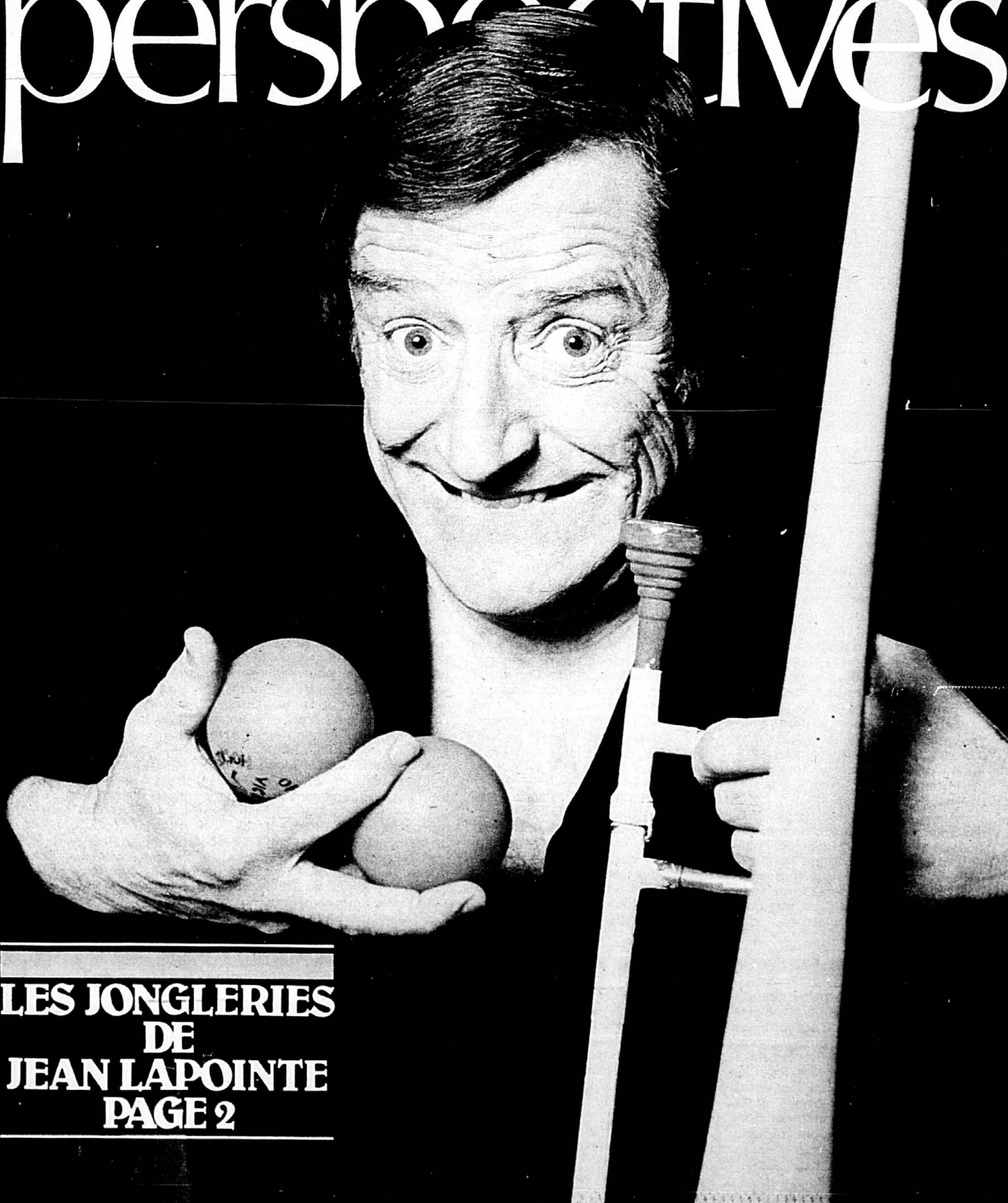


Semaine du 10 janvier 1981 - VOIR 25102

SECTION AUTOMOBILE SIGNÉE BERNARD SIMON PAGE 5
DIX CHANDELLES POUR
LE GRAND THÉÂTRE DE QUÉBEC PAGE 20

perspectives



**LES JONGLERIES
DE
JEAN LAPOINTE
PAGE 2**



JEAN

LAPOINTE

AUX

CENT

Tout est agréable, infiniment agréable chez lui. Un décor chaud, grave et doux, comme sa voix quand il chante. Une sorte d'oasis sans doute dessinée délibérément dans le but d'oublier un instant la boxe sociale, la violence, tout le bazar stressant. Le parfum subtil d'un thé vert qui navigue d'un Lemieux à l'autre, d'un M.-A. Fortin à un Bellefleur dans la galerie des splendeurs vous recommande pour de bon. Séduisante et confortable, cette grande maison aux fenêtres françaises...

«Après 25 ans de piochage, j'ai fini par m'acheter la maison de mes rêves. En grosses pierres carrées. Peut-être parce que ça donne l'impression d'une sécurité qui compense mon insécurité à moi», lance Jean Lapointe, doublé du cri strident du jeune Horace qui se prend déjà pour un perroquet accompli.

Cette année, on le sait, c'est un «Jean Lapointe pour le fun» qu'on retrouve. Il s'est toujours évertué à nous faire rire mais, depuis quelques saisons, il nourrissait une envie très évidente d'émouvoir, d'attendrir sur scène par le biais de tournures parfois mélancoliques. Il n'hésitait pas à distribuer dans le tournant, ici et là, des bulles d'intérêt social. Des petits messages. Or les messagers étant nombreux, variés, et rarement drôles, certains critiqueux ont trépigné d'impatience face à des gags qu'ils

voulaient encore plus fournis, au cours des spectacles. Cette année, ils auront le bec cloué, prédit l'oracle.

«Je suis un émotif. J'ai donc véhiculé les émotions que je vivais. Avec des moments tristes. Mais je ne veux pas aller au mélo et je ne veux pas non plus prendre l'allure d'un artiste dramatique. Si j'ai un rôle à remplir actuellement, dans la société, c'est un rôle de divertisseur. Cette année, avec quelques étincelles de profondeur, c'est un spectacle plus facile pour moi et pour tout le monde au niveau des émotions.»

D'autant plus que la série «Duplessis» et quelques projets au cinéma représentent sans doute des incursions fort apaisantes pour un jongleur qui aspire à utiliser tout son registre. Puis aussi, Jean Lapointe a fini par trouver coriace pour sa santé le fait de vivre à fleur de peau, émotivement en alerte, 300 soirs par année, histoire de trimballer les gens du rire aux larmes.

«Dans ta vie personnelle, tes émotions finissent par être tout de travers...»

En termes de rentabilité, cinq ou six grandes salles par année suffiraient. Mais persuadé — à juste titre — que son spectacle est un onguent efficace contre les gerçures de la vie quotidienne, il trouverait injuste de ne privilégier que les gens des grandes villes!

«Je culpabiliserais! Et on sait que j'ai la culpabilité facile! Je ne me

prends pas au sérieux comme gars mais je prends ma fonction au sérieux.»

Dans sa fonction, secondé par son triumvirat, Jean Bissonnette (mise en scène), Gilles Richer (textes) et Marcel Lefebvre (chansons), Jean Lapointe a mijoté pour son nouveau spectacle quelques déguisements de grand cru allant du béret blanc aux chansonniers québécois et français, en passant par l'Espagnol, le «Negro» plutôt spirituel, l'Arabe, etc. Ce qui ne signifie pas que Jean Lapointe soit raciste pour deux cennes. En tout cas, certainement pas autant qu'un New Yorkais moyen qui rêve de voir un Juif partir pour Israël avec un Noir en dessous de chaque bras!

«On est tous un peu raciste. Si ma fille voulait épouser un Noir ou un Arabe, il faudrait que je me parle. Mais j'aime énormément la musique des Noirs, le «blues», le vrai jazz, Armstrong, Jolson, vous verrez dans le show...»

Autre promesse du spectacle (qui a débuté en tournée en novembre, qui prendra l'affiche à Place des Arts le 18 février pour ensuite se poursuivre en tournée à travers le Québec), c'est ce dialogue avec lui-même, pas du tout nostalgique, qui se termine par une chanson intitulée *Retomber en amour avec moi*. Et 44 ans..., précisément l'âge de l'interprète.

«C'est une sorte de bilan. Je pense que, malgré des passages cahoteux, j'ai fini par m'accepter. Somme

toute, je trouve que je suis un bon gars!»

— Bon gars en quoi?

— J'aime les gens. Toutes sortes de gens. Je découvre toujours des choses qui m'émerveillent dans chaque être humain. D'ailleurs Félix m'a déjà dit: «Jean, ta plus belle qualité, c'est ton émerveillement». Puis je suis un gars qui a la foi. Quand je me lève, le matin, je demande à Dieu d'être un bon gars et d'aider les gens qui souffrent. De préférence des «alco» (alcooliques). C'est ma formule à moi. Mais je ne tiens pas à parler d'alcoolisme.

— D'accord. Sauf une unique question: pourquoi faut-il qu'un alcoolique ramène toujours Dieu dans la conversation, à croire qu'il a décroché avec Dieu un contrat de publicité?

— C'est un alcoolique en rétablissement qui parle de Dieu. Parce que l'alcoolique se réhabilite à partir du moment où il a une expérience spirituelle dans sa vie. L'alcoolique est un hyperémotif qui vit des émotions trop fortes (trop triste, trop heureux, trop fébrile) et qui prend un verre pour engourdir le «trop», le «pas endurable» de ses émotions. Or pour guérir, il faut développer une force à la mesure de ses émotions, c'est-à-dire prendre confiance en soi. Mais pour prendre confiance en soi, il faut se sentir aimé absolument. Et Dieu, c'est celui qui ne te lâchera jamais, ne t'abandonnera pas, ne te



VISAGES

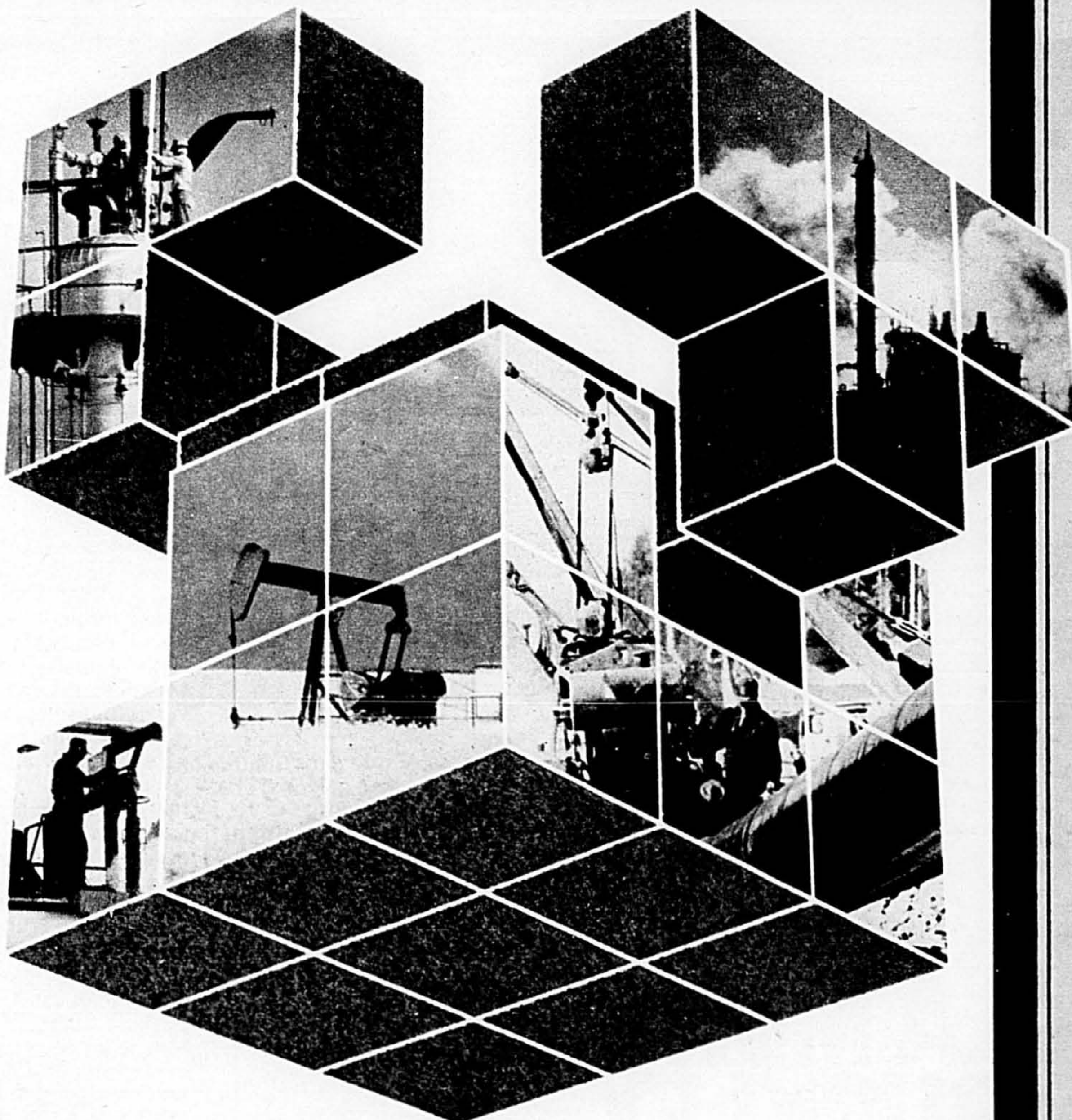
laissera pas tomber. Tu ne seras plus jamais tout seul avec l'idée de Dieu. C'est évident que t'en parles souvent puisque tu t'accroches à pieds joints après les oreilles du Bon Dieu pour sortir de ton enlèvement... Il y a des rechutes. Moi, j'ai eu trois ou quatre rechutes depuis 1974. Après 250 représentations de Rire aux larmes, j'ai craqué. J'ai pensé que deux cognacs me « remonteraient ». Pis là, t'en prends... t'en prends...

Un peu comme les chevaux de course. Jean Lapointe a commencé par acheter un cheval... puis un autre, et finalement le voilà en train de monter une fameuse écurie. Avec deux associés et (non, pas une cloche) amis, Yvon Deschamps et Gérard Brissette (entraîneur-jockey), il est propriétaire de huit chevaux qui courent sous harnais. Et l'un d'entre eux — ça y est, ils ont frappé le « jack pot »! — s'est avéré un champion.

« J'ai trois autres chevaux avec Serge Savard. Ceux-là courent aux États-Unis. Là encore, celui qu'on a acheté l'an dernier est devenu un champion. Il vient de remporter une victoire à Philadelphie. »

Center Square a fait la page couverture de magazines américains spécialisés. Quand il s'amènera à Blue Bonnets, l'an prochain, n'oubliez pas de plonger la main dans vos poches et de sortir... vos mouchoirs!

« D'ici quelques années, si on est chanceux, Yvon, Guy et moi on va



NOVA... le défi de l'avenir, c'est l'énergie

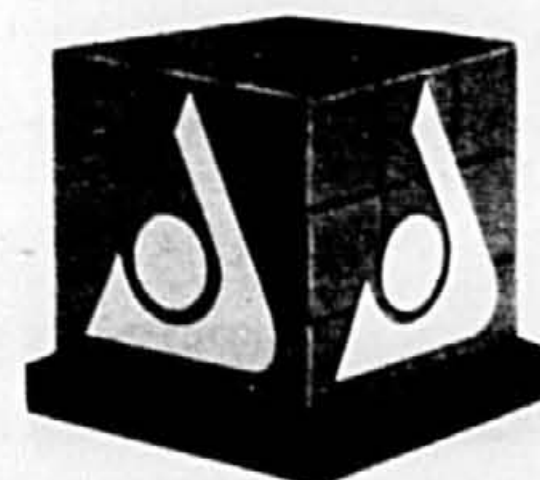
L'enjeu des années 80, c'est l'énergie. La société albertaine NOVA l'a compris et agit en conséquence.

Dynamique et innovatrice, NOVA, la petite entreprise d'hier coiffée du nom difficile d'Alberta Gas Trunk Line, est devenue en un quart de siècle seulement un partenaire indispensable de l'économie canadienne.

Grâce à NOVA, par exemple, le gaz naturel de l'Ouest sera bientôt accessible dans toute la vallée du Saint-Laurent, au Lac-Saint-Jean, en Beauce et dans les Cantons de l'Est. Le gazoduc Trans-Québec et Maritimes, ce n'est pas seulement l'assurance d'approvisionnements sûrs pour le Québec, c'est aussi un apport économique de plus de quatre milliards de dollars pour les années qui viennent.

**LA SOCIÉTÉ
ALBERTAINE
NOVA**

au service du pays tout entier





réaliser un rêve: acheter une grande ferme près de Montréal et se lancer dans l'élevage. On projette d'ouvrir un centre d'entraînement pour jeunes chevaux. Chacun se garderait un petit coin sur la terre pour se bâtir une maison de campagne. C'est un rêve. Mais mon plus grand rêve, c'est de conduire moi-même mon cheval sur une piste. Devenir jockey! C'est sérieux, vous verrez.»

Du côté des rêves et des projets, on ne peut pas dire que Jean La-

pointe soit du genre blasé. L'an dernier, il ouvrait au Complexe Desjardins un comptoir de philatélie qui, cette année, deviendra grand et entraînera vraisemblablement dans son sillon tous les jeunes «timbrés» du Québec. Puis...

«Si le Bon Dieu (excusez-moi si je parle encore de lui!) me laisse la santé, c'est possible que dans quatre ou cinq ans j'ouvre une galerie d'art. J'y pense depuis longtemps.»

