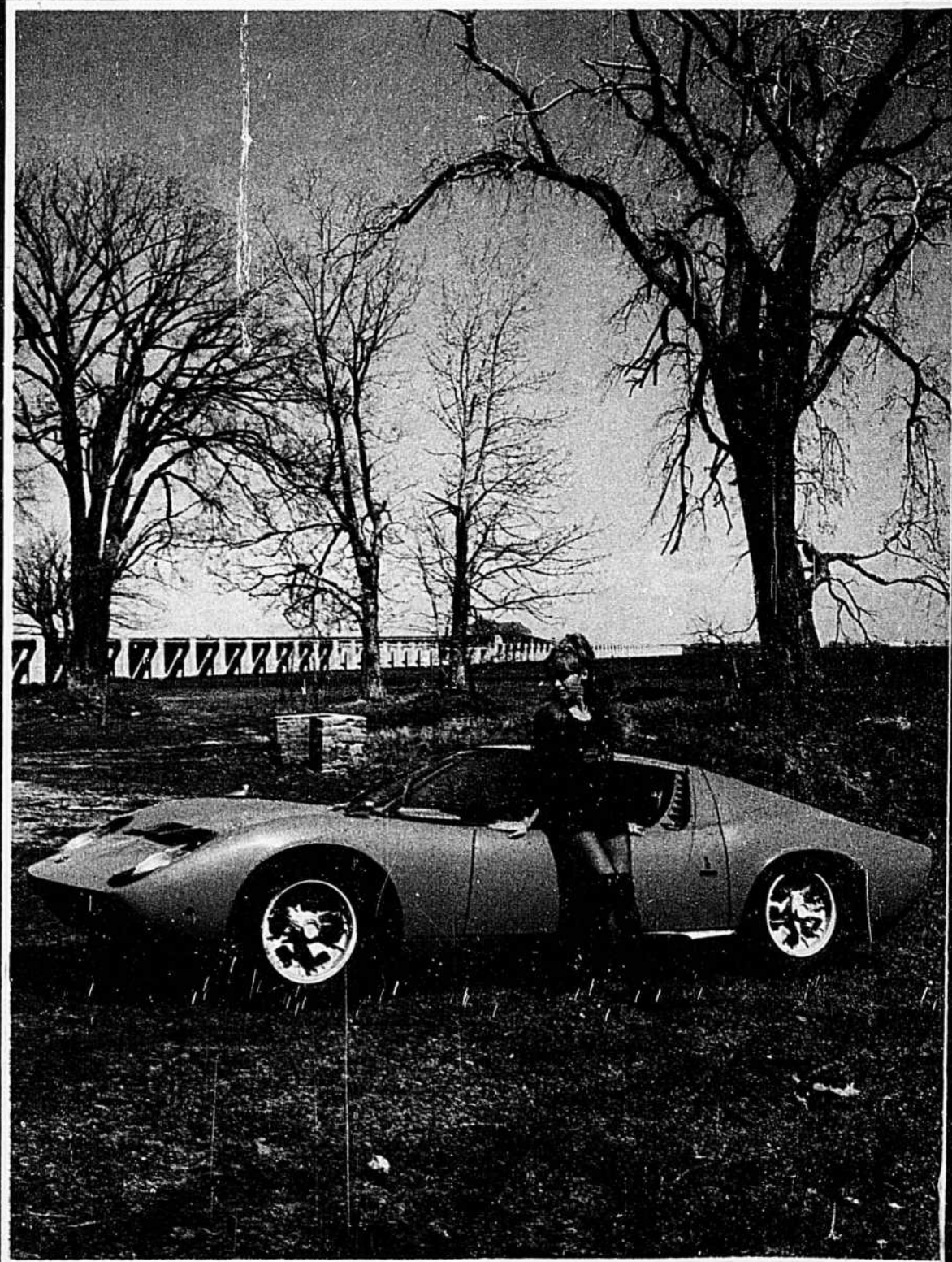


# AUTO LOISIRS

LA PRESSE, MONTREAL, SAMEDI 19 JUIN 1971

- **ESSAI  
D'UNE FORD  
'71  
AU GAZ  
PROPANE**
- **AU VOLANT  
DE LA  
MAZDA 616**
- **LAMBORGHINI  
MIURA:  
3 MILLES  
À LA MINUTE**
- **GT  
HAUTE  
PERFORMANCE  
CONSTRUITE  
AU QUÉBEC**



# 'Rhum blanc' au Québec?

on dit: **CARIOCA**

On le dit même  
si bien et si souvent  
que le Ron Carioca  
est le No 1 au Québec.

R.A.Q. - 140F	40 oz	\$8.85
140E	25 oz	\$5.60
140D	10 oz	\$2.40



Distillé et mis en bouteille à Valleyfield, Québec, sous contrôle des propriétaires.  
Compañía Ron Carioca, San Juan, Puerto Rico.



## MESSAGE DU RÉDACTEUR EN CHEF

### AUTO LOISIRS

est entièrement préparé, tant pour sa partie publicitaire que rédactionnelle, sous l'autorité exclusive du service de Marketing de La Presse, Ltée.

*Rédacteur en chef:*

Jacques Duval

*Publicité:*

**Montréal**

La Presse, Ltée  
Jean-Paul Jobin  
7 rue Saint-Jacques  
Montréal 126, Qué.  
874-6991

**Toronto**

Dave O'Connor  
43 Eglinton Ave. E.  
(416) 487-4425

### SOMMAIRE:

Message du rédacteur en chef  
page 3

Essai de la Mazda 616  
pages 5 et 7

Au volant de la voiture  
la plus rapide du monde  
pages 8 à 11

Une Ford '71 au gaz propane  
pages 12, 13, 29, 30

En course automobile  
pages 14 et 16

La Ferrari québécoise?  
pages 18 et 20

Le pavillon "Les bolides" à  
Terre des Hommes 1971  
pages 20 et 22

Connaissez mieux vos pneu-  
matiques  
page 23

Prolongez la vie de votre bat-  
terie  
pages 25 et 27

Où en est la voiture  
électrique?  
page 28

Depuis mes débuts comme chroniqueur automobile à "La Presse", je crois qu'il ne s'est pas passé une semaine sans que je reçoive une lettre d'un lecteur demandant pourquoi le Québec ne possédait pas une revue mensuelle consacrée à l'automobile. Chaque fois, je me devais de répondre qu'il s'agissait là d'un projet d'envergure qui ne pouvait se concrétiser du jour au lendemain. Toutefois, nous ne sommes pas restés "sourds" à vos nombreuses suggestions et comme un tel projet nous tenait personnellement à coeur depuis de nombreuses années nous en avons profité pour "mettre l'épaule à la roue".

Nous n'avons pas encore atteint complètement notre but puisque "Auto Loisirs" demeurera cette année une revue trimestrielle mais c'est au moins un départ. Avec votre support et votre encouragement, 1972 pourrait nous apporter des surprises. Pour le moment, nos deuxième et troisième éditions seront publiées en octobre et en décembre et coïncideront, l'une avec la sortie des nouveaux modèles 1972 et l'autre avec le Salon international de l'Automobile. Ce premier numéro est pour ainsi dire un "prototype" et comme toute voiture "expérimentale", il est appelé à recevoir de nombreuses améliorations.

"Auto Loisirs", nous le croyons sincèrement, répond à un besoin au Québec et l'encouragement que vous nous avez toujours témoigné dans nos diverses activités ayant trait à l'automobile nous porte à croire qu'une telle revue a sa place chez nous.

