

LA VOITURE

MODULAIRE

UNE RÉALITÉ PROCHAINE ?



A

u cours des récentes années, le désir des consommateurs pour de nouveaux modèles lancés à des intervalles de plus en plus courts place les compagnies automobiles dans un dilemme profond. Ces délais de plus en plus courts occasionnent un stress constant sur les équipes d'ingénieurs et de recherche. De plus, sur le plan de la production, il faut également s'imposer des sacrifices si on veut accélérer la cadence tout en offrant une qualité d'assemblage de plus en plus grande.

Chez Volkswagen, cet empressement à produire des nouveautés va à l'encontre de la philosophie de la marque qui a toujours aimé prendre son temps pour développer ses nouveaux modèles. C'est pourquoi il est très logique que ce soit cette compagnie qui ait entre-

pris des recherches il y a quelques années dans le but de créer la voiture modulaire. Ce véhicule comprend donc une plate-forme qui demeure toujours la même et un groupe propulseur qui peut varier selon le type de véhicule désiré.

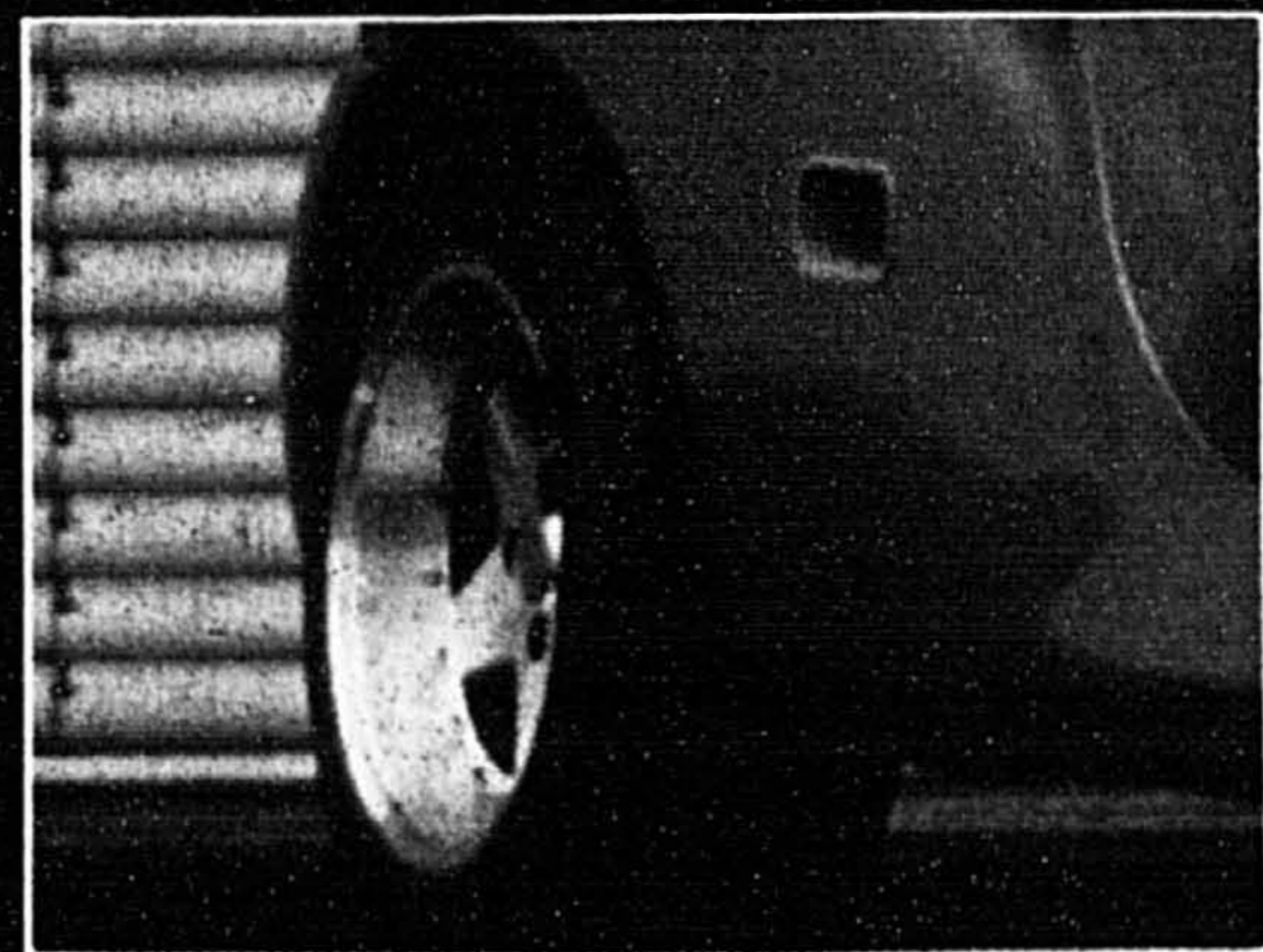
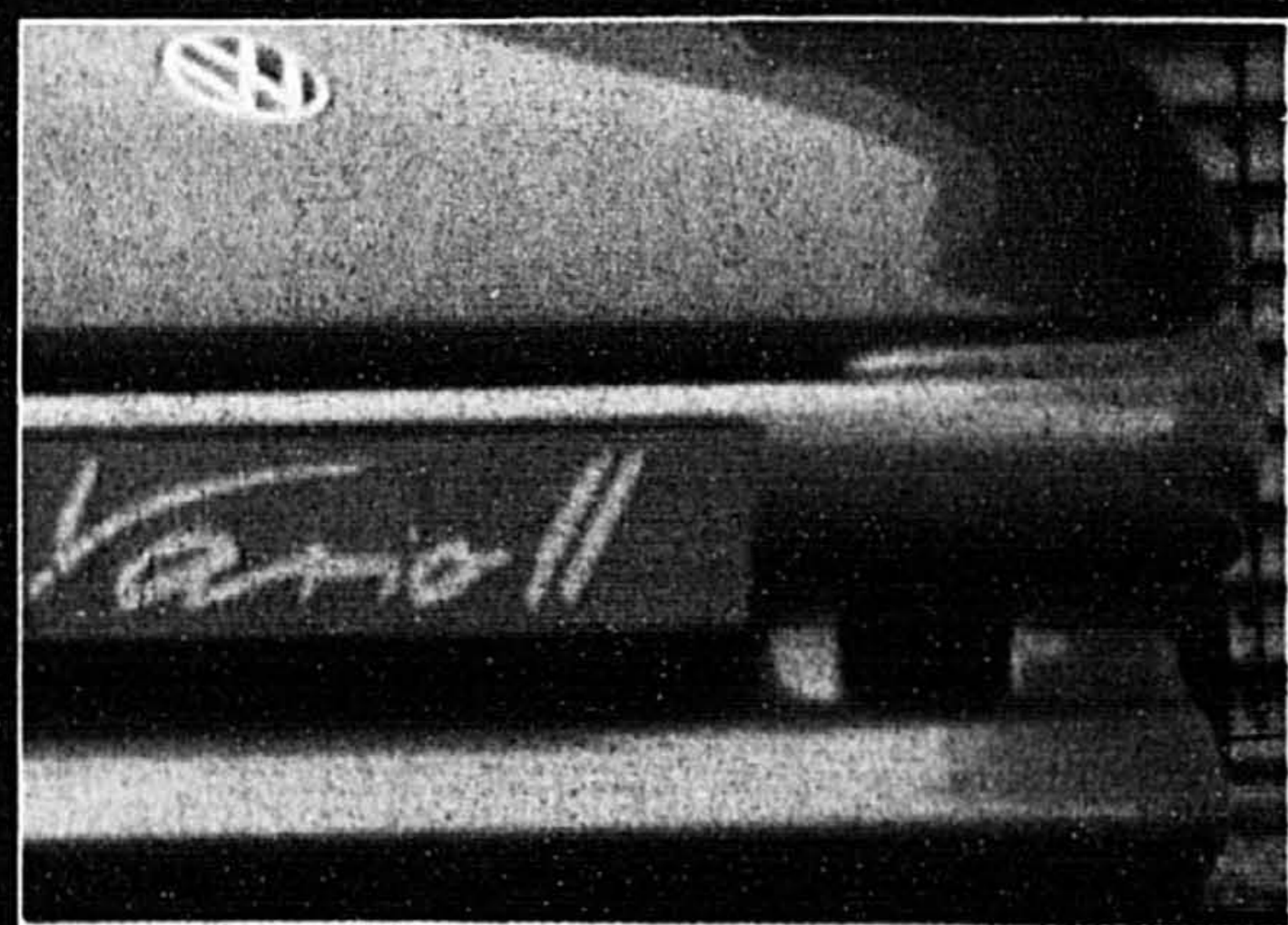
Par après, il ne reste plus qu'à y placer une cabine de son choix. Cela peut être une utilitaire, un cabriolet original ou un coupe deux places aux formes futuristes. D'ailleurs, le modèle Vario II qui illustre cet article est un coupe aux allures assez spectaculaires.

Cette approche est partagée par plusieurs autres compagnies européennes qui ont entrepris des recherches à ce chapitre. C'est ainsi que la voiture électrique de Citroën comporte une plate-forme qui demeure la même alors qu'on

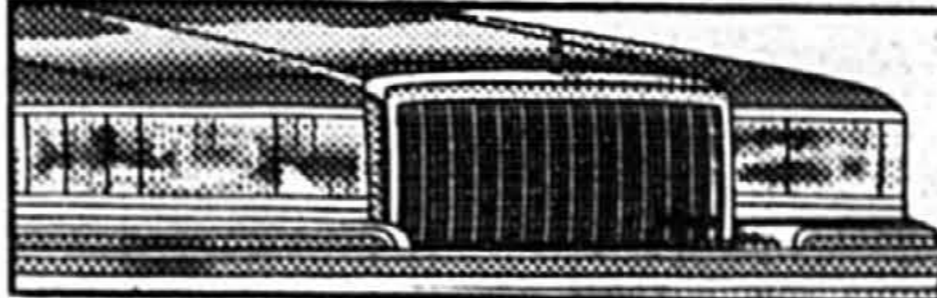
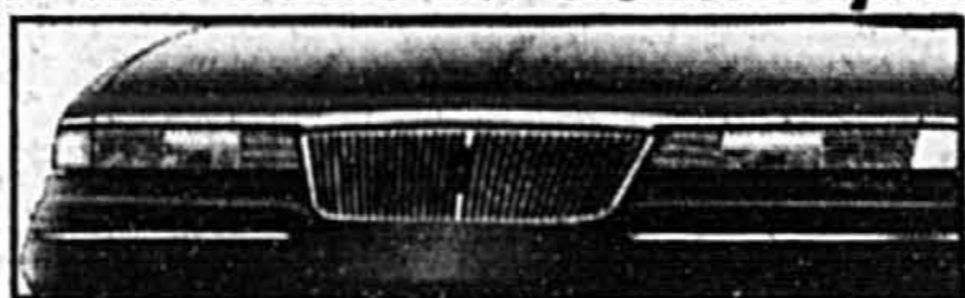
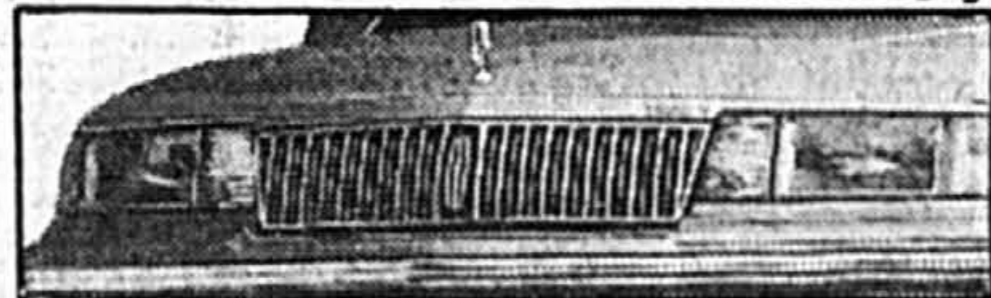
y adapte des carrosseries différentes. Et on pourrait même fabriquer une plate-forme dont la durée de vie serait de 15 à 20 ans par exemple et remplacer les carrosseries au besoin.

Ces solutions semblent bien lointaines, mais leur réalisation est peut-être plus plausible qu'on le pense. Des mesures favorisant les voitures électriques, une consommation de carburant moindre et une hausse des prix de l'essence permettraient à des voitures comme la Vario II de se concrétiser.

En attendant, il s'agit d'un autre véhicule qui fait rêver. Mais comme il peut utiliser des composants actuels, quelques mois à peine pourraient suffire pour qu'il soit mis en production. Il est toujours possible de rêver!



Achetez pour le prix. vous serez satisfait par notre service



6435, RUE SAINT-JACQUES OUEST • 489-3831

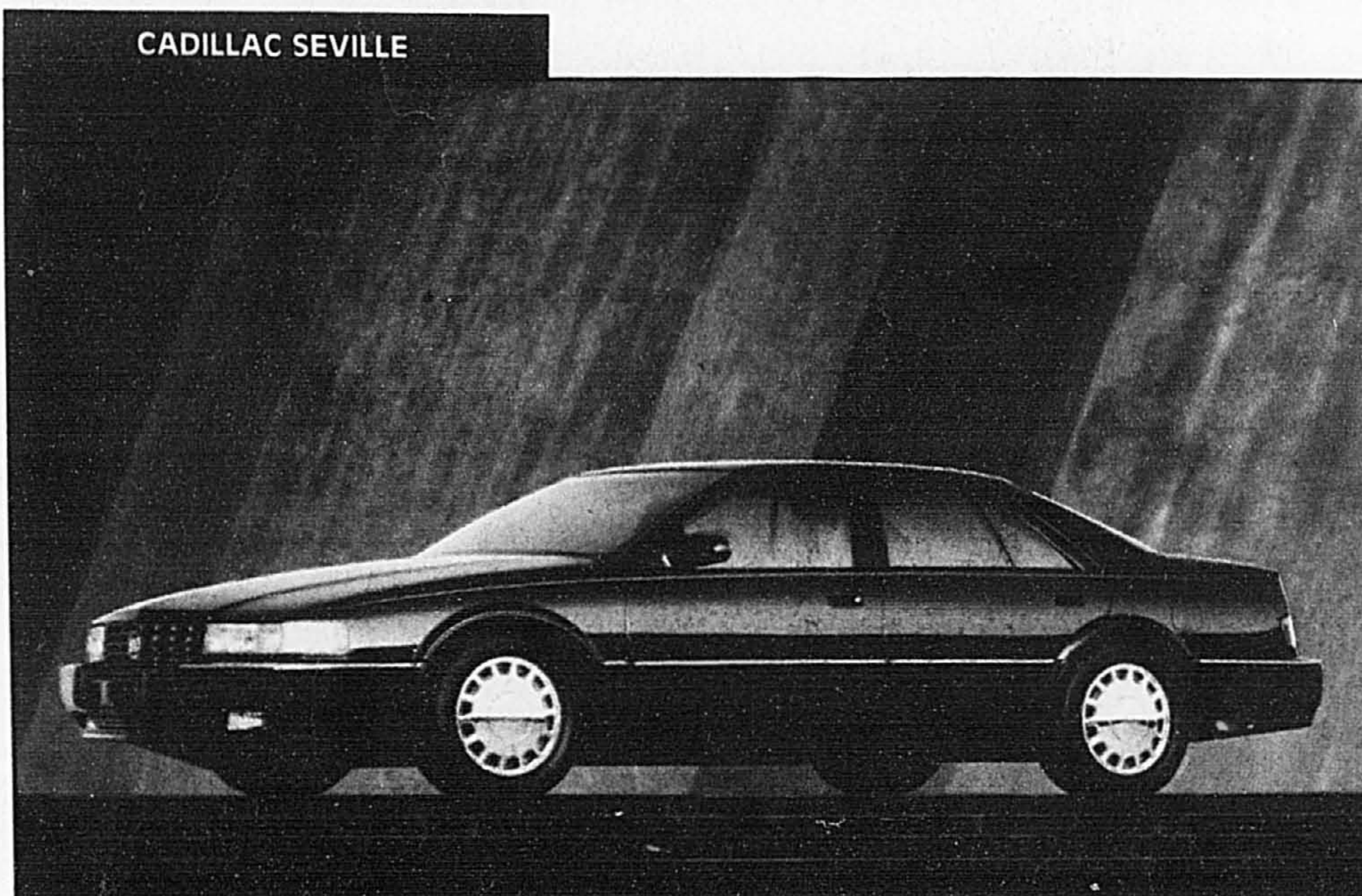
Les Trois Grands misent sur des voitures plus sophistiquées

CADILLAC SEVILLE

Souvent devancés par la concurrence au chapitre de la sophistication technique, les constructeurs nord-américains entendent bien reprendre le terrain perdu.

Nous en avons eu la preuve lors du dévoilement des nouveaux modèles de ces manufacturiers. Les moteurs sont plus sophistiqués, les suspensions raffinées et les carrosseries nettement plus rigides. Des progrès importants sont également perceptibles au niveau de la finition et de la qualité d'assemblage.

Cette année, les Trois Grands ne nous proposent pas un déluge de nouveaux modèles. Toutefois, la qualité prime sur la quantité puisque les nouveautés proposées sont sophistiquées et marquent un progrès pour ces compagnies.



La Cadillac Seville est équipée du nouveau moteur Northstar.

Chrysler

Trois grandes vedettes

La compagnie Chrysler avait déjà tiré une salve fort intéressante au début de l'année en dévoilant la Grand Cherokee, une utilitaire à la réputation de légende et qui s'est refait une beauté. La transformation a été en profondeur, nous permettant d'avoir accès à un produit de qualité qui est au sommet de sa catégorie. Toutefois, il est important de noter que la Cherokee continue d'être fabriquée mais vendue à prix moindre.

Un peu sur sa lancée, ce

manufacturier nous propose un trio de voitures qui auront un impact encore plus grand que les fourgonnettes Autobacoup au début des années 80. Connues initialement sous le nom de code LH, les Chrysler Concorde et Intrepid de même que la Eagle Vision sont des berlines qui redéfinissent ni plus ni moins les standards de la catégorie.

Ces berlines possèdent une silhouette moderne et plaisante qui fait l'unanimité par son élégance. Ces carrosseries sont de type à «cabine avancée» obtenue en déplaçant le pare-bise vers

l'avant, ce qui permet d'obtenir une habitabilité exceptionnelle. En fait, ces voitures sont tellement spacieuses aussi bien à l'avant qu'à l'arrière qu'elles surpassent en habitabilité les gros mastodontes des années 50.

