer les plaquettes quand elles n'ont plus que 3 mm d'épaisseur.

Quand on doit freiner à répétition par temps chaud, il est normal que les freins fonctionnent moins efficacement. C'est ce qu'on appelle du *fading*, un évanouissement du freinage causé par la chaleur excessive du disque et qui excède le coefficient de friction plaquette/disque. Dans ce cas, il faut stopper le véhicule et laisser le temps aux disques de refroidir, car l'efficacité du freinage est dangereusement réduite.

Les plaquettes de freins vendues chez les concessionnaires automobiles et chez les spécialistes donnent un rendement satisfaisant. Mais si on désire obtenir un meilleur freinage, plus court et plus puissant, il faut choisir des plaquettes de performance. « Entre changer le disque, l'étrier ou les plaquettes, sachez que c'est le changement de plaquettes qui améliorera le plus la qualité de votre freinage », affirme M. Pépin. En conservant ses disques d'origine, on peut obtenir un freinage très puissant en changeant seulement les plaquettes. »

Mais il ne faut pas faire installer n'importe quoi. « Selon nos propres essais, les plaquettes dites *performance* vendues dans les magasins à rayons et pièces d'auto ne



Le changement des pneus est une bonne occasion de vérifier l'état des freins.

Photo Bosch

procurent pas un freinage plus puissant. Leur performance est très proche de celle des plaquettes normales du manufacturier », affirme M. Pépin.

Pas besoin d'investir beaucoup d'argent pour être en sécurité. « Pour une voiture ordinaire qui circule autant en ville que sur l'autoroute, nous recommandons des plaquettes KVR, fabriquées en Ontario, de poursuivre M. Pépin. Elles offrent un freinage puissant, fonctionnent bien à froid, sont vendues à peu près le même prix que les plaquettes d'origine, produisent peu de poussière et ne font pas de bruit. Nous en installons beaucoup sur les voitures de taxi car elles possèdent, en plus, une excellente durée de vie. »

Pour obtenir un peu plus de puissance, Steve Pépin recommande l'emploi de plaquettes dérivées des équipements de compétition. « Les plaquettes Hawks procurent un freinage très puissant et sont généralement employées uniquement en course automobile. Je ne les recommande pas à tout le monde, surtout que le prix de vente est d'environ 100 \$ la paire, soit le double du prix des plaquettes de série. De plus, elles font de la poussière noire et

peuvent parfois crier. C'est pour une utilisation très spécifique. »

Selon M. Pépin, qui installe autant de plaquettes de série que de haute performance, la dureté ne détermine pas la durabilité des plaquettes. « L'emploi de matériaux composites, comme la fibre de carbone et le Kevlar, a tout changé. Les plaquettes fabriquées par KVR et Hawks sont faites d'un composé de fibre de carbone et semi-métallique. Aujourd'hui, ces plaquettes, qui procurent un freinage très puissant, peuvent durer aussi longtemps que des plaquettes de série ordinaires. »

En terminant, comment enlever la désagréable poussière noire qui se dépose sur les roues ? « À vrai dire, il n'y a pas de recette miracle, répond M. Pépin. Il ne faut simplement pas laisser le temps à la poussière de s'incruster. Laver régulièrement ses roues est la meilleure façon d'éviter l'accumulation de poussière. Une fois qu'elle a pénétré à l'intérieur des porosités de la roue en alliage, il est très difficile de s'en débarrasser. Il faut des produits puissants et je ne suis pas en faveur de leur utilisation. Il est préférable de laver souvent les roues. »

Luxueuse. Performante. Sécuritaire.
Et en ce moment, particulièrement abordable.

CLASSE M
599\$
Une valeur équilibrée



► **LA ML350 2003.** Un taux de location-bail remarquablement faible est un attrait de plus qui rend la ML350 tout simplement irrésistible. Certes, son imposant moteur V6, son luxueux habitacle et ses caractéristiques de sécurité hors pair découlant d'une expertise propre à Mercedes-Benz ont déjà de quoi séduire. Mais, avouons-le, le côté si abordable de la ML350 en fait le summum. Et vous invite incontestablement à faire un essai routier. Mercedes-Benz. N'attendez plus.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Montréal
Automobiles Silver Star Inc.
7800, boul. Décarie, Montréal
(514) 735-3581

Mercedes-Benz West Island
4525, boul. St-Jean
Dollard-des-Ormeaux
(514) 620-5900

Mercedes-Benz Laval
2500, boul. Curé Labelle
Laval
(450) 681-2500

Mercedes-Benz Rive-Sud
4844, boul. Taschereau
Greenfield Park
(450) 672-2720

EAGLE TALON 1995-98

FORCES

- > Ligne réussie
- > Version TSi AWD très performante
- > Comportement

FAIBLESSES

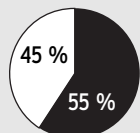
- > Fiabilité aléatoire
- > Qualité des matériaux
- > Niveau sonore plus élevé que la moyenne

GARANTIE D'ORIGINE ENTRE 1995 ET 1998

- > Garantie générale de 3 ans / 60 000 km
- > 5 ans / 100 000 sur le groupe motopropulseur
- > 7 ans / 160 000 pour la perforation

PROFIL DE LA CLIENTÈLE CIBLE

- > Hommes / Femmes
- > Âge moyen : 28 ans
- > Marié : 30%
- > Revenu annuel moyen : 55 000\$



VALEUR SUR LE MARCHÉ POUR UNE EAGLE TALON 1995-1998

Année	Neuve	80 000 km	160 000 km	200 000 km	
1995	Neuve	80 000 km	160 000 km	200 000 km	
	ESi	19 950\$	5 300\$	5 100\$	2 900\$
	TSi Turbo	28 650\$	6 500\$	6 300\$	3 900\$
1996	Neuve	70 000 km	140 000 km	175 000 km	
	ESi	20 695\$	5 200\$	5 100\$	3 600\$
	TSi Turbo	29 985\$	9 600\$	9 200\$	8 000\$
1997	Neuve	60 000 km	120 000 km	150 000 km	
	Base	19 885\$	6 200\$	5 600\$	3 900\$
	ESi	22 675\$	8 300\$	7 700\$	6 000\$
TSi Turbo	30 225\$	13 500\$	12 900\$	11 200\$	
1998	Neuve	50 000 km	100 000 km	150 000 km	
	Base	20 290\$	7 000\$	6 400\$	4 900\$
	ESi	23 100\$	8 100\$	7 400\$	6 400\$
TSi Turbo	30 675\$	14 500\$	13 900\$	12 400\$	

Source : Guide d'évaluation Hebdo

CAMPAGNES DE RAPPEL

- > Le joint à rotule du bras inférieur de la suspension arrière peut se déboîter par défaut de graissage. (1995 à 1998)
- > La gaine en caoutchouc du joint à rotule latéral inférieur peut être endommagée et permettre l'intrusion de saleté et d'eau ce qui peut entraîner l'usure prématurée et le bris du joint à rotule. (1995-96)
- > Le système aspirateur peut faire défaut entraînant une augmentation des niveaux d'émissions d'oxyde nitreux. (1995)
- > Il se peut que le joint entre le réservoir d'essence et la pompe ou la jauge à essence soit tordu et laisse échapper de l'essence ou des vapeurs d'essence. (1995-96)
- > Le panneau de support des phares peut se fissurer par fatigue au point d'attache du bloc hydraulique des freins ABS. (1995)
- > La soudure du support de l'appuie-tête du siège du passager pourrait faire défectueux (1997)
- > Il se peut que le panneau du tableau de bord s'affaisse et entrave le mouvement de l'accélérateur. (1998)