Nous croyons aussi que les autres tentatives du genre ont échoué dans le passé parce que les responsables de ces publications ont négligé la chose automobile dans sa réalité de tous les jours pour se concentrer sur son aspect sportif. "Auto Loisirs" ne sera pas une revue de sport-automobile mais s'adressera à tous les auto-

mobilités au même titre que "Motor Trend" ou "L'Auto Journal".

Ce premier numéro vous en donne la preuve. Il a été conçu pour plaire à tous les goûts.

Pour les amateurs de voitures exotiques, nous avons eu la chance de dénicher une Lamborghini Miura afin d'en faire l'essai. Croyez-moi, même s'il s'agit là d'une expérience fascinante, ce n'est pas une sinécure que d'essayer de déterminer sur les routes du Québec la véritable vitesse maximale de cette prestigieuse GT considérée comme la voiture de route la plus rapide du monde. Il nous a fallu prendre de nombreuses mesures de sécurité et nous assurer la collaboration de la Sûreté du Québec.

Pour la majorité, la Miura est un rêve inaccessible, mais nous avons aussi fait l'essai d'une nouvelle voiture japonaise coûtant dix fois moins cher, la Mazda 616. Enfin, un "double essai" vous permettra d'être fixé sur ce que peut vous offrir la Ford Galaxie 500 1971 tout en vous renseignant sur le fonctionnement d'une voiture roulant au gaz propane.

De nombreux autres articles vous renseigneront sur l'entretien de votre voiture, sur l'avenir de la voiture électrique, sur le "Racing Car Show" de Terre des Hommes de même que sur ce que nous réserve la saison 1971 dans le domaine de la course automobile.

"Auto Loisirs" vous dévoile aussi les projets d'un jeune Montréalais désireux de doter le Québec d'une voiture de prestige de la trempe des Ferrari et Lamborghini.

Et voilà... le drapeau s'est abaissé et nous sommes en route. Nous espérons sincèrement que vous serez des nôtres aussi bien sur les sentiers difficiles que sur les autoroutes sans problème. Et vos commentaires sur la "présentation intérieure" seront les bienvenus. Bonne route et à bientôt...

  
Rédacteur en chef

**Brassée avec houblon et malt sans pareils  
et eau de source pure**



## **Bienvenue à la Heidelberg**

Bienvenue à la saveur de la Heidelberg. Ce goût tellement frais, vivant, débordant de saveur et de joie pour celui qui la boit.

Bienvenue à la qualité de la Heidelberg! Heidelberg est brassée à partir des meilleurs ingrédients: malt tiré de l'orge dorée, houblons soigneusement choisis,



récoltés dans la région bavaroise de Hallertau, et eau de source pure.

Goûtez à la Heidelberg, goûtez-y dès aujourd'hui. Seule, la Heidelberg a cette saveur de bienvenue dont on ne se lasse pas, car, verre après verre, fidèlement, Heidelberg remplit ses promesses.

**Pour plus de plaisir**

# ESSAI DE LA MAZDA 616:

## une japonaise pas comme les autres.

Par Jacques Duval

Le troisième constructeur japonais à faire son apparition sur le marché canadien entend reprendre le terrain perdu si l'on se base sur les résultats de notre essai de la toute nouvelle Mazda 616. Toyota et Datsun occupent déjà une place très enviable sur le marché canadien, mais Mazda ne devrait pas tarder à se hisser à leur niveau. Certes, la publicité de la marque à la télévision n'est pas très alléchante et on a un peu raté le départ avec le moteur rotatif, mais ces problèmes ne devraient pas tarder à se "tasser", quand on connaît le dynamisme des Japonais.

Tout d'abord, Mazda a bien protégé son image et fait montre de beaucoup de sérieux avec le demi-échec du coupé 1200 à moteur rotatif. Les clients non satisfaits ont été traités avec grande considération et la réputation de la marque n'a pas tellement souffert de ces ennuis.

Rappelons ici que plusieurs propriétaires de voitures Mazda à moteur rotatif se sont plaints d'une consommation d'huile élevée, de démarrages difficiles et d'une défaillance des joints d'étanchéité. On a dû remplacer plusieurs moteurs et il semble que le rotatif, qui avait pourtant fait ses preuves, n'ait pas été parfaitement au point pour notre climat. De toute façon, ces problèmes sont en voie de correction et le moteur rotatif "n'a pas dit son dernier mot". On le retrouvera d'ailleurs très bientôt dans une version plus poussée, sous le capot du modèle RX 2, et, selon les premiers rapports reçus, il s'agit d'une vraie petite bombe pouvant tenir tête à plus d'un V-8 avec une vitesse de pointe de plus de 120 m/h et un temps d'accélération 0-60 m/h d'environ 8,5 secondes.

Pour clarifier un peu les choses, précisons que la RX 2 devait originellement être présentée sous le nom de Capella, comme on l'appelle au Japon, et que la même voiture dotée d'un moteur classique a été baptisée 616. C'est une Mazda de ce type que

nous avons pu conduire pendant une semaine. Il s'agissait d'un coupé deux portes qui devait nous réserver des surprises à plus d'un point de vue.

### TRÈS SPACIEUSE

De l'extérieur, la voiture apparaît assez petite et n'est pas sans rappeler les coupés Datsun 1200 et Toyota Corolla. Ce n'est toutefois qu'une illusion et on est agréablement étonné de constater que cette Mazda 616 est extraordinairement spacieuse. Malgré une ligne à toit profilé, c'est une véritable quatre places et les passagers arrière n'auront rien à redire sur l'espace réservé à la tête et aux jambes.

Les sièges avant, qui sont très confortables, possèdent un dossier inclinable muni d'un dispositif ingénieux qui facilite l'accès aux places arrière. En rabattant le dossier pour faire monter un passager, le siège est poussé automatiquement vers l'avant sur sa glissière pour reprendre ensuite sa position originale sans qu'on ait besoin de procéder à un autre réglage. La présentation intérieure est agréable à l'œil grâce à la

qualité de la finition et à l'aménagement du tableau de bord. Le seul désavantage du volant en bois d'aspect très sportif est que l'avertisseur sonore est placé au centre. Les instruments comprennent un compte-tours avec zone rouge à 6000 tours, un ampèremètre et un indicateur de température. Le compteur de vitesse est gradué à 130 m/h, en prévision du moteur rotatif qui peut aussi équiper ce modèle.

Le petit levier sous le volant à gauche trouve le moyen d'assurer pas moins de cinq fonctions différentes et, une fois qu'on est familier avec sa manipulation, il devient un élément de sécurité indéniable. Sans même lâcher le volant d'une main, on peut contrôler les clignotants, les phares de croisement, les essuie-glaces, le lave-glace et faire un appel de phares pour signaler sa présence à un autre automobiliste.

Les Japonais connaissent certainement très bien les rigueurs de nos hivers car le système de chauffage à trois vitesses de cette Mazda 616 est d'une puissance remarquable. La ventilation est également bien servie et on a même pensé à doter la voiture de dégivrateurs latéraux placés dans la partie supérieure des portières. A propos, le seul obstacle au parfait confort du conducteur est peut-être le manque d'espace pour l'épaule gauche, la voiture étant assez étroite.

Le rétroviseur ne possède pas de



Il ne faut pas se fier aux apparences... Même si ce coupé Mazda semble très petit, il peut aisément accueillir quatre personnes. La ligne est jolie quoique "déjà vue".

# Voici une voiture d'allure sportive qui contente tout le monde: maman, la bonne, les enfants, le chien...et vous!



pour eux



pour vous

Dites à votre épouse que la wagonnette Mazda 1800 roule en douceur et en toute sécurité, comme une grosse "américaine". Et elle ne prend pas plus d'espace de stationnement qu'une voiture importée.

Faites-lui voir l'intérieur: luxueux comme celui d'une auto de prix, riche capitonnage noir, moquette et beaucoup d'espace pour les jambes.