Les moteurs V6 3,3 litres et 3,5 litres à 24 soupapes sont bien adaptés à ces voitures qui proposent en plus une tenue de route vraiment supérieure à la moyenne. Un empattement long, une voie large et des pneus aux dimensions généreuses expliquent ce comportement

roulier intéressant. Sur le plan de la motorisation, les moteurs V6 sont montés en position longitudinale et couplés à une boîte automatique à quatre rapports à commande électronique.

Chrysler a complété les améliorations à sa gamme de produits en offrant la Grand Wagoneer, une version de la Grand Cherokee animée par un moteur V8 de 5,2 litres. De plus, il faut souligner l'arrivée des nouvelles Dodge Colt/Eagle Summit qui arborent de nouvelles carrosseries.

DODGE INTREPID ES



Chez Chrysler, les voitures LH sont la révélation de la saison.

General Motor

En attendant la Camaro

C'est un secret de polichinelle que les nouvelles Chevrolet Camaro et Pontiac Firebird seront dévoilées dans le cadre du Salon international de l'auto de Montréal. En attendant l'arrivée de ces deux sportives «Made in Québec», la grande nouveauté est l'arrivée du moteur Northstar sous le capot des Allante, Eldorado TC et Seville STS.

Ce moteur V8 à 32 soupapes de 4,6 litres développant 295 chevaux est l'orgueil des ingénieurs de cette compagnie. Comme le moteur V8 à 32 soupapes de Ford, le Northstar est en alliage léger et possède un système de gestion électronique du moteur fort sophistiqué.

Il possède entre autres différents systèmes de protection

qui permettront au moteur de survivre à des abus qui auraient été tragiques en d'autres circonstances. Cette année, c'est vraiment Cadillac qui domine la liste des nouveautés chez GM. En plus du Northstar, il faut ajouter le dévoilement d'une nouvelle suspension arrière utilisée sur les Allante, Eldorado et Seville.

Dans les autres divisions, on note une Chevrolet Caprice dont l'arrière-train a été modifié tandis que les fourgonnettes Lumina APV/Pontiac Trans Sport peuvent être équipées d'une porte latérale à commande électrique.

Donc, comme chez Ford et Chrysler, 93 est une année de raffinements et de consolidation chez General Motors.

Les freins ABS: savoir les utiliser en hiver

Selon plusieurs spécialistes, la plus grande innovation au chapitre de la sécurité active dans l'histoire de l'automobile a été la mise au point des freins antiblocage ou ABS. Grâce à ce système, il est possible de freiner tout en étant en mesure de guider la voiture. De plus, en comparaison avec le coussin de sécurité gonflable qui sera statistiquement utilisé une fois par cent ans par conducteur, les freins ABS seront nécessaires plusieurs fois par année.

Toutefois, cette publicité positive a tellement

impressionné les automobilistes en général que plusieurs croient que ce système est miraculeux ou presque. Pour certains, en toutes circonstances, il suffit de freiner à bloc et d'attendre que les freins ABS entrent en jeu. Si c'est le cas en certaines occasions, il faut souvent utiliser un peu plus de discernement, surtout en période hivernale. En effet, une utilisation inconsidérée des freins ABS peut dramatiquement allonger les distances de freinage.

Lorsqu'on freine sur la neige ou la glace, l'adhérence est

réduite à son minimum. Si on appuie trop fort sur ses freins, le système ABS entre presque immédiatement en fonction car une ou plusieurs roues auront tendance à bloquer. Comme ce système fonctionne en relâchant la pression des freins sur la ou les roues qui sont sur le point de bloquer, la puissance de freinage s'en trouve naturellement diminuée.

Conséquemment, la distance de freinage augmente, parfois considérablement. En fait, dans certaines circonstances particulières, un commutateur servant à désamorcer ce programme pourrait être le bienvenu. Mais, en pratique, rares sont les conducteurs qui ont la compétence voulue pour déterminer quand désactiver le

système. De plus, en agissant de la sorte, on se prive de la possibilité de freiner en continuant de diriger sa voiture.

La solution? Tout simplement se servir de son jugement et ne pas utiliser le système ABS comme si c'était la panacée universelle de tous les problèmes de freinage. Donc, lorsque les conditions de la chaussée sont ultra-glissantes et que le système ABS a tendance à être presque toujours actif, il est préférable de freiner au seuil, c'est-à-dire d'appliquer suffisamment de pression sur la pédale de frein pour ralentir le véhicule mais pas assez pour amorcer le système ABS. A ce moment, les distances de freinage sont plus courtes. Et si jamais on manque d'espace, il est toujours temps d'appuyer à bloc, d'activer le système ABS et d'éviter l'obstacle.

Il faut également ajouter à la décharge du système ABS que

plusieurs personnes deviennent plus audacieuses lorsqu'elles conduisent une voiture équipée de ce type de freins, croyant à tort qu'on peut rouler plus vite car le système de freinage est plus sophistiqué et plus efficace. Toutefois, cette façon de voir les choses est erronée car il faut tenir compte des lois de la

physique, du coefficient d'adhérence des pneus et de plusieurs autres facteurs semblables. Le fait de conduire une voiture mieux équipée sur le plan de la sécurité active et passive ne signifie pas qu'il faille abandonner les plus élémentaires lois de la sécurité routière et du bon sens.

BIEN PLACE
POUR VOUS SERVIR
SUR LA
116

Le retour du grand champion AÉROSPORT 1993



- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Groupe décor sport comprenant bandes décoratives, becquet avant et marchepied | <input type="checkbox"/> Version 5 passagers avec 2 fauteuils capitaine | <input type="checkbox"/> réo électronique avec montre |
| <input type="checkbox"/> Climatiseur | <input type="checkbox"/> Coussin de sécurité côté conducteur | <input type="checkbox"/> Glaces teintées |
| <input type="checkbox"/> Boîte automatique | <input type="checkbox"/> Dégivreur et essuie-glace arrière | <input type="checkbox"/> Essuie-glaces à balayage intermittent |
| <input type="checkbox"/> Moteur V6, 3 litres | <input type="checkbox"/> Radio AM/FM stéréo | <input type="checkbox"/> Servodirection |
| <input type="checkbox"/> Freins ABS | | <input type="checkbox"/> Servofrein |
| | | <input type="checkbox"/> Groupe commodité |

16 895 \$** ou **295 47 \$**** /mois

**Transport, préparation et taxes en sus. Rabais FORD inclus. Mensualité basée sur location-bail de 48 mois.

CHEZ NOUS, VOUS ÊTES LE PLUS IMPORTANT. VENEZ LE CONSTATER VOUS-MÊME

MONT-BRUNO FORD INC. LOCATION

177, boul. Laurier Saint-Basile-le-Grand Tél.: 653-3613

MAZDA

TOUTES OFFRES RAISONNABLES

ACCEPTÉES!!

sur nos 323 '92

323 DE BASE AUTOMATIQUE

8999\$

STOCK #8312. TRANSPORT ET PRÉPARATION EN SUS. QUELQUES DÉMOS DISPONIBLES À PRIX SPÉCIAUX. (1 MX-3) (3 PROTÉGÉ) (1 M.P.V.)

SERVICE OUVERT DE 8 H À 17 H 30

AVANT D'ACHETER, VENEZ NOUS RENCONTRER

Blondin MAZDA

6464, HENRI-BOURASSA E., 324-9100

Mercedes-Benz Laval

Jean Fiset Marc Fortin

Nous vous ferons redécouvrir les plaisirs de l'hiver avec une Mercedes 300E 4Matic 1992 **66498\$** neuve pour par mois

Cette offre est basée sur un contrat de 36 mois. Taxes en sus. 15 000 \$ comptant ou reprise équivalente. Inklus: 24 000 km par année. Valeur résiduelle de 36 600 \$.

Auto Classique Laval s'impose de plus en plus auprès des acheteurs de Mercedes grâce à son service personnalisé, ses conseils judicieux, son service après-vente exceptionnel et ses tarifs raisonnables.

Auto Classique

2500, boul. Curé-Labelle, Chomedey, Laval, 681-2500 - Ligne Mtl 856-2929

TOYOTA

C'EST **SKI** vous faut pour l'hiver...

COROLLA FAMILIALE 1993 À TRACTION AVANT

■ Moteur 1,8 litre, double arbre à cames en tête, injection électronique de carburant, 115 ch
■ Dégivreur électrique et essuie-glace/lave-glace de lunette arrière ■ Verrous de protection pour enfants à l'arrière ■ Banquette arrière à dossiers rabattables 60/40 ■ Boîte automatique 4 rapports avec surmultiplicateur (en option) ■ Direction assistée variable

LE NOUVEAU... **Blainville** TOYOTA

PRIX SPÉCIAL DE LANCEMENT LIVRAISON IMMÉDIATE

venez voir notre nouvelle salle de montre

À 10 minutes de Montréal par l'autoroute des Laurentides, sortie 20
120, boul. Desjardins est, Ste-Thérèse Tél.: 435-3685



LINCOLN MARK VIII



Ford

Un nouveau Ranger et un V8 à 32 soupapes

La compagnie Ford a connu un début d'année passablement chargé avec l'arrivée du nouveau coupé Probe et de la fourgonnette Villager. Détail intéressant, ces deux nouveautés ont été produites en collaboration avec des manufacturiers japonais.

La Probe est conçue en collaboration avec Mazda et fabriquée par ce dernier dans son usine de Flat Rock au Michigan. Quant à la fourgonnette Villager, Nissan a réalisé une bonne partie de la conception mais c'est Ford qui en assure la production.

Cet automne, la nouvelle camionnette Ranger fera l'objet d'une attention particulière car elle a fait peau neuve. Les stylistes de Ford ont vraiment visé juste avec ce nouveau modèle qui allie maintenant une silhouette esthétiquement plaisante à une mécanique bien à point.

Mais l'attraction principale des nouveautés Ford est la Lincoln Mark VIII qui se distingue aussi par ses lignes plus modernes

que par son moteur V8 4,6 à 32 soupapes. Ce moteur tout aluminium développe tout près de 290 chevaux et est le plus

sophisticé jamais produit par Ford.

Il est associé à une toute nouvelle transmission automatique quatre rapports

spécialement dessinée pour s'adapter au couple et à la puissance supérieure de ce moteur.

L'attraction principale des nouveautés Ford est la Lincoln Mark VIII qui se distingue aussi bien par ses lignes plus modernes que par son moteur V8 4,6 à 32 soupapes. Ce moteur tout aluminium développe tout près de 290 chevaux et est le plus sophisticé jamais produit par Ford.

Firestone

50% DE RABAIS!

SOLDE DE PNEUS SUPREME

Garantie de 90 000 km**
Radial quatre-saisons ceinturé d'acier.
Semelle conçue par ordinateur assurant une performance optimale à l'année longue.

DIMENSION	PRIX
155-80-13	97,17 \$

48⁵⁸\$ CHACUN

MAXI PNEU

Centre de pneu Boisselle inc. 329-5467
8997, boul. Pie-IX, Montréal

*Sur prix de détail suggéré.
**Si le pneu n'atteint pas le kilométrage stipulé dans la garantie, le détaillant remplacera le pneu au prorata. La durée réelle de la semelle peut varier. Renseignez-vous auprès du détaillant pour les détails. Les prix comprennent la garantie nationale sur les pneus.

Performance assurée

L'embarras du choix

Les prix des modèles 93: d'agréables surprises

La plupart des compagnies automobiles ont dévoilé les prix de leurs modèles 93 et les hausses ont été très minimes dans la plupart des cas. Face à un marché encombré, à une économie chancelante et à des ventes qui sont toujours vacillantes, les compagnies n'avaient d'autre choix que de conserver un statu-quo de bon aloi. En fait, certains modèles dans plusieurs marques ont connu des baisses qui peuvent aller jusqu'à 1000 \$.

La compagnie Ford est passablement agressive dans sa politique de prix de 1993. Dans un premier temps, la moyenne de l'augmentation pour tous les modèles est de 0,88 pour cent. Et plusieurs modèles ont connu des baisses. Il faut également ajouter que beaucoup de voitures sont à prix unique et dotées d'équipement optionnel offert à prix réduits. Enfin, dans la gamme Taurus et Sable, les familiales et les berlines se vendent au même prix à équipement équivalent.

En fait, les Trois Grands ont tous adopté une politique de hausse de prix très minime pour profiter de la dépréciation du dollar qui provoque une augmentation du prix des voitures importées. Avec le mark allemand et le yen japonais qui semblent grimper sans arrêt, la faiblesse du dollar devient un outil de vente pour les voitures nord-américaines.

Chez Chrysler par exemple, les nouvelles voitures LH se vendent à un prix suggéré de moins de 18000 \$ pour un modèle de base, ce qui est pratiquement le prix d'une Honda Civic berline haut de gamme. Les consommateurs devront apprendre à jongler avec ces différents facteurs.

Acheter une japonaise plus petite et toute équipée ou une nord-américaine plus grosse mais de prix égal. Et il faut se souvenir que les voitures nord-américaines ont gagné en qualité et en fiabilité au cours des cinq dernières années, ce qui rend la tâche des acheteurs de plus en plus difficile.

Moteur 4 cylindres à 16 soupapes de 1,8 L à SACT et injection électronique multiple. • Boîte manuelle à 5 vitesses surmultipliée. • Traction avant. • Direction à crémaillère à assistance variable en fonction du régime. • Barres stabilisatrices avant et arrière. • Suspension indépendante aux quatre roues. • Pneus radiaux toute saison. • Vitres teintées. • Essuie-glace à balayage intermittent. • Télécommandes d'ouverture du coffre et du volet d'essence. • Sécurité-enfants aux portières arrière. • Montre numérique. • Totalisateur journalier. • Dégivreur électrique de lunette arrière. • Miroir de courtoisie sur pare-soleil droit. • Sièges baquets avant inclinables à appui-tête réglables. • Dossier arrière rabattable 60/40.

Moteur 4 cylindres à 16 soupapes de 1,8 L à SACT et injection électronique multiple. • Boîte manuelle à 5 vitesses surmultipliée. • Traction avant. • Direction à crémaillère à assistance variable en fonction du régime. • Barres stabilisatrices avant et arrière. • Suspension indépendante aux quatre roues. • Pneus radiaux toute saison. • Vitres teintées. • Essuie-glace à balayage intermittent. • Télécommandes d'ouverture du coffre et du volet d'essence. • Sécurité-enfants aux portières arrière. • Montre numérique. • Totalisateur journalier. • Dégivreur électrique de lunette arrière. • Miroir de courtoisie sur pare-soleil droit. • Sièges baquets avant inclinables à appui-tête réglables. • Dossier arrière rabattable 60/40. • Sonorisation AM/FM stéréo électronique à lecteur de cassettes et inversion auto, 4 haut-parleurs et antenne. • Toit électrique à panneau de verre inclinable et coulissant. • Colonne de direction inclinable. • Aileron arrière avec feu d'arrêt à DEL. • Deux rétroviseurs harmonisés à télécommande électrique. • Compte-tours à 8000 tours/minute. • Témoins lumineux d'insuffisance de carburant et de liquide lave-glace.



Protegé DX



Protegé SE

Les concessionnaires



*Prix de base de la Protegé, modèles DX et SE 1992 (peuvent être différents des modèles illustrés). Offre du manufacturier non applicable. Transport, préparation et taxes en sus. L'acquisition du véhicule doit être effectuée selon l'inventaire du concessionnaire à partir du 6 octobre 1992 jusqu'au 3 novembre 1992 inclusivement. Cette offre d'une durée limitée ne peut être combinée à aucune autre. Toutes les Mazda sont dotées d'une garantie pare-chocs à pare-chocs de 3 ans/80 000 km, sans franchise, ainsi que d'une garantie 5 ans/100 000 km des composantes principales.

Association des concessionnaires Mazda du Grand Montréal

Albi Automobiles Ltée
3300, boul. Ste-Marie
Mascouche, Québec
474-2481-2 J7K 1P5

Ami Auto Inc.
276, boul. d'Anjou
Châteauguay, Québec
692-9600 J6K 1C6

Armand Quélin Automobiles Ltée
1530, boul. Chomedey
Chomedey, Laval
688-4787 H7V 3N8

Autoron Inc.
2344, boul. Labelle
Lafontaine, Québec
436-8211 J7Z 5T5

Avo Auto Inc.
4815, rue Buchan
Montréal, Québec
737-7373 H4P 1S4

Blondin Automobiles Ltée
6464, boul. Henri-Bourassa Est
Montréal-Nord, Québec
324-9100 H1G 5W9

Concept Mazda
1530, rue Ampère
Boucherville, Québec
449-7929 J4B 7L4

Deislis Auto Ltée
2815, rue Sherbrooke Est
Montréal, Québec
523-1122 H2K 1H2

Fabreville Auto Inc.
4010, boul. Dagenais
Fabreville, Québec
622-3434 H7R 1L2

Fort Chambly Automobiles
830, boul. Périgny
Chambly, Québec
658-6623 J3L 1W3

Garage Blanchette Inc.
900, rue St-Laurent Ouest
Longueuil, Québec
677-6347 J4K 1C5

Gareau Mazda
10175, rue Papineau
Montréal, Québec
381-3987 H2B 2A1

Jac Auto Lavallrie
651, rue Notre-Dame
Lavallrie, Québec
588-4141 J0K 1H0

Jac Auto Ltée
3612, boul. St-Jean
Dollard-des-Ormeaux, Qc
626-8120 H9G 1X1

Lachine Mazda
2895, rue Notre-Dame
Lachine, Québec
637-1153 H8S 2H3

Lachute Mazda
20, rue Principale
Lachute, Québec
562-8808 J8H 3R8

Lacroix Automobile Ltée
990, route 117
Case postale 1020
Val-Éclair, Québec
322-3937

Le Domaine De l'Auto P.A.T. Ltée
12210, rue Sherbrooke Est
Pointe-aux-Trembles, Qc
645-1694 H1B 1C7

Mazda de Blainville
738, boul. Labelle
Blainville, Québec
437-8000 J7C 2K2

Mazda 2-20
1, boul. Don Quichotte
Île Perrot, Québec
453-7220 J7V 7X4

Mazda Gabriel
5333, rue St-Jacques Ouest
Montréal, Québec
484-7777 H4A 2C9

Mazda Casavant
3190, rue Cusson
St-Hyacinthe, Québec
774-1345 J2S 8N9

Quintin Automobiles Inc.
385, rue Laberge
St-Jean sur le Richelieu, Qc
349-6767/658-9042
J3A 1S1

St-Constant Auto Ltée
48, rue St-Pierre
St-Constant, Québec
632-0700 J0L 1X0

Les constructeurs européens proposent des voitures sophistiquées



La 600 SL est certainement la plus sophistiquée des Mercedes avec sa carrosserie de cabriolet et son moteur V12 de six litres. La photo fait voir la 500, qui est identique, sauf pour le moteur qui est un V8.