Source : Transport Canada

COÛT DES PRINCIPALES PIÈCES DE REMPLACEMENT

Ailes avant :	277\$
Alternateur neuf :	812\$
Amortisseur arrière :	140\$
Pare-chocs arrière :	570\$
Cardan (extérieur) :	699\$
Démarrateur neuf :	1185\$
Démarrateur réusiné :	375\$
Disques de freins avant :	157\$
Filtre à air :	59\$
Filtre à essence :	83\$
Filtre à l'huile :	9\$
Freins avant (plaquettes) :	303\$
Phares avant (2) :	758\$
Ampoule de phare avant :	38\$
Silencieux d'origine :	676\$
Coussin gonflable :	898\$

Source DesSources Dodge-Chrysler-Jeep

VOITURES D'OCCASION

Vie courte mais prospère de l'aigle

BENOIT CHARETTE
collaboration spéciale

L'EAGLE, mise au rancart au moment de la fusion de Chrysler et Daimler, n'est pas disparue de nos routes. Populaire comme voiture de rallye, la Eagle Talon turbo à quatre roues motrices est relativement abordable pour une voiture compétitive.

La division Eagle a pris son envol au début des années 90 alors que la Talon partageait les feux de la rampe avec la Plymouth Laser et la Mitsubishi Éclipse aux États-Unis. La deuxième génération a fait son apparition en 1995 avec des mécaniques plus performantes. Vendue sous le nom de Mitsubishi Éclipse aux États-Unis, c'était une petite sportive fort intéressante, spécialement dans ses versions haut de gamme.

L'offre de base était une traction avant avec moteur 2,0 litres de 140 chevaux (emprunté à la Dodge Néon). Si ce modèle vous intéresse, optez pour la boîte manuelle à cinq rapports qui tire meilleur parti du peu de puissance disponible. La boîte automatique à quatre rapports est plutôt paresseuse.

Au haut de l'échelle, Eagle of



La Eagle Talon TSi 1996.

frait la version TSi quatre roues motrices avec le même moteur 2,0 litres, mais turbo pour une puissance portée à 210 chevaux. Voici une énergique et amusante petite voiture sport. La qualité n'égale pas une Toyota Celica ou une Honda Prelude, mais le prix est beaucoup plus raisonnable.

La Talon TSi accélérât de 0 à 100 km/h en moins de sept secondes et pas toujours en douceur. En effet, le turbo se mettait en marche brusquement entre 3000 et 3500 tr/m et plaquait le conducteur au siège. Pour ce qui est du freinage, la ver-

sion Tsi pouvait compter sur quatre freins à disques (disques et tambours sur la version de base). Les freins ABS faisaient partie de la liste des options.

La tenue de route était l'un des points forts de la Talon. Sa suspension indépendante aux quatre roues jumelée à un châssis d'une excellente rigidité procurait une excellente liaison au sol. Les voies élargies ajoutaient une meilleure sécurité. Si la conduite est intéressante, il faut toutefois endurer un niveau sonore plus élevé que la moyenne. Tous les bruits extérieurs

sont perceptibles et le grondement du moteur est omniprésent.

La suspension est plutôt sèche de sorte que les longues randonnées peuvent rapidement devenir fatigantes. La version de base ou la ESi offre une suspension plus souple et une conduite moins extrême.

Une mise en garde si vous regardez pour une Talon, armez-vous de patience, car il est difficile de trouver une de ces voitures en bon état. Bien des propriétaires ont « battu » leur voiture, pour employer une expression bien de chez nous, avant de s'en débarrasser. Les pro-

blèmes du turbo étaient assez fréquents et les coûts de remplacement ne sont pas bon marché.

Cette voiture, qui fait l'objet d'un culte dans le monde des voitures modifiées et en rallye, attire encore beaucoup de jeunes acheteurs. Sa ligne simple et provocatrice offre beaucoup de prestance. À l'intérieur, les places avant sont adéquates, mais à l'arrière, les passagers sont à l'étroit. Le dessin de la planche de bord est assez simpliste et la chaîne audio, ordinaire. C'est ce qui en fait une voiture si appréciée des amateurs de tuning. Un modèle d'occasion coûte relativement peu et l'argent économisé pourra être investi dans la personnalisation de la voiture.

Si le modèle TSi répond aux attentes des amateurs de performances, la version de base peut, en revanche, faire un excellent deuxième véhicule pour le trajet de la maison au boulot. Soyez particulièrement vigilant au moment de l'achat, car plusieurs rappels et bulletins de services ont ébranlé la fiabilité de ce véhicule. Surveillez la suspension, le turbo, la pédale d'embrayage et le bloc-moteur dont les problèmes sont les plus communs.



L'art s'exprime aussi à la vitesse turbo.



Consacrée « Voiture sport de luxe la plus séduisante aux États-Unis » par J.D. Power and Associates* • Moteur turbo de 225 ch • Légendaire traction intégrale quattro^{MD} • Boîte de vitesses manuelle à six rapports • Système audio Audi Concert avec lecteur de CD intégré au tableau de bord
SUIVRE, JAMAIS.^{MC}

Taux de financement annuel de 1,9%^{††} offert à l'achat de tout nouveau modèle 2003.

TT Coupé LOCATION- BAIL DE	599\$ PAR MOIS*	AUTOMOBILES LAUZON 2435, boulevard Chomedey Laval (QC) (450) 688-1120 www.lauzon.qc.ca	AUTO STRASSE INC. 5905, autoroute Transcanadienne Saint-Laurent (QC) (514) 748-6961 www.autostrasse.com	LES AUTOMOBILES POPULAR 5441, rue Saint-Hubert Montréal (QC) (514) 274-5471 www.popular.qc.ca	LES AUTOMOBILES NIQUET 1905, boulevard Sir Wilfrid Laurier Saint-Bruno (QC) (450) 653-1553 www.niquet.com	PARK AVENUE AUDI 8755, boulevard Taschereau Brossard (QC) (450) 445-4811 www.parkavenueaudi.com

AVANTAGE AUDI :
SERVICES D'ENTRETIEN
PÉRIODIQUE SANS FRAIS
PENDANT
4 ANS
OU 80 000 KM

*Étude américaine Automotive Performance, Execution and Layout (APEAL) menée par J.D. Power and Associates en 2002, basée sur 117 838 réponses de consommateurs. www.jdpower.com. ††Financement au taux annuel de 1,9% offert aux acheteurs admissibles par Audi Finance pour un contrat de 24 mois sur tous les véhicules d'année-modèle 2003 livrés à partir des stocks du concessionnaire. Exemple de financement : Un montant de 20 000 \$ au taux d'intérêt annuel de 1,9% correspond à un versement mensuel de 850 \$ pendant 24 mois. Coût d'emprunt de 397 \$, pour une obligation totale de 20 397 \$. Les mensualités et le coût d'emprunt varieront en fonction de la durée, du montant emprunté et de l'acompte ou de l'échange. Livraison avant le 2 juillet 2003. Demandez les détails à votre concessionnaire. *Taux de location-bail fermé offert par Audi Finance chez les concessionnaires participants. Location de 36 mois au taux annuel de 4,32% avec acompte de 9 028 \$ ou échange équivalent, dépôt de garantie remboursable de 650 \$, première mensualité de 598,99 \$ et frais de transport de 555 \$. Obligation totale décaissant du bail : 21 563,64 \$. Montant dû au début du bail : 10 831,99 \$. Montant calculé en fonction du PDSF de la Audi TT Roadster 180 ch 2003 de 52 205 \$, incluant FrontTrak et Boîte manuelle à 6 vitesses. Autres options en sus. Immatriculation, taxes, inspection de prélivraison, assurances et frais administratifs ly inclus les frais d'inscription, jusqu'à 46 \$, au Registre des droits personnels et réels mobiliers) en sus. Livraison avant le 2 juillet 2003. Frais de 0,20 \$/km pour le kilométrage supérieur à 20 000 km par an assumés par le locataire. Contribution du concessionnaire requise pouvant modifier la transaction finale négociée. « Audi », « quattro », « TT » et l'emblème des quatre anneaux sont des marques déposées de AUDI AG. « Suivre, jamais. » est une marque de commerce de Audi of America, Inc. « Avantage Audi » est une marque de service de Audi of America, Inc. © Audi Canada 2002. Pour en savoir plus sur Audi et pour obtenir des renseignements sur les pneus haute performance, voyez votre concessionnaire, composez le 1 800 367-AUDI ou visitez-nous à l'adresse **audi.canada.ca**