Faites-lui voir aussi les dispositifs de sécurité intégrés: portes renforcées, deux ceintures de banquette arrière, deux harnais avant et une douzaine d'autres gros avantages en équipement standard sur la Mazda.

Pour les enfants, c'est une véritable salle de jeu sur roues. Le confortable siège arrière se rabat pour former une plate-forme de 63 pouces. Les portes arrière leur facilitent l'accès et la sortie.

Le chien "appréciera" les fenêtres panoramiques et le grand espace pour s'allonger paresseusement.

Cette section présente des avantages "pour vous" aussi: suffisamment d'espace pour le moteur hors-bord, la ligne à pêche, une mini-moto ou deux et des bagages pour un voyage au Mexique.

Enfin, ce qui plaira sûrement à votre banquier, la wagonnette Mazda 1800 se vend tout juste \$2859.\*



La carrosserie de la wagonnette Mazda 1800 a été conçue par Bertone. De plus, cette voiture est pourvue d'un moteur à arbre à cames en tête, d'une transmission 4 vitesses synchronisées, de freins avant assistés, de sièges baquet avant à inclinaison variable et d'appuie-tête réglables, d'un compteur journalier, d'une direction à rapport variable de compensation et d'un tableau de bord similibois.

Epatant, n'est-ce pas?

Voici une wagonnette que vous pouvez vous offrir.

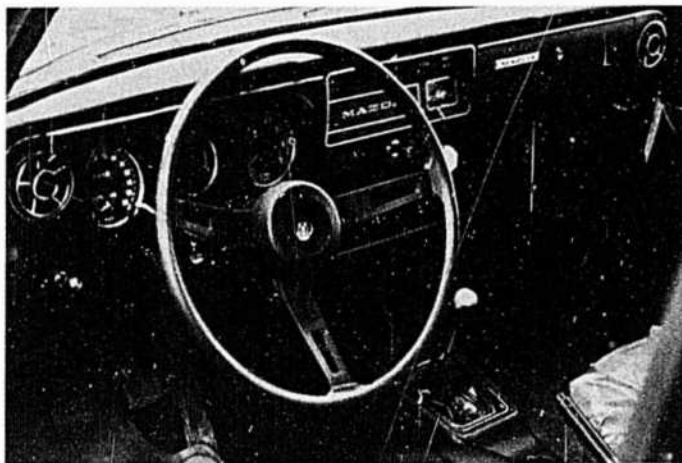
## MAZDA

Fabriquée à l'usine de montage la plus avant-gardiste au monde  
Toyo Kogyo Co., Ltd., Hiroshima, Japon

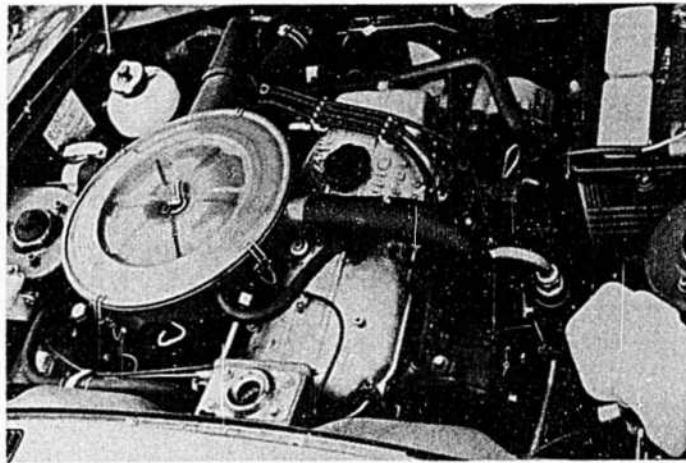
\*Prix de détail suggéré par le fabricant, Montréal.

Les frais de préparation, immatriculation, essence, taxe provinciale ou transport local, lorsqu'il y a lieu, ne sont pas compris dans ce prix.

Plus de 100 concessionnaires à votre service au Canada.



L'intérieur de la nouvelle Mazda 616 est d'une présentation fort luxueuse. Le tableau de bord du coupé comprend un compte-tours et un compteur de vitesse gradué à 130 m/h.



Sous le capot de la Mazda 616, on trouve cet imposant 4 cylindres de 1600 cm.c. d'une puissance de 88 c.v. à 6000 tours-minute. Sa première qualité est un silence de roulement inégalé dans la production actuelle.

position anti-reflets pour la nuit mais avec les glaces teintées en équipement de série, cet accessoire ne trouve plus tellement son utilité.

Le coffre à bagages surprend également par ses dimensions et encore là le coupé Mazda 616 a les vertus d'une vraie quatre places.

## SUR LA ROUTE

Avant de passer à la seconde tranche de cet essai, prenons connaissance des principales données de la fiche technique de la voiture. Le moteur est un 4 cylindres en ligne à arbre à cames en tête de 96.8 pouces cubes affichant une puissance de 88 c.v. SAE à 6000 tours-minute. Une boîte de vitesses automatique est disponible en option mais nous avons préféré la commande manuelle à 4 rapports synchronisés avec levier au plancher. La 616 est dotée de freins à disques à l'avant, de roues de 13 pouces et d'un pont arrière fixe.

Le moteur de cette voiture est son meilleur atout. De mémoire d'essayeur, c'est le 4 cyl. le plus silencieux qu'il nous ait été donné d'expérimenter. Surtout à grande vitesse, aux environs de 80 m/h, on croirait être au volant d'une voiture à moteur V-8. On ne perçoit aucune vibration, le bruit est imperceptible et cette grande douceur de roulement rend la conduite très confortable sur de longs trajets. Ce n'est qu'en ouvrant les bouches d'aération que le moteur se manifeste quelque peu.

Pour un 1600 cm.c., les performances sont très valables et, après

un départ arrêté, on passe à 60 m/h en 15.2 secondes. La vitesse de pointe se situe à 95 m/h et après un parcours moitié ville, moitié route, notre consommation moyenne a été de 26 milles au gallon.

Nous ignorons s'il s'agit d'un phénomène attribuable au système antipollution, mais on note que la pédale d'accélérateur tarde quelquefois à revenir au point mort.

Tout comme le moteur, la boîte de vitesses est toute en souplesse. Les rapports s'enclenchent du bout des doigts et ces dames qui craignent les boîtes manuelles ne tarderont pas à se familiariser avec cette technique au volant de la Mazda 616. La première monte à 30 m/h, la seconde à 53 m/h tandis que la troisième, avec un maximum de 78 m/h à 6000 tours-minute, nous semble un peu longue. En réalité, il faut être très patient pour arriver à tirer 6000 tours en troisième et les reprises pour doubler seraient sans doute meilleures si cette 3e était plus courte.

La suspension est un autre des bons points de cette Mazda et quand on connaît le comportement des autres voitures japonaises sous ce rapport, il y a de quoi être surpris. Mazda a su tirer le meilleur profit possible d'un pont arrière rigide. La voiture est stable, à haute vitesse et neutre en virage, mais ce qui frappe davantage c'est qu'elle ne manifeste pas cette traditionnelle "sècheresse" du pont arrière sur mauvaise route. Evidemment, elle n'a pas ici la classe d'une voiture avec suspension entièrement indépendante, mais elle nous rappelle sous plusieurs aspects la tenue d'une Alfa-Roméo, une

comparaison pour le moins flatteuse.

Des pneus à carcasse radiale feraient certainement fureur sur une telle voiture, mais c'est sans doute la première "japonaise" qui peut aisément s'en passer.

Cette suspension fort bien équilibrée confère à la 616 un confort au-dessus de la moyenne pour ce genre de voiture et on peut se permettre d'envisager de longs voyages sans craindre une fatigue excessive.