Les chevaux, les tableaux, les tim-

bres, et plus récemment les voitures (première pièce: une vieille Rolls-Royce), Jean Lapointe a l'âme d'un collectionneur qui ramasse tout «pour le fun» et pour le plaisir de l'amitié. Jamais il ne s'embarque en solitaire dans une affaire, ça lui enlèverait tout son plaisir...

«Je n'ai jamais aimé manger un gâteau tout seul. J'aurais pu faire des coups d'argent, seul, dans ma vie mais j'ai toujours embarqué des gars avec moi. J'aime mieux qu'on soit quatre à réaliser 6000\$ de profit que de gagner 25000\$ à moi tout seul. Avec mon spectacle, tout le monde y trouve son compte. Je ne suis pas le gars qui «ménage» et qui tente de sauver des cennes. J'aime que les gens soient satisfaits. Comme ça, on travaille mieux et on s'amuse plus. Moi, je ne peux pas vivre sans amitié et sans amour. Ce sont les deux choses essentielles dans ma vie. Si je n'ai pas ça, il n'y a rien qui me tente. Pour moi, le plus beau mot de la langue française, c'est le mot partage.»

Quand sa femme se fait voler dans un ascenseur de New York; quand un chauffeur de taxi, dans la même ville, enfonce sa voiture parce que le Québécois se trouvait stationné dans une zone «réservée aux taxis»... bien sûr, il vocifère des noms de bêtes préhistoriques mais il pardonne finalement au nom du mauvais partage.

«Il y a de l'agressivité, de la violence chez les uns, c'est vrai. Mais il y a des injustices et des abus chez les autres. Moi, je dis que lorsqu'il y a une partie du monde qui ne mange pas, tu es mieux de lui donner à manger. Parce que, de toute façon — la faim justifie les moyens —, si tu ne leur donnes pas, ils viendront prendre la nourriture chez toi. Avec des manières qui ne te conviendront peut-être pas. Le partage...»

— Vous devriez être président ou Premier ministre?

— Pas de politique pour moi. Fini à tout jamais! J'ai vu ça de près. Mon père qui était d'abord un soldat (devenu major) a été député libéral au fédéral, de 35 à 45 ans, dans le comté

de Matapédia-Matane. Et la politique ne lui a pas fourni les moyens de changer le monde. La politique, c'est une joute. J'ai fait, moi aussi, une petite incursion en politique et je me suis fait cogner sur les doigts. Alors fini. Ça n'est pas ma place, je suis trop émotif. Je suis la joute de près mais vous ne m'avez pas vu m'embarquer publiquement dans la croisade référendaire. J'ai des amis des deux côtés de la clôture et ça ne me fait pas un pli sur la différence. C'est le coeur des hommes que je regarde.

— Poète?

— Je viens d'une famille de poètes et d'artistes. Mon père, Arthur Lapointe, a écrit des livres. Et à la maison, mon père, c'était un clown. Quand il nous racontait ses histoires de guerre avec toutes sortes de grimaces, il nous faisait rire aux larmes. Maman est musicienne. Mon frère qui est avocat a écrit deux livres sur les ancêtres; mon autre frère qui a étudié les beaux-arts est «premier designer» chez Bombardier. On a tous des affinités, un esprit de famille qui est resté intact. Dans le temps des Fêtes, vous devriez voir les réunions! On se voit, on se parle très souvent. Parce que moi, je suis un «ennuyeux», il faut que je parle régulièrement aux gens que j'aime. Le plus bel héritage que nous a laissé notre père, c'est le sens de l'intégrité et de la solidarité. Je tâche, de mon côté, de le transmettre à mes enfants.

— Vous ne devez pas être à la maison souvent?

— J'ai une vie de famille très intense. Je suis très souvent à la maison. Le moment privilégié, pour moi, c'est le dîner. Quand on est tous les six à table. Avec ma femme, mes enfants, je placote, on s'amuse. Tous mes enfants aiment le sport et la musique, je suis très content de ça. Et ma fille, Maryse, veut devenir comédienne. Je l'ai vue en scène, l'an dernier, j'étais très ému. Elle l'a!

— Votre femme aime les chevaux?

— Elle aime les chevaux. Ce qu'elle aime moins, c'est le pari sur les chevaux! Grrr... C'est ma faute, j'ai déjà flambé des cachets complets aux courses. C'est un côté faible, chez moi, je suis parieur. J'aime ça! J'aime mettre quelques centaines de dollars sur mon cheval quand je pense qu'il a des chances de gagner. Je devrais me retirer après la course de mon cheval mais malheureusement, j'arrive plus tôt et je pars plus tard!

Même si c'est pour s'amuser, avec cette vénération pour la famille, les voitures, les chevaux, les tableaux, les timbres, Jean Lapointe risque de passer pour un parfait bourgeois...

«Si aimer tout ça signifie être bourgeois, je le suis. Et si je le suis... je m'en salue!»

RAYMONDE BERGERON

LA MIXTURE BUCKLEY CONTRE LA TOUX DE TOUS.

La Mixture Buckley soulage la toux due au rhume depuis plus de cinquante ans. C'est un expectorant véritable qui dégage la congestion nasale et calme les membranes irritées. C'est aussi un médicament très efficace qui convient aux régimes sans sucre.



Un petit tour d'autos au Salon à Place Bonaventure du 15 au 25 janvier. **SI ON FAISAIT UN PETIT TOUR D'AUTOS** de l'automobile, bien sûr, qui se tiendra Petit tour des exposants, ces manufacturiers qui étalent leur marchandise bien astiquée pour mieux aguicher le client éventuel; mais qui découvrent aussi leurs fiches techniques, car en ces temps de difficultés économiques et de conservation de l'énergie, il n'est plus vrai que le consommateur n'ait d'yeux que pour la carrosserie. Pour vous faire une idée de ce que les manufacturiers ont à vous offrir, voici un petit tour technique que j'ai fait pour vous.

MAZDA

Pour suivre l'exemple, Mazda GLC présente une voiture économique qui comporte de nouvelles caractéristiques. Elle est proposée en deux types de carrosserie. Hatchback à trois et à cinq portes, quatre définitions: Standard, Custom, Decor et Sport.

Un nouveau moteur de la série E à quatre cylindres et arbre à cames en

tête est né des moteurs Mazda existants. La cylindrée est de 1490 cc, la puissance de 68 c.v. SAE nets à 5000 t/m, tandis que le couple est de 82 lb/pi à 3000 t/m. Le moteur de série E est plus léger et plus petit que le moteur de 1415 cc de l'an dernier.

Le nouveau modèle de luxe 626 a été ajouté à la gamme. Ce modèle est muni en série de tout un équipement comprenant des roues en alu-



minimum, un toit ouvrant commandé électroniquement, des phares halogènes, un dispositif ouvrant à distance le couvercle du réservoir d'essence.

Le haut de gamme du modèle RX-7 est une nouvelle version de luxe, la GX, équipée en série de freins arrière à disques, d'un pont autobloquant, de roues en aluminium et de glaces commandées électriquement.

TOYOTA

Toyota se caractérise par des moteurs de cylindrées plus grosses qui libèrent plus de puissance en 1981. Pour les modèles nouveaux, on recherche économie, ligne nouvelle et intérieur plus cosu.

Toyota compte aussi sur sa Land Cruiser et ses 30 années d'expérience dans le domaine des tout terrain. La Land Cruiser est équipée d'un nouveau moteur diesel à quatre cylindres, de 3431 cc. Voilà une



bonne initiative! Pour le reste:

• Célica GT se trouve avec un moteur qui lui donne 100 c.v. Elle est

équipée d'une boîte de vitesses automatique (surmultipliée en option).

• La clef de voûte de la production Toyota est sans conteste la Corolla avec ses quelque dix millions de propriétaires dans cent vingt pays. Son moteur est le 1,8 l, soit 1770 cc quatre cylindres à culasse hémisphérique.

• La nouvelle 81 est la 4 portes Tercel la plus économique de la série, équipée d'un 4 cyl. de 1,5 l qui présente des avantages certains pour

un budget réduit.

• Corona «Luxury Edition»: ce modèle est redessiné, lui aussi équipé du nouveau moteur 2,4 l avec une boîte de vitesses à cinq rapports comprenant la surmultipliée, une nouveauté intéressante pour le consommateur qui veut une japonaise traitée avec tous les gadgets à l'américaine et un certain raffinement commun aux importées.

• Sans oublier la Supra, modèle sport qui promet un environnement intérieur presque parfait.

DATSUN MAXIMA

Le maximum a été fait pour la 4 portes de luxe Maxima 810. Il n'y a qu'un nombre restreint de concessionnaires Datsun qui peuvent l'exposer. Son prix: juste en dessous de 15000\$. La liste d'options de la Maxima est réduite au minimum. Débuts par son équipement standard. Toit ouvrant à glissière électrique, volant inclinable, climatiseur, glaces à commande électrique, servo-direction à pignon et crémaillère, freins à disques assistés aux 4 roues, serrures électriques de portières, rétroviseurs teintés jumelés à télécommande électrique, com-

mande de régime de croisière, gamme complète d'instruments de bord éclairés de l'arrière dans le style sedan sport, éclairage de courtoisie et dispositif d'éclairage d'entrée, phares jumelés à halogène, roues en alliage d'aluminium, montre numérique à quartz avec indicateur de date, essuie-glace à deux vitesses avec intermittence variable, ouverture à télécommande de coffre/capot/volet de réservoir à essence, miroirs de courtoisie, etc.

L'équipement stéréo électronique comprend radio AM/FM Multiplex à lecture numérique/lecteur de cassettes, à commandes d'équilibrage et de volume pour chacun des 4

haut-parleurs. La radio comporte, entre autres, un bouton de recherche automatique de poste, un bouton de balayage de gammes d'ondes ainsi qu'un bouton de mémoire

électronique pour les postes préalablement choisis; par ailleurs, l'antenne électrique se rétracte automatiquement quand on éteint la radio. Bref, un maximum pour la Maxima!



DATSUN 310

La 310 lancée sur le marché canadien au printemps 1979 a été redessinée à l'extérieur comme à l'intérieur, et est équipée en 1981 d'un

moteur plus gros.

Nouvelle option 310 pour 1981: une servo-direction à pignon et crémaillère, peut-être la seule en son genre parmi les sous-compactes à

genre de sa catégorie.

Cette année, tous les modèles Datsun 310 sont équipés d'un moteur plus puissant de 1,5 l à soupapes en tête; les modèles à 4 vitesses

conservent néanmoins la même consommation d'essence, tandis que celle des modèles à 5 vitesses se trouve légèrement améliorée sur la grand-route.

HONDA

Des changements dans les détails et un modèle Accord LX qui est la vedette 81 chez cette marque. Il s'agit d'une quatre portes avec une liste de caractéristiques standards:

- Conduite assistée à rapport variable;
- Transmission automatique à trois vitesses;



- Stéréo AM/FM à haut-parleurs de qualité supérieure;
- Pare-brise teinté, auquel un démonton a été ajouté;
- Pneus radiaux Michelin 155 SR 13 et anneaux de garniture aux enjoliveurs;
- Matériau spécial couvrant les sièges et les panneaux de portes;
- Moquette plus épaisse et plus moelleuse;

- Horloge numérique à quartz.

Donc, les petites Honda continuent de voir le marché en tête du peloton, au dire de monsieur Ralph Luciw, vice-président de la publicité nationale. Il faudra passer par le kiosque pour voir la gamme des Civic, Accord sans oublier la Prélude et se décider avant la pénurie des petits modèles superéconomiseurs d'essence. ▶

SI ON FAISAIT UN PETIT TOUR D'AUTOS

PEUGEOT 505 DIESEL

Commercialisée au Canada depuis mai dernier en deux versions essence, la GR et la SR, la 505 est déjà bien connue et a fait l'objet des commentaires les plus élogieux.

Avec l'année 1981, Peugeot Canada élargit la gamme 505 en introduisant sur le marché la 505 GR diesel dont les équipements sont en tous points identiques à ceux de la 505 GR essence.

La Peugeot 505 GRD prend la relève de la populaire 504 diesel qui avait été la première voiture diesel commercialisée par cette société au Canada.

Bien que les origines du diesel Peugeot remontent à 1975 au Ca-

nada, l'expérience Peugeot en ce domaine est plus que cinquantenaire.

En 1928, Peugeot a produit son premier moteur diesel et l'a installé sur différents types de véhicules automobiles. En 1959 est sortie sa première voiture de tourisme de grande diffusion: la célèbre 403 diesel. Celle-ci devait être suivie par les non moins renommées 404 et 504 diesel respectivement en 1962 et 1970. En 1965 une 404 diesel établissait un certain nombre de records du monde de vitesse.

Cette expérience de Peugeot en matière de diesel est certainement un atout maître de la 505 GR diesel face à la concurrence. Rappelons les caractéristiques essentielles de son

moteur: Bloc cylindre en fonte, 4 cylindres, culasse aluminium avec chambre de Ricardo, 2304 cm³, 71 ch. DIN à 4500 tour/min.

En plus des avantages propres au moteur diesel (économie, robustesse) l'utilisateur bénéficiera de l'ensemble des qualités de la 505 dont nous mentionnerons les principales:

- Agrément pour les passagers: 5 vastes places, avec des sièges d'un confort pratiquement inégalé, suspension apte à satisfaire les plus exigeants, ceinture de sécurité particulièrement commode d'emploi, finition luxueuse, chauffage et ventilation puissants.
- Agrément pour le conducteur: remarquable position de conduite



permettant de faire de longues routes sans fatigue, tableau de bord complet, très lisible et commandes regroupées autour du volant, maniabilité parfaite.

- Agrément de conduite et sécurité active grâce à une direction assistée à crémaillère, à une suspension arrière à roues indépendantes, à quatre amortisseurs hydrauliques double effet Peugeot, à des pneus

RENAULT 5

Les automobilistes québécois qui connaissent la Renault 5 depuis déjà cinq ans vont la voir de plus en plus en 1981.

Déjà considérée comme la voiture européenne à essence la plus sobre,

la Renault 5 va encore étayer sa réputation en devenant la voiture étrangère la plus accessible à la clientèle au cours de la prochaine année modèle.

La Renault 5, vendue aux Etats-Unis et importée au Canada par American Motors, est distribuée au

Québec par Renault Canada. Ce qui la rend disponible chez quelque 1400 concessionnaires en Amérique du Nord, chiffre qui devrait s'élever à 1600 d'ici la fin de l'année.

La Renault 5, traction avant appréciée pour son confort, son espace et son excellente tenue de route, est

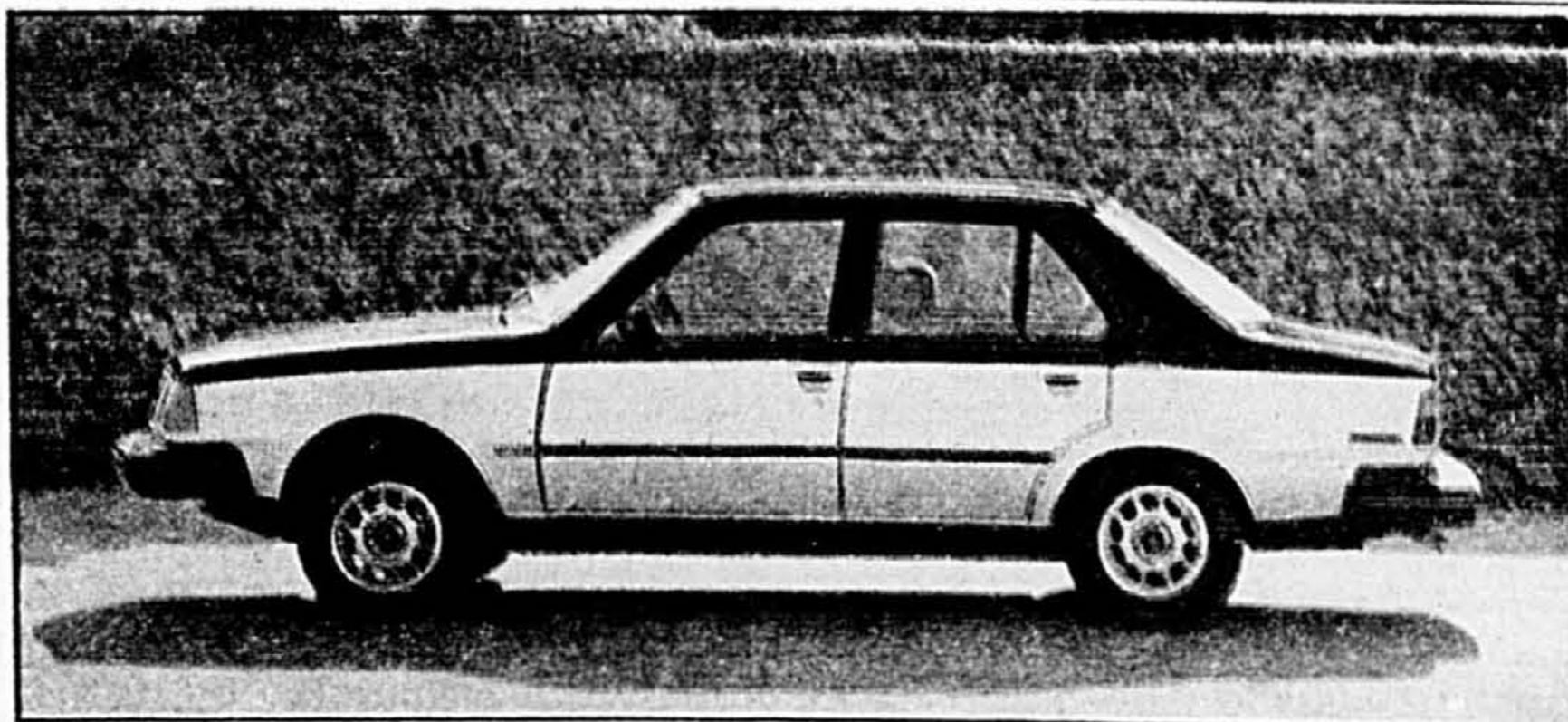
propulsée, ou plutôt « tirée » en 1981 par un nouveau moteur 4 cylindres de 1400 cc ou 1,4 litre accouplé à une boîte manuelle à 4 vitesses entièrement synchronisées.