EN ROULANT

Un autre cabriolet chez Porsche

DANS LA gamme 911 de Porsche, la Carrera possédait sa version cabriolet, mais pas la Carrera 4S. Jusqu'à présent, du moins. La situation est sur le point de changer puisque le constructeur allemand vient d'annoncer l'arrivée, en octobre prochain, de la Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet 2004.

Cette dernière profitera des mêmes composantes mécaniques que le modèle actuel coupé, soit un moteur six cylindres à plat (320 chevaux), la traction intégrale et le programme de stabilité (PSM).

Elle saura cependant se découvrir en moins de 20 secondes grâce à un toit souple rétractable. Même si elle fait grimper la balance de 70 kg additionnelles, la toute première version cabriolet de la Porsche 911 Carrera 4S promet une vitesse de pointe de 280 km/h, comme pour le coupé. À son bord cependant, le 0-100 km/h s'effectuera en 5,3 secondes, soit deux dixièmes de seconde moins rapidement.

L'équipement de série compte l'intérieur en cuir, le déflecteur de vent et le toit rigide pour la saison hivernale. Et pour ceux que ça intéresse, la nouvelle Porsche décapotable demandera 136 700 \$ canadiens.

Nadine Filion, collaboration spéciale



La Carrera 4S dans sa nouvelle version cabriolet.

Photo Porsche

La Cavalier change de nom

SOUÇIEUSE de revaloriser son image auprès des premiers acheteurs, la direction de General Motors a confirmé la semaine dernière que le nom Cavalier sera retiré du catalogue Chevrolet lorsque la marque au noeud papillon introduira une nouvelle génération de compactes en 2005. La nouvelle appellation de ce véhicule sera annoncé très prochainement, promet Carolyn Normandin, porte-parole de la marque. Certains concessionnaires avancent déjà le nom « Cobalt ».

Éric LeFrançois, collaboration spéciale

Audi songe à un coupé

LE CONSTRUCTEUR allemand Audi présentera au salon de Francfort (du 13 au 21 septembre) une étude de coupé sport censé concu-

rencher, à l'avenir, les Porsche 911 ou autre Ferrari 360 Modena. Pour le moment, la marque aux anneaux garde le secret sur les images et les renseignements techniques de ce futur modèle. Seule certitude, la carrosserie, en aluminium, sera dérivée de celle de la Lamborghini Gallardo, une cousine du groupe Volkswagen. Audi souhaite depuis longtemps commercialiser un modèle haute performance. Le concept car Rosemeyer, présentée en septembre 2000 et développé par la division sportive de la marque, pourrait servir de canevas à cette étude.

Éric LeFrançois, collaboration spéciale

Un 4x4 puis une familiale pour Saab

LE CONSTRUCTEUR suédois Saab devrait lancer une version tout-terrain de sa berline 9-3 à la fin de l'année 2004. Celle-ci recevra une transmission intégrale développée par Magna Steyr (déjà responsable de la 9-3 cabriolet). Un seul moteur sera proposé en Amérique du Nord : un V6 2.8 litres turbocompressé de 250 chevaux. D'autre part, Saab a annoncé la sortie d'une 9-3 cinq-portes pour l'année 2005.

Éric LeFrançois, collaboration spéciale

Lincoln LS 2002 neuf cuir, automatique, etc. 41 895\$

Ford Thunderbird 2002 neuf décapotable + toit amovible 49 895\$

Lincoln LS 2002 neuf cuir, automatique, etc. 41 895\$

Véhicules automobiles

Grid of vehicle listings with categories like 511 CAMIONS, 548 VÉHICULES, 550 AUTOMOBILES, etc.

Le guide des concessionnaires du Grand-Montréal

Grid of concessionary listings for brands like ACURA, MERCEDES-BENZ, HONDA, etc.

Grid of listings for La Capitale locations and other services.

Grid of listings for various car brands like TOYOTA, NISSAN, SUBARU, etc.

Grid of listings for Volvo and other brands.

Grid of listings for Subaru and other brands.

Grid of listings for Mercedes-Benz and other brands.

Grid of listings for Toyota and other brands.

Grid of listings for Subaru and other brands.

Grid of listings for various car brands.

Retrouvez d'autres Petites annonces dans l'édition régulière de La Presse d'aujourd'hui

« Où dois-je aller pour gonfler mes pneus? »

PHIL PATTON
New York Times

MA FILLE, qui venait d'obtenir son permis de conduire, me posa la question par une soirée froide et pluvieuse. « Où dois-je aller pour gonfler mes pneus? » demanda-t-elle. Ça m'arrive rarement, mais j'ai dû avouer mon ignorance. La station d'essence où je vais le plus souvent dans notre municipalité au New Jersey avait récemment débranché sa borne de gonflage et la seule autre pompe dont j'avais connaissance était brisée.

Sa question m'a aussi rappelé que je n'avais pas vérifié la pression d'air de mes pneus depuis longtemps. Les pneus mous peuvent entraîner des crevaisons et causer des accidents, en plus d'augmenter la consommation d'essence, mais peu de consommateurs s'en préoccupent. Environ un tiers des véhicules sur la route ont au moins un pneu insuffisamment gonflé.

Il était plus facile, jadis, d'assumer ses responsabilités pneumatiques. À l'époque où les préposés nettoyaient les pare-brise et offraient de vérifier le niveau d'huile, les stations d'essence avaient toutes des bornes de gonflages gratuites.

Ces jours-ci, les probabilités sont faibles de trouver une borne de gonflage fonctionnelle. Le concept moderne de la station d'essence privilégie davantage la combinaison dépanneur-pompe à essence que le service à l'auto. Dans un tel contexte, on s'intéresse peu au gonflage des pneus.

Selon une étude publiée par la National Highway Traffic Safety Administration en novembre 2001, 90 % des stations d'essence américaines avaient des bornes de gonflage, mais 10 % d'entre elles ne fonctionnaient pas. Et près du tiers des pompes fonctionnelles donnaient des lectures de pression erronées. Si vous en trouvez une bonne, il y a de fortes chances que vous soyez obligé de payer pour l'utiliser.

Ma fille et moi avons passé la soirée à chercher une pompe dans la bruine froide. Je lui ai demandé si elle avait des pièces de 25 cents.



Photo DENIS COURVILLE, La Presse ©
Claude Falardeau travaille chez Shell, à Candiac.