La direction, avec quatre tours d'une butée à l'autre, est légère et nous a semblé plus précise que sur la Mazda 1800.

Le freinage est aussi très acceptable quoique la voiture affiche ici le même comportement que ses rivales de même origine.

En d'autres termes, on a intérêt à jouer du volant en freinage d'urgence pour corriger le manque de stabilité de la voiture lorsque les roues sont bloquées.

En terminant, le seul vrai défaut que nous ayons relevé au volant de la Mazda 616 est un échauffement excessif du tunnel de la transmission, surtout lorsque le chauffage est en marche. Après y avoir placé une pièce de 25 sous, nous avons eu peine à la récupérer tellement elle était brûlante.

Pour conclure, on peut dire que cette Mazda 616 est une voiture toute en douceur, plaisante et facile à conduire. Dans la catégorie des 1600 à 2000 cm.c., elle mérite une sérieuse considération de ceux qui recherchent une voiture économique pouvant leur permettre de voyager à quatre aussi bien en ville que sur la route.

# AU VOLANT DE LA VOITURE DE ROUTE LA PLUS RAPIDE AU MONDE.

L'essai de la Lamborghini Miura S:  
3 milles à la minute;  
0-100 M H-0 en 18.3 secondes.

(Par Jacques Duval)



*Essayez un peu de vous imaginer la situation... Vous roulez à 140 m/h quelque part où une telle vitesse peut quand même être sûre et vous apercevez soudain dans votre rétroviseur une forme blanche qui grossit au fur et à mesure qu'elle s'approche de vous. Au bout de quelques secondes, vous vous rendez compte qu'il s'agit d'une Corvette qui doit rouler à fond à 145 m/h et dont le pilote semble bien déterminé à vous "en mettre plein la vue". Alors qu'il se présente à votre hauteur, vous rétrogradez, vous enfoncez l'accélérateur et vous disparaissiez comme un éclair pendant que votre "opposant" se demande s'il n'a pas été victime d'une apparition.*

Pourtant il était bel et bien en face de la réalité et cette "vision fugitive" n'était rien d'autre qu'une Lamborghini Miura, une "espèce rare" sur notre continent, mieux connue dans son Italie d'origine comme la voiture de route la plus rapide au monde.

Le conducteur d'une Miura peut se payer de temps en temps un petit régal du genre et semer n'importe lequel de ses poursuivants mais la plupart du temps il ne lui est pas si facile de disparaître incognito. Cette voiture a si fière allure qu'elle attire la curiosité des badauds comme s'il s'agissait d'un engin spatial venu d'un autre monde. Où que vous alliez, vous devenez immédiatement le centre d'attraction et vous devez subir une véritable fusillade de questions.

"Qui est-ce qui fabrique cette voiture?", "Combien ça coûte?", "Combien de cylindres?", "Quelle vitesse?", "Combien de milles au gallon?" et ça n'en finit plus. Pendant trois heures par jour, vous répondez à des questions tandis que le reste du temps vous essayez de mater ce pur-sang dans une circulation dense ou de vous défaire de tous ceux qui voudraient bien mesurer les performances de leurs "bolides" à celles de la Miura.

Pour bien "célébrer" ce premier numéro d'"AUTO LOISIRS" nous avons eu la bonne fortune de mettre la main sur une toute nouvelle Miura

ra S, la seconde à faire son entrée au Canada. L'autre qui avait fait une brève apparition dans le film "Red" fut importée par un particulier tandis que celle-ci était la propriété de M. Eugène Carrier, un homme d'affaires haïtien qui vient d'obtenir la franchise Lamborghini pour le Canada et qui a établi ses quartiers généraux à Montréal. Lorsqu'il nous a offert de faire l'essai de la Miura, nul besoin de vous dire qu'il fut accueilli à bras ouverts. Malgré tout, nous n'étions pas très à l'aise à l'idée de conduire un tel joyau dans une ville comme Montréal et surtout d'essayer de la pousser dans ses derniers retranchements. A \$25,000 la copie, on y pense deux fois avant de doubler un "dimanchard" dans une guimbarde brinquebalante.

Qu'importe, nous allions relever le défi et essayer de savoir si M. Ferruccio Lamborghini a pu réaliser sa grande ambition, c'est-à-dire de battre son éternel rival Enzo Ferrari à son propre jeu.

## SON ORIGINE

Avant d'aller plus loin, nous croyons nécessaire de préciser un peu comment les voitures Lamborghini ont vu le jour. C'est en 1963 que cette marque fut créée et il appert que son origine remonte à un vieux conflit entre le Commendatore de Maranello Enzo Ferrari et le richissime Ferruccio Lamborghini, un manufacturier de tracteurs agricoles. Ce dernier avait, paraît-il, voulu se procurer une Ferrari et avait exigé d'être reçu en "audience" par M. Ferrari en tant que vieux client de la marque. M. Ferrari lui ayant refusé cet honneur, il était reparti furieux en se jurant de construire un jour une voiture plus rapide et meilleure que la Ferrari. Il voulait secouer le monopole de Ferrari et lui donner une petite leçon d'humilité. On peut dire aujourd'hui qu'il y a réussi à demi car Lamborghini a désormais une production annuelle de quelque 450 voitures et ceux qui les achètent auraient sans doute porté leur choix sur une Ferrari ou une Maserati autrement.

Le nom Lamborghini a surtout gagné ses lettres de noblesse lors de l'apparition en 1966 de la Miura qui tient son nom d'une race de taureaux célèbres dont on fait l'élevage en Espagne. Ce coupé deux places fortement inspiré des voitures de course dans sa conception s'est rapidement imposé à l'attention des fa-

natiques de l'automobile désireux de pouvoir se vanter de posséder la voiture de route la plus rapide au monde. Et croyez-moi, cette affirmation est exacte. Si vous aimez l'automobile plus qu'un compte en banque bien garni, vous serez en mesure de le vérifier vous-même... si vous en avez le courage et l'habileté. Car en plus de l'argent, ces deux qualités sont essentielles au conducteur d'une Miura.

### SES CARACTÉRISTIQUES

La Miura S est quasi une voiture de course en "costume de ville" comme en témoignent ses caractéristiques. Elle est animée par un moteur 12 cylindres en V monté au centre et en position transversale derrière l'habitacle. Ses cotes sont éloquentes: 3926 cm. c. (4 litres ou 240 po. cu.), distribution par quatre arbres à cames en tête, alimentation par quatre carburateurs Weber à triple corps, deux systèmes d'allumage, taux de compression de 10,4 à 1, etc. En dépit d'une cylindrée modeste, ce V-12 assure une puissance de 370 c.v. DIN à 7000 tours-minute, l'équivalent d'environ 430 c.v. SAE. Refroidie à l'eau, sa "respiration" est assurée par deux ventilateurs électriques à commande thermostatique montés à l'avant. La boîte de vitesses est à cinq rapports. On s'arrête au moyen de quatre freins à disque et on accroche à la route via une suspension à quatre roues indépendantes avec amortisseurs télescopiques et ressorts hélicoïdaux. De belles roues de magnésium Campagnollo reçoivent des Pirelli à carcasse radiale G70 VR15.

La carrosserie est en tôle d'acier et alliage léger et les capots avant et arrière s'ouvrent complètement pour une meilleure accessibilité des éléments mécaniques.

Des lave-glaces électriques et un climatiseur d'air sont les seuls compromis au confort qui nous rappellent que cette voiture possède une vocation routière.

### LA "CABINE DU PILOTE"

On ne monte pas dans une Miura mais on s'y laisse glisser. Avec une carrosserie dont la hauteur n'excède pas 42,2 pouces, cela exige une certaine souplesse.