En 1981, la Renault 5 bénéficie d'un nouvel allumage transistorisé qui permet d'obtenir une tension

RENAULT 18

Présentée en deux types de carrosserie (conduite intérieure à 4 portes et familiale à 4 portes), la Renault 18 répond particulièrement bien aux goûts et aux besoins de l'automobiliste moderne.

La 18 présente une gamme peu commune de caractéristiques mécaniques et de luxe en équipement standard. Elle comporte aussi un grand choix d'équipements facultatifs. Comme toutes les voitures de tourisme Renault actuellement en production, la 18 est dotée de la traction avant. Elle est conçue pour satisfaire les demandes multiples de la clientèle dans le domaine des performances, de la maniabilité, du confort et du rendement.



Avec son empattement de 96,1 pouces (2,44 m), la Renault 18 mesure 178,7 pouces (4,54 m) pour la conduite intérieure à 4 portes et 181,5 pouces (4,61 m) pour la familiale à 4 portes.

La Renault 18 est offerte avec un choix de trois boîtes de vitesses: boîte manuelle (standard) à 4 vitesses, boîte manuelle à 5 vitesses (5e surmultipliée) et boîte automatique à 3 vitesses. La 18 est la seule voiture

importée de sa catégorie avec un tel choix.

La Renault 18 compte plusieurs éléments importants de sécurité. On peut citer sa grande surface vitrée qui améliore la visibilité, sa suspension « nouvelle génération », les roues avant motrices qui permettent une bonne traction, la direction à crémaillère très précise, le désembuage des vitres latérales pour améliorer la visibilité d'ensemble et les ceintures de sécurité avant et arrière à enrouleurs plus larges que ne l'exigent les normes actuelles de sécurité.

Le système d'injection d'essence facultatif « L Jetronic » de Bosch constitue un élément important des performances globales et de la sobriété de la 18.

BUICK

Elles sont réparties en 6 gammes, 6 séries et 25 modèles avec quatre types de carrosserie.

La nouvelle boîte automatique avec surmultipliée fait partie de l'équipement standard des Electra et des grandes Estate Wagon (avec certains moteurs); elle est livrable en

option dans les sedans et coupés LeSabre (avec certains moteurs) mais n'est pas livrable avec les moteurs diesel.

Les éléments marquants de la gamme Buick 1981 sont: une Régal complètement redessinée, de sensationnelles suspensions nouvelles Gran Touring, devis révisés des moteurs ainsi que de nombreux autres



- Réduction de la cylindrée des moteurs.

Une boîte automatique à quatre rapports fait partie de l'équipement

OLDSMOBILE

En 1981 on trouve 5 gammes, 14 séries et 23 modèles aux carrosseries en trois versions de base. Pour Oldsmobile comme pour les autres, « économie avant tout ». Donc, certaines améliorations telles que:

- Nouvelle boîte automatique à quatre rapports dans certains modèles.
- Usage plus étendu de l'embrayage de convertisseur de couple.
- Freins à friction réduite.
- Pneus à forte pression.
- Profilage aérodynamique amélioré.



standard des Quatre-vingt-dix-huit de 1981 avec moteur à essence; elle est livrable en option dans les Delta 88 avec V8 de 4,3 ou de 5 l, ainsi que dans la Custom Cruiser avec V8 de 5 l. Cette boîte automatique réduit la consommation de carburant grâce à un quatrième rapport surmultiplié de 0,67. Les Oldsmobile 1981 sont livrables avec sept moteurs au choix, trois moteurs de moins que l'année dernière.

Le V8 de 5 l à essence, livrable l'année dernière dans tous les modèles Cutlass n'est offert pour 1981

CRAVEN "A"

FILTRE MIEUX

pour votre bon goût!



CRAVEN "A", la première famille de cigarettes douces

Avis: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage—éviter d'inhaler.
Moyenne par cigarette— Filtre King Size: "goudron" 12 mg, nic. 0.9 mg. Filtre Régulière: "goudron" 8 mg, nic. 0.5 mg.

Michelin à carcasse radiale. L'implantation des organes selon le schéma classique moteur avant, roues arrière motrices permet une répartition idéale des masses entre l'avant et l'arrière (56%/44%).

• Sécurité passive: les ingénieurs et stylistes de Peugeot tout en concevant une voiture aux lignes harmonieuses ont réalisé une carrosserie répondant, et surpassant, les normes canadiennes et américaines de sécurité.

Il s'agit d'une monocoque tout acier avec éléments déformables avant et arrière, traitée contre la corrosion à l'aide de techniques les plus modernes. Citons encore la colonne de direction à cardans, sécurité enfants aux portes arrière, etc.

plus élevée au niveau des bougies tout en éliminant pratiquement l'usure habituelle des contacts, le courant étant plus faible à leur niveau. De plus, la Renault 5 1981 est disponible, pour la première fois, avec un choix de sièges recouverts de vinyle ou de drap, (modèle GTL).

Par rapport à la carburation conventionnelle, l'injection d'essence permet un dosage précis du carburant envoyé au moteur. Parmi les avantages de l'injection, citons une plus grande puissance pour une même cylindrée, une consommation d'essence réduite et une antipollution plus étroitement contrôlée.

La Renault 18 est équipée d'une suspension avant indépendante avec essieu arrière monopieèce à section carrée et ressorts hélicoïdaux. Les barres antiroulis avant et arrière sont standards.

La direction à crémaillère (avec assistance en option sur le modèle de luxe) de la 18 lui donne un rayon de braquage inférieur à 35 pieds (10,54 m) qui permet des manoeuvres de stationnement plus faciles.

perfectionnements techniques.

La Regal est encore offerte en trois modèles: Regal de base, Regal Limited et coupé sport, V6 de 3,8 l à turbocompresseur.

De plus, la nouvelle suspension Grand Touring est standard dans le coupé Regal Sport, mais aussi dans la LeSabre Type «T» et la Riviera Type «T».

que dans les modèles Quatre-vingt-huit, Quatre-vingt-dix-huit, Tornado et Cutlass Cruiser.

Le V6 de 4,1 l à essence est livrable dans les Quatre-vingt-dix-huit et Tornado avec système électronique de réglage du moteur en option. C'est la première fois qu'un moteur V6 est livrable dans ces modèles.

Afin de réduire la consommation de carburant, il n'y a pas de moteur à essence de plus grand cylindrée que le V8 de 5 l. Le diesel de 5,7 l est livrable en option dans 19 des 23 modèles Oldsmobile.

perspectives

est publié chaque semaine par Perspectives Inc.
231, rue Saint-Jacques, Montréal, P.Q. H2Y 1M6 Tel: 282-2224

Président et directeur général: Jean-A. Dion

Rédaction

Redacteur en chef: Jean Bouthillier
Redactrice en chef adjointe: Thérèse Duménil • Redacteur-réviseur: Edouard Doucet

Conception graphique

Directeur artistique: Pierre Legault
Chef de la fabrication: Michel Brunette • Graphiste: Jean-Marc Martin

Secrétariat

Liliane Bitursi • Françoise Joannides • Gisèle Payant

Service de la publicité

Directeur général: Walter Trudeau
Directeur de la publicité nationale: Lorne Treger • Chargé de comptes: Jacques Laroche
231, rue Saint-Jacques, Montréal, P.Q. H2Y 1M6 Tel: 282-2224
Directeur régional: Denis Kelly • Chargée de comptes: Diane Barclay
36 King Street East (4th floor) Toronto, Ont. M5C 1E5 Tel: 363-8964

Conseil d'administration

Président: Charles d'Amour
Vice-président: Guy Pépin • Secrétaire: Gaston Vachon • Trésorier: Denis Lacasse
ISSN 0380-6790

65 timbres différents
GRATIS!



Thèmes: sports, peintures, Olympiques, Russie des tzars, etc.
Commandez cette magnifique collection gratuite aujourd'hui. Nous vous enverrons aussi d'autres timbres pour approbation; achetez-en ou non et retournez le reste:
QUEBEC STAMP CO. LTD.
C.P. 7300, Québec, Qué., Canada G1G 5E7
(258-69e Rue est)

PONTIAC

Ces modèles de G.M. comprennent 6 gammes, 9 séries et 29 modèles en quatre types de carrosserie (coupé, sedan, carrosserie à arrière ouvrant et familiale).

La **Grand Prix** se distingue par une nouvelle carrosserie. A l'avant et l'arrière on trouve de nouveaux pare-chocs enveloppants. Ces derniers



contiennent les feux de stationnement, tandis que les phares de recul

à verre transparent sont placés dans le logement de la plaque d'immatriculation arrière. L'équipement standard de toutes les Grand Prix comprend un V6 de 3,8 l et une boîte automatique avec embrayage du convertisseur. Un V8 de 4,4 l est offert en option.

Principaux équipements standards de la Grand Prix de base banquette avant à dossiers individuels avec ac-

coudoir central pliant, montre électrique, pneus P195/75R14, servo-direction et servo freins. Nouveauté standard: cric soulevant le côté du cadre, ainsi qu'une nouvelle batterie Freedom II. Le régulateur automatique de vitesse avec dispositif de reprise, en option, permet au conducteur de rétablir, après le freinage, la vitesse choisie précédemment (sur pression d'un bouton).

CHEVROLET

En 81, Chevrolet comprend 7 gammes, 10 séries et 31 modèles. La Corvette est la voiture préférée des sportifs d'Amérique du Nord. Elle offre un seul moteur: un V8 de 5,7 l (indicatif L81) avec carburateur quadrajet à quatre corps. Ce moteur a de nouveaux couvre-culbuteurs au magnésium, des collecteurs d'échappement en acier inoxydable et un reniflard spécial. Un ventilateur

électrique auxiliaire permet l'usage d'un ventilateur de moteur plus petit et plus silencieux.

L'équipement standard comprend une montre à quartz. L'antivol est amélioré par un dispositif empêchant la mise en marche du moteur après toute effraction, même lorsqu'on met le commutateur d'allumage en dérivation.

Les Chevrolet **Caprice Classic** Impala et Bel Air sont encore présentes avec un ensemble de moteur plus

perfectionné et une boîte automatique à quatre vitesses avec surmulti-



pliée en option. Cette dernière est livrable dans tous les modèles équipés du V8 de 5 l.

Un embrayage de convertisseur de couple, à commande électrique par microprocesseur, établit un lien mécanique entre le moteur et l'ensemble de transmission aux troisième et quatrième vitesses.

Le moteur standard des sedans et coupés reste le V6 de 3,8 l. Le V8 de 4,4 l standard dans les familiales; le diesel V8 de 5,7 l en option.

FORD

En avance sur le Salon, comme c'est maintenant l'habitude, Ford donne la vedette à la Lynx et à l'Escort. Comme première, soulignons la traction avant et, naturellement, une consommation de l'ordre de 6,7 l aux 100 km.

Le coût de l'entretien périodique, selon le président R. F. Bennett, sera en moyenne de 40\$ par année pour 80000 km (en conduite normale). Ce qui représente moins d'une heure de main-d'oeuvre à 23\$ l'heure.

Cet entretien périodique prescrit pour l'Escort ou la Lynx n'exige qu'une visite à l'atelier tous les ans ou tous les 16000 km, selon la première éventualité, et chacune de ces visites n'exigera pas plus d'une heure de travail d'un technicien.

A la première visite, six opérations seulement: la vidange d'huile et le remplacement du filtre; la vérification du liquide de refroidissement du moteur et du régime de ralenti du carburateur, examen de la tringlerie de commande de la boîte de vitesses automatique et des courroies d'en-

traînement.

L'Escort et la Lynx sont livrables en versions trois portes et quatre portes (longueur hors tout: 164 pouces).

Le moteur CVH est un quatre cylindres à arbre à cames en tête qui doit son nom à ses chambres de combustion hémisphériques entièrement usinées et à son train de soupapes inclinées exclusif. Ce devis a été retenu après que des recherches intensives eurent démontré sa supériorité sur celui des moteurs classiques du point de vue de l'efficacité, de la consommation, de la tolérance

à des indices d'octane variables et des possibilités d'avance à l'allumage pour améliorer d'avantage l'économie de carburant.

Suspension indépendante aux quatre roues sur la Mercury Lynx et la Ford Escort.

Bref, voilà deux petits modèles qui ont coûté la modique somme d'un milliard de dollars pour la mise au point de leur nouveau moteur. Les modèles vendus en Amérique du Nord comportent des pièces dont la fabrication est américaine et canadienne à 95%.



LA GRANADA

Premier point, le nouveau moteur de 2,3 l équipé d'une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports. Mais la **Granada** est aussi livrable équipée d'un moteur six cylindres de 3,3 l ou d'un V8 de 4,2 l. La boîte automatique est livrable en option si la voiture est équipée du moteur de 2,3 l de série et elle est exigée si l'acheteur a déjà choisi en option un moteur de 3,31 ou de 4,21.

A souligner également la carrosserie entièrement monocoque et son poids allégé de 400 livres par rapport au modèle 1980.

Voici quelques autres caractéristiques particulières au modèles 1981:

- Suspension avant à jambes hydrauliques.
- Suspension arrière (version modifiée des ressorts à boudin à quatre barres de réaction) utilisant un agencement unique de bras et de manchons de suspension.
- Direction à crémaillère.
- Freins avant à disque dont les étriers coulissent dans des goujons.
- Pont arrière plus léger.
- Roues à jante matricée de quatorze pouces et, de série, des pneus radiaux métriques ceinturés d'acier.

Dans l'habitacle, les sièges ba-

tit. En terme vulgaire on dirait qu'elle a du cul, en la regardant de profil le terme est presque exact. Soyons sérieux...

Elle est fabriquée exclusivement dans l'usine d'assemblage des voiture-

LA COUGAR

La **Cougar** 1981 remplace la Monarch de l'an dernier. La nouvelle Cougar est de 3,5 pouces plus étroite que la Monarch et se présente en version deux ou quatre portes. L'ensemble propulseur de la Cougar de base est constitué du moteur quatre cylindres de 2,3 l et d'une boîte manuelle à quatre vitesses. Un six cylindres de 3,3 l ou un V8 de 4,2 l ainsi

quels avant sont de série, et on remarque un nouveau tableau de bord plus grand, des commandes de clignotants, d'avertisseur, de sélecteur de faisceaux de phares et d'essuie-glace/lave-glace montées sur la colonne de direction.

Parmi l'équipement confortable et pratique, les articles suivants sont de série dans certaines versions et facultatifs dans d'autres: climatiseur, programmateur de vitesse, console comportant un graphique avertisseur de défaillance des témoins et une montre-calendrier-chronomètre à affichage numérique. Une chaîne très haute fidélité à quatre haut-par-

leurs est livrable en option dans tous les modèles.

Tout nouveau pour 1980, le moteur V8 de 4,2 l offert en option comporte des chambres de combustion à haute turbulence, des pistons à glissière, un espacement alterné des soupapes.

Toujours dans le but de réduire la consommation, on a allégé la Cougar de 400 livres par rapport à la Monarch 1980.

leurs est livrable en option dans tous les modèles.



complètes qui soient pour n'importe quelle voiture de luxe nord-américaine. L'entretien et les réparations sont effectuées à titre gracieux pour les premiers 24 mois ou 50000 km.

L'Impérial est la seule voiture de

CHRYSLER

L'**Impérial**, une renaissance. On peut dire qu'elle a de la chance de revenir sur le marché, alors que celui-ci a tendance à chercher plus pe-

res de Chrysler Canada Ltée à Windsor. Seulement 25000 seront fabriquées pour l'Amérique du Nord tout entière.

Elle assure au client avisé l'une des garanties les plus détaillées et

DATSUN OSE VOUS EN METTRE PLEIN LA VUE.



**Passez voir
l'abordable Pulsar au salon de l'auto,
Place Bonaventure, du 15 au 25 janvier.**

Pulsar, un prix qui vous donne le goût de la liberté, et un rendement/essence ordinaire de 7,1 l/100 km (40 MPG)*! Traction avant, direction à pignon et crémaillère, suspension rallye indépendante, moteur 1500 cc d'une puissance éprouvée et tableau de bord illuminé de l'arrière... c'est une Hatchback dans le vent, spacieuse et confortable qui palpite d'excitation! Prenez le volant de la liberté! Elle a de la classe et du nerf, Pulsar, la voiture abordable.

DATSUN 210: Familiale, Sedan ou Hatchback, vous obtenez rendement/essence remarquable, confort et choix de styles compacts à des prix de sous-compacts super-bas.

DATSUN 310: Sous-compacte à traction avant, luxe et confort incomparables, plus les nouvelles lignes des Sedan et Coupé GX... et la légendaire fiabilité Datsun.

DATSUN 510: Compacte, bien équipée, spacieuse... et vrrrombissante! Encore plus puissante et plus économe d'essence que jamais avec son moteur NAPS-Z de 2 litres ACT. Familiale, Sedan et Hatchback.

DATSUN 200SX: Le succès de 1980 en rappel pour 1981! Tout simplement SXcitante avec son rugissant moteur NAPS-Z. Modèle de luxe... performance! Modèle SL... opulence! Hatchback ou Coupé.

DATSUN 280ZX: En 1981, l'ultime perfection de plus d'une décennie de raffinement! Modèle 2 places ou 2 + 2, toit ouvrant en forme de T en option.