MERCEDES 600 SL

Si les compagnies nord-américaines sont toujours très actives au chapitre du dévoilement de nouveaux modèles et les japonais passés maîtres dans l'art de l'innovation, il ne faut pas s'imaginer que les constructeurs européens sont un bastion d'immobilisme.

En fait, au cours des derniers mois, il s'est probablement lancé plus de nouveaux modèles de voitures en Europe que partout ailleurs dans le monde. Cette année, les nouveautés sont encore passablement nombreuses et surtout intéressantes. Entre autres, la nouvelle Golf fait son apparition dans les salles de montre, tandis que Volvo présente sa première vraie nouvelle voiture en 30 ans.

Allemagne

Du côté des constructeurs

germaniques, l'activité n'est pas aussi fébrile qu'en 1992, mais on retrouve plusieurs nouveautés. Il va de soi que la grande vedette sera la nouvelle Golf de Volkswagen. Cette championne de la catégorie des sous-compactes a fait peu neuve et est plus élégante que jamais.

De plus, l'habitacle a été entièrement revu. Coté groupe propulseur, des moteurs à essence de 1,8 et 2,0 litres sont offerts, ainsi qu'un moteur turbodiesel de 1,9 litre. Les concepteurs ont amélioré la rigidité de la caisse, le silence de roulement et la tenue de cap. Bref, cette excellente voiture est devenue supérieure. Toujours chez Volkswagen, la Passat bénéficie de nouveaux moteurs V6 et diesel.

D'autre part, les voitures Audi 93 ont été dévoilées au printemps 92 et elles nous reviennent donc inchangées. Quant à la gamme des voitures Porsche, elle ne subit à peu près aucune modification.

Chez BMW, c'est au niveau des moteurs qu'il y a du nouveau, la série 7 offrant maintenant un V8 de 4,0 litres. Ultra-sophistiqué, ce moteur est silencieux et très

souple. Il convient fort bien aux conditions d'utilisation sur notre continent et sera apprécié par une clientèle qui trouvait le moteur six cylindres en ligne un peu trop rugueux malgré sa grande douceur.

La M5 fait peu neuve avec des retouches esthétiques et un moteur de cylindres plus importante et plus puissant. Enfin, la série 3 propose dorénavant le modèle 320i avec son moteur six cylindres de 2,0 litres.

Chez Mercedes, on n'a pas l'intention de s'en laisser imposer. Cette année, le fabuleux moteur V12 de 6,0 litres sera installé sous le capot du cabriolet SL. Ce qui promet énormément compte tenu de l'excellence de ces deux éléments. En outre, Mercedes propose pour 93 la version cabriolet de la 300E. Ce cabriolet est doté d'un toit à fermeture automatique en plus d'offrir des places arrière acceptables.

Enfin, compte tenu de la situation économique difficile, ce prestigieux constructeur offre cette année une version plus économique de la 190. Un équipement plus dépouillé mais toujours la même qualité et les mêmes performances font de cette voiture une des meilleures aubaines en 93. Bref, la marque réagit très rapidement aux fluctuations du marché.

Centre de l'auto SEARS

RABAIS 40\$ - 55\$

PNEUS RADIAUX RESPONSE XL GUARDSMAN

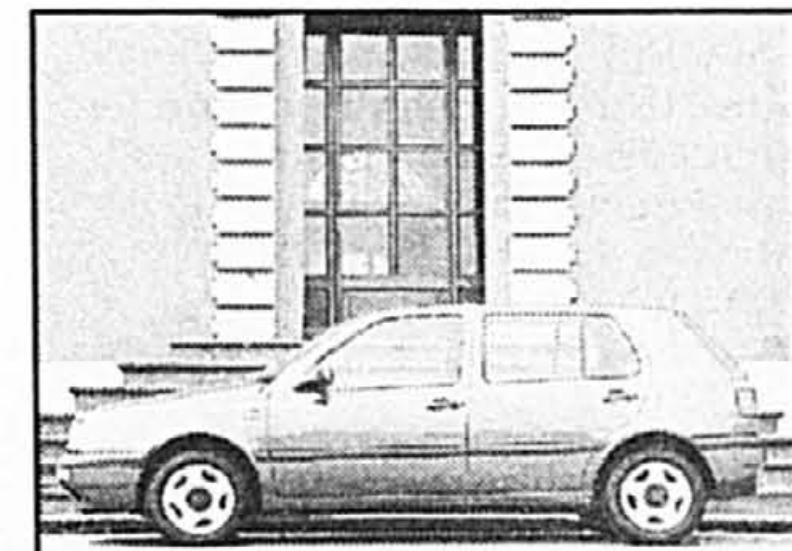
Pneus radiaux toutes saisons avec ceinture d'acier, faits par Pirelli Armstrong. Série no 71000.

Ne pas monter des pneus radiaux avec d'autres types de pneus. †Détails complets de la garantie en magasin.

Dimensions	Taux de charge	Sears ord. ch.	Soldé ch.
P145/80R12		89,99\$	49,99\$
P155/80R13	79S	94,99\$	54,99\$
P165/80R13	83S	99,99\$	56,99\$
P175/80R13	86S	104,99\$	60,99\$
P185/80R13	90S	109,99\$	64,99\$
P185/75R14	89S	114,99\$	68,99\$
P195/75R14	92S	119,99\$	71,99\$
P205/75R14	95S	124,99\$	74,99\$
P205/70R15	95S	128,99\$	76,99\$
P215/70R15	97S	134,99\$	81,99\$
P215/75R15	100S	134,99\$	81,99\$
P225/75R15	102S	144,99\$	90,99\$
P235/75R15	108S	149,99\$	94,99\$
P175/70R13	82S	109,99\$	64,99\$
P185/70R14	87S	114,99\$	67,99\$
P195/70R14	90S	119,99\$	71,99\$
P205/70R14	93S	124,99\$	74,99\$
P205/75R15	97S	129,99\$	77,99\$

Garanti contre l'usure 85 000 km

Tous les pneus Sears sont garantis contre les avaires rouillères et ils sont installés gratuitement sur les jantes de roue en acier standard dans les magasins Sears et un centre de l'auto.



La nouvelle Golf est plus raffinée que jamais. De plus, sur le plan de la sécurité, un effort supplémentaire a été accompli pour faire de cette sous-compacte une référence en la matière.

Volvo innove, Saab raffine

Il est pratiquement impensable de mentionner l'industrie automobile suédoise sans immédiatement associer Volvo et Saab.

Ces deux compagnies proposent des voitures entièrement différentes les unes des autres, mais elles se sont taillées une place enviable sur notre marché. Volvo tout particulièrement. Et c'est justement Volvo qui est en vedette en 93 avec l'arrivée de la toute nouvelle 850. Cette voiture ne se contente pas d'être une traction, une première pour Volvo en Amérique, mais nous propose la toute nouvelle plateforme de ce constructeur en plus de 30 ans.

De dimensions plus petites que les berlines 940-960, la 850 n'en propose pas moins une excellente habitabilité. Selon Volvo, la 850 est tout aussi spacieuse que sa grande sœur. Un moteur 5 cylindres 2,4 litres est associé à des boîtes manuelle ou automatique extrêmement compactes.

Chez Saab, il sera possible de commander des versions des modèles 900 et 9000 avec un équipement plus modeste afin d'offrir la même performance tout en profitant d'un prix alléchant. Quant aux modèles 9000, 9000S et 9000 turbo, ils sont dorénavant remplacés par la 9000CS, qui bénéficie d'une carrosserie remodelée et d'un châssis révisé. De plus, le modèle animé par le moteur turbocompressé est doté du nouveau système de gestion de moteur Trionic exclusif à Saab.

Grande-Bretagne

Dans le clan des Britanniques, la tendance est à la simplification et à la rationalisation. Par exemple, chez Bentley, on vient d'annoncer un modèle plus «économique» tandis que Jaguar simplifie énormément sa gamme en ne proposant que des berlines dotées du moteur six cylindres quatre litres.

Quant au coupé, il connaît peu de changement car il a été sérieusement revu et corrigé l'an dernier, surtout au chapitre de la qualité d'assemblage. Toutefois, d'ici peu, ces élégantes britanniques vont nous offrir un moteur V8 tout nouveau et ultra-sophistiqué.

Enfin, chez Range Rover, on nous offre la Discovery 110, une Land Rover drôlement romantique et véritable passe-partout.

SERVICE DE FREINS SEARS

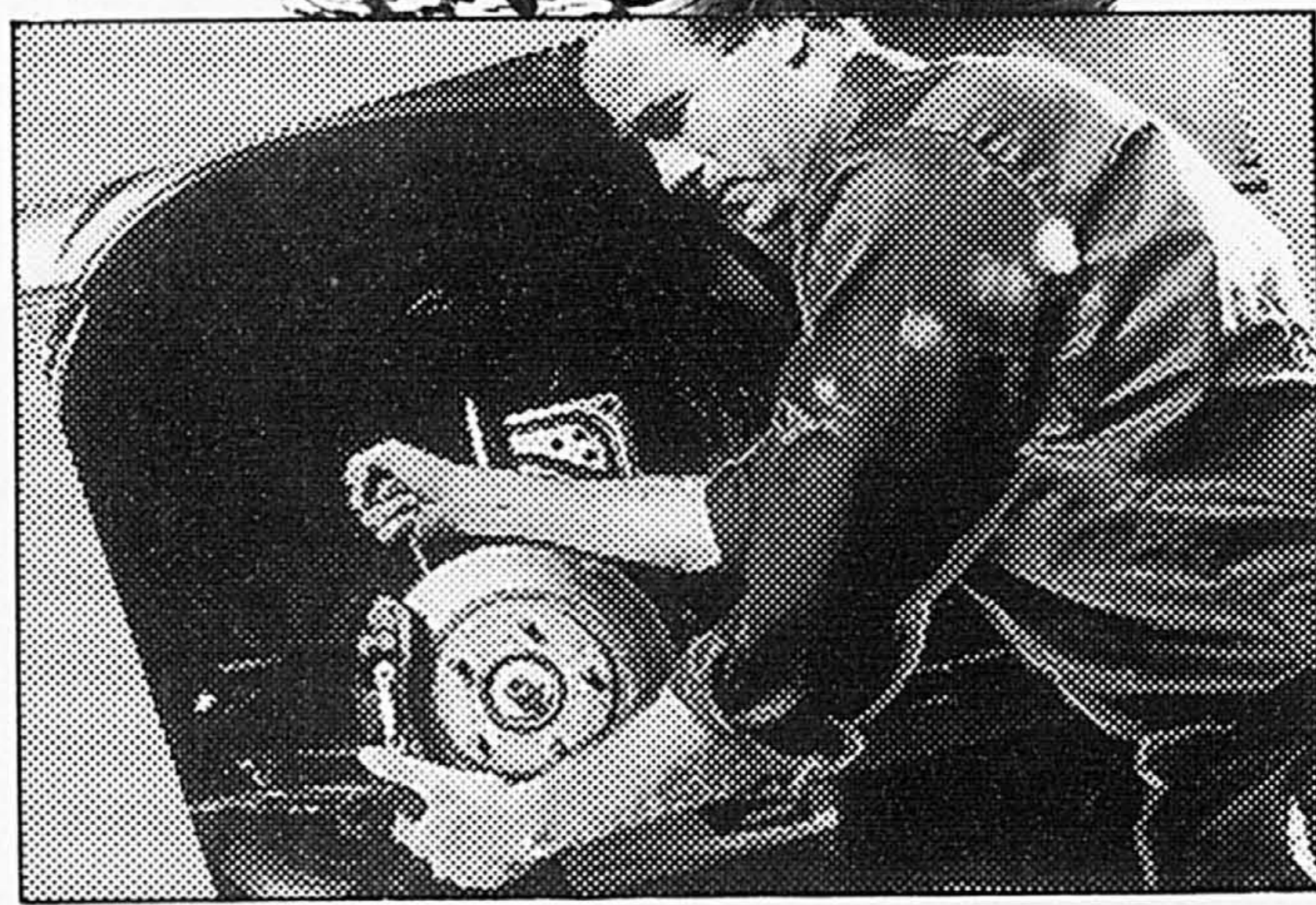
(Disques avant)

99⁹⁹**

Plaquettes de freins incl. Pour la plupart des autos

Réusinage des freins incluant pose de plaquettes neuves, rectification des disques, graissage des roulements de roues, vérification des étriers* et boyaux* de freins.

*Pièces en sus



JAMBES DE FORCE Mc PHERSON INSTALLEES

À PARTIR DE

109⁹⁹**

Ch.

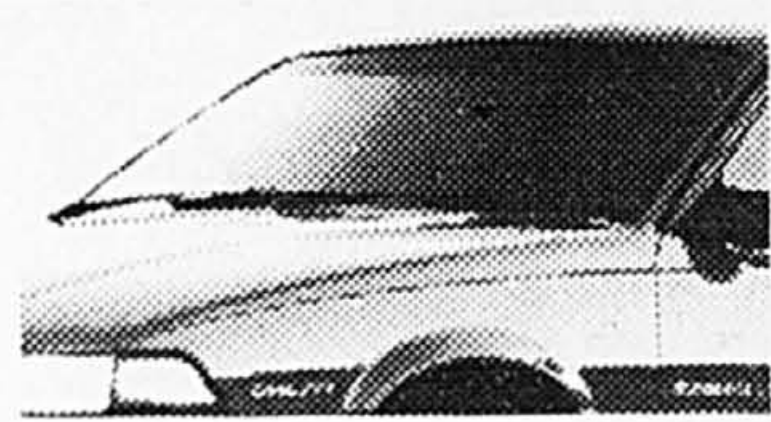
Pour la plupart des autos



**Les plaquettes de freins et jambes de force sont garanties aussi longtemps que vous possédez votre véhicule.

CHEZ SEARS!

Pose de pare-brise et autres vitres d'auto... Un service rapide et efficace!



LE SAVIEZ-VOUS?

TOUS LES CENTRES DE L'AUTO SEARS PEUVENT EFFECTUER DES RÉPARATIONS MÉCANIQUES LE SAMEDI PENDANT QUE VOUS MAGASINEZ!

Prix en vigueur jusqu'au samedi 14 novembre 1992, sauf avis contraire, dans la limite des stocks disponibles

SEARS

vous en avez pour votre argent... et plus

SATISFACTION OU REMBOURSEMENT

SERVICE APRÈS-VENTE ASSURÉ DANS TOUT LE CANADA

LA CARTE DE CRÉDIT NO 1 DES MAGASINS À RAYONS AU CANADA

LE MAGASIN DES MARQUES KENMORE DIEHARD, CRAFTSMAN

Les mentions 'Ord.' ou 'État' de Sears Canada Inc. se rapportent à des prix Sears. Région de Montréal: Anjou: 353-7770, Brossard: 465-1000, LaSalle: 364-7310, Laval: 682-1200, Pointe-Claire: 694-8815, St-Bruno: 441-6603, Ville St-Laurent: 335-7770. Région de Québec: Québec: 529-9861, Lévis: 833-4711, Ste-Foy: 658-2121. En province: Alma: 662-2222, Arthabaska: 357-4000, Chicoutimi: 549-8240, Drummondville: 478-1381, St-Jean: 349-2651, St-Jérôme: 432-2110, Sherbrooke: 563-9440, Sorel: 746-2508, Trois-Rivières: 379-5444, St-Georges de Beauce: 228-2222. Copyright Canada, 1992, Sears Canada Inc.

Tous les articles ou dimensions de cette page n'ont pas été offerts dans tous les magasins Sears.

Coussin gonflable Presque de l'histoire ancienne pour Mercedes

Lorsque les législateurs ont parlé d'inciter les compagnies d'automobiles à installer des coussins gonflables dans les automobiles, on a pratiquement assisté à une levée de boucliers de la part de plusieurs compagnies qui soulignaient que ces systèmes seraient onéreux, qu'ils n'assuraient pas les garanties nécessaires de bon fonctionnement et une foule d'autres arguments du genre.

Pourtant, contrairement à la tendance générale de l'industrie à une certaine époque, la compagnie Mercedes a été l'un des principaux défenseurs du coussin de sécurité gonflable en l'offrant dans plusieurs de ses voitures. En fait, cette compagnie a joué un rôle prépondérant dans le développement du coussin gonflable et des freins ABS. D'ailleurs, de nos jours, un bon nombre des modèles Mercedes vendus au Canada offrent la possibilité d'être équipés de coussins gonflables pour le conducteur et le passager.

Des 1967

Chez Mercedes, on est très fier d'avoir été la compagnie qui a le plus fait pour le développement de cet accessoire de sécurité. En fait, les travaux de mise au point ont débuté en 1967 à Sindelfingen, en Allemagne, et Mercedes a même déposé un brevet d'invention pour un coussin gonflable en 1971. Pendant plus de 13 ans, les ingénieurs ont travaillé à la mise au point de cet accessoire, en plus d'élaborer un processus de fabrication en série.

Puis, en 1980, les premiers coussins gonflables étaient installés dans certains modèles. Depuis 1984, le coussin gonflable fait partie de l'équipement de série de toutes les voitures Mercedes exportées vers l'Amérique du Nord. En 1988, on offrait, sur certains modèles, le coussin de sécurité pour le passager.

Tant et si bien que le 31 juillet 82, la millionième Mercedes équipée d'un coussin de sécurité gonflable sortait de la chaîne de montage de l'usine de Sindelfingen. Quant on sait que seulement 2636 voitures Mercedes avaient été équipées d'un tel accessoire en 1981, on réalise l'importance de l'événement. D'autant plus que cette compagnie se spécialise avant tout dans la fabrication de voitures haut de gamme, à diffusion plus limitée que des modèles de grande série.

Chez Mercedes comme chez plusieurs autres manufacturiers européens, on étudie la possibilité de développer des coussins de sécurité latéraux qui seraient installés dans les portières. D'ailleurs plusieurs chercheurs s'intéressent de plus en plus aux impacts latéraux depuis que la venue du coussin de sécurité a fortement augmenté la sécurité des passagers avant en cas de collision frontale. Mais, comme une bonne partie des accidents surviennent lors de collisions latérales, de nombreuses recherches sont à prévoir dans ce secteur.

Toutefois, la difficulté est importante puisque les occupants sont situés beaucoup plus près de l'emplacement de l'impact que lors d'une collision frontale. La force du détonateur, la position des capteurs, la forme du coussin, voilà autant de facteurs qui préoccupent les chercheurs.

De plus en plus raffiné

Il ne faut toutefois pas s'imaginer que les chercheurs ont délaissé le raffinement et le développement du coussin de sécurité gonflable pour le conducteur et le passager avant. De multiples raffinements ont été apportés au fil des années.