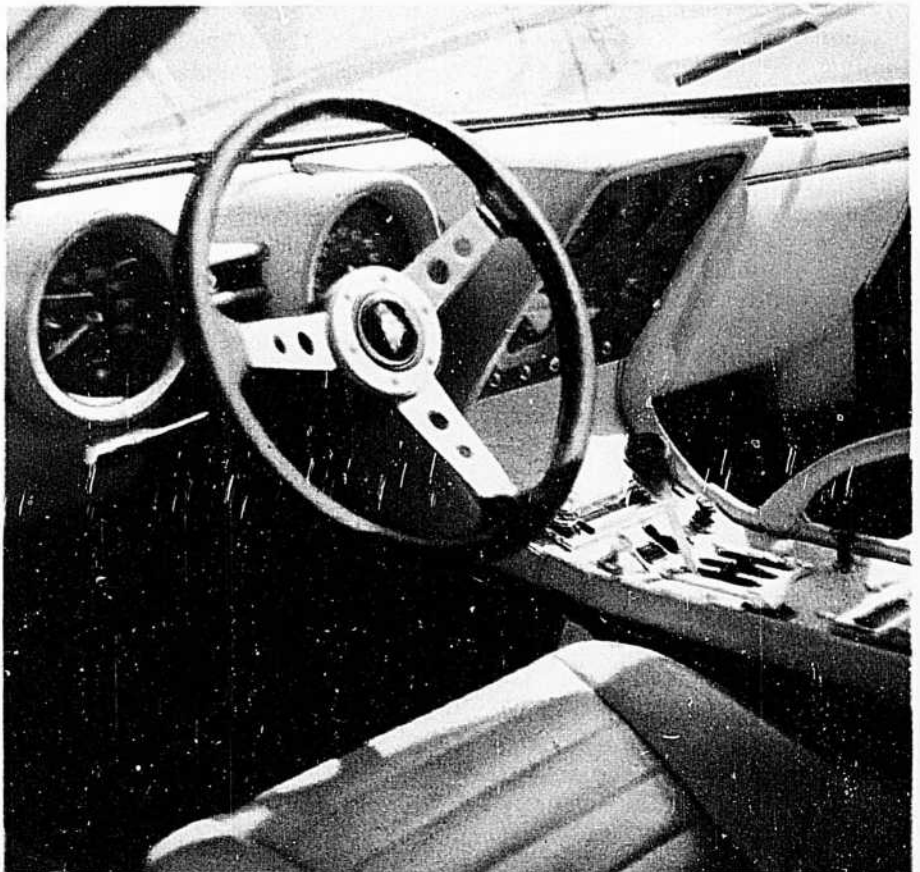
Une fois au volant, le siège baquet vous enveloppe parfaitement et la position de conduite est assez inclinée. On peut piloter les bras parfaitement tendus tel que l'exige la technique de course mais on ne peut en

dire autant pour les jambes qui doivent être tenues en position écartée, un peu comme sur un go-kart. Il en résulte souvent un certain engourdissement. La pédale d'embrayage étant très ferme, cela a au moins l'avantage de vous permettre de la pousser avec moins d'effort. L'immense pare-brise fortement incliné procure une excellente visibilité vers l'avant même si le soleil a souvent tendance à provoquer des réflexions plus ou moins souhaitables. Quant à la visibilité vers l'arrière, aussi bien ne pas y penser. On voit assez bien directement vers l'arrière malgré la présence de ce volet noir recouvrant le moteur (certaines Mustang ont emprunté cette particularité de la Miura) mais la vue de trois quarts dans les manoeuvres de marche arrière est hasardeuse.

Le tableau de bord pour sa part ne saurait être mieux présenté. Derrière un petit volant à trois branches recouvert d'une matière caoutchoutée, on retrouve deux immenses cadrans réservés à l'indicateur de vitesse et au compte-tours. Notre voiture d'essai étant une version européenne, le compteur était gradué en kilomètres, 320 pas plus, pas moins ou 200 m/h si vous aimez mieux. Le compte-tours peut lire jusqu'à 10,000

tours-minute mais il est conseillé de ne pas excéder 8000 tours. Au centre, des instruments plus petits vous renseignent sur la température de l'eau et de l'huile, la pression d'huile et la charge de l'alternateur. Quelques témoins lumineux complètent l'ensemble mais quand on parle de la "cabine du pilote", c'est que l'habitacle s'inspire un peu de l'aéronautique avec cette série de contrôles qu'on retrouve au plafond. Des touches basculantes assurent le fonctionnement de certains accessoires comme les phares à iode partiellement escamotables, les antibrouillard, la soufflerie du chauffage, l'éclairage du tableau de bord, le ventilateur thermostatique auxiliaire, etc... Tout ça vous donne déjà l'impression qu'il y a du boulot en perspective...

Le brave passager dispose d'un repose-pied au cas où il aurait envie de freiner de temps à autre et d'une solide poignée de maintien placée sur la console. L'espace pour "changer d'idée" est pratiquement inexistant. On peut placer son carnet de chèques dans un petit coffret de rangement au centre mais il n'y a pas de boîte à gants. Les bagages, le moins possible, doivent être placés dans un petit coffre aménagé dans la section



arrière. Pas très grand, il est tout de même meilleur que sur la Corvette.

Ce coffre est d'ailleurs très souvent souillé par les projections d'huile provenant des tuyaux d'échappement. La roue de secours et la batterie sont placées dans la partie avant du véhicule.

### AU SEPTIÈME CIEL

Après ce tour du propriétaire, permettez-nous de vous emmener au septième ciel au volant de cette incroyable machine toute prête à vous faire goûter à ce fruit défendu qu'est la vitesse dans sa plus belle expression.

Clic, clic, clic... la pompe à essence électrique fonctionne et l'instant d'après le moteur prend vie avec un bruit rageur. Le "moulin" part au quart de tour en autant qu'on a pris soin de pomper l'accélérateur à quelques reprises quand il est froid.

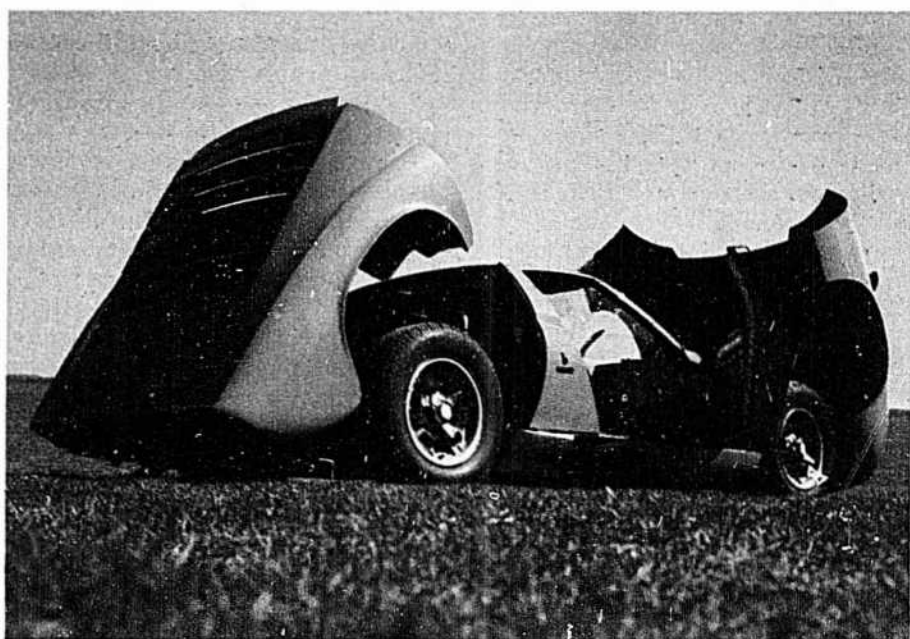
Son bruit n'est pas aussi feutré que celui d'une Ferrari mais il impose le respect tout de suite et plaît à l'oreille des connaisseurs.