DATSUN DEMI-TONNES: Sporttruck, Stretch ou King Cab... 2 roues motrices ou 4 x 4... 4 rapports, 5 rapports ou automatiques. Nouveau moteur NAPS-Z de 2,2 l ACT encore plus puissant et plus économe d'essence.



L'AVENIR ROULE EN DATSUN

*Estimations Transports Canada 1981. La consommation réelle peut varier.

luxe vendue à un prix uniforme. Une seule option existe moyennant supplément, un toit lunaire à commande électrique. Toutes les autres caractéristiques sont standards.

Son moteur est un 5,2 l V8 doté d'un système d'injection électronique. Outre le système électronique à injection de carburant, l'électronique joue un rôle très important dans le fonctionnement d'autres éléments de la voiture.

Le bloc de commandes électroniques est une caractéristique propre à l'Imperial.

Réalisé par la division électronique de Chrysler à Huntsville, en Ala-



bama, ce bloc de commandes électroniques informe instantanément et précisément le conducteur des données relatives au fonctionnement de la voiture. Il s'agit d'un système d'informatique graphique, contrôlé par micro-ordinateur, qui comporte quatre affichages numéri-

ques et trois témoins facilement perceptibles par le conducteur.

Le chronomètre, le compteur kilométrique, le compteur de vitesse et les indicateurs de niveau d'essence sont électroniques, tout comme le sont la sonnerie des ceintures de sécurité, les témoins du système de

freinage, de basse pression d'huile, de haute température, ainsi que les indicateurs de porte entrouverte, de basse tension de la batterie et de lave-glace. Tous les indicateurs de contrôle sont automatiques.

Neuf boutons-poussoirs, montés au centre du tableau de bord, sont utilisés pour afficher les données de voyage provenant de l'ordinateur de bord et pour régler la montre, la date, le compteur kilométrique et les témoins de niveau de carburant.

Tous les affichages peuvent être convertis aux mesures métriques ou vice versa en appuyant sur le bouton de conversion « U.S./METRIC ».



COLT

Chrysler Canada Ltée offre trois modèles de voitures de tourisme fabriqués spécialement par Mitsubishi Motors Corporation au Japon.

L'une de celles-ci est la **Colt hatchback**. Elle est disponible en trois catégories de prix. Un moteur 4 cyl. de 1,4 l monté transversalement et une boîte manuelle à 4 vitesses est le seul ensemble motopropulseur offert pour l'économe nouvelle

Colt. Dans la catégorie des prix moyens, le moteur de 1,4 l est allié à la boîte de vitesses 4 X 2 à levier double de Colt, à faible consommation d'essence. Un moteur de 1,6 l et une boîte de vitesses automatique sont également offerts en option.

La Colt Custom hatchback premium est équipée d'un moteur de 1,6 l et d'une boîte de vitesses à « levier double » en standard. La boîte automatique est disponible en option moyennant supplément de prix.

DODGE

Chez Dodge on ne perd pas son latin, la Aries qui se traduit par « bélier » est une traction avant dotée

d'un moteur 4 cyl. Elle est présentée en trois styles de carrosserie. Par rapport à l'an dernier elle accuse une perte de poids de 800 livres. Le moteur standard de tous les modèles

Aries est le tout nouveau 4 cylindres de 2.21 à arbre à cames en tête.

Le moteur 2,2 a un carburateur à deux corps et un taux de compression de 8,5.

Le moteur de 84 c-v fut spécialement conçu pour être installé transversalement dans les voitures à traction avant. Bloc-cylindre en fonte et culasse en aluminium moulé.

VOLKSWAGEN

Avec l'année 1981, les Rabbit fabriquées aux Etats-Unis sont présentées pour la première fois sur le marché canadien. Elles sont construites à l'usine de Westmoreland, en Pennsylvanie, et se reconnaissent par leurs phares rectangulaires. Elles sont munies en équipement standard d'un moteur 1,7 l à injection. On peut en option obtenir le moteur 1,6 l diesel. Les deux versions sont offertes avec des boîtes ma-

nuelles à quatre et cinq vitesses; avec le moteur à essence, une option trois vitesses est disponible.

Tous les autres modèles Volkswagen de même que les véhicules Audi et Porsche viennent d'Allemagne.

Dans la gamme des modèles Audi nous trouvons l'Audi 4000 avec une boîte manuelle à cinq vitesses. Le modèle 5000S et S diesel sont équipés, en plus de nombreux autres caractéristiques, de sièges avant à commande électrique, de phares à iode et d'un régulateur de vitesse à

air comprimé pour le moteur à essence. La 5000 Turbo lancée au printemps dernier chapeaute la gamme. Cette dernière est munie d'un moteur cinq cylindres à injection de 130 c.-v. avec turbocompresseur.

On peut compter sur l'arrivée prochaine d'un sedan Audi 4000 5 plus 5 à deux portes. Il est équipé d'un moteur à essence cinq cylindres et d'une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports, d'où son nom. L'Audi Quattro, coupé à quatre roues motrices et à hautes performances déjà

existante en Europe, sera peut-être des nôtres l'automne prochain.

La **Jetta** sedan aux lignes élégantes, allie performances, maniabilité et économie de carburant. Elle offre également un intérieur spacieux et confortable pour les passagers. Munie d'un moteur à injection d'essence de 1,7 l, elle accélère de 0-80 km/h en 9,2 secondes. Son immense coffre à bagages offre un volume utile de 630 l (22,3 pi³). La cote de consommation pour la version à 5 vitesses est de 7,3l/100 km.

LADA

Cette année, un nouveau modèle, la Niva, quatre roues motrices hatchback, introduit sur le marché récemment. Il ne manquera pas d'intérêt, surtout par son prix autour des 7000\$. Pour le modèle déjà connu, il ne change pas, étant le seul connu depuis près de dix ans en Union soviétique. Au Québec, 4 500 voitu-

res ont été vendues depuis son introduction l'an dernier. Dans tout le Canada, on dénombre 17 000 sedans et déjà 1 000 Niva.

Il est rassurant de savoir que les entrepôts de pièces détachées qui se trouvent à Ajax, en Ontario, ont été agrandis. La compagnie s'approvisionne en pièces au Canada, son inventaire étant constitué à l'heure actuelle de 13% de nos produits.



MERCEDES

Le plus ancien constructeur automobile du monde présente pour la première fois en huit ans deux nouveaux sedans. Le 300 SD et le 380 SEL viennent passer l'éponge sur les fameuses 450 SEL, 300 SD et 280 SE, les composantes de l'ancienne classe S qui étaient sans doute les sedans de série les mieux construits.

Notons des améliorations techniques dans la construction alliées à

l'utilisation de matériaux plus légers afin d'éliminer du poids, mais sans mettre de côté la sécurité des passagers, qui a toujours été une caractéristique de ce constructeur.

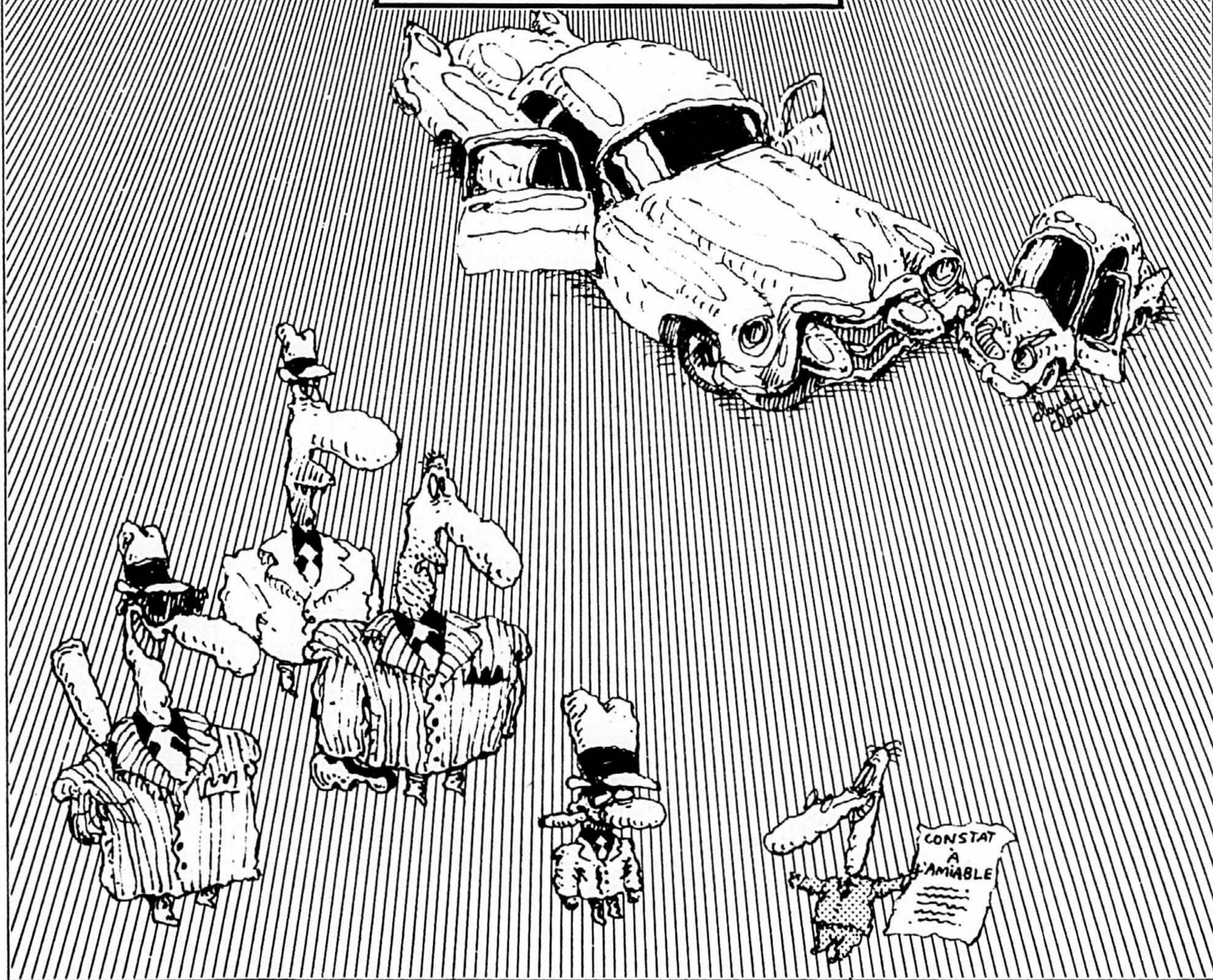
Les carrosseries sont redessinées, pour un meilleur aérodynamisme, dont économie d'essence. Mercedes est la première firme à avoir effectué des études en soufflerie afin de déterminer la forme que devaient avoir ses voitures de course (dès 1939). Le côté mécanique aussi trouve son

compte. Le 3,8 l, qui équipe maintenant les sedans, pèse 50 kilos de moins que l'ancien V8 de la « 450 ». Il faut noter qu'une nouvelle transmission automatique à quatre rapports vient équiper ces sedans.

Mais le prix? me direz-vous. Au diable ce prix puisque c'est Mercedes et que la liste impressionnante d'équipement standard justifie ce dernier! Voyons voir: système de climatisation électronique, transmission automatique, système de ver-

rouillage central, dispositif de vitesse de croisière, glaces à commande électrique, dégivreur électrique de lunette, servo-direction, servo-frein à disque sur les quatre roues, autoradio AM/FM stéréo avec le lecteur de cassette, sièges avant à commande électrique, rétroviseur extérieur droit commandé électriquement, tachymètre, montre à cristal de quartz, glaces en verre teinté, phares et phares antibrouillard à halogène, et jantes en alliage léger.

L'indemnisation rendue facile



Après les débats qui ont suivi la réglementation de l'assurance automobile par le Gouvernement du Québec, beaucoup restaient sous l'impression que le régime, en se fonctionnalisant, deviendrait lourd et lent. En confiant au secteur privé, mais dans un cadre législatif, la grosse part des responsabilités en matière de règlement des sinistres et de standardisation des pratiques, le Gouvernement a su bénéficier du dynamisme de l'entreprise privée.

C'est ainsi que les visiteurs du Sa-

lon de l'auto de Montréal pourront mesurer le chemin parcouru depuis l'instauration du nouveau régime en se rendant au kiosque du Groupement des assureurs automobiles.

Constitué en vertu de l'article 157 de la Loi no 67 sur l'assurance automobile, le Groupement des assureurs automobiles est une corporation dont les membres sont toutes les compagnies d'assurance automobile faisant affaires au Québec.

Ayant eu pour premier mandat d'établir un mécanisme permettant à tout automobiliste de trouver un assureur agréé pour se conformer à

la loi qui rend obligatoire l'assurance responsabilité civile dans le cas des dommages matériels, le Groupement des assureurs automobiles est à l'origine de l'adoption, le 1er mai 1978, de la Convention d'indemnisation directe, puis, plus récemment, de l'introduction du fameux constat à l'amiable. Ces deux dernières mesures sont responsables de la grande amélioration que tous les automobilistes québécois ont pu constater depuis quelque temps dans la simplicité et la rapidité du traitement de leurs problèmes en matière d'assurance automobile.

Le constat à l'amiable

Cela fait à peine un an que l'on a lancé au Québec le constat à l'amiable, et déjà le taux d'utilisation moyen est de 23,6% pour l'ensemble du Québec et de 31,6% pour l'agglomération montréalaise. Depuis déjà dix ans, douze pays européens utilisent le même constat à l'amiable et le niveau d'utilisation atteint les 80%.

Mais qu'est-ce que ce fameux constat? C'est tout simplement un document en double exemplaire qui sert à consigner, immédiatement

L'indemnisation rendue facile

après un accident automobile, lorsqu'il n'y a pas de blessés, certaines informations dont les assureurs ont besoin pour mettre en application le processus de règlement des dommages subis par les véhicules automobiles, fondé sur une convention d'indemnisation directe qu'ont adoptée tous les assureurs automobiles exerçant au Québec. Il faut retenir de cette rapide définition du constat à l'amiable que ce dernier ne constitue nullement une reconnaissance de responsabilité; ce n'est qu'un relevé des noms et des faits.

L'emploi du constat est simple. Chaque conducteur impliqué dans l'accident inscrit sur le constat ses nom et adresse, ceux des témoins et le nom de son assureur, trace un croquis et coche les cases servant à indiquer brièvement les circonstances de l'accident. Chacun garde un exemplaire dont il remplit le verso en y donnant des renseignements supplémentaires, dont sa version de l'accident, avant de l'expédier à son assureur (représentant ou courtier) dans les cinq jours suivant l'accident. Sur la base de ces deux versions, les assureurs en cause détermineront le partage des responsabilités, et indemniseront leurs assurés en conséquence.

L'usage d'un tel constat est une première en Amérique du Nord. Ses avantages sont doubles, puisqu'ils bénéficient à l'assureur et à l'assuré. Pour l'assuré il permet une accélération des règlements, mais surtout l'élimination du besoin d'appeler et d'attendre la police, dans les cas, bien sûr, où il n'y a pas de blessés. Ce qui élimine les embouteillages après les accidents et l'apparition de témoins-surprises. Pour l'assureur, plus besoin du rapport de police et accessibilité plus rapide aux renseignements sur les circonstances de l'accident, accélération du travail d'enquête, facilité d'application de la convention d'indemnisation directe.

Rien ne vous empêche cependant, si vous estimez que votre assureur ne vous a pas indemnisé correctement, de recourir aux tribunaux, que vous ayez ou non rempli votre constat.

L'idée de base, c'est que les deux conducteurs s'entendent pour rédiger le constat, même s'ils ne s'entendent pas sur leur responsabilité réciproque. Si l'un des conducteurs ne veut pas remplir le constat, l'autre n'a qu'à noter le numéro d'immatriculation, essayer d'obtenir des témoins et, si possible, de faire venir un policier. Mais il lui est fortement conseillé de remplir quand même son constat.

Egalement, si l'un des conducteurs fait figurer sur le constat une mention qui paraît inexacte à l'autre,

ce dernier l'indique tout simplement dans une case «observations» prévue à cette fin.