« Combien d'air obtiens-tu pour 25 cents? » m'a-t-elle demandé.

« À peu près juste assez pour remplir trois pneus », lui ai-je répondu, parlant d'expérience.

« Combien pour 50 cents? »

« La même chose. »

Finalement, nous avons été très chanceux de trouver une station qui avait une borne de gonflage gratuite.

« À l'autre station, un peu plus loin, il faut payer 50 cents pour de l'air. Leur air est-il meilleur que le vôtre », ai-je demandé au préposé, en blaguant.

« L'air gratuit, c'est bien, a-t-il répondu. Les gens aiment bien l'air gratuit. »

« L'air gratuit » — un slogan jadis affiché aux bornes de gonflage des stations d'essence — symbolisait la liberté de la route dans les premières années du tourisme en voiture, quand les crevaisons survenaient presque quotidiennement. Aujourd'hui, il faut normalement débours 25 ou 50 cents pour cinq minutes à la borne de gonflage.

Une aubaine malgré tout

Malgré tout, ça reste une aubaine. Un sous-gonflage de 20 % des pneus d'une voiture peut augmenter de 10 % la consommation d'essence, selon Bill Egan, ingénieur chez Goodyear. La National Highway Traffic Safety Administration et le ministère de l'Énergie ont calculé que les pneus sous-gonflés augmentent la consommation d'essence des Américains de 3,4 millions de gallons tous les jours, soit 1,24 milliard \$US par année.

Le sous-gonflage cause aussi des crevaisons. La Society of Automotive Engineers rapporte que 87 % des crevaisons suivaient un gonflage insuffisant.

Et les pneus mous peuvent aussi entraîner des problèmes de tenue de route, surtout avec les camions et les utilitaires sport. Des études de la National Highway Traffic Safety Administration et de la faculté de génie de l'Université de Pittsburgh suggèrent qu'environ le quart des voitures et le tiers des utilitaires et camionnettes roulent avec au moins un pneu sous-gonflé (au moins 20 % sous la pression idéale).

L'entretien des pneus est pourtant fort simple. Les niveaux de pression idéale sont indiqués dans l'encadrement d'entrée de portière ou dans le manuel du propriétaire. (Ne vous fiez pas au chiffre estampé sur votre pneu.) Utilisez un manomètre pour vérifier la pression d'air des pneus à froid, ou après une randonnée relativement courte.

Audi A4 2003 QUATTRO
3145218 3145890
QUELQUES-UNES EN STOCK, FAITES VITE!
Popular MONTREAL
5441, rue Saint-Hubert, Montréal • (514) 274-5471

MITSUBISHI

SOLDE SURPLUS D'INVENTAIRE

3144463

Tout doit sortir!

AUCUNE OFFRE RAISONNABLE NE SERA REFUSÉE.

Choix de modèles et couleurs

HÂTEZ-VOUS!

Sautez sur l'occasion uniquement chez :

MITSUBISHI

Gabriel

4550, boul. Saint-Jean, DDO
695-7777

3145315

Une maximum par client

Jetta Wolfsburg Edition limitée
À partir de **295 \$** par mois*
Location 48 mois

- Moteur 1.8 T de 180 chevaux
- Sièges avant sport
- Suspension sport
- Aileron
- Roues BBS de 16 po

Êtes-vous fait pour Volkswagen?

vw.ca



Offre 0 \$ comptant, mensualités de 420 \$ et dépôt de 470 \$ aussi disponible.
*L'offre s'applique à une Jetta Wolfsburg 2003 de base, 5 vitesses, neuve, en stock. Photo à titre indicatif seulement. Acompte: 5223 \$. Dépôt: 350 \$. Transport et préparation inclus. Frais d'inscription au RDPRM (jusqu'à 46 \$) et frais administratifs en sus. Taxe sur climatiseur et droits sur les pneus neufs en sus. Immatriculation, assurances et taxes en sus. 0,12 \$ du km après 80 000 km. Sujet à l'approbation de crédit de Volkswagen Finance, une division de Crédit VW Canada Inc. Offre en vigueur à compter du 1^{er} mai 2003 et pour un temps limité. Chez les concessionnaires Volkswagen participants du Québec seulement. Quantité limitée. Les stocks peuvent varier d'un concessionnaire à l'autre. Le concessionnaire peut louer à prix moindre. Ne s'applique qu'aux particuliers.

3146593

ÇA VAUT LE DÉTOUR!

Honda **blainville**

Honda **Ile Perrot**

VASTE CHOIX " DÉMOS "
HONDA
Tous les modèles (ou presque)

CIVIC

Civic Berline DX 2003



TAUX FINANCEMENT 4,8% EN LOCATION **0\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ**

VALEUR PLUS 24\$ POUR DE PLUS PAR MOIS **1600\$ DE PLUS SUR ACHAT**

0\$ COMPTANT DISPONIBLE

• Moteur de 1,7 litres à SACT, 16 soup.
• Radio AM/FM stéréo / 4 haut-parleurs
• Antivol Immobilisateur

16000\$ T.T.P. ou 198\$ PAR MOIS TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS

Civic berline et coupé **Pour seulement 300\$ de plus obtenez :**

30^e Edition Anniversaire

- aileron
- garniture de tableau de bord métallique
- le tapis brodé
- protecteur de capot
- gardo-boue
- logo 30^e anniversaire

Valeur 1388\$ Quantité limitée **ÉPARGNEZ 1088\$**

CIVIC

Civic Coupé DX 2003



TAUX FINANCEMENT 4,8% EN LOCATION **0\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ**

VALEUR PLUS 28\$ POUR DE PLUS PAR MOIS **2400\$ DE PLUS SUR ACHAT**

0\$ COMPTANT DISPONIBLE

• Moteur de 1,7 litres à SACT, 16 soup.
• Radio AM/FM stéréo / 4 haut-parleurs
• Antivol Immobilisateur

16000\$ T.T.P. ou 198\$ PAR MOIS TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS

RACHAT DE BAIL AVANT TERME

Peu importe où vous avez loué votre véhicule «DE TOUTES MARQUES» nous pouvons RACHETER VOTRE BAIL avant terme dès AUJOURD'HUI

Consultez nos experts-conseils

Nouvelle entièrement redessinée

ACCORD

Accord Berline DX 2003



0\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ DISPONIBLE **0\$ COMPTANT DISPONIBLE**

• Climatiseur sans CFC
• Antivol immobilisateur
• Ensemble électrique

• Moteur Vtec 2.3 L, 160 hp.
• Radio AM/FM/CD

23800\$ T.T.P. ou 298\$ PAR MOIS TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS

*Location de 48 mois taxes en sus, comptant ou échange équivalent, Civic Berline DX 2003 (15795), DXG (14688) 0\$ comptant disponible, Civic Coupé DX 2003 (17115), LX (17635) 0\$ comptant disponible, Accord Berline 2003 (8825) 0\$ comptant disponible, CR-V LX 2003 (9365) 0\$ comptant disponible, Odyssey 2003 (41255) 0\$ comptant disponible, 96 000 Km inclus. Photos à titre de référence et valeur résiduelle garantie. † Transport et préparation en sus (850\$), enregistrement, taxes, immatriculation, assurance en sus. Détails sur place.