Le niveau sonore à l'intérieur est assez élevé. Une grille de sélection sert à guider les différents rapports de la boîte de vitesses et vous assure de ne jamais faire d'erreur coûteuse. On a même prévu un verrou qui condamne l'usage de la marche arrière une fois que vous êtes en route.

Au départ, vous pouvez avoir l'air passablement idiot si vous n'êtes pas familier avec la voiture. Il est en effet assez difficile de bien synchroniser le mouvement des pédales d'embrayage et d'accélérateur. Il faut partir très en douce à 1000 tours-minute ou encore démarrer en flèche. Pas de demi-mesure avec la Miura... Toutefois, le moteur s'avère d'une grande souplesse et il ne "tousse" pas lorsqu'on choisit une conduite paisible et qu'on accélère à compter de 1000 tours.

Il monte en régime facilement sans donner l'impression d'être soumis à de grands efforts.

Si l'on se déchaîne, le V-12 est tout prêt à vous donner toutes les sensations désirées. Ainsi, faites tourner le moteur à 6000 tours, laissez revenir l'embrayage et la Miura bondit en avant dans un crissement de pneus et en vous poussant dans votre siège. En 5.2 secondes, vous êtes à 8000 tours en 1ère et à 60 m/h. Si cela ne vous suffit pas, vous pouvez toujours continuer jusqu'à 100 m/h et vous y serez en 13.2 secondes après un départ arrêté... Un



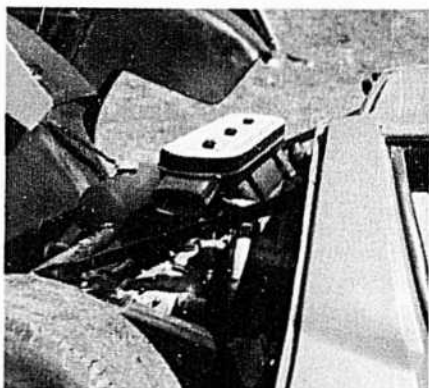
bon "pony-car" avec un gros V-8 peut en faire autant, dites-vous?... Alors, on continue et avant même d'avoir passé la 4ème, on est à 125 m/h en 19.6 secondes. La route s'y prêtant et la police étant occupée ailleurs, vous pourrez lire 150 m/h au compteur à 8000 tours-minute en 4ème et n'oubliez pas que c'est une 5 vitesses.

Les deux mains sur le volant, les yeux droits devant, vous foncez toujours et vous vous demandez comment des pilotes de course peuvent rouler à 230 m/h jour et nuit, quelquefois sous la pluie, aux 24 Heures du Mans. Avec un soupir de soulagement, vous êtes enfin arrivé à la limite de la Miura et vous ralentissez. En une minute, vous avez parcouru 3 milles (trois) pour une vitesse maximale de 180 m/h.

Ça doit consommer de l'essence d'une façon insensée, pensez-vous? Surprise... La Miura nous a gratifié d'une étonnante moyenne de 17 milles au gallon lors d'un parcours de 90 milles franchi à des vitesses assez élevées.

### 0-100 M0 en 18.3 secondes

Quand on roule à une telle "vitesse", il faut évidemment pouvoir s'arrêter "in a hurry" comme disent les Américains. Faites confiance à la Miura. Elle passe de 0 à 100 m/h et revient au point mort en 18.3 secondes, de quoi faire rougir les propriétaires d'Aston-Martin. S'arrêter en 5 secondes lorsqu'on roule à 100 m/h est une performance remarquable quand on considère que la majorité des voitures mettent le même temps en roulant à 80 m/h.



## AU CIRCUIT MONT-TREMBLANT

Là où la Lamborghini Miura S nous a le mieux fait voir ses possibilités, c'est au circuit Mont-Tremblant. Tous les doutes qui auraient pu subsister quant à sa vocation de voiture de route la plus rapide au monde ont été effacés. Tout d'abord, l'embrayage résiste aux pires abus et ne vous fait jamais sentir cette odeur de garnitures brûlées. Le moteur ne surchauffe jamais même après de longs séjours dans la zone des 8000 tours. D'ailleurs, ce V-12, contrairement à celui de la Ferrari, n'a jamais trop chaud en ville même lorsqu'on est coincé dans un embouteillage.

Au circuit, nous avons pu mettre à l'épreuve l'extraordinaire tenue de route de la Miura. Elle est parfaitement neutre avec une légère trace de sur-virage à la limite d'adhérence. Il faut être très alerte dans ces conditions car la Miura, telle une monoplace, ne prévient pas tellement avant de vous lancer dans un magistral tête à queue. La suspension est

évidemment très ferme et ne pourrait certes plaire aux petites natures.

## UN NOUVEAU RECORD

La Lamborghini Miura S, suite à notre passage au circuit Mont-Tremblant, possède maintenant un nouveau record qui n'est certes pas près d'être éclipsé. Avec tous ses accessoires, des pneus de route et un poids de 2200 livres, nous avons pu tourner en 2 minutes 2 secondes 2 dixièmes, soit pas moins de 5 secondes plus rapidement qu'avec la Ferrari 275 GTB qui détenait jusqu'à maintenant le record de piste pour une voiture de route.

A titre comparatif, mentionnons qu'une Firebird Trans-Am tourne en 2.08'9 et une Mustang Boss 302 en 2.10. A 2.02, la Miura se retrouve en compagnie de voitures préparées pour la course comme la Porsche 911S et certaines Camaro et Mustang de compétition.

Comme dirait Yvon Deschamps... toutes ces performances "cosse ça donne?" Peu de choses évidemment pour celui qui considère l'automobile comme un vulgaire moyen de

transport et un objet utilitaire. En fait, si l'on considère le caractère assez peu "civilisé" de la Miura qui se prête mal aux petites balades en ville avec sa garde au sol très réduite qui vous oblige à ralentir à la moindre bosse, on peut même ajouter qu'il s'agit d'une voiture assez peu pratique. Par contre, connaissez-vous l'utilité d'une bague à diamants de \$50,000 ou d'un tableau de maître de \$25,000? C'est en ces termes qu'il faut parler quand on traite de la Lamborghini Miura.

C'est un bijou de grande classe, un pur-sang de haute race habillé par un maître carrossier du nom de Bertone et réalisé par des artisans appliqués. De telles choses n'ont pas de prix... On doit les apprécier, reconnaître leur valeur et les aimer telles qu'elles sont. Pour celui qui a l'argent et la passion de l'automobile, la Lamborghini est une pièce de collection... Et pour ceux qui seraient un peu plus "bourgeois", la marque offre en plus de la Miura S, des modèles moins "érotiques" comme l'Espasa et la Jarama...

Fin d'une semaine d'extase...



Systemes de silencieux, tuyaux d'échappement, montés originalement en série par Lamborghini, Ferrari, De Tomaso, Dino, disponibles pour les voitures suivantes:

ALFA ROMEO — AUSTIN — AUSTIN HEALEY —  
AUTOBIANCHI — BMW — CHEVROLET — FIAT —  
FORD D — FORD USA — FORD GB — HONDA —  
JAGUAR — INNOCENTI — LANCIA — MATRA —  
MERCEDES — MG — MORRIS — NSU — OPEL —  
PEGEOT — PORSCHE — RENAULT — SAAB —  
SIMCA — TOYOTA — TRIUMPH — VOLKSWAGEN  
— VOLVO — POSTERIORI — FIAT — AUTOBIANCHI  
— ALFA ROMEO — INNOCENTI — LANCIA

Le nom Ansa est synonyme de qualité et haute performance  
quelle que soit votre voiture

# MAGNETI MARELLI

## LES PRODUITS MARELLI

sont les équipements électriques originaux, montés sur Lamborghini, Maserati et Ferrari, disponibles pour toutes les voitures de course, de sport et de tourisme. Si vous voulez améliorer la performance de votre auto, utilisez le produit Marelli.