L'indemnisation directe

«Environ 91% des sinistres en assurance automobile sont maintenant réglés avant 60 jours, alors qu'en 1977 plus de 30% des dossiers exigeaient des délais de règlement supérieurs à 60 jours», constate M. Yves Breton, directeur général du Groupement des assureurs automobiles. Résultats d'autant plus intéres-

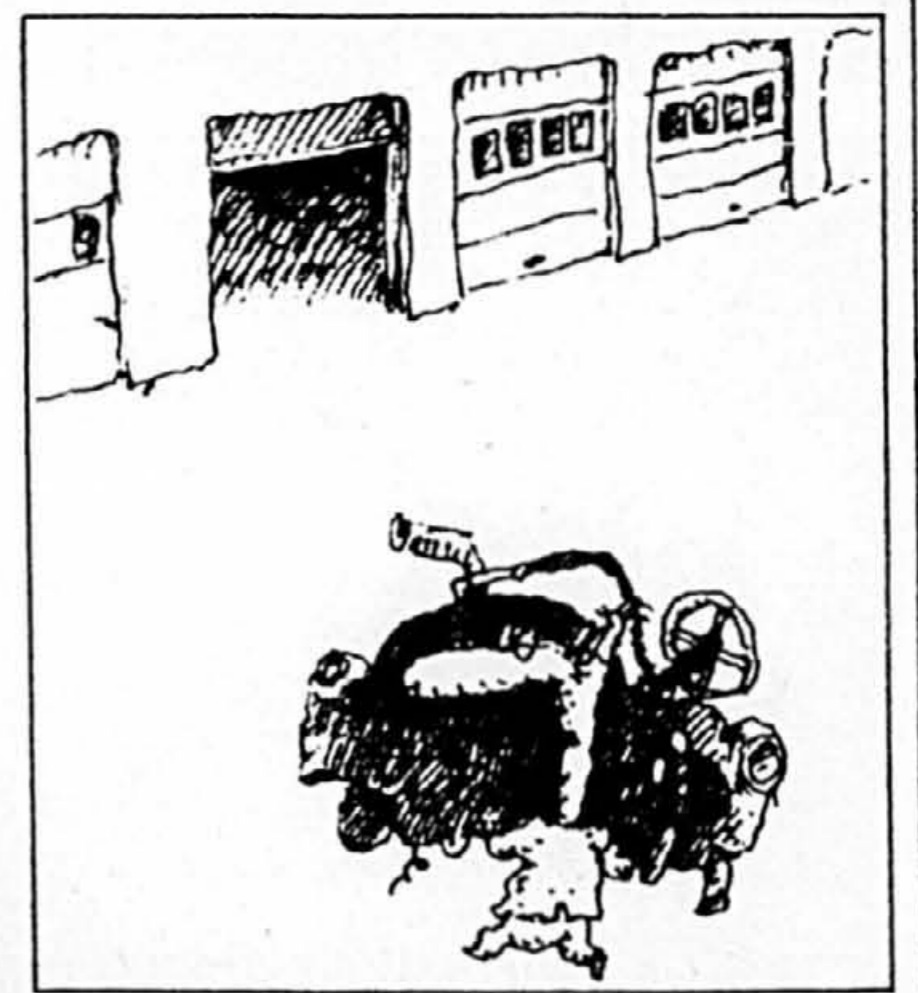
sants que l'on a noté en 1978 une augmentation d'environ 20% d'assurés à cause de l'assurance obligatoire.

Elément de progrès au même titre que le constat amiable, le principe de l'indemnisation directe est en vigueur depuis le 1er mai 1978, lorsque les assureurs membres du Groupement ont adopté la convention d'indemnisation directe qui permet à l'assuré d'être remboursé par son propre assureur dans la mesure où il n'est pas responsable de l'accident.

Avis: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage—éviter d'inhaler. Moyenne par cigarette: "goudron" 1 mg, nicotine 0.1 mg.



L'indemnisation directe s'applique lorsque l'accident se produit au Québec et que la collision implique au moins deux véhicules dont les propriétaires sont identifiés. L'indemnisation directe simplifie les choses pour l'assuré et accélère le règlement du sinistre puisque l'assuré est remboursé directement par son propre assureur. Un conseil d'arbitrage décide des différends qui peuvent survenir entre assureurs agréés naissant de l'application de la convention.



Les centres d'estimation agréés

Toujours dans le cadre de la Loi no 67 sur l'assurance automobile, le Groupement des assureurs automobiles a mis sur pied un programme de développement de centres d'estimation agréés à travers la Province. Ces centres d'estimation ont pour but de simplifier les démarches des automobilistes, de produire des estimations précises, équitables et faites par des spécialistes, de faire en sorte que les réparations soient effectuées conformément aux estimations et enfin d'accélérer le règlement des sinistres.

Les centres d'estimation agréés (il y en a maintenant vingt et un au Québec, capables de desservir 60% des assurés), appartiennent à des entrepreneurs indépendants et sont exploités par des particuliers ou des organismes qualifiés, conformément aux normes et méthodes établies par le Groupement.

Si le véhicule est en état de rouler, on peut s'y rendre directement, après avoir pris rendez-vous et avisé le courtier ou le représentant. Si le véhicule n'est pas en état de rouler, l'estimation aura lieu à l'endroit où il aura été remorqué. Les centres, dont on peut obtenir les adresses en communiquant avec le Groupement des assureurs (1010, rue de La Gauchetière ouest, bureau 210, Montréal H3B 2N2, tél.: (514) 866-6334), peuvent s'occuper de la majorité des dommages automobiles. S'il s'agit d'un bris de glaces seulement, votre assureur vous dirigera vers un atelier spécialisé sans qu'il soit nécessaire de faire une estimation au centre.

A noter que si l'on est envoyé au centre par le représentant de notre assureur, c'est ce dernier qui paie l'estimation. C'est l'assuré qui choisit, par contre, son réparateur, qui devra faire les travaux au prix de l'estimation et tels qu'indiqués dans l'estimation. Le centre assiste les automobilistes qui ne trouveraient pas de réparateurs ou qui seraient mécontents des réparations effectuées.

Constat à l'amiable, indemnisation directe, centres d'estimation, l'automobiliste dispose désormais de meilleurs outils pour se débrouiller lorsque survient l'accident... qui n'est jamais une expérience heureuse!

14 modèles à traction avant affichant la consommation la plus économique à l'essence ordinaire moins chère!

Chrysler:

**La compagnie
de la traction avant
au Canada**



14 façons d'économiser l'essence au maximum... grâce aux tractions avant Chrysler, éprouvées sur 10 milliards de milles. Une économie de 8¢ sur chaque gallon d'essence.

PLYMOUTH RELIANT K et DODGE ARIES K 38 MAG (7,5 L/100 km)

Les voitures à traction avant 6 passagers les plus économes d'essence. Sedans deux portes et quatre portes et les seules familiales à traction avant 6 passagers en Amérique du Nord (36 MAG ou 7,8 L/100 km). Le tout nouveau moteur transversal 4 cylindres est monté directement au-dessus des roues avant, ce qui donne une traction remarquable.

PLYMOUTH HORIZON et DODGE OMNI 35 MAG (8 L/100 km)

Modèles hatchback 5 portes qui offrent amplement d'espace et de confort pour quatre adultes. Moteur 4 cylindres monté transversalement et traction avant. Conduite précise à pignon et crémaillère. Plus d'équipement standard que dans les voitures concurrentes.

PLYMOUTH TC3 et DODGE 024 36 MAG (7,8 L/100 km)

Tractions avant 2+2 «fastback» avec hayon, racées et sportives, aux lignes aérodynamiques. Le fougueux moteur 4 cylindres de 1,7 L répond aux conditions de conduite les plus dures. Presque tout l'équipement est standard!

HORIZON ÉCONOME et OMNI ÉCONOME/40 MAG (7,1 L/100 km)

Misez sur l'économie d'essence en 1981 grâce aux nouvelles tractions avant. On nomme Économe ces voitures 5 portes hatchback parce qu'elles sont des plus avares de carburant et on ne peut plus économiques à l'achat.

PLYMOUTH COLT et DODGE COLT 45 MAG (6,2 L/100 km)

Résistantes tractions avant importées du Japon, imbattables dans le domaine de l'économie d'essence. Boîte de vitesses à leviers de vitesses jumelés et moteur à arbre silencieux exclusifs. Influence sportive dans les lignes et le tableau de bord... une joie à conduire!

TAUX DE CONSOMMATION COMBINÉS, SELON LE GUIDE SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT DE TRANSPORTS CANADA.

ÉCONOMIE DE 8¢ SUR CHAQUE GALLON D'ESSENCE ÉTABLIE D'APRÈS UN SONDAGE NATIONAL EFFECTUÉ PAR ÉNERGIE, MINES ET RESSOURCES CANADA.

Chrysler bat General Motors et Ford en économie d'essence en 81.

 **CHRYSLER**
CANADA LTÉE

L'ASSURANCE AUTO DU QUÉBEC

La Régie de l'assurance automobile du Québec indemnise tous les Québécois des dommages corporels subis dans un accident d'automobile et ce, sans égard à la responsabilité.

Alors, que vous soyez piéton, passager ou conducteur, vous avez droit à l'indemnisation si vous êtes blessé lors d'un accident de la route.

En cas d'accident

- S'il y a des blessés, faites venir sur les lieux les policiers, afin que les secours d'urgence soient assurés et qu'un rapport de police soit complété.
- Contactez la Régie en téléphonant au Centre de renseignements, à l'un des numéros suivants.

Si vous pouvez atteindre Québec, sans frais
643-7620

Si vous pouvez atteindre Montréal, sans frais
873-7620

Ailleurs au Québec, composez sans frais
1-800-361-7620

Également, si vous désirez plus de renseignements sur l'assurance automobile du Québec, n'hésitez pas à téléphoner à l'un de ces mêmes numéros.



PSITT!

TOUTES SEMBLABLES... À MILLE DÉTAILS PRÈS

La décennie 1980 sera marquée par de profonds changements dans l'industrie automobile à travers le monde, dont certains sont déjà visibles. On assistera à des fusions surprenantes, à des faillites retentissantes, mais surtout à une plus grande uniformisation de la production. Les manufacturiers, confrontés aux mêmes problèmes de coûts de production et d'économie d'énergie, seront contraints de trouver des solutions presque identiques, ce qui aboutira à des voitures de plus en plus semblables. «Mais à mille détails près», ajoute l'un des dirigeants de ces géants de l'industrie automobile. Et c'est cela que l'on étudie avec acharnement dans les bureaux de recherche de General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen, Toyota, Nissan et Renault, ces mille détails qui assureront la spécificité de la marque, qui permettront de différencier telle petite boîte carrée de telle autre!

A partir de cette uniformisation, peut-on parler de voiture «mondiale»? Il est vrai que de plus en plus les européennes, les japonaises et les américaines auront tendance à se ressembler. On s'en rend déjà compte, on compare la «626» aux sedans «à l'européenne»; chez Renault, on présente la nouvelle Renault 18 comme une «américaine», et l'on offre depuis plusieurs années, chez Ford, une option dite «European Sport Option» sur plusieurs modèles. Mais on cherche à aller plus loin en matière de voiture «mondiale». Et la publicité de Ford, avec l'Escort et la Lynx, joue à fond cette carte. On parle d'une voiture conçue et produite simultanément dans plusieurs pays. A la différence près que l'Escort européenne est différente de sa «cousine» américaine. Tout comme l'Horizon de Chrysler le fut de la Talbot Horizon construite en Angleterre et en

France. Tout comme la Chevette de General Motors diffère de l'Opel City, son homologue fabriquée en Allemagne. Et les exemples ne manquent pas.

Car s'il est une industrie qui tente de «coller» aux goûts de sa clientèle, c'est bien l'industrie automobile. Aux Etats-Unis, cela se traduit par la recherche d'une conduite souple, silencieuse, molle, le fameux «Boulevard Ride» des anciennes grosses voitures, que l'on tente de conserver. Alors que les Européens privilégient la tenue de route, la conduite sportive et les Japonais les gadgets électroniques et le faible encombrement extérieur.

Ce que l'on a tendance à confondre, c'est le concept de la voiture «mondiale», qui demeurera encore longtemps, selon les spécialistes, un mythe, et l'interchangeabilité ou l'internationalisation des pièces. Dans ce cas seulement on peut parler de voiture mondiale, et c'est un concept qui ne date pas d'aujourd'hui. Peu de gens savent que la Ford Pinto, qui fut souvent mise de l'avant dans les campagnes «Buy American», était équipée d'un moteur fabriqué en Angleterre, d'une transmission construite en France, et comportait d'autres pièces en provenance du Brésil et d'autres pays! Que General Motors importe des transmissions automatiques de France également, et que Chrysler achetait jusqu'à cette année les moteurs des Horizon et Omni de... Volkswagen!

Avec les Escort et Lynx, Ford a quasiment officialisé ce jeu de casse-tête international: les moteurs proviennent d'Angleterre, les transmissions du Japon et beaucoup d'éléments ont été conçus en Allemagne, en Espagne et dans d'autres pays. On assistera de plus en plus à de tels échanges, et cela n'est pas sans poser des maux de tête aux dirigeants syndicaux américains qui voient



leur échapper le lucratif marché de la sous-traitance. En cas de grève, il serait même possible, d'ici à quelques années, à un manufacturier domestique d'importer temporairement des modèles construits à l'étranger. On parle déjà d'internationalisation des syndicats de l'automobile, et tous ces changements sont étudiés soigneusement par les gouvernements concernés.

S'il est trop tôt pour parler réellement de voitures mondiales, c'est pourtant là une possibilité qui se profile à l'horizon. De plus en plus les voitures européennes se «gadgetisent» à la japonaise, et le plus grand constructeur européen, Renault, s'est associé avec un géant de l'électronique américain, Bendix, pour créer en Europe une filiale commune, Renix qui produira d'ici peu des composantes électroniques pour l'automobile. De plus en plus les austères voitures européennes «s'américanisent», avec des intérieurs de couleur coordonné et des choix d'options dites de luxe comme les vitres électriques, les rétroviseurs réglables de l'intérieur, les systèmes de son sophistiqués, etc.

Même chose chez les Japonais, où l'on incorpore de plus en plus des technologies de pointe dans les véhicules, comme la traction avant chez Toyota, comme la suspension indépendante aux quatre roues chez Mazda, et où l'on se penche plus sur le confort des véhicules, et moins sur les gadgets commerciaux bon marché. La percée récente des Japonais sur plusieurs marchés européens illustre très bien les effets de cette tendance.

La voiture «mondiale», ça n'existe pas encore, mais ça s'en vient!

Bernard Simon



TAXI GSM

Le taxi GSM, construit au Québec avec l'appui du gouvernement, est fabriqué à partir d'éléments mécaniques que l'on trouve déjà sur le marché et muni d'une suspension de série modifiée. Sa carrosserie et son ca-

dre sont d'une conception nouvelle. Le cadre principal se boulonne au faux châssis, tandis que la partie inférieure de la carrosserie semi-monocoque, les pieds milieux supérieurs et le toit sont également boulonnés. Le pare-chocs périmétrique (ailes et bas des portes) est constitué d'une série de pièces en plastique moulé et il se boulonne lui aussi au faux châssis, ce qui en facilite la réparation et l'entretien.

À CHAQUE BISCUIT SA PERSONNALITÉ.



Les Biscuits fins au blé ont un charme bien à eux. Leur bon goût de blé, leur saveur croustillante et leur forme mince ont l'heur de plaire à tous, minces ou grassouillets, petits ou grands.



Les Biscuits à la crème sure et ciboulette sont pour les gens très propres, qui de peur que la crème sure à la ciboulette ne coule du biscuit, préfèrent qu'elle soit incorporée à celui-ci dès la cuisson.



Les légumes quand ils sont croustillants sont bien meilleurs...comme les biscuits d'ailleurs. Pas étonnant que l'on retrouve réunis dans les Biscuits fins aux légumes, ces deux atouts...un biscuit croustillant fait de légumes croustillants.



DANS L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE: JOUER GAGNANT

Le guide d'achat, par une comparaison aussi exacte que possible des véhicules retenus, vous donne une idée d'un type de magasinage rationnel pour l'achat d'une voiture neuve. Mais attention: il ne s'agit pas d'un exemple de budget automobile puisque seul le coût de l'emprunt apparaît dans la partie droite du tableau. Les coûts d'assurance, d'entretien, de dépréciation n'y figurent pas. Quant à la partie gauche, elle vous servira à juger les véhicules retenus en fonction de votre propre essai routier et de vos propres critères d'évaluation. Nous vous proposons une échelle de 1 à 5 pour chaque élément. Si vous voulez mettre l'accent sur une qualité en

particulier, basez-vous sur une échelle de 1 à 10 et cette qualité se verra «pondérée» automatiquement, c'est-à-dire qu'elle prendra plus d'importance dans le calcul final.

Nous vous suggérons également d'inclure, dans votre appréciation, des notes sur la valeur comparée des garages, car ce point est très important. Vous pouvez même, si vous le voulez, rajouter une colonne pour comparer le même véhicule chez deux concessionnaires différents. Cela pourrait être, dans le cadre de nos exemples fictifs, la voiture A dans un garage E.

Le total des points vous aidera, le moment venu, à prendre votre décision non seulement sur le seul cri-

tère prix, mais en prenant en considération le produit et le service. Dans notre exemple, la voiture D est la plus chère, mais c'est aussi celle qui offre la meilleure valeur pour le prix. Si l'on divise chacun des prix obtenus à droite par les points indiqués à la gauche du tableau, on arrive à cet indice prix-valeur figuré en bas à droite du guide d'achat. C'est la voiture ayant obtenu le score le plus bas qui offre la meilleure valeur pour le prix. Dans notre exemple, c'est bien la voiture D du garage D. Elle est suivie de la voiture A du garage A et de la voiture B du garage B.

La partie de droite du guide d'achat est la plus difficile à remplir, car vous devrez obtenir les renseignements nécessaires du vendeur. Or

ces derniers ont comme habitude de toujours tenter de «noyer le poisson», c'est-à-dire de ne pas risquer de vous «influencer» en vous révélant les coûts réels des options et des accessoires. Ne vous laissez pas intimider et exigez les prix courants. La négociation de l'«escompte» devra se faire à la fin du calcul, au moment de l'évaluation de la reprise, si vous donnez votre voiture en échange. En effet, le vendeur ayant une certaine marge de manoeuvre, bien souvent le montant qu'il consent à laisser aller au client est appliqué sur la valeur de reprise du véhicule d'occasion, afin de faire croire que celle-ci vaut réellement quelque chose. En obligeant le vendeur à suivre le tableau de droite de notre guide d'achat, vous serez à même de comparer ce que vous obtenez réellement et en reprise et en escompte du garage A ou du garage B.

Les exemples de prix que nous avons retenus vous montrent qu'il faut se méfier des prix annoncés dans les publicités, parce que l'addition finale peut fortement varier selon que la voiture est toute nue ou moyennement équipée. L'écart de départ entre la voiture A et la voiture B était de 1000\$ et l'écart d'arrivée n'est plus que de 650\$. Ayez l'oeil!

Comment acheter votre nouvelle voiture

Avec les centaines de modèles disponibles sur le marché et les changements profonds survenus ces dernières années dans l'industrie automobile, il devient de plus en plus difficile de choisir le modèle qui correspond le mieux à nos besoins ou à nos désirs. Mais la technique d'achat n'a pas essentiellement changé et on doit faire attention aux mêmes pièges que par le passé.