Dans un premier temps, les ingénieurs de Mercedes ont mis au point un senseur d'impact plus sensible et plus sophistiqué tout en réduisant ses dimensions et son poids. Bien que ce système soit toujours placé sur le tunnel de la transmission, il est beaucoup plus sophistiqué que les premières versions. Par exemple, si le conducteur ou le passager oublie de boucler sa ceinture de sécurité, le système tiendra compte de ce facteur et abaissera la sensibilité du déclencheur en cas d'impact afin d'assurer une meilleure protection à basse vitesse.

De plus, le coussin est désormais fabriqué d'un tissu plus léger, plus résistant et en mesure d'être recyclé. Et Mercedes offre une garantie de 15 ans sur son système de sécurité passive, alors que la garantie n'était que de 10 ans auparavant.

Si les coussins de sécurité sont devenus plus légers, plus petits et plus efficaces, ils ne sont pas plus

onéreux pour autant. En fait, les coûts ont baissé de plus de 30 p. cent au cours des dernières années et on prévoit qu'ils vont continuer à baisser au fur et à mesure que le nombre d'unités produites va augmenter.

Nul n'est prophète

En terminant, il est intéressant d'apprendre que même si elle est la compagnie qui a mis au point le coussin de sécurité gonflable, Mercedes doit faire face à une curieuse situation : les conducteurs allemands de Mercedes ne sont pas trop portés sur le coussin de sécurité. Par exemple, alors que 100 p. cent de toutes les Mercedes exportées vers l'Amérique possèdent un coussin de sécurité, seulement neuf pour cent des acheteurs allemands ont commandé le coussin gonflable pour le conducteur, offert en option dans ce pays.

Et les passagers sont encore moins gâtés, puisque seulement quatre pour cent des acheteurs de Mercedes en Allemagne commandent le coussin gonflable pour le passager. Et ce qui est encore plus intéressant, c'est de constater que les acheteurs de plus petites voitures sont moins enclins à commander un coussin gonflable. C'est ainsi que seulement sept pour cent des acheteurs des modèles de classe intermédiaire et seulement deux pour cent des modèles 190 vendus en Allemagne commandent un coussin.

Les sièges pour enfants: une protection fort efficace

Il fut une époque où la mortalité infantile était causée par les maladies telles la tuberculose, la coqueluche, la diphtérie ou toute autre affection mortelle. De nos jours, les progrès de la science ont permis de maîtriser ces maladies. Mais, malheureusement, elles ont été remplacées par les accidents de la route. Par exemple, au cours des cinq dernières années, plus de 5600 enfants de moins de cinq ans ont été victimes d'un accident de la route et plus de 70 p. cent d'entre eux étaient passagers dans un véhicule.

Ces horribles statistiques s'expliquent facilement puisque la Société de l'assurance automobile du Québec nous apprend que seulement 30 p. cent des enfants de cinq ans sont bien protégés lorsqu'ils circulent à bord d'une automobile. Pire encore, près de neuf pour cent des enfants sont laissés libres dans l'auto sans aucun système de retenue.

L'utilisation de la ceinture de sécurité pour un enfant de moins de cinq ans est tout aussi dangereuse, car les ceintures sont dessinées pour protéger les enfants de cinq ans et plus. Ainsi, la ceinture sous-abdominale lui passe sur le ventre, ce qui pourra causer, en cas de collision, une rupture de la rate, du foie ou des intestins, ou un écrasement du pancréas. Quant au baudrier, s'il passe trop près du cou, il pourra entraîner en cas de collision une rupture de l'artère carotide et des fractures de la colonne vertébrale. C'est pourquoi il est important d'utiliser un siège

d'appoint pour les jeunes qui sont trop grands pour le siège d'enfant. Malgré tout, près de 30 p. cent des parents ignorent le siège d'appoint et utilisent la ceinture de sécurité.

Quant à ceux qui utilisent les sièges d'auto pour enfants, les statistiques de la SAAQ nous apprennent que 60 p. cent des parents qui achètent un tel siège ne l'installent pas correctement. Par exemple, on oublie d'enclencher la boucle de retenue, ou encore les sangles de la ceinture de sécurité ne sont pas bien placées.

Des sièges adaptés

«L'enfer est pavé de bonnes intentions», selon un dicton populaire. Il en est de même de plusieurs parents désireux de protéger leurs enfants en voiture mais qui s'y prennent de la mauvaise façon en choisissant un siège qui ne convient pas à l'enfant en raison de son âge ou de sa taille. Le secret: choisir le siège qui convient. Voyons donc les caractéristiques de chacun:

● Le siège pour nouveau-né:

Ce siège moule bien le corps de l'enfant et se présente généralement sous la forme d'une coque en matière plastique dotée de sangles de retenue. Ces sièges placent l'enfant dans une position semi-couchée, s'installent sur le siège arrière et sont orientés vers l'arrière. En effet, l'enfant sera mieux protégé en cas d'impact si le siège est placé en ce sens car son cou et sa cage thoracique supporteront mieux le choc. Lors de l'installation, il faut s'assurer que



Faisant toujours figure de pionnier dans le domaine de la sécurité routière, la compagnie Volvo a intégré un siège d'appoint dans l'accoudoir arrière.

les sangles passent aux endroits appropriés et que la fermeture est bien enclenchée.

● Le siège d'appoint:

Cette dernière catégorie est la plus récente et aussi la moins connue des automobilistes, qui se contentent souvent d'utiliser la ceinture de sécurité régulière pour retenir les enfants qui ne peuvent plus prendre place dans le siège pour enfant en raison de leur taille. Malheureusement, ces enfants n'ont pas encore la taille à être protégés par la ceinture. Un siège d'appoint permet donc d'assurer cette protection.

S'il est indispensable d'utiliser le bon siège pour protéger son enfant en voiture, il est également tout aussi important de s'assurer que le siège est bien arrimé et que l'enfant est attaché de la bonne façon dans son siège.

● Le siège pour enfant:

Ce siège est conçu pour les enfants qui sont capables de s'asseoir par eux-mêmes. Ces sièges sont retenus à la voiture par les sangles de la ceinture de sécurité tandis que la partie supérieure est ancrée à l'aide d'une courroie fixée par un anneau attaché à une partie métallique du véhicule. Quant à l'enfant, il est retenu par une ceinture à attaches multiples qui n'est pas sans ressembler aux ceintures utilisées par les pilotes de course. De plus, ce siège est placé à l'arrière du véhicule.

COMMENT AVOIR SON PROPRE GARDE DU CORPS.



GMC JIMMY 1993

Les 90 années d'expérience de GMC comme fabricant de camions sont incarnées dans le Jimmy. Sa robustesse inégalée et sa performance hors route en font un garde du corps des plus rassurants.

- Carrosserie d'acier galvanisé des deux côtés, garantie 6 ans/160 000 kilomètres contre les perforations causées par la corrosion
- Freins antiblocage (ABS) aux 4 roues en équipement de série
- Instatrac: passage à 4 roues motrices du bout des doigts
- En option: puissant moteur V6 de 4,3 litres développant 200 chevaux, le plus puissant de sa catégorie

Assistance routière* 24 heures par jour, 365 jours par année.
Garantie GM Total^{MD}, sans franchise, de 3 ans/60 000 kilomètres, selon la première éventualité.

* L'Assistance routière est offerte sur les camions GMC 1993 pour une période de 3 ans ou 60 000 kilomètres selon la première éventualité. Détails chez votre concessionnaire GMC.



LA FORCE DE
L'EXPÉRIENCE

La voiture électrique est à nos portes



DENIS DUQUET

collaboration spéciale

Il y a quelques mois à peine, les projets de fabrication en série de voitures électriques nous semblaient plus ou moins utopiques. La conduite de certaines voitures électriques lors d'un voyage au Japon nous avait laissé passablement pessimiste quant à l'avenir de ces voitures et à une éventuelle production en série. Toutefois, l'essai, dans les rues de Munich, de la nouvelle voiture E1 de BMW nous a convaincu du contraire. Cette sympathique petite auto n'est pas encore au stade de la production en série, mais nous avons déjà conduit des voitures de production à essence qui n'arrivaient pas à la cheville de cette petite électrique.

Comme toutes les autres voitures électriques, la batterie constitue le principal problème, qui est toujours lourde, encombrante et de recharge lente. Toutefois, en dépit de ce handicap, les ingénieurs de BMW ont accompli un travail remarquable dans la mise au point de la E1, une voiture qui pourrait pratiquement être mise en production d'ici quelques mois tant elle est homogène.

Mais avant de vous décrire nos impressions de conduite de cette voiture de l'avenir. Il est important de souligner qu'il ne s'agit pas d'un jouet pour ingénieurs ou d'un prototype servant uniquement aux relations publiques. Tout dans ce véhicule nous indique une production à court ou moyen terme. En fait, chez BMW, on nous assure qu'il sera possible d'aborder la production en série d'ici cinq ans.

La loi: toute une motivation

Il y a moins de deux ans, la plupart des constructeurs automobiles s'amusaient avec des voitures électriques. On effectuait quand même des recherches, mais on le faisait du bout des doigts car le moteur à combustion interne demeure toujours la façon la plus économique d'animer une voiture. Mais voilà que le gouvernement californien a adopté une loi obligeant les manufacturiers d'automobiles à produire des voitures «zéro pollution» et à les mettre en vente dans cet État. Faute de

quoi, ces compagnies seraient frappées de fortes pénalités.

On ne pouvait trouver meilleur encouragement pour activer les recherches, que ce soit chez BMW ou ailleurs. Toutefois, il semble que la compagnie de Munich ait pris une certaine avance sur la concurrence avec la E1. Du moins, c'est de loin le véhicule électrique le plus homogène que nous ayons essayé à ce jour.

Et il ne faut pas croire que BMW en soit à ses premières armes dans le domaine des voitures électriques. Ainsi, lors des jeux Olympiques de Munich de 1972, on avait produit quelques véhicules expérimentaux alimentés par des piles de type acide-plomb pour propulser des voitures devant suivre les marathoniens et les marcheurs olympiques. Ces voitures sans pollution ne pouvaient donc pas incommoder les athlètes. Toutefois, les batteries rendaient la voiture très lourde et l'autonomie était à peine suffisante pour suivre les derniers retardataires de la course du marathon.

Cette incursion dans le domaine de la voiture électrique a au moins permis à BMW de savoir ce qu'il ne fallait pas faire. C'est pourquoi on a décidé de créer un véhicule de toutes pièces afin qu'il soit vraiment très bien adapté aux exigences de la propulsion électrique. Lors de notre visite chez BMW, nous avons eu l'occasion de conduire une berline de la série «3» convertie à l'électricité et le résultat est intéressant mais beaucoup moins homogène qu'avec la E1 conçue dès l'origine pour être une voiture électrique.

C'est donc en prévision des exigences californiennes que la nouvelle E1 a été dessinée à partir d'une feuille de papier blanc ou plutôt un écran d'ordinateur vierge de tout dessin.

Piles et dimensions

Le principal problème de la voiture électrique est l'encombrement apporté par les piles. En effet, celles-ci sont contenues dans un bloc d'alimentation qui fait facilement 1,5 mètre par 1,0 mètre. Il faut donc trouver de l'espace pour installer ce «cube énergétique» quelque part dans la voiture. Et une seconde pile presque aussi encombrante devait trouver place à l'arrière afin d'assurer une autonomie respectable. Si on avait adapté une voiture conventionnelle, presque tout l'espace réservé aux bagages aurait été occupé par ces



La BMW E1 possède une silhouette sympathique. De plus, elle conserve les caractéristiques visuelles de la marque. À l'essai, ce petit véhicule urbain est apparu spacieux et agréable à conduire. Le moteur électrique de la E1 est placé entre les roues arrière. Il a été spécifiquement conçu pour être produit en grande série et son application est exclusivement pour l'automobile.

piles. Le fait de construire une toute nouvelle voiture autour de ces blocs d'alimentation a permis de réaliser une caisse beaucoup mieux adaptée.

Toutefois, il faut également que cette voiture soit la plus légère possible afin de ne pas trop drainer de puissance pour le seul déplacement de la carrosserie. Ceci a nécessité la réalisation d'un véhicule aux dimensions passablement modestes. Pour fins de comparaison, la BMW E1 est de dimensions comparable à celle de l'ancienne Honda CR-X.

À l'avant, l'ex-compartment moteur est occupé par la pile et un système de refroidissement des piles, un contrôleur électronique de même que la plupart des accessoires normaux d'une voiture à savoir les servofreins, la servo-direction et même la climatisation. Toutefois, tous ces accessoires sont mus par des moteurs électriques au lieu d'être entraînés par une courroie activée par le moteur. Quant au moteur électrique de 43 chevaux, il est placé à l'arrière, entre les roues. Une autre pile d'appoint est placée sous la partie du siège arrière. Il faut également ajouter que la partie arrière a été spécialement renforcée afin d'assurer une protection adéquate en cas d'impact. De plus, on a dessiné des zones déformables à l'avant et l'arrière pour assurer une excellente protection en dépit de la taille passablement réduite de cette voiture.

Le moteur électrique est placé dans un endroit qui le protège contre les hasards de la route. Il faut également souligner que ce moteur est refroidi à l'eau, comme le sont les contenants des piles. Ce moteur n'est pas un quelconque moteur électrique emprunté à l'industrie

manufacturière et adopté pour un usage routier. Chez BMW on a développé un moteur et une boîte de vitesses spécifiquement conçus pour être utilisés dans une automobile. Comme vous pouvez le constater, il s'agit d'un projet sérieux qui semble se diriger vers la production en série.

Toujours sur le plan technique, les ingénieurs ont développé des roues assez originales qui incorporent les freins à tambour dans la partie centrale de la roue. Quant au pneu, il est monté en périphérie de ce moyeu et retenu par plusieurs boulons. C'est simple et drôlement léger. L'utilisation de freins à tambour est un choix basé en fonction de la légèreté. Et comme cette voiture est destinée à rouler à basses et moyennes vitesses dans un milieu urbain, les freins à tambours ont été jugés adéquats.

Toujours une BMW

Au premier coup d'oeil, il est facile de reconnaître qu'on a affaire à une BMW. Les phares ronds, la calandre abritant les fameux «reins parallèles», la forme du pilier «C», voilà autant d'indices visuels qui ne trompent pas. En fait, on pourrait placer cette voiture à côté des autres modèles actuellement produits et il y aurait une drôle de ressemblance.

Incidentement, il y a eu plusieurs discussions entre les stylistes et le bureau de direction de BMW. Les stylistes voulaient une voiture qui ait un air de famille tandis que le bureau de design optait pour une approche plus futuriste. Les grands patrons ont eu gain de cause sur cette version, mais les stylistes promettent de prendre leur revanche avec le successeur du E1.

L'habitacle est dégagé, les sièges confortables et le tableau de bord bien préparé. Mais contrairement à une voiture conventionnelle, cette E1 ne possède pas de leviers de vitesses. Tout au plus un «joystick» monté sur le tableau de bord. Il est également intéressant de constater que l'habitabilité est surprenante compte tenu des dimensions très réduites de cette voiture. Même les occupants des places arrière ont droit à une banquette passablement spacieuse. Et le compartiment à bagages est quasiment caveau. Mais, ce qui est encore plus intéressant, c'est la conduite de cette mini à vocation urbaine et propre, propre, propre.

Comportement familial

Les voitures à essence de BMW sont appréciées pour leur

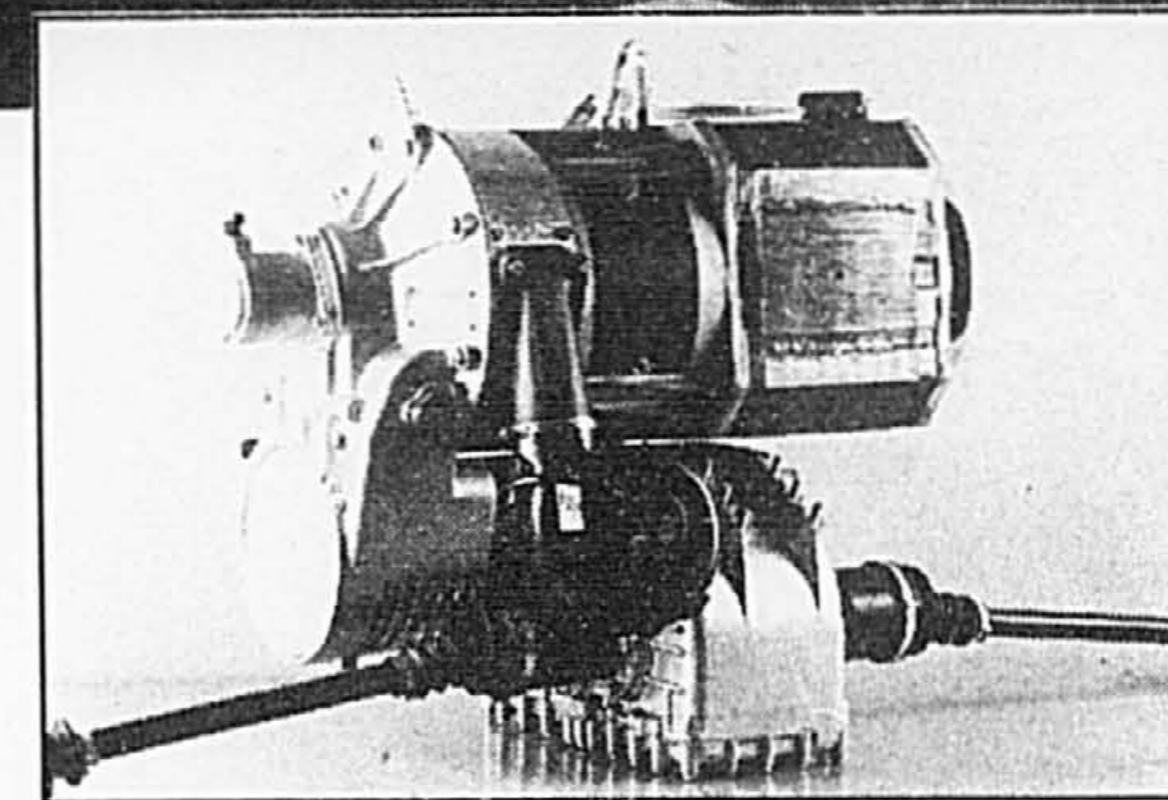
équilibre général, leur agrément de conduite et leur comportement routier. Les habitués de la marque n'auront pas de difficulté à se retrouver puisque cette E1 possède un petit côté sportif qui est loin d'être déplaisant.