*Nous invitons les concessionnaires intéressés à se renseigner.*

## EUGÈNE CARRIÉ AUTOMOBILE LTÉE

Lamborghini Canada

2107 ouest Ste-Catherine

672-5273

Premier essai  
d'une voiture antipollution

# J'ai conduit une Ford 1971 fonctionnant au gaz propane

par Jacques Duval



Jacques Duval, rédacteur en chef d'"Auto Loisirs" a été le premier à faire un essai complet d'une voiture fonctionnant au gaz propane. Il est entouré ici de M. Henri Paul Houle, directeur des ventes industrielles de la compagnie Québec Propane (à gauche) et de M. Jean Pierre Bolduc, l'un des représentants de cette compagnie de Longueuil.

*Partout à travers le monde, on s'efforce depuis quelques années à trouver une solution au problème de la pollution atmosphérique dont on tient l'automobile responsable. Bien que ce ne soit pas entièrement vrai et que le sujet ait été un peu trop imprégné de politique à un moment ou l'autre, il faut admettre que l'air que nous respirons serait un peu plus pur sans la présence de l'oxyde de carbone et des hydrocarbures provenant du tuyau d'échappement des moteurs à combustion interne alimentés à l'essence. Il est prouvé que l'anhydride sulfureux "craché" par les cheminées d'usine est beaucoup plus nocif et qu'il contribue davantage à polluer l'air mais il ne nous appartient pas, dans les cadres de cet article, d'analyser la question sous cet angle. La pollution existe à un niveau sans cesse plus menaçant et moins il y en aura, mieux ce sera.*

Les voitures 1971 sont équipées de dispositifs antipollution de plus en plus sophistiqués permettant la recirculation des gaz non brûlés et plusieurs modèles peuvent fonctionner avec des essences à faible teneur en plomb. Malheureusement, il ne s'agit là que d'un compromis dont l'efficacité est faible et qui, par surcroît, prive l'automobiliste des performances qu'il est en droit d'attendre d'un moteur de grosse cylindrée tout en augmentant le coût d'achat et d'utilisation de son véhicule. Il suffit de comparer une voiture 1969 à un modèle équivalent de l'année 1971 pour se rendre compte que le

moteur a non seulement perdu de sa puissance mais qu'il consomme davantage d'essence. Certains concessionnaires avec lesquels nous discutons de la chose sont littéralement estomaqués de la hausse de consommation des véhicules récents.

Les exigences gouvernementales sur la pollution de l'air par l'automobile étant de plus en plus strictes, on se demande vraiment où l'on s'en va... Est-ce la fin du moteur à combustion interne? Quelle sera la solution au problème? Pour essayer de contourner les difficultés, on procède un peu partout à diverses expériences, notamment avec des voitures électriques ou avec des moteurs à vapeur.

## Une expérience

Ici même au Québec, on poursuit depuis environ deux ans une expérience qui se doit de retenir notre attention. Elle consiste à utiliser comme carburant le gaz propane de préférence à l'essence. Cette initiative est celle de la compagnie Québec Propane de Longueuil qui possède une flotte d'environ 200 véhicules fonctionnant au gaz propane.

"L'idée d'utiliser ce carburant n'est pas nôtre" de nous confier le gérant des ventes industrielles de cette compagnie, M. Paul-Henri Houle, "mais de nos voisins les Américains".

C'est, paraît-il, dans le sud de la Californie que les premières expériences ont été faites et c'est là aussi que le système de conversion a été mis au point. Toutefois, la maison

Québec Propane a continué largement à répandre l'utilisation de ce carburant au Québec dans un effort pour contribuer à la lutte à la pollution. Le Département de la Police de Longueuil utilise, depuis déjà un bon moment, une voiture fonctionnant au propane et la municipalité de la rive sud manifeste beaucoup d'intérêt à ce projet.

## Les avantages

À prime abord, l'expérience est intéressante à plus d'un point de vue. Car, en plus de contribuer à réduire la pollution de l'air, le gaz propane a aussi de multiples avantages. Sa combustion étant très propre, les dépôts de calamine sont quasi inexistantes et les bougies peuvent durer plus de 50,000 milles. L'huile également ne se souille pas et peut être conservée jusqu'à 40,000 milles.

Nous avons personnellement vérifié la propreté de l'huile dans le moteur d'une voiture qui avait parcouru 8000 milles. Elle était aussi propre que si l'on venait tout juste d'effectuer la vidange. Enfin, des moteurs mus au gaz propane ont une plus grande longévité et on nous affirme que l'usure des pièces est pratiquement nulle même après 200,000 milles. Détail intéressant, le gaz propane a des propriétés antidétonantes que peuvent être comparées à une essence dont l'indice d'octane serait d'environ 110 alors que la super disponible sur le marché est cotée à 98-100.

Selon M. Houle, l'une des qualités dominantes du propane est de per-

mettre à un moteur de tourner au ralenti des heures et des heures sans se contaminer ou s'encrasser. Sur les voitures de police, les autos-taxis ou les camions de livraison, c'est un avantage qui ne tarde pas à se faire valoir sur la durée et le bon fonctionnement du moteur.

#### Est-ce dangereux?

Le refus d'accès de certains tunnels (particulièrement aux États-Unis) aux véhicules transportant du gaz propane a toujours eu tendance à faire croire que ce gaz était dangereux. Il s'agit là d'une fausse conception de la réalité car le propane s'évapore plus rapidement que l'essence et son inflammabilité est moindre. À ce sujet, notons que lors de la construction du métro de Montréal, on avait interdit l'accès sous terre aux véhicules fonctionnant à l'essence et exigé qu'ils soient convertis au propane.

Devant tous ces avantages, on peut se demander ce qu'on attend pour rendre l'usage du gaz propane obligatoire pour les véhicules moteur. Malheureusement, la chose ne serait pas aussi simple, en raison surtout des facilités actuelles de production de ce combustible.

Le propane est un produit dérivé du gaz naturel et du raffinage de l'essence. Il faut cinq gallons d'essence pour obtenir un gallon de gaz propane et il est évident que les réserves ne sont pas suffisantes en ce moment pour que son utilisation soit généralisée.

Selon M. Walter Brabant, responsable des recherches sur la pollution de l'air au ministère de la Santé de la Ville de Montréal, l'emploi du propane comme carburant automobile réduirait les réserves au point de forcer plusieurs usines à retourner à l'usage du charbon comme combustible et le problème de la pollution n'en serait alors que plus grand. On peut penser toutefois que la même situation a dû exister aux premiers temps de l'automobile et que les réserves d'essence ont été adaptées pour répondre à la demande.