On dit souvent que l'achat d'une voiture est affaire de passion plus que de raison. C'est malheureusement trop souvent le cas. C'est ainsi que le bricoleur se retrouve avec une voiture sport, celle dont il rêvait,

GUIDE D'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE

VALEUR (Echelle 1 à 5)					Prix				
I VALEUR VOITURE	Garage A Voiture A	Garage B Voiture B	Garage C Voiture C	Garage D Voiture D	PRIX VOITURE	Garage A Voiture A	Garage B Voiture B	Garage C Voiture C	Garage D Voiture D
* Moteur	3	4	2	4	* Prix de base	6850.00	7240.00	6250.00	7850.00
* Transmission	2	3	2	4	* Moteur optionnel	280.00	275.00	ND	ND
* Performances	2	3	2	3	* Transm. autom.	480.00	525.00	450.00	420.00
* Freinage	3	3	3	4	* Pneus optionnels	250.00	std	280.00	std
* Direction	3	2	2	3	* Assistance freins	85.00	std	88.00	std
* Economie	3	3	2	2	* Assistance direct.	196.00	188.00	ND	std
* Pneus standards	3	3	3	4	* Radio	245.00	275.00	258.00	375.00
* Silence	2	3	3	2	* Dégivreur élect.	92.00	96.00	105.00	std
* Confort sièges av.	3	3	2	3	* Groupe «Custom» int.	347.00	425.00	396.00	225.00
* Confort sièges ar.	3	2	2	3	* Groupe «Custom» ext.	259.00	232.00	345.00	325.00
* Habitabilité	4	3	2	4	* Peinture métal.	95.00	130.00	125.00	180.00
* Volume coffre	3	3	2	5	* TOTAL OPTIONS (A)	9179.00	9386.00	8297.00	9375.00
* Finition intér.	3	3	2	4	PRÉPARATION-SERVICE				
* Apparence	3	2	4	3	* Préparation	75.00	75.00	—	—
* Garantie standard	3	3	3	2	* Transport	125.00	130.00	150.00	185.00
II VALEUR GARAGE					* Garantie supplém.	225.00	265.00	ND	345.00
* Proximité	3	2	1	2	* Install. access.	—	—	—	—
* Propreté	2	2	3	2	* TOTAL (B)	425.00	470.00	150.00	530.00
* Accueil service	2	1	3	4	PRIX VENTE NET				
* Connaissance du produit	3	2	2	3	* Total A + B	9604.00	9856.00	8447.00	9905.00
* Qualité démonstration	2	2	1	3	* Reprise usagée	2400.00	2550.00	1900.00	2100.00
* Equipement service	3	3	2	4	* Différence	7204.00	7306.00	6547.00	7805.00
III TOTAL POINTS					* Taxe 8%	577.00	585.00	524.00	625.00
* Total	58	55	48	68	* Immatriculation	115.00	115.00	115.00	115.00
					TOTAL	7896.00	8006.00	7186.00	8545.00
					* Comptant	246.00	256.00	236.00	245.00
					* A emprunter	7650.00	7750.00	6950.00	8300.00
					* Coût par mois (36 mois 15% par année)	265.19	268.66	240.92	287.72
					Indice prix/valeur	132	141	145	122

alors que, pour ses besoins, il aurait dû faire l'acquisition d'une familiale. Avant même d'entreprendre la tournée des salles de montre, il faut d'abord délimiter la catégorie de voitures que l'on recherche. Il est préférable d'en parler avec son conjoint, afin d'éviter pleurs ou grincements de dents ultérieurs! Le mieux est de commencer par le style de carrosserie: deux ou quatre portes, avec ou sans hayon, familiale ou sedan. Le marché offre, maintenant pratiquement toutes les combinaisons disponibles. Puis passer aux dimensions: deux, quatre ou six passagers, volume du coffre, en se rappelant qu'espace et habitabilité ne veulent pas forcément dire grosse voiture. Etudier ensuite l'utilisation qu'on fera de la voiture: première ou deuxième voiture, pourcentage de kilométrage réalisé en ville et sur route, kilométrage annuel, nombre de conducteurs, etc. Ce qui, avec les estimations précédentes, vous permettra de passer au choix du groupe moteur-transmission. Le guide de Transports Canada sur l'évaluation des consommations de carburant des modèles 81 vous donnera une approximation utile des consommations comparées des différents types de moteur et de boîte de vitesses. Il faudra cependant se rappeler que les chiffres indiqués dans ce guide sont parfois très éloignés de la vérité, surtout pour les modèles de fabrication américaine, et que seule leur valeur comparative est à retenir.

Une fois le type de véhicule désiré grossièrement défini, il faut alors faire intervenir des choix plus personnels, plus psychologiques. D'abord, il y a votre «vécu» automobile dont vous devez tenir compte. Les générations actuelles sont nées dans un environnement où l'automobile joue un rôle important. Nos parents ont eu des voitures, nous en avons déjà possédé ou non, mais, chose certaine, il est impossible que nous n'ayons jamais entendu parler des mérites de celles-ci, des vices de celles-là, etc. Si l'on est du genre à aimer les risques ou les défis, alors rien ne nous empêche d'opter pour un nouveau modèle, s'il remplit nos exigences. Mais si l'on est ultra-prudent et partisan du moindre effort, mieux vaut dans ce cas se rabattre sur une marque qui a fait ses preuves... en gardant à l'esprit que la production en grande série étant ce qu'elle est, il y a toujours le risque de tomber sur la fameuse voiture du vendredi soir ou, pire, du lundi matin!

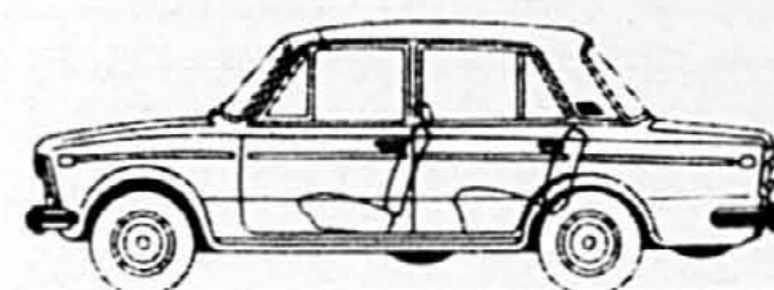
ÉTAPE II: le budget

Après cet exercice de rêve, d'analyse et de rationalisation (tout dépend de votre caractère!), il faut de toute façon revenir sur terre et affronter le problème du prix. Ne laissez pas un vendeur établir votre propre budget automobile! Sachez avec précision de combien vous pouvez disposer, sans essayer de vous ca-

Nous avons la voiture la moins chère sur les routes.



Et la voiture la moins chère hors des routes.*



Vous vous attendriez à ce que la voiture qui est la moins chère des 250 modèles environ sur le marché, en soit aussi la plus nue et la plus fonctionnelle.

Vous auriez à moitié raison. Car fonctionnelle, la Lada l'est. (Pensez simplement à sa trousse d'outils de 21 pièces!) Mais elle est loin d'être nue.

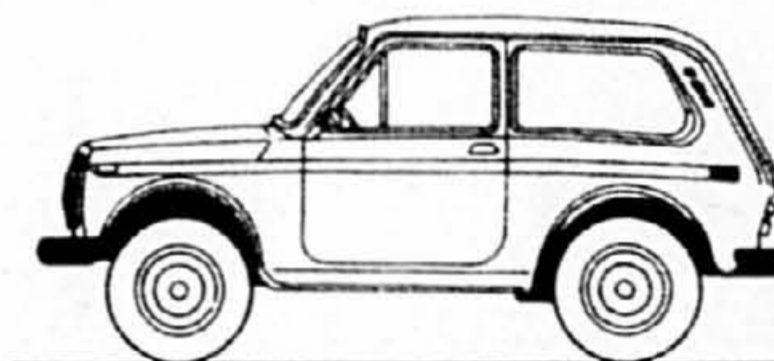
Elle offre en équipement standard un ensemble d'accessoires de luxe que vous ne trouverez pas dans certaines voitures qui coûtent pourtant deux fois plus cher qu'elle. Une montre électrique, par exemple. Et un compte-tours.

Elle offre également 4 portes, un intérieur spacieux à moquette, des sièges baquets inclinables, des freins à disque assistés à l'avant et bien d'autres caractéristiques de valeur.

La Lada. Aucune autre voiture n'offre tant en demandant si peu.

LADA

"Lada Cars of Canada Inc.
une compagnie entièrement canadienne."



Voici la Niva. Un vrai "4-pattes"

Les qualités de robustesse, de durabilité et de valeur introduites par Lada dans le marché de la voiture personnelle, nous les faisons maintenant entrer dans le secteur des voitures à 4 roues motrices.

La Niva est un véritable véhicule tout terrain, robuste et aguerrri, capable avec ses 4 roues motrices d'affronter les pires surfaces comme les meilleures.

Mais c'est en même temps une voiture civilisée, facile à conduire en ville; une familiale compacte nantie de la sécurité extra et de la maîtrise directionnelle que lui confèrent ses 4 roues tractives.

Avantage sérieux: La Niva coûte des centaines de dollars de moins que toute autre authentique 4-roues-motrices sur le marché.

Bref, le "4-pattes" dont vous rêviez sans pouvoir vous l'acheter est enfin ici. Niva.

NIVA

*Une authentique 4-roues-motrices.

Montréal

Montréal (Est)
Luciani Automobile Inc.
9474 Boul. St-Michel
Tel: (514) 384-5032

Chateauguay (Sud)
Automobiles Lada Gino Inc.
46 St. Jean-Baptiste, J4K 3A4
Tel: (514) 698-1441

Dorval (Ouest)
Barrel Lada
11355 Côte de Liesse
Tel: (514) 631-4387

Pierrefonds

Ouest Lada Inc.
4902 Boul. St-Charles, H9H 3E3
Tel: (514) 620-6400

Province du Québec

Chicoutimi
Équipement Patry Inc.
1591 Boul. Talbot, G7H 4C3
Tel: (418) 549-7555

Drummondville
Trans-Québec Automobile Inc.
103 St. Alphonse, J2B 6L1
Tel: (819) 477-4801

(Région de Joliette)

Notre Dame des Prairies
Automobiles Lada Joliette Inc.
557 Boul. Barrette, J6E 2S6
Tel: (514) 759-8111

Ville de Québec
Automobiles Lada Québec
25 Dorchester Sud, G1K 5Y1
Tel: (418) 525-4557

(Région de Rimouski)

Point au Père
Automobiles Rimouski Lada Enr.
375 Boul. St. Anne, G0K 1G0
Tel: (418) 724-5755

(Région de Sherbrooke)

Rock Forest
Maison de l'Auto RH Inc.
4364 Boul. Bourque
Tel: (819) 564-0777

(Région de St. Jérôme)

Ville St. Antoine
Automobiles Lada St. Jérôme
630 Boul. des Laurentides
J7Z 4M5
Tel: (514) 432-5225

(Région des Trois Rivières)

Cap-de-la-Madeleine
Centre Lada
375 rue-Vachon, G8T 8P6
Tel: (819) 373-7823

DANS L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE: JOUER GAGNANT

cher ces frais annexes mais importants que sont les assurances, l'enregistrement, la taxe, etc. Au besoin, consultez votre directeur de banque sur les coûts actuels du crédit (les taux ont beaucoup varié tout au long de l'année), et sur la tendance

des taux d'intérêt (aux dernières nouvelles, c'était fortement à la hausse). A partir de ces données, établissez-vous un budget mensuel maximum, en vous fixant une limite à ne dépasser sous aucun prétexte, ainsi qu'une échéance de remboursement, si vous devez recourir, comme 80% des gens, à un crédit prolongé (trois ou quatre ans). Si vous tenez à être encore plus précis dans vos calculs, vous pouvez même profiter du renouvellement de votre voiture pour repenser votre budget auto et en évaluer tous les aspects. A ce chapitre, le magazine *Protégez-vous*, de l'Office de protection du consommateur, donne un tableau très détaillé de la marche à suivre

dans ses éditions d'août et octobre.

La somme d'argent disponible dépendra, dans certains cas, de la valeur de votre véhicule actuel, si vous en possédez un. Afin de l'estimer sans commencer à faire le tour des concessionnaires, téléphonez à certains d'entre eux en leur demandant la valeur de ce modèle au Red Book (la valeur moyenne est suffisante). Vous aurez alors une première approximation. Mais attention, la valeur indiquée par ce type de publication est parfois trompeuse puisqu'elle est établie à partir de prix obtenus par tel modèle à l'encan. Il vaut mieux alors appeler un concessionnaire de la marque en question, puis un revendeur d'autos usagées

et, enfin, analyser les petites annonces classées (éventuellement appeler si vous trouvez un modèle équivalent au vôtre). C'est avec tous ces indices que vous pourrez déterminer la valeur réelle de votre automobile. Il est bien entendu que son état, son âge et son kilométrage peuvent faire varier le prix que vous en obtiendrez.

Il était fréquent, autrefois, de recommander aux automobilistes d'essayer de revendre eux-mêmes leur véhicule, afin d'en obtenir la pleine valeur et d'éviter ainsi de laisser le concessionnaire prendre sa marge de profit. Cela demeure vrai en théorie. Mais sachez qu'à cause ou grâce à la Loi de protection du consommateur, les garagistes n'acceptent pratiquement plus les ventes dites de complaisance. Cette technique consistait à vous rendre avec votre acheteur chez le vendeur de la voiture neuve; ce dernier prenait votre usagée en échange, ce qui réduisait le montant de taxe provinciale à payer (on ne payait que sur la différence entre le prix de la voiture neuve et celui de la «reprise»), et la revendait instantanément à votre client. Aujourd'hui, advenant le cas où votre ancienne voiture soit un «citron» avec des vices cachés, c'est le concessionnaire ayant accepté cette vente de complaisance qui est responsable desdits vices cachés, ce qui, étant donné les lois actuelles, peut lui coûter pas mal cher.

D'ailleurs, même en tant qu'individu revendant à un autre individu un véhicule, vous risquez les mêmes poursuites! Soyez donc prudents. Attendez de commencer votre visite des concessionnaires avant de décider comment vous allez vous défaire de votre ancienne voiture et pesez le pour et le contre de chaque solution.

ÉTAPE III: l'essai

Vous savez ce que vous voulez, vous savez combien vous pouvez mettre, il faut maintenant entrer dans le vif du sujet et songer à sélectionner des modèles.

Essayez, autant que possible, de visiter des concessionnaires proches de votre domicile ou de votre lieu de travail, chez lesquels il sera facile de faire effectuer l'entretien de votre nouvelle voiture, au moins pendant la période de garantie, ou plus longtemps si vous optez pour un des nombreux plans de garantie prolongée actuellement offerts (et très conseillés). Car il y a magasinage et magasinage. On peut, une fois le modèle choisi, tenter d'obtenir le plus bas prix possible, quitte, pour cela, à l'acheter chez n'importe quel concessionnaire. C'est une épargne à court terme. On peut par contre négocier le meilleur prix possible, en comparant plusieurs concessionnaires de la même marque pour un produit identique (attention aux nombreuses options chez les américains!), et acheter chez celui qui offre le meilleur rapport service-prix, et

Un prêt personnel Commerce...

PRÊTS PERSONNELS COMMERCE



...ça vous porte fruit



BANQUE DE COMMERCE
CANADIENNE IMPÉRIALE

ANOUS DEUX

PIERRE RICHARD

non simplement le meilleur prix. Un concessionnaire bien équipé, qui offre des services de carrosserie, de remorquage, de diagnostic, de prêts de voitures de courtoisie, etc. sera forcément amené à exiger plus cher ou à moins «couper les prix», mais sera peut-être plus pratique pour vous. La facilité d'accès au concessionnaire est aussi importante. Quoi de plus ennuyeux que de perdre des journées de travail à cause de l'immobilisation de son véhicule chez un concessionnaire perdu en pleine brousse! Vice versa, un garage trop gros risque bien souvent d'offrir un service déshumanisé, impersonnel, fonctionnarisé. En somme le garage compte autant à l'achat que la voiture elle-même. Allez vous promener au service, analysez le type d'accueil fait aux clients, la propreté des lieux, l'attitude des mécaniciens, l'ampleur des travaux en cours... vous pourrez en apprendre long sur le sérieux du garage!

N'hésitez pas à exiger un essai routier de la voiture que vous désirez acheter, et surtout avec le type de moteur et de transmission souhaité. Les normes antipollution d'une part, et la nécessité de bien se classer au niveau consommation d'autre part, ont amené nombre de fabricants à doter leurs nouveaux modèles de moteurs à faible puissance et de transmissions à rapport long qui, dans certains cas, sont peu recommandables.