Pour lancer le moteur, il suffit d'actionner le contact. Mais au lieu d'entendre le démarreur, c'est tout juste si on entend un léger «hum». Par après, il suffit de placer le «joystick» en position marche avant et le tour est joué. Il est surprenant de réaliser que cette petite voiture électrique se déplace avec une vélocité initiale passablement impressionnante.

En fait, il a fallu rapidement lever le pied de l'accélérateur pour ne pas dépasser les limites de vitesses permises. C'est à ce moment que nous avons repris contact avec une des caractéristiques de toutes les voitures électriques: l'absence de frein moteur. Dès qu'on lève le pied, la voiture continue sa course à la même vitesse pendant quelques mètres. Cela demande un changement du style de conduite et une sollicitation fréquente des freins. D'ailleurs, chez BMW, on est conscient de cette caractéristique et on a installé un mécanisme de délai dans le système de lumières de freins arrière.

Cette citadine n'a aucune difficulté à suivre le flot de la circulation et ses prestations sont même un tantinet sportive. De plus, son rayon de braquage est court, sa tenue de route intéressante et l'agrément de conduite est passablement relevé. Avec une autonomie de plus de 250 kilomètres, la E1 pourrait être facilement utilisée pour les déplacements urbains de bien des banlieusards. C'est d'ailleurs l'utilisation anticipée de cette voiture. Pour les trajets interurbains, les ingénieurs de BMW soulignent que la seule solution valable est l'utilisation de la bi-énergie. Il s'agit d'une voiture dotée d'un moteur électrique et d'un moteur à essence qui est utilisé pour recharger les piles lorsqu'on conduit en dehors des grandes concentrations urbaines.

Somme toute, l'homogénéité de la E1, l'attention apportée aux détails, son comportement d'ensemble, tout nous permet de croire que cette voiture pourrait être commercialisée d'ici peu. Dernier détail en passant; ceux qui croient que les moteurs électriques sont plus silencieux que ceux à combustion interne, détrompez-vous. Toutes les voitures électriques laissent entendre un sifflement assez prononcé. La sonorité est différente, mais ce n'est pas nécessairement plus silencieux.



BMW E1

PARCE QUE MAZDA PENSE AUX GENS... DE PLUS EN PLUS DE GENS PENSENT MAZDA.

Chez Mazda, nous sommes fiers

d'être à l'écoute de vos besoins. Pour combler vos moindres désirs, nous allons au-delà de

l'ingénierie. Nous pensons à l'être humain. Les sentiments, les pensées et les réactions de

l'humain guident la création de nos voitures. Celles qui vont droit au coeur et qui font

...tourner les têtes. Et nous nous assurons que chaque véhicule vous procure cette

sensation tangible de total bien-être. C'est ça, la différence Mazda!

Mazda, la nouvelle gamme 1993.

Toutes les Mazda sont dotées d'une garantie pare-chocs à pare-chocs de 3 ans/80 000 km sans franchise ainsi que d'une garantie de 5 ans/100 000 km sur les composantes principales. Des programmes de Protection Étendue Mazda sont aussi offerts. Voyez votre concessionnaire pour tous les détails.



HONDA

1993

Présentation des Nouveaux Modèles



CIVIC



ACCORD



PRELUDE

rabais extraordinaires sur modèles 92 en stock

Venez voir les superbes modèles de Honda 1993 comprenant une nouvelle Civic coupe 2 portes !!!

Excel
HONDA

LES...
Supermarchés
HONDA...
HONDA

ENCORE
HONDA

5400 Paré (coin Décarie) Ville Mont-Royal

342-6360

266 St-Jean Baptiste, Châteauguay

698-1060 866-1956

VENTES • SERVICE • LOCATION • CARROSSERIE • PIÈCES

DENIS DUQUET
collaboration spéciale

Quelle est la durée de vie d'une automobile ?

En cette période de récession économique et de taux de chômage élevé, il y a de nombreux automobilistes qui attendent plus longtemps avant de changer leur automobile. En fait, si l'intervalle moyen entre l'achat d'une automobile neuve était d'un peu plus de quatre années à la fin des années 70, il est maintenant de plus de six ans et continue de croître.

Mais il n'y a pas que la présente situation économique qui incite les gens à conserver leur automobile plus longtemps. Le prix plus élevé des voitures neuves et la fiabilité accrue de toutes les marques, ou presque, incite les gens soit à conserver leur voiture plus longtemps ou à se tourner vers un modèle usagé.

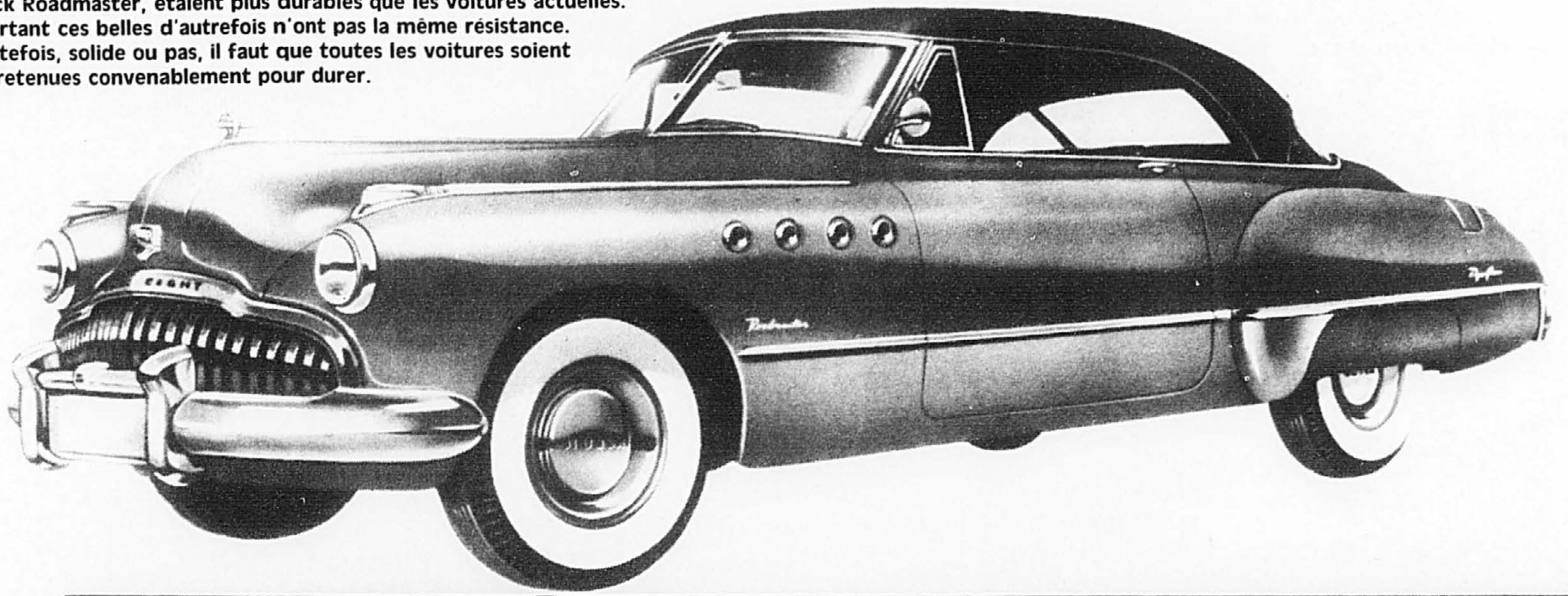
Malgré tout, même si on conserve sa voiture plus longtemps, il y a bon nombre de gens qui s'inquiètent de la durabilité de leur automobile et croient qu'une automobile de plus de quatre ans est vraiment bonne pour la ferraille. En fait, il est facilement possible de conserver sa voiture pour plus de dix ans si on prend la précaution de respecter l'entretien recommandé par le fabricant, si on se soucie de vérifier le niveau d'huile et si on entretient sa carrosserie sur une base régulière.

Toutefois, après cinq ans, la voiture aura plus de 100 000 kilomètres et il faudra déboursier davantage pour l'entretien. Toutefois, vous allez payer moins en fin d'année que si vous deviez effectuer les paiements sur une voiture neuve. Règle générale, il faut tout au moins s'attendre à rouler sans aucun ennui mécanique pendant la durée de la garantie et c'est un minimum. Après tout, les compagnies ne sont pas assez idiotes pour offrir une garantie qui soit supérieure en durée à la longévité de ses produits.

Par ailleurs, si vous n'êtes pas enclin à entretenir la mécanique sur une base régulière et accumulez beaucoup de kilomètres chaque année, vous avez sans doute avantage à remplacer votre voiture à tous les trois ou quatre années. Mais si vous roulez peu et entretenez religieusement votre voiture, vous pouvez en demeurer propriétaire pendant cinq à six années sans aucun ennui majeur.

Il est également possible de conserver sa voiture plus de dix ans, mais pour y parvenir il faut vraiment la soigner et assurer un bon entretien mécanique. Il ne faut pas oublier que certaines voitures sont conçues pour un cycle de possession plus long

On aime croire que ces voitures de la « belle époque », comme cette Buick Roadmaster, étaient plus durables que les voitures actuelles. Pourtant ces belles d'autrefois n'ont pas la même résistance. Toutefois, solide ou pas, il faut que toutes les voitures soient entretenues convenablement pour durer.



BUICK ROADMASTER 1951

tandis que d'autres sont destinées à une existence plus brève. Justement, pourquoi ne pas effectuer un tour d'horizon des voitures en portant une attention particulière à leur capacité de bien vieillir.

Les « européennes »

En général les automobilistes européens conservent leur voitures beaucoup plus longtemps qu'en Amérique. Et comme la notion de crédit n'est pas aussi poussée et que plusieurs personnes paient encore leur auto comptant, ceci modifie sensiblement les dispositions d'achat des gens. Malgré tout, le marché européen est très animé surtout avec l'implication des pays de l'ancien bloc de l'Est.

Les constructeurs européens conservent généralement des cycles de produits qui peuvent varier entre six et dix ans. On les améliore continuellement au cours de cette période, mais on a tendance à conserver un modèle et une plate-forme pendant longtemps. En fait, les constructeurs européens soutiennent qu'il est impossible d'améliorer suffisamment une voiture sur une période aussi courte (trois ans) pour que cela soit significatif. On préfère s'en tenir à des cycles plus long et offrir une sophistication très poussée sur tous les modèles. Au

chapitre technologique, par exemple, la plupart des voitures européennes sont en tête de liste à bien des points de vue.

Pour s'en convaincre, il suffit de regarder la plupart des « allemandes » vendues sur notre marché. Leur silhouette, leur comportement routier, leur mécanique, tout est conçu pour demeurer compétitif pendant plusieurs années. Certains éléments mécaniques peuvent manquer de sophistication sous certains aspects, mais les caisses sont toujours esthétiquement plaisantes et le comportement routier supérieur à la moyenne.

Toutefois, plusieurs consommateurs préféreraient des changements plus fréquents, parfois même au détriment de la logique. De plus, on n'a pas réussi à convaincre la population de la qualité du service chez certaines marques. Malgré tout, les voitures européennes sont conçues et fabriquées pour durer et elles adoptent des matériaux et des techniques de fabrication en conséquence. Mais, pour le grand public, les multiples innovations des Japonais sont plus alléchantes.

Les « japonaises »

Jusqu'à tout récemment, on croyait les constructeurs japonais invincibles et incapables de se tromper sur quoi que ce soit. A

une époque, on reprochait aux constructeurs nord-américains d'effectuer de trop fréquents changements de modèles et d'innover avec des gadgets pas toujours utiles.

Voilà maintenant qu'on louange les Japonais pour des tactiques similaires. Ce sont eux qui apportent les changements les plus fréquents à leurs modèles et ne se gênent pas pour ajouter des gadgets. La différence: leurs voitures semblent progresser à chaque nouvelle version tandis que les Nord-américains s'en tenaient généralement aux aspects cosmétiques. De plus, la qualité d'assemblage et la fiabilité des voitures japonaises sont supérieures à la moyenne.

Il n'en demeure pas moins que la personne qui désire conserver son automobile six années ou plus aura la plupart du temps la désagréable surprise de voir son auto changer de modèle au moins deux fois durant cette période. Certains automobilistes ont à peine fini de payer leur véhicule que ses lignes sont complètement démodées. Il arrive d'ailleurs que ces changements rapides causent des problèmes d'approvisionnement en pièces dans le cas de certaines voitures à vocation plus éphémère.

Les voitures japonaises sont généralement plus fiables que la moyenne pendant les quatre premières années. La suite est difficile à prédire à cause des nombreuses variantes entre les marques. Ces voitures étant conçues pour un cycle passablement court, il est possible que certains modèles aient été conçus pour une durabilité en conséquence.

Finalement, si les constructeurs japonais nous éblouissent par leur facilité à produire rapidement de nouveaux modèles, il ne faut pas s'imaginer qu'ils nous offrent un véhicule entièrement nouveau à chaque fois. Plusieurs

compagnies, dont Honda, se contentent généralement de raffiner un modèle à toutes les trois années pour ensuite proposer des transformations majeures à tous les six ans ou presque.

Et c'est sensiblement la même chose chez Mazda alors que la fréquence de changement est d'environ 2,7 années. Comme leurs plate-formes sont relativement modernes, on peut se permettre des modifications en profondeur à tous les deux modèles. Quant au public, il est très heureux de ces changements rapides qui lui apportent la toute dernière technologie, surtout au chapitre des groupes propulseurs.

Mais cette politique peut avoir des effets contraires pour les manufacturiers. Par exemple, les constructeurs japonais ont investi des milliards de yens dans le développement de nouveaux modèles qui ont été reçus assez froidement par le public japonais tandis que le marché nord-américain est en régression. Résultat: plusieurs manufacturiers japonais connaîtront des bilans financiers presque déficitaires.

Les « nord-américaines »

Auteurs de la politique des changements annuels de modèles, du moins sur le plan esthétique, les Nord-américains ont adopté une position presque diamétralement opposée au cours des récentes années. En effet, certains modèles roulent depuis près d'une décennie comme les Ford Tempo / Mercury Topaz et les Chevrolet Cavalier / Pontiac Sunbird chez General Motors. Cette politique permet des prix intéressants car le coût de développement a été amorti depuis longtemps. Ces voitures ne sont peut-être pas ce qu'il y a de plus sophistiqué sur le plan mécanique, mais elles ont acquis

une fiabilité décente au fil des années tout en demeurant à un prix très bas.

Quant à leur capacité de servir plusieurs années, ces voitures sont généralement économiques à entretenir et le prix des pièces est relativement bas à comparer aux pièces européennes et japonaises. Toutefois, comme la qualité de certains éléments est moyenne afin de maintenir les prix assez bas, il faudra peut-être remplacer des pièces qui auraient tenu le coup sur une européenne ou une japonaise.

Même si plusieurs personnes croient le contraire, les voitures américaines sont les plus économiques à conserver sur une longue période. Leur qualité d'assemblage n'est pas encore au même niveau que les japonaises et la qualité initiale n'est pas la même, mais ces voitures se prêtent fort bien à une longue carrière. Leur sophistication n'est pas aussi poussée que celle des européennes ou des japonaises, mais ce serait une erreur de les ignorer.

En conclusion, il est facile de conserver une voiture environ six ans sans aucun ennui pour autant qu'on respecte sérieusement les consignes d'entretien. Toutefois, si on veut conserver une voiture pendant ce laps de temps et conserver la même intégrité au niveau de la carrosserie, mieux vaut opter pour une voiture réputée pour sa solidité et la qualité de son assemblage, faute de quoi les bruits de caisse et la mollesse générale de votre voiture « long terme » risquent de vous tomber sur les nerfs même si vous réalisez des économies.

Une autre solution est d'acheter une voiture moins onéreuse, de la conserver trois ans seulement et de la remplacer plus souvent. Pour plusieurs, c'est le meilleur compromis. Après tout, il n'y a rien de plus agréable que de rouler dans une voiture neuve...

626 CRONOS **MX-6 MYSTÈRE**

MX-5 MIATA **RX-7**

Mazda
Je me sens bien.

LA MEILLEURE FAÇON DE NE PAS AVOIR À SUIVRE LES AUTRES, C'EST DE PRENDRE LES DEVANTS

Grand Cherokee 1993
à partir de **21 905\$**

Eagle Vision 1993
à partir de **19 125\$**

Summit 1993
à partir de **9 805\$**

Voilà ce que veut dire ENGAGEMENT TOTAL chez Concordia Auto

CONCORDIA AUTO LTÉE
Des prix compétitifs Un service attentif

273-2373 8065, rue Lajeunesse

Mention d'excellence

Des pneus d'hiver: une nécessité pour les banlieusards

De tous les automobilistes du Québec, ce sont ceux qui demeurent en banlieue de Montréal qui doivent probablement affronter les pires conditions routières au cours de

la période hivernale. A cause de l'éternelle congestion des ponts, les résidents des banlieues doivent quitter leur domicile très tôt le matin et c'est à ce moment de la journée que la température

est généralement la plus froide, les routes parfois enneigées ou glacées et la circulation la plus intense.

La situation ne s'améliore pas au retour à la maison. Le soleil a

disparu, le mercure baisse et les routes deviennent souvent glissantes. Encore là, il faut redoubler de prudence. Et comme les banlieusards utilisent leur voiture pour se rendre au

travail et que la plupart ne connaissent pas les horaires des transports en commun, ces gens prennent automatiquement leur automobile pour se rendre au travail, peu importe la température.

Il est donc primordial de pouvoir compter sur des pneumatiques de bonne qualité afin d'affronter ces conditions de circulation particulièrement difficiles. Malheureusement, bon nombre d'automobilistes n'envisagent pas les choses sous cet angle. Pour plusieurs, la randonnée quotidienne au bureau n'est que d'une dizaine de kilomètres et il leur semble superflu d'investir dans des pneumatiques d'hiver. Après tout, l'essence et le stationnement coûtent déjà très chers.

Cette façon de penser n'est pas tellement logique quant on met en jeu sa sécurité et celle des autres utilisateurs des voies publiques. En effet, des pneus mal adaptés, trop usés ou de piètre qualité risquent de vous faire perdre le contrôle de votre voiture. Compte tenu de la densité de la circulation, une perte de contrôle peut avoir de fâcheuses conséquences en provoquant un accident grave.

Il est donc fortement recommandé d'équiper sa voiture de quatre pneus d'hiver si l'on habite la banlieue et que l'on prévoit utiliser sa voiture tous les jours, peu importe les conditions des routes et de la météo.