HONDA ILE PERROT 40, boul. Don Quichotte, Ile Perrot
www.hondaileperrot.com
514.453.8416
1.800.453.8416

HONDA BLAINVILLE 700, boul. Curé-Labelle, Blainville
www.hondablainville.com
514.875.1920
450.435.1122

3138952A

Honda **blainville**

CR-V 4x4 LX 2003

0\$ COMPTANT DISPONIBLE **0\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ DISPONIBLE**

338\$ PAR MOIS TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS **27100\$ T.T.P. ou 200\$**

• CLIMATISEUR
• MOTEUR DE 2.4 L, 160 HP.
• GROUPE ÉLECTRIQUE
• RADIO AM/FM/CD

Honda **Ile Perrot**

ODYSSEY

TAUX FINANCEMENT 5,8% EN LOCATION **0\$ COMPTANT DISPONIBLE** **0\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ DISPONIBLE**

388\$ PAR MOIS TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS **32200\$ T.T.P. ou 200\$**

• Climatiseur avant/arrière
• Antivol immobilisateur
• Vtec V6, 3.5L, 240hp
• Freins (ABS)
• Susp. ind. 4 roues



Photothèque La Presse ©
Même au Mexique, dont les rues des villes regorgent de taxis-scarabées, l'étoile de la Cox a pâli : à peine une cinquantaine d'entre elles sortent chaque jour de l'usine de Puebla.

Volkswagen coupe le contact de sa légendaire Coccinelle

DAPHNÉ BENOIT
Agence France-Presse

FRANCFORT, Allemagne — La Coccinelle, légendaire petite voiture de Volkswagen dont les formes arrondies sont devenues objet de culte, s'apprête à tirer sa révérence après 64 années d'existence agitée, et plus de 21 millions d'exemplaires vendus dans le monde entier.

L'allemand VW, géniteur de la célèbre Cox, a finalement tranché vendredi : la dernière « Beetle » sortira cet été de la chaîne de montage de l'usine mexicaine de Puebla.

Cet arrêt de production marque la sortie de route définitive du modèle en forme d'oeuf, qui n'était déjà plus fabriqué en Europe depuis 1978, faute de demande.

Condamné à l'extinction, le sympathique « coléoptère » aux phares ronds et au capot bombé n'en restera pas moins une légende difficile à effacer, comme en témoigne l'existence de centaines de fan-clubs, du Vieux Continent à l'Amé-

rique latine. En Allemagne, le plus grand d'entre eux rassemble 850 passionnés.

La « Coccinelle », dont la ligne n'a presque pas changé depuis 1937, a connu un singulier destin : « voiture du peuple » sous le régime nazi, l'auto devient plus tard l'emblème de la génération hippie, John Lennon à son volant.

L'histoire de la Beetle commence en 1934, lorsque Adolf Hitler se met en tête d'offrir aux Allemands une automobile à prix raisonnable. Il passe commande au génial ingénieur Ferdinand Porsche, qui élabore des premiers prototypes avant de lancer le tout premier modèle en 1939, baptisé par le Führer « La force par la joie ».

Lorsque la guerre éclate, la petite voiture ronde se détourne du peuple et part sur le front avec l'armée allemande. Mais la production reprend dès 1945 et VW propose bientôt une version cabriolet. Dix ans plus tard, la millionième Beetle sort des chaînes de montage.

Forté d'un succès grandissant sur ses terres, elle part à la conquête des marchés étrangers. En 1968, le

film de Walt Disney *Un amour de Coccinelle*, qui met en scène les aventures de la robuste et sympathique auto « Herbie », finit de populariser le modèle et fait s'envoler les ventes aux États-Unis. Au sommet de sa gloire, elle est conduite par quatre millions d'Américains.

Qualifiée par ses détracteurs d'inélégante et de démodée, critiquée pour sa consommation assez élevée, son manque de confort et d'espace, la voiture voit malgré tout son succès s'essouffler dans les années 80.

La mythique Coccinelle, toujours restée fidèle à sa ligne d'origine et à son principe de refroidissement par air, amorce alors un déclin inexorable. Le coup fatal lui est porté par la « New Beetle », version très « relookée » du modèle vétéran introduit par Volkswagen en 1998.

La doyenne de la gamme VW ne quittera toutefois pas la scène sans un dernier hommage : le constructeur allemand prévoit d'en produire d'ici l'été une ultime série limitée, aux couleurs bleu clair et blanc crème qui avaient fait sa gloire dans les années 50.

Regardez-la dans les yeux et dites-lui que vous l'amenez chez un mécanicien non autorisé.



Les forfaits d'entretien Performance de BMW

MODÈLE ET ANNÉE	PLAQUETTES DE FREIN ¹		DISQUES ET PLAQUETTES DE FREIN		COURROIE DE FREINAGE ² DISTRIBUTION ³	POMPE À EAU ⁴	AMORTISSEURS ⁵	
	Avant	Arrière	Avant	Arrière			Avant	Arrière
Série 3 et Z3 1984 et suivants	173,50\$	164,50\$	393,50\$	303,50\$	267,50\$	607,50\$	247,50\$	747,50\$ 309,50\$
Série 5 1985 et suivants	187,50\$	177,50\$	407,50\$	327,50\$	257,50\$	609,50\$	257,50\$	777,50\$ 587,50\$
Série 7 1978 à 2001 E38	188,50\$	178,50\$	417,50\$	327,50\$	s.o.	617,50\$	267,50\$	787,50\$ 587,50\$
X5 2000 et suivants	183,50\$	173,50\$	438,50\$	358,50\$	s.o.	748,50\$	267,50\$	717,50\$ 497,50\$

Vidange d'huile et filtre⁶ pour les modèles 6 cylindres⁷ : synthétique 87,50\$ minérale 62,50\$

Montréal BMW Canbec 4090, rue Jean-Talon Ouest (514) 731-7871 www.bmwcanbec.com

BMW Laval 2450, boul. Chomedey (450) 682-1212 (514) 990-2269 www.bmwval.com

Banlieue Ouest Automobiles Jalbert 16710, autoroute Transcanadienne Kirkland (514) 695-6662 (514) 343-3413 www.jalbert-auto.qc.ca

Rive-Sud Park Avenue BMW Nouvelle adresse 8400, boul. Taschereau Ouest Brossard (450) 445-4555 Montréal (514) 875-4415 www.parkavenuebmw.com

Pièces et service BMW www.bmw.ca 1 800 667-6679

Le plaisir de conduire.™

1. Le ponçage ou le remplacement des disques de frein, si requis, sont en sus. 2. Il est recommandé de remplacer la courroie de distribution au plus tous les 80 000 km ou tous les 4 ans, selon la première éventualité. L'offre comprend le remplacement du tendeur. 3. L'offre comprend le disque d'embrayage, le plateau de pression, la butée de débrayage et le mécanisme d'échappement. Volant d'entraînement non compris. 4. Le prix s'applique seulement aux modèles 4 et 6 cylindres. Tous les détails chez votre concessionnaire. 5. EDC et correction d'essiette optionnelle non compris. 6a. Comprend seulement les insertions. Jambes de force requises (moyennant un prix supérieur) pour les modèles de Série 5 datés de novembre 1991 à 1996 inclusivement, pour les modèles de Série 7 datés de novembre 1991 ou ultérieurs ainsi que pour tous les modèles de Série 8. 6. Cette offre ne remplace pas le service de vidange d'huile décrit dans votre livret d'entretien. Les forfaits ne s'appliquent pas à la Série M. *Offert seulement chez les concessionnaires BMW autorisés. Tous les forfaits, sauf la vidange d'huile et le remplacement du filtre, sont couverts par une garantie de deux ans, pièces et main-d'œuvre, sans limite de kilométrage, contre tout défaut de matériaux ou de fabrication. Le concessionnaire peut demander un prix moindre. Les prix peuvent être inférieurs si l'offre est jumelée avec une visite d'entretien recommandée. Les taxes sont en sus. Cette offre ne s'applique pas aux modèles de Série M, aux modèles à moteur diesel ou aux modèles ne répondant pas aux normes de fabrication nord-américaines. Les prix sont en vigueur jusqu'au 31 mai 2004. ©BMW Canada Inc. «BMW», le logo BMW et «Le plaisir de conduire.» sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc. Pour en savoir plus sur la Formation de conduite BMW, composez le 1 866 226-9723 ou rendez-vous à www.bmw.ca.