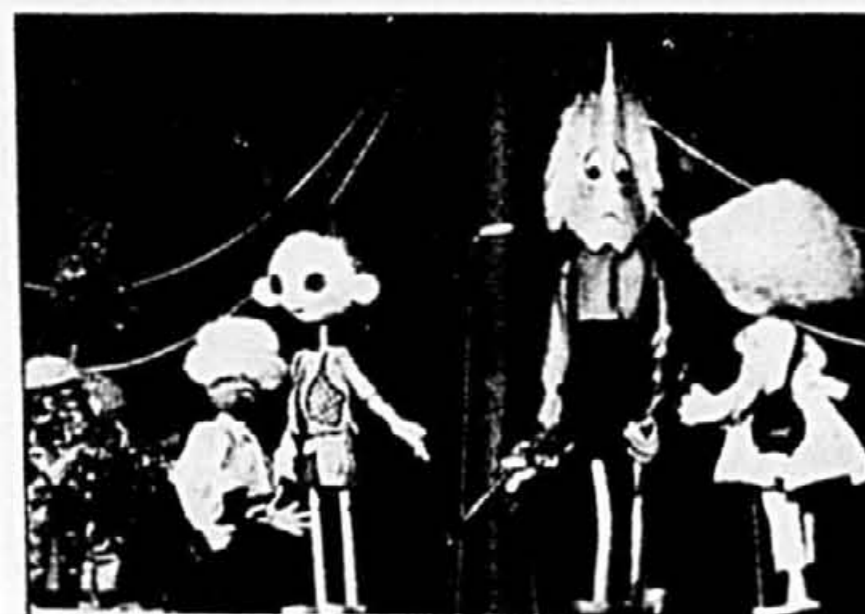
Exigez également un essai sérieux et pas seulement un tour de bloc. Ainsi, vous verrez si le concessionnaire sait bien préparer ses propres démonstrateurs, dans le cas contraire, il faudrait se poser des questions! Amenez votre famille, asseyez-vous aux places arrière, vérifiez le volume du coffre, l'emplacement de la roue de secours, la facilité d'accès aux pièces d'entretien courant (bougies, filtres) l'emplacement des commandes, le confort des sièges. Assurez-vous du type de pneus livrés avec la voiture (le faire marquer sur le contrat), de l'origine des accessoires (radio installé ou monté par le concessionnaire), de la garantie (réglages couverts ou non), des délais de livraison. Bref, songez aux détails inscrits dans notre guide d'achat et aux autres questions personnelles que vous aimeriez poser. Sachez que dans la salle de montre, vous serez confrontés à des voitures toutes décorées, toutes équipées, astiquées et cirées, et à des vendeurs prêts à vous vendre la lune si elle avait quatre roues et un moteur! Préparez-vous en conséquence.

Et surtout, sachez que si le vendeur met de la pression en vous annonçant que «dès le mois prochain les prix augmentent», il aura certainement raison, si l'on se fie aux prévisions des économistes en matière d'inflation. Mais la valeur du véhicule augmentera également et finalement la dépréciation en valeur absolue aura peu changé sur une base annuelle. Donc pas de précipitation!





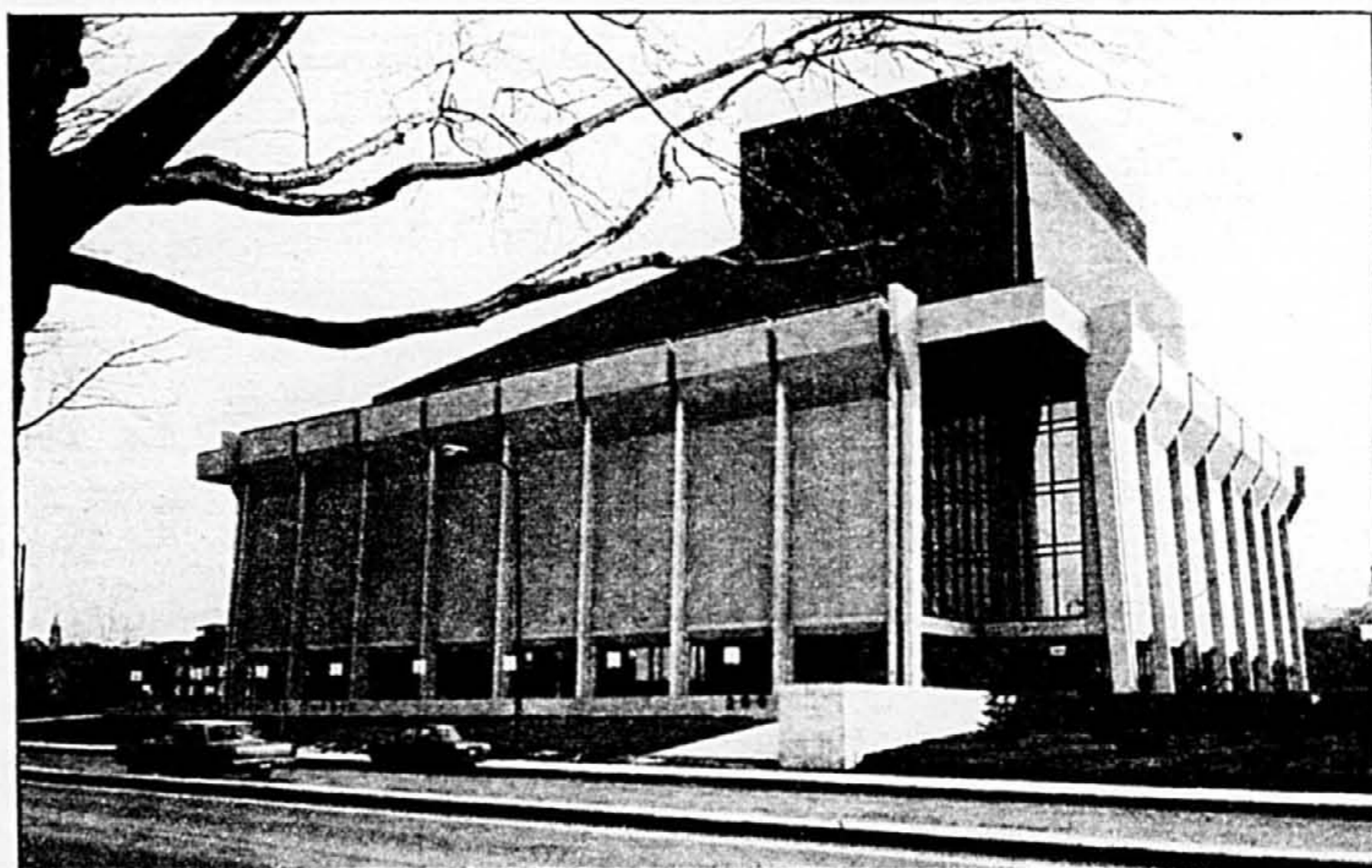
Pygmalion, de Bernard Shaw.



Le Petit Cheval bleu, spectacle de marionnettes.



Le sculpteur Jordi Bonet devant sa murale.



Le Grand Théâtre de Québec dessert 600 000 personnes depuis 1970.



Charbonneau et le chef, présenté par Le Trident en 1975.



Claude Corbeil dans Carmen de Georges Bizet.

Dix chandelles pour le Grand Théâtre de Québec

Un jour de la semaine comme tous les autres. Midi. Le Grand Théâtre de Québec est bondé d'élèves — garçons et filles du secondaire — se dirigeant avec entrain vers la salle Louis-Fréchette pour y écouter un concert jeunesse. De leur côté, des adultes profitent du répit que leur donne l'heure du déjeuner pour voir au Salon une pièce du Théâtre-Midi, tandis que d'autres se rendent au restaurant aux murs garnis par une exposition mensuelle de photographies, de gravures ou de peintures.

Un jour comme les autres où le Grand Théâtre de Québec est le centre d'activités culturelles intenses. Samedi prochain, il fêtera son 10^e anniversaire avec, derrière lui,

un dossier imposant de productions diverses qui lui a permis de doubler son public depuis sa fondation et, devant lui, un avenir prometteur pour la musique, le théâtre, le ballet, l'opéra, les variétés.

Oeuvre de l'architecte Victor Prus, le Grand Théâtre de Québec est la propriété du ministère des Affaires culturelles du Québec et non pas une institution privée comme Place des Arts, à Montréal. Situé à l'angle du boulevard Saint-Cyrille et de la rue Claire-Fontaine, il dessert un bassin de population de 600 000 personnes. Une régie nommée par le Gouvernement du Québec l'administre et en équilibre le budget annuel par des subventions (de l'ordre d'un million et quart de dollars pour l'année financière 1980-1981). Mal-

gré le nombre croissant de spectateurs, le coût des productions de toutes sortes a tellement augmenté qu'il serait impossible au Grand Théâtre de subsister à même les revenus du guichet.

A l'heure actuelle, la salle Louis-Fréchette, avec ses 1675 sièges, est principalement consacrée à la musique avec l'Orchestre symphonique de Québec, sous la direction artistique de l'Américain James de Preist depuis 1976; à l'opéra, conjointement avec le Grand Théâtre et la Société lyrique Daubigny; au ballet, avec les Grands Ballets canadiens; et aux spectacles dits de variétés. Quant à la salle Octave-Crémazie, plus petite avec ses 653 sièges et réservée plus spécifiquement au théâtre, elle est surtout occupée par le

Théâtre du Trident qui y donne quatre pièces par an et par des troupes occasionnelles qui présentent du théâtre d'essai.

L'Orchestre symphonique de Québec, fondé en 1902, se produisait autrefois au Palais Montcalm et au Capitole. Il a plus que doublé son auditoire depuis qu'il est installé à demeure au Grand Théâtre. Avec son ensemble de 70 musiciens, il donne 24 concerts par an pour le public en général, 33 concerts éducatifs destinés aux écoliers et quatre concerts jeunesse; dans ces deux derniers cas, avec des formations réduites.

Au début, c'est l'Opéra du Québec qui présentait des oeuvres lyriques sur la scène de la salle Louis-Fréchette, avec le chef Jean Deslau-

riers. Puis, après la dispersion de cet ensemble en 1975, le Grand Théâtre a pris la relève avec la Société lyrique Daubigny. Le succès est tel que la salle Louis-Frédette est remplie quasiment à capacité lors de chacune des huit représentations par opéra.

Le Trident quant à lui, s'est installé au Grand Théâtre dès 1971 alors qu'il y donnait la première d'une oeuvre de Jean Barbeau, *O-71*. Après une fugue au Palais Montcalm en 1975-1976, il reprenait ses activités dans la salle Octave-Crémazie avec des séries de 25 représentations par pièce. Après *Oh quand j'entends chanter* d'Alan Ayckbourn, il présentera le mois prochain *Coup de sang* de Jean Daigle. Soutenu actuellement par 7000 abonnés, il fait lui aussi à peu près salle comble à chaque représentation.

En dehors de ces activités qu'on pourrait qualifier d'institutionnelles, le Grand Théâtre du Québec est engagé dans des activités qu'il soutient à même son budget, surtout destinées à des publics très diversifiés, dont en particulier les enfants.

Les jeunes y sont particulièrement choyés puisque, depuis deux ans, au Salon, une compagnie issue du Trident, les Productions pour enfants de Québec, y donne des spectacles. Sans oublier le Théâtre des marionnettes qui fait leurs délices chaque dimanche, sous la direction de Josée Campanile, et qui organise chaque année une journée internationale. Les marionnettes sont même fabriquées au Grand Théâtre et attirent un public toujours plus nombreux et enthousiaste aux deux spectacles que la troupe présente chaque année. Pour toute la famille, il y a le Croque-Musique depuis 1974 avec le café-brioche au foyer Louis-Frédette et l'Abonne-Danse avec spectacles de ballet. A tout cela ajoutons encore des concerts de musique de chambre cinq fois par an avec l'O.S.Q. et les Lundis du conservatoire pour les jeunes musiciens et chanteurs.

Parmi les événements — et incidents — marquants de l'existence du Grand Théâtre de Québec, rappelons la polémique suscitée en 1971 par la murale en béton de Jordi Bonet, qui décore à jamais trois des murs intérieurs de l'édifice. D'une superficie totale de près de 13000 pieds carrés, elle est divisée en trois parties: la Mort, l'Espace, la Liberté. C'est principalement une phrase du poète Claude Péloquin qui souleva pendant presque un an un débat passionné au sein du public: «Vous êtes pas tannés de mourir, bande de caves?» Ces mots sont inscrits en relief dans le béton. Aujourd'hui, cette controverse a fait long feu et tout le monde à Québec s'en accommode.

JACQUES DE ROUSSAN

Le Service général des moyens d'enseignement du ministère de l'Éducation produira, avec la collaboration de l'université du Québec à Montréal, une série de 24 films sur l'écologie, dont douze en langue française et douze en langue anglaise.

M. Pierre Dansereau, écologiste québécois de renommée internationale et professeur émérite à l'université du Québec à Montréal, a assumé la conception de cette série qui porte d'ailleurs son nom. La participation de M. Dansereau représente pour cette série de vulgarisation scientifique un gage de qualité.

Ecologie et éducation



Pour ou contre les griffes!

Le dégriffage des chats est une opération douloureuse et contre nature que tout bon vétérinaire déconseillera.

Le chat est le seul animal doté de puissants ligaments et de tendons qui lui permettent d'allonger et de rétracter ses griffes. Enlevez-lui tout ça et il n'est plus capable de saisir, tenir ni même de prendre pied comme il convient pour marcher, courir, bondir, grimper ou s'étirer.

La privation de ces moyens naturels de défense pourra occasionner, chez le chat, une modification de sa personnalité. En se sentant vulnérable aux attaques, le chat pourrait devenir mauvais et grognon.

Avant de décider de garder un chat, toute personne devrait savoir à quoi s'en tenir et comprendre que cet animal a besoin de ses griffes. Couper les griffes d'un chat est un processus assez simple à apprendre. De plus, un entraînement précoce et patient éliminera tout comportement indésirable. (Courrier SPCA).

Du neuf à l'ancienne chapelle

Le sculpteur Charles Daudelin travaille actuellement à une monumentale murale de bronze qui ornera la chapelle du Sacré-Coeur de l'église Notre-Dame de Montréal. On sait que cette chapelle historique, détruite il y a deux ans par un incendie, est présentement en reconstruction. M. Daudelin réalisera 32 panneaux en relief pour constituer cette murale de 52' sur 17'. Le thème général de l'oeuvre représente la montée vers l'infini. Les panneaux sont coulés à la Fonderie d'art et d'artisanat à Laval. L'oeuvre sera sans doute mise en place vers la fin de novembre 1981.

«Sors-moi donc, Albert!»

Cuisine de Montréal reproduit en partie les menus et les prix de plus de 100 restaurants parmi les plus inté-

ressants à Montréal. Il contient en plus des renseignements pratiques sur le stationnement, les cartes de crédit, les installations pour recevoir des groupes ainsi que l'adresse, le numéro à appeler pour réserver et les heures d'ouverture. L'ambiance du restaurant y est également décrite.

Les guides semblables à *Cuisine de Montréal* deviennent de plus en plus populaires dans les grandes villes et les grands centres de villégiature à travers le monde. On trouve ces livres, entre autres, à New York, Paris, Los Angeles, San Francisco, aux Bermudes, à Fort Lauderdale et au lac Tahoe.

Montréal possède une multitude d'excellents restaurants et mérite sa réputation mondiale de grande ville gastronomique. Il y a quelque 5 000 restaurants à Montréal et *Cuisine de Montréal* présente un échantillonnage des meilleurs d'entre eux. Renseignements: John McCann ou Deborah Shannon au 845-5292.

Une nouvelle prothèse

L'équipe de recherche en biomécanique-biomatériaux de l'École polytechnique travaille depuis le printemps dernier à la mise au point d'une prothèse et d'un extensomètre ligamentaires. Cette équipe de chercheurs, qui regroupe cinq ingénieurs et deux médecins, poursuit cette recherche pour le compte de la compagnie américaine Zimmer USA Inc. Cette compagnie, dont le siège social est en Indiana, a accordé aux chercheurs une double subvention de 135 320\$ et de 68 000\$ pour la conception d'une prothèse qui pourrait remplacer le ligament croisé antérieur du genou ainsi qu'un extensomètre, appareil qui permettrait de vérifier avec précision l'état d'un ligament et donc d'établir plus facilement un diagnostic.

Gilbert Drouin, professeur agrégé au Département de génie mécanique de l'École polytechnique de Montréal, est coordonnateur des activités de l'équipe de recherche en biomécanique-biomatériaux de l'E-

cole polytechnique. La scénarisation a été confiée à l'écrivain Guy Dufresne, très connu pour ses oeuvres dramatiques, tandis que le réalisateur Gilbert Gratton et le coréalisateur Henri Michaud dirigeront l'équipe de production.

Radio-Québec inscrira à son horaire l'an prochain, cette série de films dans le cadre des émissions scolaires du ministère de l'Éducation. On prévoit aussi des émissions télévisées pour les adultes.

Le Service général des moyens d'enseignement mettra le matériel à la disposition des commissions scolaires pour distribution dans les écoles. (Informeq)

cole polytechnique.

L'équipe de chercheurs a construit un prototype dont on évalue actuellement la performance en laboratoire par un programme d'implantation chez des chiens. Le programme d'implantation chez les chiens devrait se poursuivre au moins jusqu'au printemps 82 et la prothèse pourra être appliquée à l'homme avant 1984. (Forum).



Qu'est-ce que ça mange en hiver?

Basé sur des observations menées pendant huit ans par l'auteur, ornithologue passionné, un récent volume des Editions Héritage, *les Oiseaux d'hiver au Québec*, présente une foule de renseignements sur les oiseaux qui restent chez nous durant la saison froide.

Cet ouvrage décrit les différentes espèces d'oiseaux qu'on pourra découvrir lors des randonnées en nature. Peter Lane accompagne son texte de croquis qui détaillent les variétés tels la mésange à tête brune, le sizerin à tête rouge et bien d'autres. En consultant ce bouquin, on apprendra les caractéristiques des oiseaux résidents permanents, leur habitat et leurs habitudes. On étudiera comment installer une mangeoire pour les attirer, les observer et les écouter de plus près.

LES AMÉRINDIENS ET LES ABATS

Lorsqu'ils pêchaient ou lorsqu'ils chassaient, les Amérindiens ne laissaient rien se perdre. Autour du feu, on mangeait, cru ou cuit, l'animal entier. La fourrure et parfois la peau étaient laissées de côté, bien que, dans le cas du porc-épic, les Montagnais-Naskapis eussent appris à en faire griller les poils pour ensuite manger la peau, dont le goût est, dit-on, exquis.