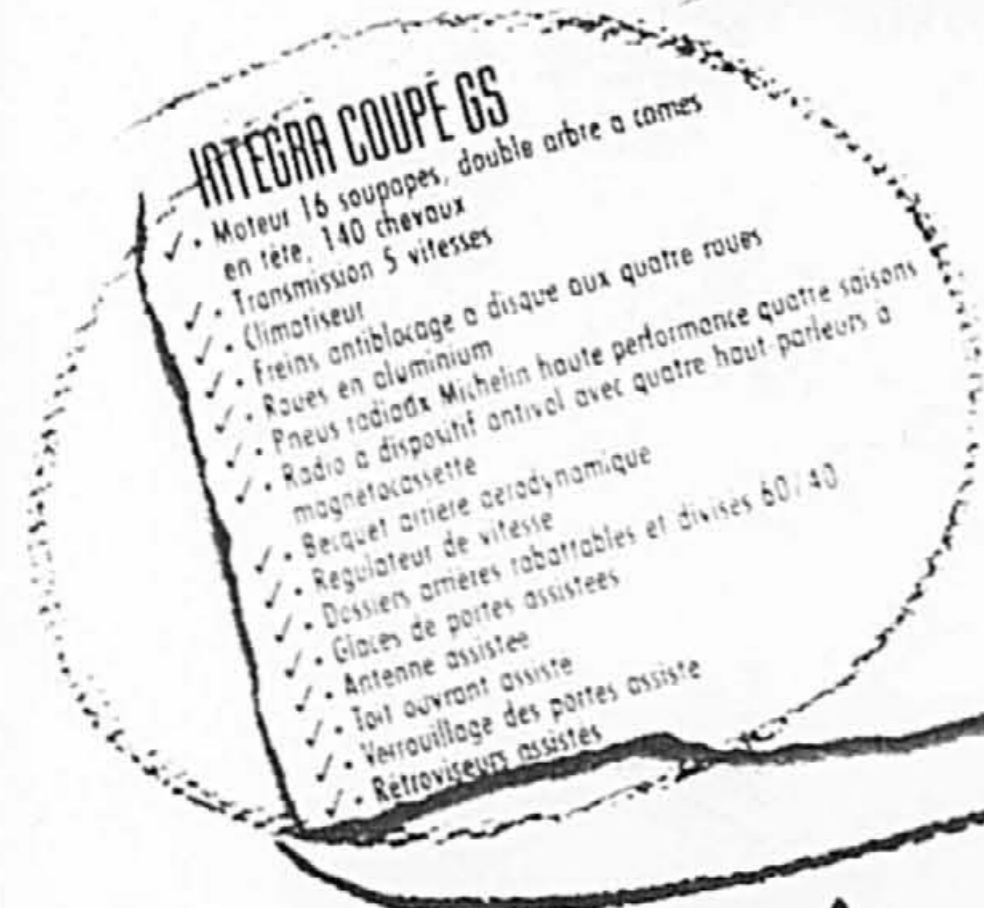
De plus, il est important de souligner que la région métropolitaine est un endroit particulièrement affecté par des conditions climatiques variables. En effet, au cours d'un même hiver, il n'est pas rare de retrouver de la pluie, du verglas, de la glace et de la neige. Il faut donc des pneumatiques en mesure d'assurer de bonnes performances sous toutes ces conditions et, encore une fois, ce sont les pneus d'hiver qui remplissent le mieux ces fonctions.

Pneus quatre saisons

Les pneus quatre saisons offrent de bonnes performances lorsque les conditions sont moyennes: neige moyennement épaisse, pavé pratiquement exempt de glace et pluie hivernale pas trop importante. Dans ces conditions, les pneus quatre saisons ne sont pas mauvais. Il existe d'ailleurs des modèles de pneus quatre saisons un peu plus bruyants mais à semelle plus agressive qui conviennent souvent davantage à nos conditions d'utilisation. Mais, lorsque les conditions se détériorent, il est préférable de pouvoir compter sur des pneus d'hiver de bonne qualité.

Et tous les experts sont unanimes, il est grandement préférable d'utiliser quatre pneus à neige, surtout avec une traction. Avec ce type de véhicule, le poids aux roues avant et la qualité de traction obtenue par des pneus d'hiver causent une disproportion de

NE SIGNEZ RIEN ENTRE 15 000 \$ ET 20 000 \$ AVANT D'AVOIR LU:



Integra GS coupé 92

• Préparation incluse
Transport (côté uniforme 2005) et taxes en sus
Cette offre est pour une durée limitée



~~21 495 \$~~ 18 995 \$*

ACURA

435-4455

1-800-668-PLUS

Autoroute des Laurentides, sortie 25
BLAINVILLE

ACURA Plus

BLAINVILLE

Là où l'on vous donne plus pour votre échange

Si vous pensiez ne pas pouvoir vous payer une INTEGRA D'ACURA PLUS, détrompez-vous. Commencez par en parler avec un de nos représentants qui vous convaincra de la supériorité des INTEGRA... puis faites le tour de la concurrence (vite fait). Vous finirez bien par reconnaître que nous offrons le meilleur rapport qualité/prix sur le marché. D'autant plus que l'ACURA PLUS n'a jamais été aussi parlables (\$\$\$)!

LA COUPE AEROSPORT 93

Le grand champion

16 895 \$*



Aerosport 1993

- Groupe décor sport incluant bandes décoratives, becquet avant et marchepieds
- Climatiseur
- Transmission automatique
- Moteur V6, 3 litres/injection électronique

- Freins ABS arrière
- Version 5 passagers avec deux fauteuils Capitaine
- Coussin de sécurité côté conducteur
- Dégivreur de lunette arrière
- Radio électronique AM/FM stéréo avec montre

- Glaces teintées
- Essuie-glace à balayage intermittent
- Essuie-glace, lave-glace de lunette arrière
- Servodirection
- Servofreins
- Groupe commodité

Groupe décor sport sans frais

LES CONCESSIONNAIRES



DU QUÉBEC

Encore plus pour vous!

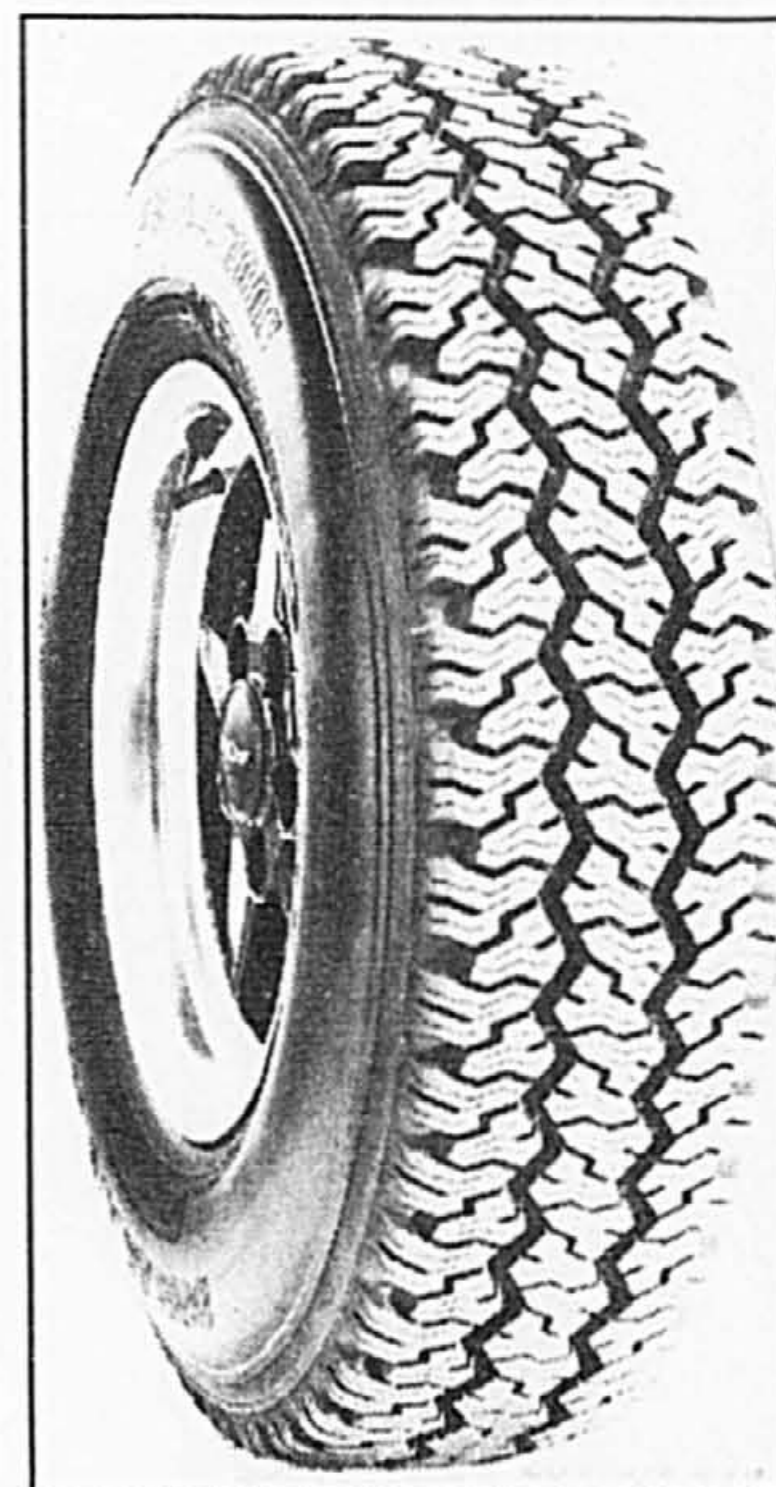
PROGRAMME POUR DIPLÔMÉS:

Certificat de 750 \$ additionnel aux offres de remise en argent, valable pour tous les modèles neufs de voitures et de camionnettes Ford et Mercury.



CETTE OFFRE EST POUR UNE DURÉE LIMITÉE ET S'APPLIQUE AU MODÈLE 1993. VENTE AU DÉTAIL À PARTIR DES INVENTAIRES DES CONCESSIONNAIRES SEULEMENT. *BASE SUR LE P.D.S.F. DE L'AEROSTAR XL 4 X 2 MOINS LA RÉDUCTION SUR LE GROUPE D'ÉQUIPEMENT PRÉFÉRÉ 631A, MOINS LA RÉDUCTION DU GROUPE DÉCOR SPORT 552, MOINS LA REMISE DU FABRICANT. LE CONCESSIONNAIRE PEUT VENDRE À PRIX MOINDRE. TPS, TVQ, TAXE D'ACCISE, FRAIS DE TRANSPORT ET D'IMMATRICULATION ET AUTRES TAXES APPLICABLES EN SUS. † CERTAINES EXCEPTIONS S'APPLIQUENT À LA GARANTIE PARE-CHOCS À PARE-CHOCS. VOYEZ LE CONCESSIONNAIRE POUR OBTENIR TOUS LES DÉTAILS.

OFFRE D'UNE DURÉE LIMITÉE



L'utilisation de quatre pneus d'hiver sur votre automobile vous permettra d'affronter sereinement les pires conditions routières. Cette approche est sérieusement recommandée aux résidents des banlieues devant voyager quotidiennement à leur travail.

L'adhérence entre l'avant et l'arrière si les roues arrière ne sont pas dotées de pneus d'hiver. De sorte que les roues arrière ont tendance à perdre leur adhérence lorsque le train avant ralentit sous l'effet du frein moteur par exemple. Bref, pour plus de stabilité, il est important d'avoir des pneus d'hiver aux quatre roues.

Et il ne faut pas croire que les pneus d'hiver sont tous égaux. Il ne suffit pas de se procurer un pneu à sculptures profondes pour avoir des prestations valables. En effet, il existe sur le marché de nouveaux pneus d'hiver très performants qui sont tout aussi sophistiqués que les meilleurs pneus d'été. C'est ainsi que plusieurs pneus d'hiver sont maintenant unidirectionnels pour une efficacité optimale.

De plus, les manufacturiers font souvent appel à du caoutchouc à double caractéristique. Selon ce système, on emploie une couche de caoutchouc possédant une haute stabilité peu importe la température. Ce qui assure une bonne adhérence que le temps soit froid ou humide. Par ailleurs, une seconde couche plus rigide procure une bonne stabilité directionnelle.

Et si vous conduisez une voiture équipée de pneus quatre saisons larges et de taille basse, il est recommandé encore davantage d'opter pour quatre pneus d'hiver dont la semelle plus étroite assurera une meilleure prise sur la neige et un meilleur contrôle sur la glace.

Enfin, si certains pneus d'hiver sont très bruyants, il est important de mentionner que plusieurs compagnies ont mis au point des pneumatiques dont le silence de roulement est remarquable sans pour autant diminuer l'efficacité de ces pneus.

Le choix est simple: si vous êtes un banlieusard déterminé à vous rendre à votre travail coûte que coûte en période hivernale, il est fortement recommandé de poser quatre pneus d'hiver à votre voiture. Si vous refusez de le faire, informez-vous des horaires de métro et d'autobus en cas de mauvais temps. Après tout, il y va de votre sécurité et de celles des autres usagers de la route.

Radar, boîte de vitesses intelligentes et autres gadgets

Depuis que l'automobile a été inventée, les accessoires ont toujours fait partie intégrante du monde automobile. Et certains accessoires ont pris une importance de plus en plus grande au fil des années. Par exemple, les premiers indicateurs de virage étaient sans doute un nouveau gadget comme les autres, tout comme le furent le premier lave-glace et les essuie-glaces intermittents. Pourtant, de nos jours, tous ces accessoires font partie intégrante de la presque totalité des voitures vendues. Certains sont même obligatoires.

L'année 1993 ne fait pas exception à la règle en nous proposant d'intéressantes nouveautés à ce chapitre. Certaines sont sur le marché depuis quelques temps et deviennent plus accessibles tandis que d'autres sont tout nouveaux.

Dans le domaine des voitures haut de gamme, Mercedes a innové l'an dernier en dévoilant ses nouvelles voitures de la Classe «S» qui peuvent être équipées d'un sonar de stationnement. Ce dispositif émet un signal sonore si on approche trop du trottoir ou des autres voitures stationnées. Comme il fallait s'y attendre, cette exclusivité n'est pas demeurée exclusive bien longtemps puisque BMW propose un système similaire sur le marché européen dans la série «7».

Un autre accessoire de sécurité de plus en plus populaire est le retracteur de ceinture en cas d'impact. Une pièce pyrotechnique est reliée au système de détection d'impact du coussin gonflable et permet une tension instantanée de la ceinture. Étant plus fermement retenus, les occupants des places avant ont plus de chances d'éviter les blessures graves. Volvo, et Mercedes entre autres possèdent de tels systèmes.

Les boîtes de vitesses «intelligentes»

Avec l'utilisation de l'électronique pour contrôler les boîtes de vitesses, il est possible de raffiner encore davantage ces transmissions. Ainsi, toute une génération de nouvelles boîtes possèdent un mode hiver. Si on active ce mode, la transmission va démarrer en troisième et ne retrogradera jamais en-deçà du troisième rapport. Comme la puissance du moteur est plus multipliée, les roues ont moins tendance à patiner et la conduite sur route glissante devient plus rassurante.

Toujours grâce à l'électronique, les passages de vitesses sont devenus de moins en moins saccadés avec les boîtes automatiques de la toute dernière génération. En effet, la boîte de commande de la transmission envoie un signal au module de contrôle du moteur et ce dernier interrompt une fraction de seconde l'arrivée d'essence aux injecteurs et modifie momentanément l'avance à l'allumage pour ainsi permettre un passage de vitesse plus en douceur.

Et plusieurs boîtes de vitesses automatiques possèdent une mémoire. Ce qui signifie que la boîte va lire votre façon de conduire et adapter le passage des rapports selon votre type de conduite. Il en résulte une meilleure économie d'essence, une conduite plus souple et un rendement plus élevé. Selon les marques et modèles, un autre conducteur devra utiliser la voiture à deux ou quatre reprises pour que la boîte s'adapte à son nouveau «maitre».

Histoire de portes et de serrures

Il fut une époque où les glaces à commande électrique ainsi que les serrures électriques étaient sujet d'émerveillement. Au cours des années 50, ceux qui étaient assez fortunés pour se payer un tel luxe étaient envies de leurs voisins. De nos jours, un bon pourcentage des voitures sont équipées de tels accessoires. Toutefois, certaines marques ont récemment ajouté une nouvelle dimension.

Il suffit d'insérer la clé dans la serrure pour verrouiller les portières, remonter les glaces et fermer automatiquement le toit ouvrant. Par ailleurs, chez Nissan on était particulièrement fier l'an dernier d'annoncer que certains de ses modèles étaient dotés d'un système de verrouillage électrique à deux niveaux. Ainsi, si on tourne la clé dans la serrure une première fois, seule la portière du conducteur sera déverrouillée; un autre tour et ce sera toutes les autres portières.

Selon Nissan, un tel système

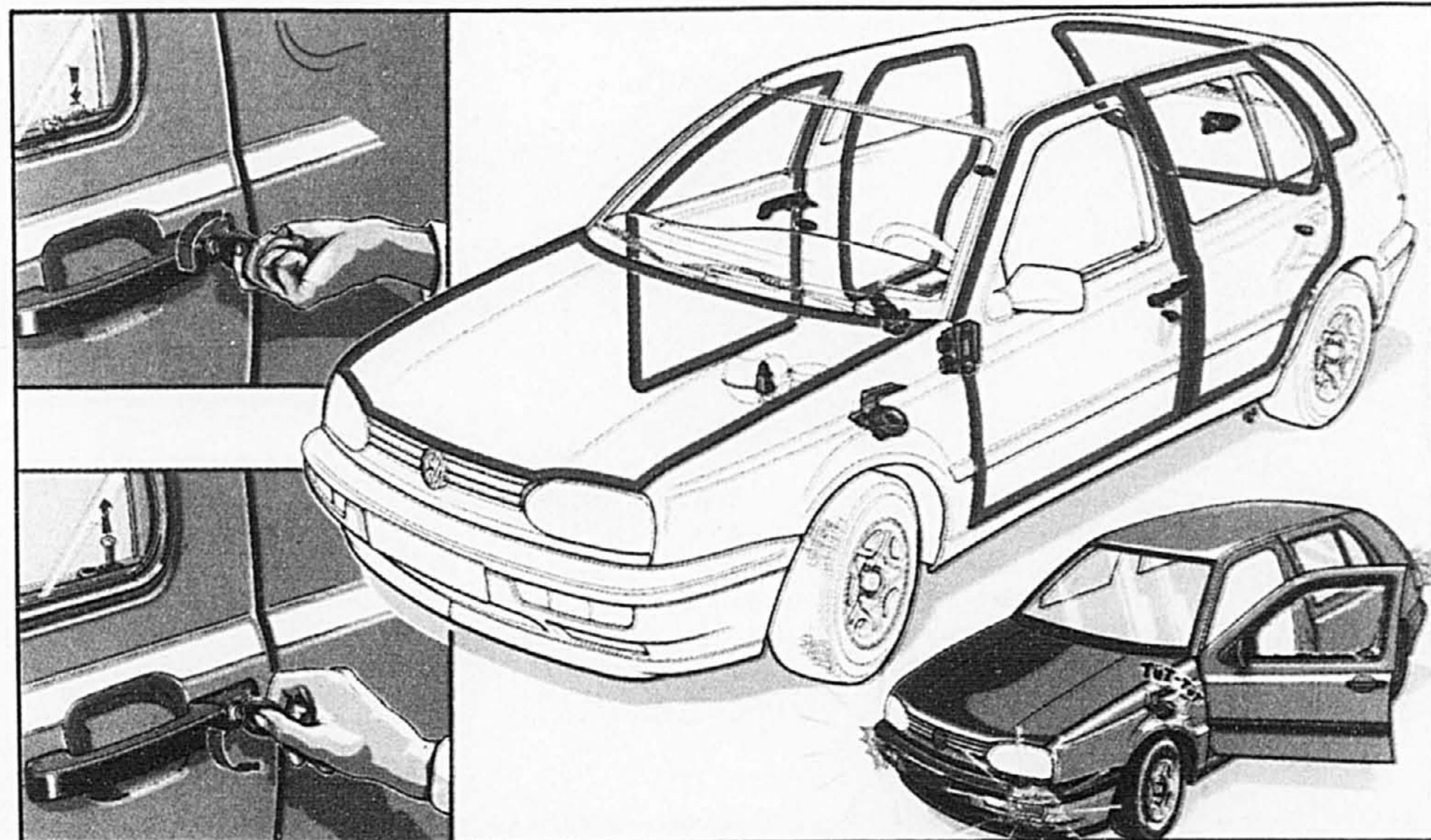
peut s'avérer utile dans les grandes agglomérations urbaines alors que des intrus peuvent s'infiltrer dans la voiture lorsque le conducteur, en ouvrant sa portière, déverrouille toutes les autres en même temps.