Ste-Catherine Crescent

LE FREELANDER. PARCOUREZ LA PLANÈTE... CONQUÉREZ MONTRÉAL.

FREELANDER¹ 2003
35,400 \$

PAR MOIS | TAUX DE FINANCEMENT À L'ACHAT

399 \$ | **0,9%**

QUE L'AVENTURE COMMENCE.

- ÉQUIPEMENT DE SÉRIE :**
- Moteur V6 à 24 soupapes
 - Boîte automatique à 5 rapports avec CommandShift
 - Freins antiblocage tout terrain à quatre voies
 - Traction intégrale en permanence
 - Accès pour cinq personnes avec banquette arrière divisée 60/40
- LUXE DE SÉRIE :**
- Lecteur CD dans le tableau de bord à huit haut-parleurs
 - Pare-brise chauffant et deux rétroviseurs extérieurs chauffants à réglage électrique
 - Roues en alliage, y compris la roue de secours de grandeur standard
 - Système de sécurité périmétrique avec immobilisation du moteur
 - Service de dépannage 24 heures

DECARIE MOTORS 8255 Bougainville Montréal, Québec H7S 1M9 (angle Decarie et de la Savane) Tel: (514) 334-9910 www.decarie.com

LAND ROVER ST-LÉONARD (Division de John Scotti) 4550 Métropolitain Boulevard Est, St-Léonard, Québec H1S 3A8 Tel: (514) 722-3344 • Fax: (514) 735-3477

LAND ROVER LAVAL 1430 Boulevard St-Martin Ouest, Laval, Québec H7S 1M9 Tel: (450) 786-8855 • Fax: (450) 786-8555

FAITES L'EXPÉRIENCE D'UN LAND ROVER

1. Le prix est basé sur un taux de location annuel de 1,9% et un bail de 48 mois, avec versement initial de 3 411,84 \$ ou un échange d'une valeur équivalente. Obligations locative totale de 22 563,84 \$. Valeur résiduelle de 14 598 \$. Certaines conditions et une limite de 80 000 km pendant 48 mois s'appliquent. Des frais de 15 cents du km s'appliquent au kilométrage excédentaire, plus les taxes en vigueur. Dépot de sécurité (500 \$). Première mensualité et dépôt de sécurité exigés. Ne comprend pas la première mensualité, les frais de transport (995 \$), les options, ROPRM, les taxes et les frais d'immatriculation, P. ex., financement de 10 000 \$ au taux d'intérêt annuel de 0,9% pendant 48 mois, les paiements mensuels sont de 212,18 \$, les coûts d'emprunt de 184,64 \$ et le total à rembourser de 10 184,64 \$. Exemples de calcul seulement. Cette offre ne peut être combinée à aucune autre. Le concessionnaire peut vendre à un prix inférieur. Le mode de participation du concessionnaire peut avoir une influence sur les coûts. Offre d'une durée limitée qui peut être annulée à tout moment. Veuillez consulter un concessionnaire pour tous les détails.

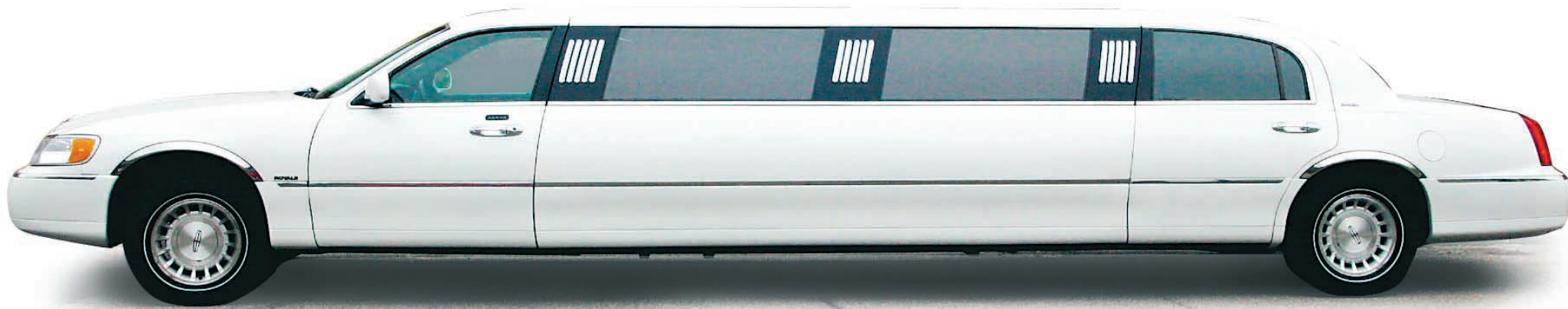


Photo RAYNALD LAVOIE, Le Soleil ©

Minibar, télévision, vidéo ou lecteur DVD, système de son, sièges en cuir des plus confortables, à ne pas en douter, le luxe offert dans les limousines a de quoi satisfaire les clients les plus exigeants.

La limo

Pas seulement pour les gens riches et célèbres

JEAN-FRANÇOIS TARDIF
Le Soleil

QUÉBEC — Les temps changent, tout comme les mentalités. Les trajets en longues limousines étincelantes ne sont plus seulement le privilège des gens riches et célèbres. Les gens dits ordinaires sont en effet de plus en plus nombreux à profiter d'une occasion spéciale pour se payer cette folie. La demande est telle qu'en certaines périodes de pointe, il faut réserver sa limousine au moins un an à l'avance.

« Les gens pensent de moins en moins que pour se payer une limousine, il faut être une vedette ou avoir gagné à la loterie, indique Jacques Dumont, vice-président d'Aristo Car. Le transport en limousine est maintenant accessible à tout le monde. La personne qui profite de la limousine que vous croiserez en ville demain est peut-être votre voisin. »

Le transport en limousine prend deux formes. La première, qui s'adresse aux dignitaires et aux invités du gouvernement, est très protocolaire. Rien pour faire rêver. Les véhicules utilisés, des Cadillac ou des Lincoln Sedan, sont toujours de couleur foncée et, malgré leur confort, ils sont d'une très grande sobriété. Le tape-à-l'oeil y est proscrit. La seconde rejoint toutes les clientèles et est beaucoup plus spectaculaire comme en témoignent ces voitures généralement blanches d'une trentaine de pieds de longueur. Dans ce cas, toutes les fantaisies sont permises.

« On vend du rêve, indique Michel Racine, propriétaire de Limo Extra. Pour bien des gens, la limousine est synonyme de magie.

Et tout est fait pour que celle-ci opère. »

Variété de services

On le devine, c'est à l'occasion des mariages que le transport en limousine est le plus populaire. Mais comme la majorité des couples désirent tenir leur cérémonie pendant la belle saison et qu'il n'y a environ que 16 samedis de la mi-mai à la mi-septembre, les propriétaires de véhicules sont passablement occupés pendant cette période.