Les abats, comme le contenu de

certains estomacs et de certains intestins, représentaient une ressource précieuse à laquelle s'attachait un symbolisme, symbolisme auquel ne dérogeaient que les gourmands et les chasseurs solitaires. Ainsi, les femmes ne mangeaient pas de museau, craignant, comme le rappelle Jacques Rousseau, de voir leur menton se couvrir de poils! Aux hommes, revenaient le museau, la queue et les fesses de l'animal. (La queue du castor, bien grillée, a, dit-on, le goût du petit salé.) Les

femmes partageaient parfois les bons morceaux que sont le coeur et le foie avec les hommes qui avaient besoin de force et de courage. Mais, en principe, ces abats étaient réservés aux femmes, de même que les pattes, les intestins et le croupion, ce morceau tendre et gras qui se retrouve sur tout oiseau. Dans l'estomac du castor, qui, chez les Montagnais-Naskapis, revenait également aux femmes, se trouvait un trésor sans prix : la pâte de bois que l'animal n'avait pas encore digérée. Quant à la moelle, que l'on

faisait à peine chauffer, elle appartenait à tous, sans distinction d'âge ou de sexe. Et si les hommes se réservaient traditionnellement la tête de l'ours, l'enfant mâle, le futur chasseur, empruntait au castor ses qualités, son courage, son intelligence et sa finesse, car c'est à lui que revenait le droit de manger la tête du roi de nos forêts.

Hélène-Andrée Bizier
Jacques Lacoursière



COEUR DE VEAU AUX TOMATES

Préparation: 30 minutes

Cuisson: 15 minutes

6 PORTIONS

INGRÉDIENTS	MÉTRIQUE	IMPÉRIAL
Coeur de veau	1 kg	2 lb et 3 oz
Beurre	20 ml	4 c. à thé
Oignons émincés	375 ml	1½ tasse
Tomates émincées	250 ml	1 tasse
Ail haché	1 gousse	1 gousse
Bouillon de volaille	375 ml	1½ tasse
Sel	au goût	au goût
Poivre	au goût	au goût
Ciboulette hachée	90 ml	⅓ de tasse
Farine tout usage	50 ml	3 c. à table
Sel	3 ml	½ c. à thé
Huile d'arachide	50 ml	3 c. à table
Persil frais haché	15 ml	1 c. à table

MÉTHODE

FAIRE TREMPER le coeur de veau dans de l'eau froide pendant environ 2 heures.

FAIRE CHAUFFER le beurre dans une casserole et y faire revenir les oignons et les tomates pendant 3 minutes.

AJOUTER l'ail.

VERSER le bouillon de volaille et cuire pendant 2 minutes.

AJOUTER enfin le sel, le poivre et la ciboulette.

Couper le coeur en tranches.

FARINER et saler les tranches.

FAIRE CHAUFFER l'huile dans une poêle et y faire revenir les tranches, environ 5 minutes de chaque côté.

Disposer les tranches dans un plat et napper avec la sauce aux tomates.

SAUPOUDRER de persil frais haché.

Photo Robert Joannette

LANGUE DE BOEUF BRAISÉE

Préparation: 25 minutes

Cuisson: 4 heures

6 PORTIONS
INGRÉDIENTS MÉTRIQUE IMPÉRIAL

Langue de boeuf	1, 2 kg	2 lb et 10 oz
Vin blanc sec	375 ml	1½ tasse
Jambon cuit	6 tranches	6 tranches
Lard gras en dés	70 g	2½ oz
Oignons en gros dés	250 ml	1 tasse
Carottes en gros dés	250 ml	1 tasse
Persil	au goût	au goût
Laurier	3 feuilles	3 feuilles
Thym	2 ml	½ c. à thé
Sel	10 ml	2 c. à thé
Poivre	2 ml	½ c. à thé
Bouillon de boeuf	375 ml	1½ tasse

MÉTHODE

FAIRE TREMPER la langue dans de l'eau froide de 3 à 4 heures. Pocher la langue pendant 10 minutes et lui enlever la peau du dessus. SAISIR la langue dans un poêlon. Retirer la langue du poêlon. VERSER le vin blanc et brasser pour bien dissoudre les sucs qui se sont caramélisés au fond du poêlon. RECOUVRIR le fond d'une cocotte avec les tranches de jambon et le lard gras. Y déposer la langue. AJOUTER les légumes, les assaisonnements, le bouillon et le jus du poêlon. Le liquide doit juste couvrir les ingrédients. Ajouter de l'eau si nécessaire. Cuire à feu moyen pendant 4 heures. Retirer la langue de la cocotte et la couper en tranches. Disposer les tranches dans un plat avec les tranches de jambon tout autour. Passer la sauce au chinois et en napper la langue.

CERVELLES D'AGNEAU AU BEURRE NOIR

Préparation: 15 minutes

Cuisson: 15 minutes

6 PORTIONS
INGRÉDIENTS MÉTRIQUE IMPÉRIAL

Cervelles d'agneau	1 kg	2 lb et 3 oz
Eau	2 l	1¾ pinte
Oignons en gros dés	250 ml	1 tasse
Carottes en gros dés	200 ml	¾ de tasse
Vinaigre blanc	15 ml	1 c. à table
Thym	2 ml	½ c. à thé
Laurier	2 feuilles	2 feuilles
Sel	10 ml	2 c. à thé
Farine tout usage	30 ml	2 c. à table
Sel	5 ml	1 c. à thé
Poivre	1 ml	¼ c. à thé
Huile	50 ml	3 c. à table
Beurre doux	150 ml	⅓ de tasse
Jus de citron	½	½
Câpres	125 ml	½ tasse
Persil haché	15 ml	1 c. à table

MÉTHODE

FAIRE TREMPER les cervelles dans de l'eau froide pendant 1 heure. METTRE dans une casserole, l'eau, les légumes, le vinaigre et les assaisonnements. Amener à ébullition et cuire pendant 10 minutes. AJOUTER les cervelles et faire mijoter pendant environ 8 minutes. Laisser refroidir dans le bouillon de cuisson. Couper les cervelles en minces tranches. FARINER, saler et poivrer les tranches de cervelle. FAIRE CHAUFFER l'huile dans une poêle et y faire revenir les tranches de cervelle. Retirer celles-ci de la poêle et les disposer dans un plat. FAIRE FONDRE le beurre et le laisser noircir. AJOUTER le jus de citron et les câpres. Verser sur les tranches de cervelle. GARNIR de persil haché.

ELLE CROÎT AVEC L'USAGE



De la même façon que «la nature a horreur du vide», la richesse a horreur de la pauvreté. En mots plus simples, la «richesse n'attire que la richesse» et la «pauvreté

n'engendre que la pauvreté». Voilà des principes qu'aucun économiste n'a encore formulés ouvertement de crainte de décourager à jamais ceux qui tirent le diable par la queue, mais il s'agit de la triste vérité. Seul mon ami Yvon Deschamps l'a pressentie lorsqu'il a découvert «qu'il vaut mieux être riche et en santé que pauvre et malade».

Il est évidemment plus facile de prouver que la richesse engendre la richesse lorsqu'on fait la démonstration avec des gens aussi bien nantis que Rockefeller, Onassis ou feu John Lennon, mais on peut démontrer le principe à partir des personnes qui nous entourent. Il est bien connu que si vous êtes assez fortuné pour acheter vos pneus d'hiver en les payant comptant, vous profitez d'un rabais, alors que vous devrez payer plein prix, plus les intérêts, si vous les achetez à tempérament. Mon épicière fait toujours un compte rond à celui qui achète une grosse «commande», mais il réclame tout à celui dont la commande se chiffre à \$11.91 ou \$13.52. Le pauvre diable qui a l'estomac creux paye jusqu'au dernier cent, le gros ventru met des cents dans sa poche.

Au restaurant, le principe est encore plus notoire. Si vous êtes assez riche pour manger tous les jours dans un bon restaurant, le propriétaire vous offrira souvent le digestif, mais si vous économisez pendant un mois pour amener votre femme manger à l'extérieur, soyez certain que vous paierez son Grand Marnier! A la banque, plus on est riche, plus les taux d'intérêt sont bas. Les banques parlent même de leur taux «privilegié»! Les péquins paient trois, quatre et jusqu'à cinq pour cent de plus que les enfants de Paul Getty ou de Rockefeller, qui jouissent du taux privilégié.

Plus vous êtes riche, plus vous recevrez de cadeaux de Noël. Je ne parle pas des cadeaux de famille mais de ceux qu'envoient de purs étrangers: le garagiste où vous achetez votre Rolls-Royce, le fleuriste qui importe vos orchidées, le coiffeur qui, toutes les semaines, teint platine les cheveux de madame, et jusqu'aux employés qui se cotisent pour acheter un cadeau au «boss». Si t'es pauvre, encore chanceux si tu reçois un «dinky toy» repeinturé par les pompiers!

Non seulement «la richesse attire la richesse», mais elle le fait de façon de plus en plus rapide à mesure qu'elle croît. Exprimé de façon savante, on pourrait dire que «la richesse croît avec l'usage» ou que «plus on se rapproche de la richesse absolue, plus l'enrichissement s'accélère». C'est aussi vrai en sens inverse. Vient un temps où il suffit de perdre une piastre pour se retrouver dans la rue!

Pourquoi la richesse croît-elle ainsi avec l'usage? Pour l'unique raison que les gens très riches ne dépensent jamais. Ils investissent! Là où un péquenot comme moi dépense, ils investissent. Si un Onassis ou un Rockefeller trouve un excellent restaurant, il n'y dépense pas un rond, il l'achète. Les riches n'achètent pas de billets pour visiter les musées, ils investissent dans la peinture. Ils ne réservent pas de billets d'avion, ils achètent la ligne aérienne. Ils ne dépensent pas pour un pauvre petit service de «coutellerie» en acier inoxydable, ils investissent dans des couverts en argent massif! Ils ne paient pas de loyer, ils achètent la maison d'appartements ou l'édifice à bureaux, et ainsi de suite.

Le plus extraordinaire de tout, c'est que les hommes très riches n'ont même pas à «dépenser» pour les femmes: elles leur tombent toutes dans les bras!

Les MEILLEURS ROMANS aux MEILLEURS PRIX

Voici le **CLUB Best Sellers**

Et voici les livres qui passionnent des millions de lecteurs.

Des romans qui connaissent un succès retentissant dans le monde entier... et qui le méritent!

Des livres qui vous feront vivre des émotions tendres ou fortes, des aventures passionnantes, des destins extraordinaires.

Des histoires que — comme des millions d'autres personnes — vous aurez peine à quitter avant d'en avoir lu la dernière page.

Et chacun de ces grands **BEST SELLERS** vous est offert dans une superbe édition reliée, en grand format (23.5cm X 16cm) en version intégrale... à un prix *imbattable*.

Mieux encore: nous vous offrons **RACINES** en cadeau tout à fait gratuit... avec **KRAMER vs KRAMER** en examen gratuit, sans obligation d'achat!

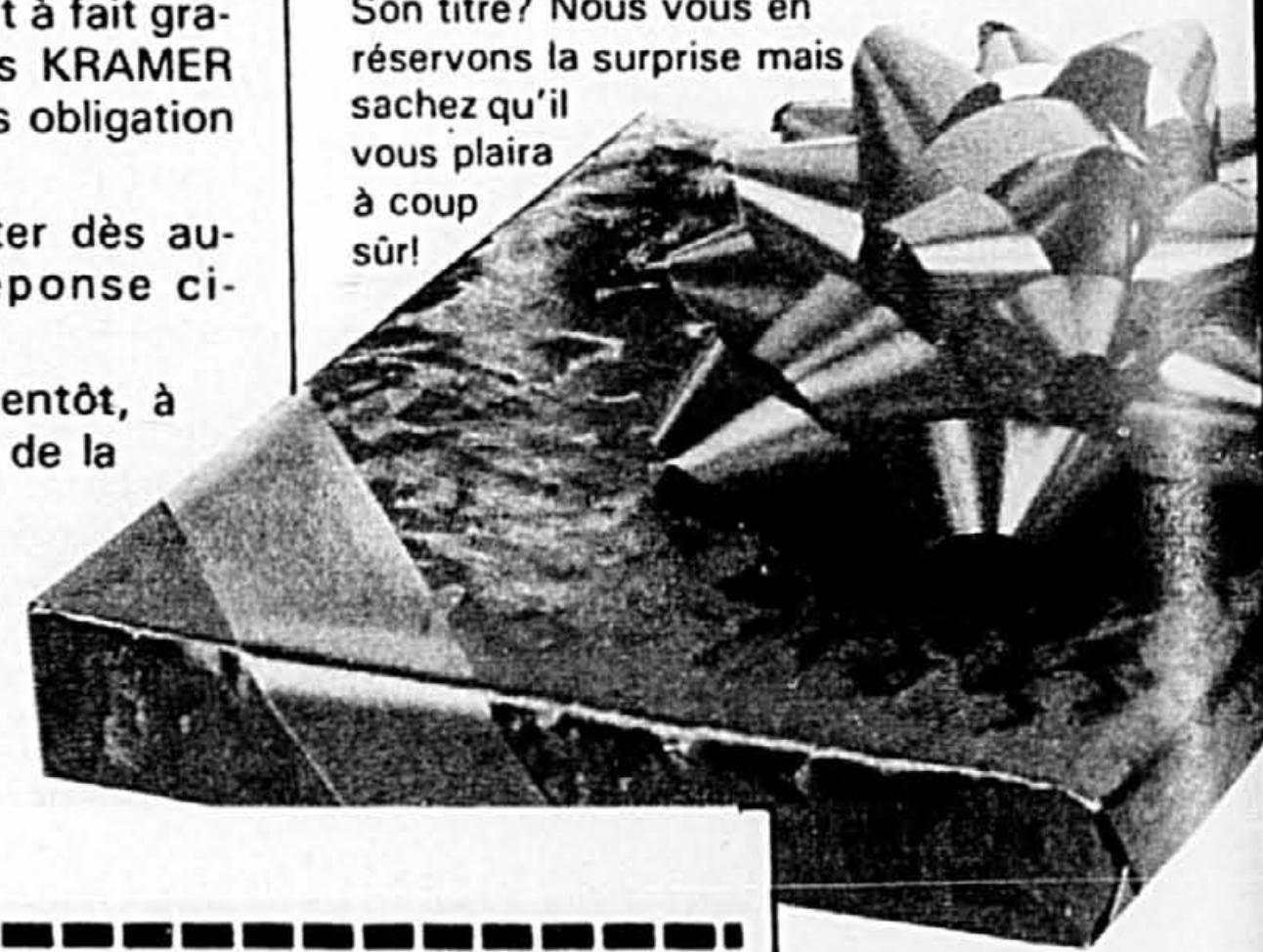
Vous n'avez qu'à poster dès aujourd'hui la carte-réponse ci-dessous.

Et vous découvrirez bientôt, à bon compte, le monde de la belle et bonne lecture.

Des millions de lecteurs ne peuvent pas se tromper!

RECEVEZ en plus un LIVRE-SURPRISE GRATUIT

Son titre? Nous vous en réservons la surprise mais sachez qu'il vous plaira à coup sûr!



RACINES GRATUIT



OUI! 2 cadeaux GRATUITS!

CLUB Best Sellers 163, Place Frontenac Pointe Claire (Québec) H9R 9Z9
Veuillez m'envoyer mon livre **GRATUIT**, "Racines", ainsi que le **livre-surprise**. Je recevrai par la même occasion "Kramer vs Kramer", premier volume de la collection **CLUB BEST SELLERS**, au bas prix de \$8.95 plus \$1.23 pour les frais de port et manutention pour un total de \$10.18. Je recevrai ensuite chaque mois un autre volume de la collection.

Je comprends que chaque volume m'est envoyé pour examen gratuit de 10 jours et que je pourrai retourner ceux dont je ne désire pas enrichir ma bibliothèque. De plus, il est entendu qu'il me suffira de vous prévenir n'importe quand pour arrêter l'envoi de ces volumes. Si je ne désire pas garder "KRAMER vs KRAMER" et vous le retourne dans les 10 jours, je ne vous devrais pas un sou et pourrais malgré tout garder mon volume gratuit, "Racines", et mon **livre-surprise**.

NOM _____ (en MAJUSCULES, s.v.p.)
 ADRESSE _____ APP. _____
 VILLE _____ PROV. _____
 VEUILLEZ SIGNER ICI _____
 CODE POSTAL _____
 (Signature des parents si moins de 18 ans)

Offre limitée aux nouveaux abonnés. Prix sujets à changement sans préavis. B82837

NOS PROMESSES

- Vous offrir chaque mois un nouveau **BEST SELLERS** véritable... un livre passionnant.
 - Vous présenter vos **BEST SELLERS** en édition reliée de luxe... moins chère que l'édition non reliée, en librairie!
 - Vous offrir chaque livre en examen **GRATUIT** de 10 jours, sans aucune obligation d'achat (vous pourrez nous retourner tout volume que vous ne voudrez pas garder, pour quelque raison que ce soit).
 - Nous accepterons, sans poser de questions, votre demande d'annulation si jamais vous décidez de quitter le **CLUB BEST SELLERS**.
- N'envoyez pas d'argent Postez dès aujourd'hui!**

en examen GRATUIT KRAMER vs KRAMER
 par Avery Corman
 sans obligation d'achat

Qu'arrive-t-il quand un père se retrouve seul devant un petit garçon de quatre ans? Joanna quitte son mari en lui abandonnant leur fils. Le divorce survient. Deux ans après, Joanna reparait et entame un procès pour reprendre le jeune Billy. Mais Ted Kramer ne peut plus se passer de son petit Billy et se battra pour le garder envers et contre tous. Une histoire tendre et émouvante par Avery Corman.