Toujours au chapitre des portières, General Motors propose pour 1993 une porte latérale coulissante motorisée sur ses modèles Chevrolet Lumina APV et Pontiac Trans Sport. Pour activer cette portière à ouverture assistée, il suffit d'immobiliser le véhicule, de placer la transmission à «Park» et d'appuyer sur un bouton monté sur la console de pavillon. La portière s'ouvre alors par elle-même. Toutefois, cette portière motorisée est équipée d'un capteur de résistance. Dès qu'une résistance est ressentie, la portière s'ouvre à nouveau automatiquement, évitant ainsi de blesser un enfant coincé.

Toujours chez General Motors, on équipe certains modèles d'un dispositif destiné à désactiver les circuits électriques si la voiture est inutilisée pendant un certain

temps. En effet, les différents circuits électroniques de même que la montre de bord ont pour effet de drainer la puissance de la batterie. Avec pour résultat que la batterie est à plat si la voiture n'a pas été utilisée pendant plusieurs jours. De plus, si on oublie les phares ou le plafonnier, ce dispositif va couper le circuit électrique après une vingtaine de minutes.

Ces quelques exemples ne sont qu'un aperçu de tous les nouveaux accessoires présentement offerts aux automobilistes. Encore là, ce n'est pas le choix manqué. Et comme toujours, certains accessoires sont d'une grande utilité tandis que d'autres vont sombrer dans l'oubli très rapidement. Il suffit de songer aux voitures parlantes d'il y a une dizaine d'années et aux commandes de transmission à bouton poussoir montées sur le tableau de bord ou le moyeu du volant dans les années 50 pour se rendre compte que ce ne sont pas tous les accessoires qui sont appelés à connaître une longue vie.



Parmi les accessoires les plus appréciés depuis quelques années, on note l'option qui permet de verrouiller les portières, fermer le toit ouvrant et les glaces en un seul tour de clé.

COMPAREZ! Nul doute que vous choisirez les pneus Motomaster

	MOTOMASTER	MAGASIN ENTREPÔT
• Pneu de qualité de fabrication nord-américaine	Oui	Oui
• Garantie de 5 ans contre les dommages routiers sans frais	Oui	Non
• Valve sans frais	Oui	Non
• Frais d'inscription annuels	Non	Oui
• Plus de 400 magasins à votre service d'un océan à l'autre	Oui	Non
• Installation gratuite des pneus	Oui	Non
• Les pneus de rechange les plus vendus au Canada*	Oui	Non

Si vous voulez voir la gamme complète des excellents pneus Motomaster, rendez-vous au comptoir des pneus.

*Selon des sondages nationaux indépendants sur la vente au détail des pneus de rechange pour véhicules de tourisme, menés au Canada en 1990 par ISL International Surveys, Ltd.

PNEUS D'HIVER

Grandeur	Cat.	Notre prix	Prix national
P155/80R13	M/S	\$46 ⁹⁹	\$55 ⁹⁹
P155/80R13	XGS	\$54 ⁹⁹	\$65 ⁹⁹
P185/75R14	M/S	\$57 ⁹⁹	\$68 ⁹⁹
P205/75R14	M/S	\$64 ⁹⁹	\$75 ⁹⁹
P215/75R15	XGS	\$79 ⁹⁹	\$93 ⁹⁹
P225/75R15	M/S	\$75 ⁹⁹	\$89 ⁹⁹



MAGASIN ASSOCIÉ

Japon: des nouvelles venues appelées à une grande diffusion

Au cours des cinq dernières années, les constructeurs japonais nous ont abasourdis par une volée de nouveautés. Mazda en tête, ils ont dévoilé nouvelle voiture après nouvelle voiture. Cette année, le rythme a ralenti, mais les nouvelles venues ont plus d'impact car il s'agit de modèles appelés à une très grande diffusion chez trois constructeurs. Les autres se contentent de retouches en attendant la prochaine année.



TOYOTA COROLLA SEDAN LE

Pour le numéro un japonais, la Corolla est une voiture fétiche.

Toyota

La Corolla fait peau neuve

Pour le numéro un japonais, la Corolla est une voiture fétiche. Celle qui lui a permis de s'imposer aussi bien sur le marché domestique qu'un peu partout dans le monde. Cette fois, cette compacte est entièrement renouvelée. Mais, ce renouvellement s'effectue à la manière de Toyota, soit une refonte prudente mettant l'accent sur la solidité, la fiabilité et la qualité d'assemblage. La nouvelle Corolla est également plus spacieuse tout en profitant d'un moteur qui a gagné quelques

chevaux supplémentaires.

La gamme Corolla s'enrichit également d'une nouvelle version familiale qui est non seulement plaisante à regarder, mais également plus agréable à conduire. Sa capacité de chargement est également impressionnante pour la catégorie. Par ailleurs, Toyota joue d'audace en présentant une nouvelle camionnette de gros format qui vient s'immiscer entre les grosses camionnettes nord-américaines et les camionnettes compactes généralement adoptées par les

japonais. Ce geste est en fait une déclaration de guerre de la part de Toyota qui s'attaque à l'une des dernières chasses gardées des constructeurs américains. Cette camionnette possède une allure passablement conservatrice, mais se distingue par son moteur V6 à arbres à cames en tête.

Dans la famille Lexus, on prévoit l'arrivée d'une nouvelle version de la Aristo dévoilée au Japon l'automne dernier. Mais cette nouvelle venue ne sera disponible qu'au printemps prochain.

Mazda

La fin des changements

Avec le dévoilement des modèles Cronos et Mystère au printemps dernier, Mazda complétait en moins de 12 mois une transformation pratiquement totale de toute sa gamme. De plus, au fil des mois, la puissante sportive RX-7 était finalement disponible chez les concessionnaires après une attente de quelques mois.

La Mystère est un coupé qui adopte une silhouette vaguement rétro à sa partie arrière et qui

assure un bon silence de roulement grâce à son moteur V6 optionnel. Ce coupé est toutefois plus bourgeois que sportif, ce qui n'est pas une mauvaise chose en soi pour une utilisation normale. Quant à la Cronos, elle remplace la 626 et il s'agit de la plus belle réussite de Mazda dans le cadre de son remaniement de modèles. Cette berline est non seulement élégante, mais elle offre un bon compromis entre les performances et le confort. Elle

possède le même moteur V6 2,5 litres de la Mystère. Ce moteur manque de couple à bas régime, mais il est quant même nerveux et ne craint pas les régimes élevés.

Naturellement, la RX-7 turbo vient compléter le trio. Cette ultra-sportive est à diffusion limitée autant en raison de son prix que par ses performances très élevées qui ne sont pas à la portée de tous les conducteurs.



MAZDA MX-6

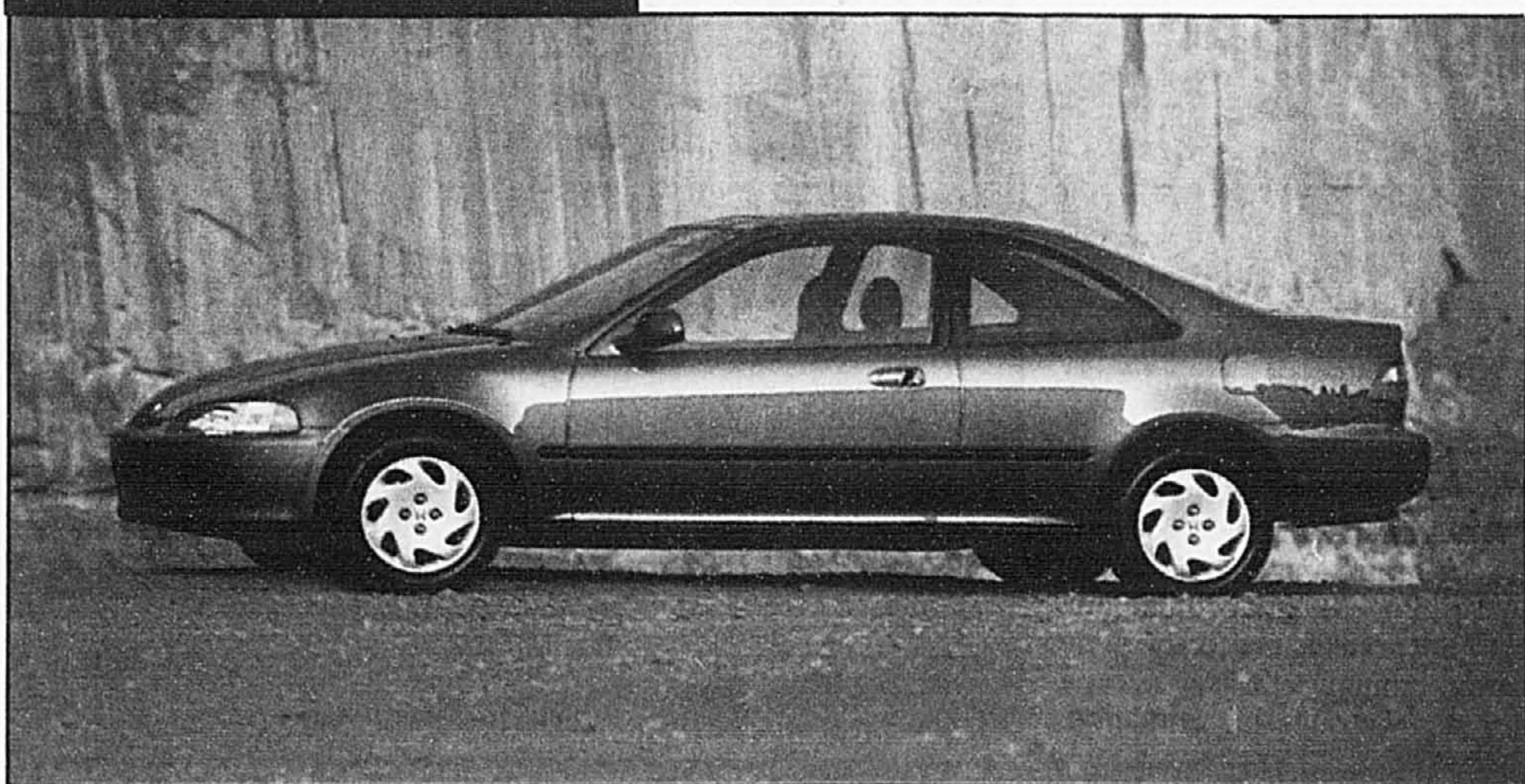
Avec le dévoilement des modèles Cronos et Mystère, Mazda complétait une transformation pratiquement totale de toute sa gamme.

TERCEL 93
198\$* par mois
0\$ d'acompte
Transport et préparation compris

PAS DE CACHETTES!
*TPS: 13,86 \$ et TVQ: 16,95 \$ en sus pour un total de 228,81 \$.
Programme de location à long terme de Solution Toyota de 48 mois/96 000 km; utilisation excédentaire de 4¢/km pour la Tercel S modèle EL46DK-AA. Bail avec option d'achat: seuls le premier versement de 228,81 \$ et un dépôt de sécurité remboursable de 250,00 \$ sont exigés, pour un total de 478,81 \$. Sur approbation de Toyota Crédit Canada Inc. Offre de durée limitée chez les concessionnaires Toyota participants. PDSF Tercel S modèle EL46DK-AA 9 098 \$ à l'achat. Taxes, transport et préparation en sus.



HONDA CIVIC COUPÉ



Honda étoffe sa gamme Civic avec le lancement de la Del Sol et une version coupé.

Honda / Une année de retouches

Après avoir lancé la Civic et la Prelude en 92, Honda se contente d'améliorer ses modèles en 93. Toutefois, la gamme Civic s'enrichit d'une nouvelle version coupé qui intéressera ceux qui trouvent le hatchback un peu trop moderne et qui ne tiennent

pas à rouler en berline. Ce coupé est bien proportionné sur le plan visuel et reprend pratiquement la mécanique des deux autres modèles. Quant à la Prelude, elle gagne en puissance grâce à l'arrivée d'un nouveau moteur utilisant la technologie V-Tech

et développant 190 chevaux. Quant à la famille Acura, elle maintient le statu-quo même si plusieurs rumeurs parlent de modifications pour le printemps 93. En attendant, la Integra GS-R et son moteur de 160 chevaux continue d'intéresser les sportifs.

Nissan

Le défi de l'Altima

Nissan a innové dans plusieurs catégories, mais ses modèles appelés à une grande diffusion n'ont jamais connu autant de succès. Pour remédier à cette situation, le numéro deux japonais a décidé d'abandonner la Stanza qui n'avait pas réussi à s'attirer une clientèle suffisamment importante.

D'ores et déjà, c'est la Altima qui a pour tâche de charmer un plus grand nombre de clients. Pour ce faire, on a réalisé une voiture presque entièrement dessinée et conçue en Amérique du Nord. De plus, elle est fabriquée à l'usine Nissan au

Tennessee. Mais il faut plus qu'une fabrication américaine pour réussir.

C'est pourquoi la Altima est dotée d'une silhouette flatteuse, d'un moteur de 150 chevaux et d'un équipement standard passablement relevé. Et, pour convaincre les indécis, les prix sont inférieurs aux autres voitures de cette catégorie.

Fourgonnettes

Nissan tente également de se faire une place au soleil dans la très populaire catégorie des fourgonnettes. La Nissan Quest a été réalisée en collaboration avec

Ford et propose un habitacle très cosy en plus d'un comportement routier inspiré d'une familiale à traction. Le V6 3.0 litres est associé à une boîte automatique à quatre rapports et convient bien à cette catégorie. La Quest se démarque par sa banquette arrière montée sur rails qui peut se régler en différentes positions.

La division Infiniti n'a rien de nouveau à proposer après avoir dévoilé l'intéressante J30 le printemps dernier. Cette voiture suscite bien des discussions en raison de sa silhouette très particulière.

Subaru et Suzuki

Peu de nouveautés

Chez les autres marques, les nouveautés se font passablement rares. Par exemple, chez Subaru, on parle de remplacer la gamme Loyale, mais rien de concret n'a été fait en ce sens. Quant aux modèles Legacy, la seule nouveauté à être l'arrivée d'une version 4x4 de la familiale turbo. Ce qui place

Subaru dans une position privilégiée à ce chapitre.

Quant à Suzuki, les Swift nous reviennent dans une multitude de modèles. Il faut mentionner, entre autres, une version super-économique qui permet à ce hatchback d'être une des voitures les plus économiques au

chapitre de la consommation de carburant.

L'offre de Suzuki comprend également la gamme Sidekick qui est fort appréciée de la gent féminine. La version quatre portes est particulièrement intéressante tant sur le plan pratique qu'esthétique.

Allez au devant de l'hiver! N'attendez pas...