« On est booké plus d'un an à l'avance, explique M. Dumont. Je prends actuellement les réservations pour les couples qui vont se marier en juillet 2004. »

Depuis quelques années, l'industrie de la limousine vit aussi le phénomène des bals de graduation. Les élèves du secondaire sont toujours de plus en plus nombreux à vouloir se rendre à leur bal de graduation en limousine. Dans plusieurs établissements du secondaire, cette pratique est devenue la norme.

« À Montréal, lance M. Racine, c'est presque catastrophique. Ça prend presque un miracle afin d'avoir une limousine au moment désiré. »

Mariages et bals de graduation étant concentrés dans une courte période, les propriétaires de limousines ont développé des activités connexes afin de rentabiliser leur parc de véhicules. En plus des tours de ville, il est aujourd'hui possible de se procurer des forfaits restaurant où les participants, réunis en un point précis, profitent d'un transport aller-retour entre leur point de départ et l'établissement qu'ils ont choisi.

« Nous faisons également de

plus en plus d'affaires lors de la période des parties de bureau en décembre, avoue M. Dumont. À cause des lois plus strictes sur la conduite en état d'ébriété, nombreuses sont les petites entreprises qui offrent en cadeau à leurs employés le transport en limousine pour se rendre à la fête. »

Les tarifs

Comme celle du taxi, l'industrie de la limousine est réglementée par la Régie du transport. Les propriétaires de véhicules doivent se conformer à certaines règles très précises. Ainsi, le coût de location doit se situer à l'intérieur d'une échelle bien précise. Pas question d'aller en deçà du minimum ou au-delà du maximum. Dans la Vieille Capitale, louer une limousine coûte environ 150 \$ l'heure. Des forfaits spéciaux sont aussi disponibles. Ainsi, lors d'un mariage, il est possible de louer une limousine pendant trois heures pour la somme de 400 \$. Le coût de location pour un bal d'étudiants est légèrement supérieur.

« Chez nous, on demande 240 \$ l'heure, explique M. Racine. De cette manière, on peut couvrir certains bris qui pourraient être faits par les jeunes et ce, malgré le fait qu'ils doivent en tout temps respecter des règles très strictes comme l'interdiction de fumer à l'intérieur des véhicules. Il faut malgré tout prévoir un encadrement très serré et ce n'est pas toujours facile de bien contrôler huit jeunes. Surtout quand certains pensent qu'ils ont acheté le véhicule. »

De plus en plus populaires, les forfaits restaurant, fruits d'une collaboration avec les entreprises de location de limousines et une quin-

zaine d'établissements, se détaillent aux alentours de 60 \$ par personne, un minimum de six personnes devant prendre part à l'activité. Cette somme inclut les taxes et la table d'hôte. Reste le coût des boissons alcoolisées et du service.

Dans la région de Montréal, les propriétaires d'entreprises de location de limousines vont encore plus loin. Ils se sont regroupés au sein d'une association qui régit davantage l'industrie. Toutes les entreprises suivant les mêmes règles, il n'y a donc presque plus moyen de négocier le coût de location d'un véhicule de même que son temps d'utilisation. Ainsi, le temps minimum de location d'un véhicule est de six heures. Celui-ci passe à 12 heures pendant le Grand Prix de F1 de Montréal et ce, peu importe avec qui vous faites affaires. Dans ces conditions, faire partie des gens riches et célèbres ne nuit sûrement pas quand vient le temps de payer la facture.

Comme dans son salon

Minibar, télévision, vidéo ou lecteur DVD, système de son, sièges en cuir des plus confortables, à ne pas en douter, le luxe offert dans les limousines a de quoi satisfaire les clients les plus exigeants.

« On a autant de confort dans une limousine qu'on peut en avoir dans son salon, indique Michel Racine, de Limo Extra. Et on y retrouve autant de commodités. Voyager en limousine, c'est comme entrer dans un autre monde. Et la plupart du temps, la magie exercée par cet environnement de rêve continue d'opérer bien longtemps après que les gens aient terminé leur balade. »

Mais où s'arrêteront-ils, peut-on se demander lorsqu'on jette un coup d'oeil aux équipements disponibles sur les nouveaux modèles de limousine. Chez Aristo Car, les derniers véhicules achetés sont équipés d'un éclairage intérieur fonctionnant à la fibre optique. « Ça donne un effet capotant, affirme Jacques Dumont, vice-président d'Aristo Car. Non seulement le contour des fenêtres, des portes, du bar est découpé par une fine lumière, mais, de plus, celle-ci change de couleur toutes les quatre ou cinq secondes. De plus, le nouvel éclairage installé sur les miroirs situés au plafond donne l'impression aux gens qu'ils regardent un ciel étoilé. »

Tolérance

Même si le code de la route interdit clairement la consommation de boissons alcoolisées à bord d'un véhicule, les policiers se montrent la plupart du temps tolérants lorsqu'il s'agit de gens voyageant en limousine. Tout ça parce que le chauffeur est isolé à l'avant du véhicule et qu'en principe, il ne se mêle aucunement de ce qui se passe à l'arrière.

Il n'est donc pas rare que les passagers d'une limousine prennent un verre en se rendant à leur destination. Mais attention, ceux et celles qui désirent déguster de petites boissons en cours de route doivent eux-mêmes les fournir, celles-ci n'étant pas incluses dans le coût de location d'un véhicule.

« La seule exception touche les mariages, explique M. Couture. On fournit généralement au couple une bouteille de mousseux. C'est notre manière à nous de rendre leur journée encore plus parfaite et mémorable. »

DOSSIER

Aussi facile à conduire que votre auto? Enfin presque

ÉRIC LEFRANÇOIS
collaboration spéciale



Conduire une « vraie » voiture de rallye, c'est tout autre chose, même si elle se déplace comme « votre voiture de tous les jours », explique le Finlandais Tommi Mäkinen, pilote numéro un de Subaru.

MONACO — Léger appel-contre appel, réaccélération, longue glissade maîtrisée au centimètre, nez face au point de corde du virage, gerbes de boues, flammes à l'échappement : voilà comment je dessine les plus beaux virages au volant d'une voiture de rallye. Un jeu d'enfant... sur ma console de jeu PlayStation.

Conduire une « vraie » voiture de rallye, c'est tout autre chose, même si elle se déplace comme « votre voiture de tous les jours », explique le Finlandais Tommi Mäkinen, pilote numéro un de Subaru. Ainsi, le moteur, un quatre cylindres 2 litres, suralimenté par turbocompresseur, est beaucoup plus docile que ne le laissent penser les « coups de fusil » tirés par

les sorties d'échappement à chaque lever de pied de l'accélérateur. « Officiellement », cette mécanique délivre 300 chevaux, mais lors des spéciales, le pilote peut modifier la pression de suralimentation pour augmenter la puissance. Et elle atteint combien alors ? Steve Farrell, ingénieur en chef ne répondra pas, se limitant seulement à dire que ce moteur développe autant de couple qu'un gros V8 américain. La boîte de vitesse, séquentielle, compte six rapports et a été développée par Prodrive, la firme qui dirige également les destinées de BAR en Formule 1. La direction est plus assistée et plus démultipliée aussi, ce qui permet de garder presque toujours la même position de mains au volant. En revanche, les suspensions sont, à faible allure, beaucoup plus rigides que le modèle de série. Mieux vaut être certain que les harnais des ceintures de sécurité

soient serrés sinon c'est un aller-retour siège-plafond par seconde. Autres différences : le freinage est hyper-stable et l'adhérence diabolique. Sur ce dernier point, elle l'est à condition de savoir, à l'aide de molettes plantées au tableau de bord, modifier l'action des différentiels avant, central et arrière en fonction des conditions d'adhérence. Un plaisir que vous pourrez découvrir au volant de la version STi (Subaru Technica international) que Subaru commercialisera bientôt.