La mise au point «Demain l'hiver» de Hamel Honda

À partir de **9795\$*** selon le modèle

- + changement d'huile et filtre
- * taxes en sus
- ** si jumelé avec une mise au point

1995\$*



HAMEL HONDA
130, rue Dubois Saint-Eustache
(Voie de service de la 640) à 10 min. de Laval et de Montréal
491-0440

INSPECTION GRATUITE EN 20 POINTS

INSTALLATION ET BALANCEMENT DE PNEUS **1995\$*** la paire

PNEUS D'HIVER

à partir de **4399\$*** chacun

Hamel NISSAN

801, boul. Sauvé, Saint-Eustache
(Un mille au nord de la 640) à 10 min. de Laval et de Montréal
472-8664

BATTERIE
à partir de **7795\$***
rég. 10160\$

OFFRE SPÉCIALE D'ENTRETIEN D'AUTOMNE
AVANT LES RIGUEURS DE L'HIVER
LAISSEZ-NOUS PRÉPARER VOTRE MAZDA



THERMOSTAT
À **622\$***
rég. 805\$

* main-d'oeuvre et taxes en sus valide jusqu'au 30 novembre ou épuisement des stocks



LA OÙ LE SERVICE EST EXTRA

3300, BOUL. STE-MARIE MASCOCHE

SORTIE 24 AUT. 25 474-7000
LIGNE EXT.: 497-0800

moteur 1,5 litre, injection électronique de carburant, 82 ch. • boîte manuelle 4 vitesses avec surmultipliée • ancrages pour sièges de bébé • climatiseur (en option) • dégivreur électrique de la lunette arrière avec minuterie • direction à crémaillère • freins assistés, à disque à l'avant/à tambour à l'arrière



O T A

Votre concessionnaire

- | | | |
|---|---|--|
| BOUCHERVILLE
Toyota Duval
655-2350 | LAVAL
Chomedey Toyota
687-2634 | SAINT-JEAN
Déry Toyota
359-9000 |
| BROSSARD
Brossard Toyota
445-0577 | LAVAL
Vimont
Lexus Toyota
668-2710 | ST-JÉRÔME
Toyota St-Jérôme
438-1255 |
| CANDIAC
Candiac Toyota
659-6511 | LONGUEUIL
Longueuil Toyota
679-1890 | ST-LÉONARD
St-Léonard Toyota
252-1373 |
| CHAMBLY
Chambly Toyota
658-4334 | MAGOG
Toyota Magog
843-9883 | STE-AGATHE
Toyota A Ste-Agathe
326-1044 |
| CHATEAUGUAY
Châteauguay Toyota
692-1200 | MONT-LAURIER
Claude Auto
623-3511 | STE-THÉRÈSE
Blainville Toyota
435-3685 |
| | MONTRÉAL
Alix Toyota
376-9191 | SHAWINIGAN
Mauricie Toyota
539-8393 |
| | MONTRÉAL
Chassé Toyota
527-3411 | SHERBROOKE
Relais Toyota
563-6622 |
| | MONTRÉAL
Houle Toyota
351-5010 | SOREL
Automobile
Pierre Lefebvre
742-4596 |
| | MONTRÉAL
St-Laurent
Lexus Toyota
747-9811 | TERREBONNE
Automobiles
L.G. Léveillé
471-4117 |
| | MONTRÉAL
Toyota Centre-Ville
935-6354 | TROIS-RIVIÈRES
Trois-Rivières Toyota
374-5323 |
| COWANSVILLE
Cowansville Toyota
263-8888 | MONTRÉAL
Toyota Pie IX
329-0909 | VALLEYFIELD
G. Couillard
Automobiles
373-0850 |
| DRUMMONDVILLE
Toyota
Drummondville
477-1777 | POINTE-AUX-TREMBLES
Pointe-aux-Trembles
Toyota
640-1474 | VERDUN
Woodland
Toyota Verdun
761-3444 |
| GRANBY
Estrie Toyota
378-8404 | POINTE-CLAIRE
Fairview Toyota
694-1510 | VICTORIAVILLE
Toyota Victoriaville
758-8235 |
| ÎLE PERROT
Île Perrot Toyota
453-2510 | REPENTIGNY
Repentigny Toyota
581-3540 | GARANTIE 6 ANS
100 000 KM ILLIMITÉ
DISPONIBLE
PEA |
| JOLIETTE
Joliette Toyota
759-3449 | RICHMOND
Toyota Richmond
826-5923 | SOLUTION TOYOTA |
| LACHINE
Spinelli Lexus Toyota
634-7171 | ST-EUSTACHE
Toyota St-Eustache
473-1872 | |
| LACHUTE
Lachute Toyota
562-6662 | SAINT-HYACINTHE
Angers Toyota
774-9191 | |

T O U J O U R S !

Tout ce que vous croyez savoir sur les huiles

C'est un fait connu que l'automobiliste moyen est un spécialiste sur tout ce qui concerne son automobile. Du moins, c'est ce que les gens croient. En fait, la plupart du temps, on se contente de véhiculer des mythes qui n'ont pas tellement de véracité lorsqu'on les confronte avec la réalité. Voici donc les erreurs les plus communes en ce qui concerne les huiles de votre automobile:

- Il faut toujours ajouter de l'additif avec chaque changement d'huile: cette approche n'est pas tellement logique car les huiles de bonne qualité contiennent déjà tous les additifs nécessaires. Même dans certains cas, ces additifs «ajoutés» auront pour effet de nuire à l'efficacité de l'huile dans le carter. A moins d'avis contraire, contentez-vous d'utiliser l'huile recommandée par le manufacturier et économisez au chapitre des additifs.

- Les huiles synthétiques durent plus longtemps et justifient leur prix élevé: s'il est vrai que les huiles synthétiques assurent généralement une protection supérieure en raison de leurs caractéristiques plus poussées sur le plan des additifs, les compagnies automobiles continuent d'exiger les vidanges d'huile aux mêmes intervalles pour l'huile synthétique que pour l'huile normale. Donc, pour que la garantie soit respectée, le service et les vidanges doivent être effectués aux intervalles recommandés. Bref, l'huile synthétique est peut-être plus efficace, mais elle est plus coûteuse du fait que les compagnies automobiles ne font pas d'exception quant à la durée d'utilisation.

- Il est plus économique d'effectuer sa propre vidange: voilà un argument qui ne supporte pas une analyse sérieuse. S'il est vrai qu'on peut

acheter de l'huile à meilleur marché dans les grandes surfaces, il s'agit d'une fausse économie si on tient compte du temps requis pour l'opération. De plus, certaines voitures nécessitent un outil spécial pour retirer le filtre à huile et l'achat de cet outil atténue toute économie. Il faut ajouter que les gens qui effectuent eux-mêmes leur vidange d'huile sont tenus d'en disposer de façon à respecter l'environnement. Ce qui signifie qu'on ne doit pas les inclure avec ses ordures ménagères. Il est beaucoup plus simple de laisser les mécaniciens s'occuper de cette tâche, qui n'a rien de bien agréable.

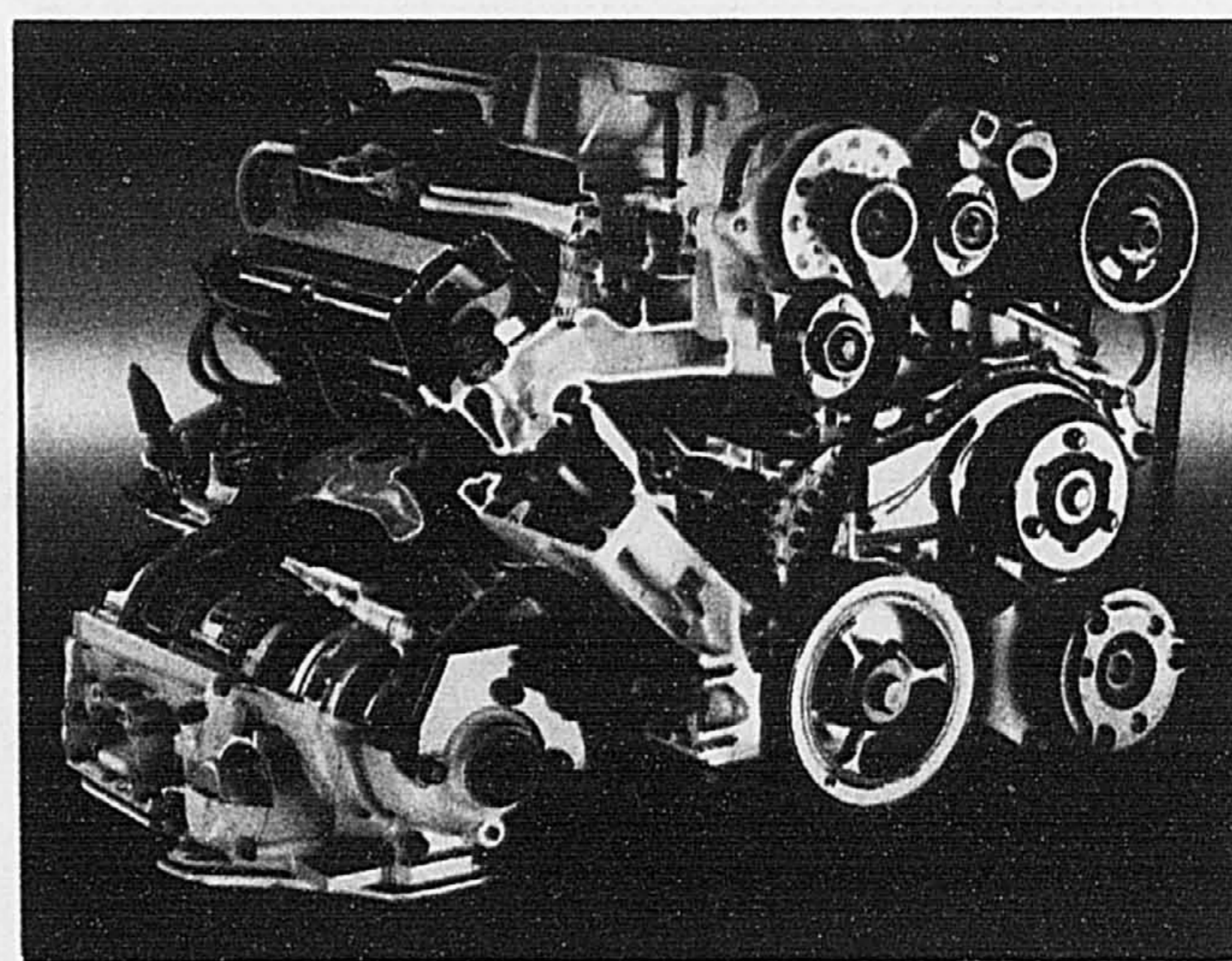
- Toutes les huiles sont semblables, il ne sert à rien de payer trop cher pour des marques connues: cette affirmation contient une partie de vérité. En fait, toutes les huiles qui respectent les normes de l'API — American Petroleum Institute — et de la SAE — Society of Automobile Engineers — sont censées être de qualité similaire. Il faut avant tout consulter la pastille d'identification sur le contenant d'huile pour s'assurer que l'huile respecte les exigences du manufacturier. Dans la plupart des cas, il faut acheter une huile comportant l'identification API Service SG. Il faut que les lettres SG seules ou en combinaison avec d'autres apparaissent. La viscosité recommandée doit également apparaître. Enfin, il est préférable de choisir une huile de type «Energy conserving II», qui possède des additifs anti-friction, ce qui permet en même temps de diminuer la consommation de carburant.

Comme il est facile de le constater, la lubrification du moteur ne doit pas être laissée à l'improvisation. Il faut respecter les intervalles prescrits pour les vidanges d'huile, s'assurer de toujours utiliser de l'huile de la

viscosité appropriée et s'assurer que les huiles usées sont éliminées de façon à respecter l'environnement.

Toujours au chapitre des huiles, il ne faut pas non plus négliger l'huile de la servo-direction, du maître cylindre et de la transmission automatique si tel est le cas. Ces huiles sont souvent négligées et plusieurs automobilistes se sont retrouvés avec de mauvaises surprises. Il faut également les vérifier périodiquement. Quant à l'huile de la transmission automatique, elle devrait généralement être vidangée après 160 000 km.



Les moteurs modernes sont soumis à un usage intense en plus de générer de très hautes températures. Il est plus important que jamais de vidanger l'huile aux intervalles prescrits et de toujours utiliser le type d'huile recommandé.



DEPUIS 1952

LA GRANDE MAISON VOLKSWAGEN/AUDI

À MONTRÉAL

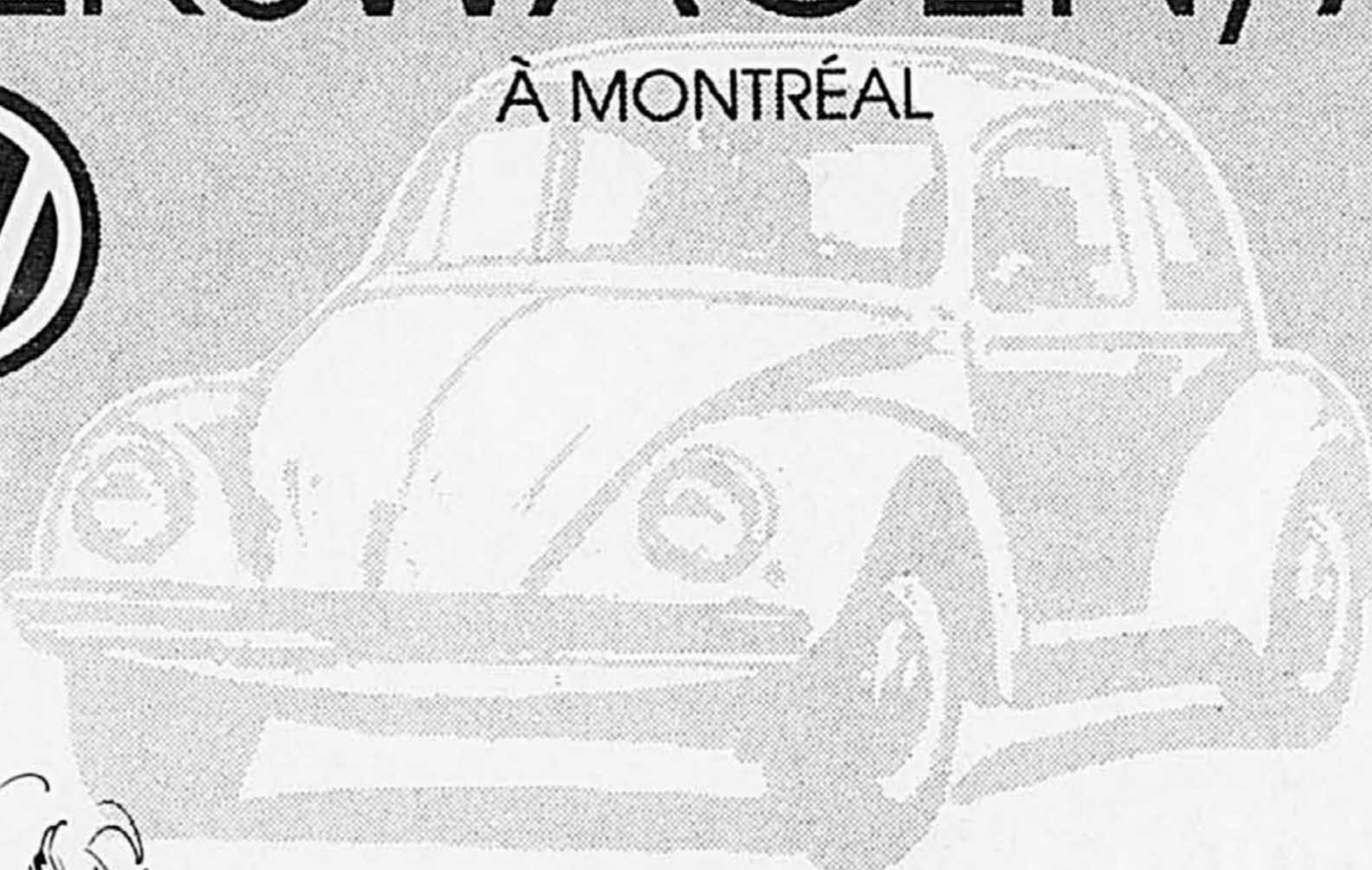




SOLDE DE SAISON

POPULAR MONTREAL

SERVICE OUVERT JUSQU'À 3 h 30 a.m.
Les meilleurs techniciens Volkswagen-Audi au Canada

5441, ST-HUBERT MONTRÉAL
274-5471

Prenez le pouls d'une HONDA l'aubaine la plus en santé en ville



Civic LX 5 vitesses 1993
à partir de 12,280 \$*
Coussin gonflable optionnel

Nous avons encore de super aubaines sur les **Civic ACCORD Prelude 1992**

HONDA ROSE SERVICE HONDA
Vous viendrez pour nos prix mais resterez pour notre SERVICE HONDA

Laval, 266 boul. Labelle Blvd., Tél: 625-1953
*Trans., prep. et taxes en sus
Montreal, 1110 rue Bleury, Tél: 879-1550




KLEBER, le pneu quatre saisons qui n'a pas peur de l'hiver. Testé sur les routes européennes depuis longtemps, le **KLEBER CM 700 T** avec sa semelle agressive dessinée sur ordinateur vous permettra d'affronter l'hiver avec confiance. Son composé de semelle unique vous assurera durabilité et douceur de roulement. Protégé contre les hasards de la route par notre garantie nationale, le pneu **KLEBER** vous offre grande valeur et sécurité.

En vente chez les spécialistes de pneus suivants:

Pneus UNIK, Rosemère, 437-6603	Pneus PREMIER CHOIX, Fabreville, 963-2114
Pneus UNIK, Dorval, 331-1127	Pneus GOUNOD, Montréal, 270-1887
Pneus UNIK, Laval, 668-2222	Pneus LAVAL, Duvernay, 661-1682

kléber
HÉRITAGE EUROPÉEN OFFRANT QUALITÉ ET SÉCURITÉ
Importé par **DISTRIBUTEUR FORMULA Ltée**

ÉPARGNEZ JUSQU'À 3,000.\$ SUR VOTRE SUBARU 1992



ON TOURNE LA PAGE SUR LES 92

SVX PLACE AUX PERFORMANCES MAGISTRALES



- 3,3/à double arbre à cames, 6 cylindres opposés à plat - 24 soupapes - 230 HP
- Traction intégrale à prise constante
- Système de freins antiblocage ABS
- Climatisation automatique avec possibilité d'intervention manuelle
- Glaces électriques
- Toit ouvrant inclinable à commande électrique
- Chaîne Premium, lecteur cassette et disque compact
- Verrouillage centralisé à commande électrique
- Régulateur de vitesse
- Siège du conducteur ajustable à huit positions avec support lombaire
- Sac gonflable côté du conducteur

JUSTY PLUS DE PLAISIR AU VOLANT



- 48 MG
- 6.6 L au 100 km
- Aussi disponible:
 - Modèle 5 portes, 4 X 4

LA LEGACY CHAMPIONNE



- 2.2 L injection multipoint
- 4 freins à disque
- AM/FM stéréo
- Aussi disponible:
 - Familiale, 4 X 4, Freins ABS

LA LOYALE, UNE VALEUR SÛRE À PRIX ABORDABLE



- 1.8 L injection
- Servofrein/direction
- AM/FM stéréo
- Aussi disponible:
 - Familiale à traction avant, 4 X 4

Votre incomparable concessionnaire

SUBARU
Qualité japonaise à un prix abordable

SUBARU AUTO-CENTRE Westmount (514) 837-4235	LES AUTOS BOULEVARD ST-MARTIN Laval (514) 667-4860	SUBARU MONTRÉAL Montréal (514) 737-4441	SUBARU DE LASALLE Ville Lasalle (514) 368-6363	LACHUTE SUBARU Brossard (514) 562-3121
POINTE-AUX-TREMBLES SUBARU P.A.T. (514) 640-7000	SUBARU REPENTIGNY Repentigny (514) 566-9650	CHRISTOFARO SUBARU Montréal (514) 270-1159	LAVIGNE GARAGE St-Anne De Bellevue (514) 457-5327	SUBARU ST-JÉROME St-Jérôme (514) 438-7494
LEHOUX & SIMARD St-Jean (514) 347-6555	LABELLE SUBARU St-Florent (514) 963-6666	SUBARU LONGUEUIL Longueuil (514) 677-8361	SUBARU VALLEYFIELD Valleyfield (514) 371-0322	SUBARU ST-AGATHE St-Agathe-des-Monts (819) 326-1600

SUBARU VARENNES
Varenes
(514) 652-4979