À voir les pilotes rouler à fond la caisse sur des petites routes de campagne, à entretenir des dérives des quatre roues sur des centaines de mètres, entre ravin et spectateurs, de sauter à quatre mètres du sol et de rajouter 40 km/h dans chaque virage, ils imposent le respect. 00001

COURIR

Suite de la page 1

La raison ? La confidentialité qui bloque tout. « Le transfert des technologies est très lent, car lorsqu'on trouve des astuces, on les garde. »

Si le transfert technologique est pratiquement inexistant de nos jours, la connaissance technique, elle, est transférable. Même si Subaru, par exemple, confie à une entreprise privée (Prodrive) le soin de préparer ses Impreza de rallye, les ingénieurs affectés au développement des véhicules de série du

constructeur japonais ne se tournent pas les pouces pour autant. « Nos ingénieurs et les ingénieurs de la grande série se réunissent couramment », explique David Lapworth de Prodrive, société appartenant à David Richards, qui gère aussi l'écurie BAR en Formule 1. « Nous leur exposons les problèmes que nous rencontrons et, eux, nous aident à les résoudre, même s'il s'agit parfois de sujets quelque peu particuliers et souvent éloignés

de leurs préoccupations quotidiennes. Malgré tout, pour ces ingénieurs chargés de concevoir des voitures de tourisme, cet échange représente une richesse puisqu'il constitue une manne d'information supplémentaire, même s'il s'agit parfois de connaissances un peu aux limites de leur travail de tous les jours. »

Un peu limite, mais apparemment cela se traduit, pour les clients, par une qualité accrue.

SUBARU IMPREZA WRX

	Version commerciale	Version compétition
Coût	moins de 40 000\$	plus d'un million \$
Moteur	4 cylindres à plat 2 litres-turbo	4 cylindres à plat 2 litres-turbo
Puissance	227 chevaux à 6000 tr/mn	300 chevaux à 5500 tr/mn
Poids (kg)	1370	1230
Rapport poids/puissance	6,03	4,1
Réservoir d'essence (L)	60	80
Dimensions des disques de freins (mm)	89,5 (avant) 261,6 (arrière)	305 (avant) 366 (arrière)



0%
de
financement à
l'achat jusqu'à
60
mois

**L'ÉVÉNEMENT DE JUIN
DODGE CARAVAN**



DODGE CARAVAN SXT

Ou louez à
327\$[†]
par
mois.

Location de 48 mois.

Options de location de 48 mois offertes [†]	
Mensualités	Comptant initial
289\$	1 800\$
239\$	4 175\$

AUCUN COMPTANT AUCUN DÉPÔT DE SÉCURITÉ

ENSEMBLE
SXT
SANS FRAIS

- Poignées de couleur assortie
- Enjoliveurs uniques « Crossfire » de 15 po
- Pare-chocs de couleur assortie

- Lève-glaces, rétroviseurs et verrouillage à commande électrique
- Lecteur de CD
- Climatiseur
- Glaces à écran solaire
- Régulateur de vitesse
- Porte-bagage au toit

Dodge Caravan

La mini-fourgonnette préférée au pays

Prête quand vous l'êtes

La meilleure protection que nous ayons jamais offerte sur toutes les Dodge Caravan 2003.



Garantie de 7 ans ou 115 000 km sur le moteur et la transmission, et assistance routière 24 h sur 24.**

GM, FORD, HONDA ET TOYOTA NE L'ONT PAS.

HULK
SEULEMENT DANS LES CINÉMAS

VOUS POURRIEZ GAGNER UN DES DEUX MÉGA-FORFAITS-VACANCES FAMILIALES.[†]

ACHÉTEZ OU LOUEZ UNE DODGE CARAVAN OU GRAND CARAVAN 2003 AVANT LE 30 JUIN, ET VOUS POURRIEZ GAGNER DES VACANCES FAMILIALES D'UNE VALEUR DE 10 000 \$. VISITEZ DODGE.CA OU UN CONCESSIONNAIRE PARTICIPANT POUR TOUTES LES DÉTAILS DU CONCOURS.



La fourgonnette la plus éconergétique 2003.



Basé sur les cotes du guide de consommation de carburant 2003 publié par Ressources naturelles Canada.

Visitez votre concessionnaire Chrysler • Jeep^{MD} • Dodge ou dodge.ca

Le film THE HULK : © 2003 Universal Studios. Sous licence par Universal Studios Licensing L.L.P. L'INCROYABLE HULK et tous les personnages des bandes dessinées connexes : MC et © 2003 Marvel. Tous droits réservés. www.thehulk.com. * 0 % de financement à l'achat jusqu'à 60 mois sur toutes les Dodge Caravan 2003 en stock. † Tarifs mensuels pour 48 mois établis pour la Dodge Caravan SXT 2003 Édition spéciale avec l'ensemble 280 + RBK + AGR. Transport (1 025 \$) et taxe sur le climatiseur en sus. Le dépôt de sécurité est de 0 \$ pour un temps limité seulement et peut changer sans préavis. Premier versement exigé à la livraison. Location pour usage personnel seulement. Aucun rachat requis. Le concessionnaire peut louer à prix moindre. Le locataire est responsable de l'excédent de kilométrage après 81 600 km au taux de 15 ¢ le kilomètre. † Sous réserve de l'approbation de Services financiers Chrysler Canada. ‡ Transport, taxe sur le climatiseur (lorsque applicable), immatriculation, assurance, droits sur les pneus neufs, frais d'inscription au Registre, frais d'administration des concessionnaires et taxes en sus. Offres d'une durée limitée et exclusives, qui ne peuvent être combinées à aucune autre offre, à l'exception de la remise aux diplômés et du programme d'aide aux handicapés physiques, et qui s'appliquent à la livraison au détail de la plupart des modèles 2003 neufs en stock. Les offres peuvent changer sans préavis. Le concessionnaire peut devoir commander ou échanger un véhicule. Photo à titre indicatif seulement. Voyez votre concessionnaire participant pour les détails et les conditions. Δ Pour participer : achetez ou louez une Dodge Caravan ou une Dodge Grand Caravan 2003 avant le 30 juin 2003. À gagner : 2 forfaits-voyages d'une valeur maximale de 10 000 \$ chacun. Épreuve d'habileté mathématique requise pour gagner. Règlement sur www.dodge.ca et chez les concessionnaires Chrysler, Jeep, Dodge participants. ** Selon la première éventualité. Des conditions s'appliquent. Voyez votre concessionnaire pour les détails et les conditions. ‡ Remise aux diplômés de 500 \$ à la location ou de 1 000 \$ à l'achat d'un véhicule, à l'exception de la Dodge SX 2.0 (750 \$). Cette offre exclut la Dodge Viper. Voyez votre concessionnaire participant pour les détails et les conditions. MD Jeep est une marque déposée de DaimlerChrysler Corporation, utilisée sous licence par DaimlerChrysler Canada, une filiale à propriété entière de DaimlerChrysler Corporation.



Rabais jusqu'à 1000\$



Association publicitaire des concessionnaires Chrysler • Jeep^{MD} • Dodge du Québec