#### Modifications

Il faut préciser aussi que le gaz propane est environ 15% plus cher que l'essence à l'heure actuelle. De plus, il en coûte à peu près \$500 pour l'installation d'un système au gaz propane sur une voiture classique. À part le réservoir spécial placé dans le coffre arrière, il faut un œil averti pour déceler les petites modifica-

tions qui sont faites sous le capot. On note la présence d'un vaporisateur placé à l'arrière du moteur et d'un adaptateur monté sous le carburateur. En réalité, le carburateur pourrait être supprimé de même que la pompe à essence puisque le fonctionnement au propane ne requiert pas la présence de ces accessoires. Toutefois, la plupart des véhicules sont équipés pour rouler indépendamment au propane ou à l'essence par la simple manipulation d'un

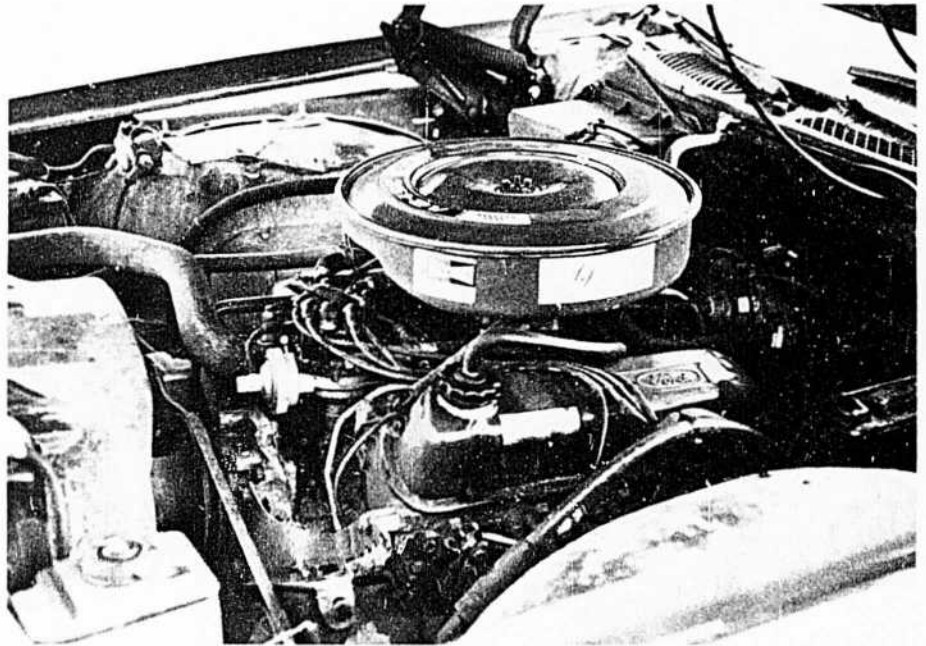
bouton de contact que l'on retrouve sur le tableau de bord.

Cette précaution est prise en raison de la rareté des postes d'alimentation de gaz propane, spécialement au cours des fins de semaine.

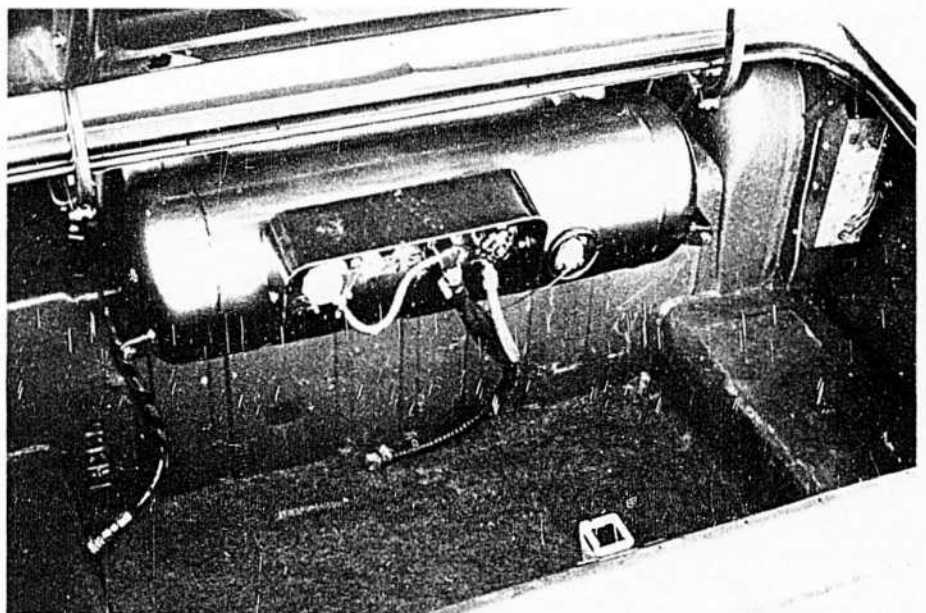
#### Notre essai

Après avoir recueilli tous ces renseignements, nous étions très curieux de faire l'essai d'une voiture fonctionnant au gaz propane afin d'évaluer ses performances et son

Suite à la page 29



Sur cette Ford à moteur V-8 de 351 pouces cubes, le carburateur et le filtre à air demeurent en place car la voiture peut fonctionner aussi bien au gaz propane qu'à l'essence. Un adaptateur a été monté sous le carburateur et on distingue le vaporisateur spécial installé derrière près de la cloison séparant le moteur de l'habitacle.



Le réservoir de gaz propane, de forme cylindrique, est monté dans le coffre à bagages. Sur la Ford 1971, il occupe l'emplacement habituellement réservé à la roue de secours. Le réservoir est conçu de façon à offrir une sécurité maximum en cas d'accident.



Le rallye automobile met rudement à l'épreuve la solidité des voitures. Une Renault 8 Gordini en plein vol sur une route secondaire des Cantons de l'Est.

## EN COURSE AUTOMOBILE:

Une saison qui promet d'en faire voir de toutes les couleurs...

par Jean-D. LEGAULT  
(Collaboration spéciale)

C'est ainsi que les amateurs pourront voir le summum du raffinement de ce sport, tant sur le plan des bolides que sur le plan des pilotes qui les conduisent.

Quelques noms seulement et cela suffit. Jackie Stewart sur Tyrrell-Ford, Mario Andretti, Jackie Ickx et Clay Reggazzoni sur Ferrari, Pedro Rodriguez et Jo Siffert sur BRM, Jean-Pierre Beltoise et Chris Amon sur Matra-Simca, Denis Hulme sur McLaren, les légendaires Graham Hill et John Surtees et plusieurs autres. Un spectacle riche en émotions qu'il ne faut pas manquer.

### Au Québec

Un peu plus près de nous maintenant, l'action non plus ne manquera pas. Dans le domaine du circuit routier, pas moins de 5 championnats régionaux ou nationaux sont à la portée de nos compétiteurs locaux.

En effet, environ 875.000 répartis en bourses et trophées de toutes sortes seront distribués aux meilleurs pilotes dans les championnats suivants: Molson, pour voitures du

type formules "B", "C" et Ford. Laurentide: pour voitures de production ou de sport. St-Eugène: pour tous les types de voitures de production et sport. Endurance de l'Est du Canada: quatre épreuves groupant au moins deux pilotes sur des bolides de production, de sport et du type prototype. Ford de l'est du Canada: réservé aux monoplaces du type formules Ford.

Toutes les épreuves de ces divers championnats se dérouleront à diverses dates sur des circuits aussi différents que le Circuit Mont-Tremblant - St-Jovite, Mosport, Ottawa, Trois-Rivières et Halifax.

Les meilleurs représentants de chacune des cinq régions canadiennes se retrouveront dans une grande finale au circuit de Westwood, en Colombie Canadienne, les 2 et 3 octobre.

### Accélération

Dans un autre ordre d'idées, le sport de l'accélération sera l'objet d'une première alors que sera présenté un "Grand National", les 13,

14 et 15 août à la piste SANAIR. Pas moins de \$130.000 en bourses seront distribués aux meilleurs pilotes américains et canadiens.

C'est ainsi que les fanatiques de ce sport se réjouiront devant les performances des Don Prud'homme, Don Garlits, Barry Poole, Ronnie Sox et quelques centaines d'autres.

De plus d'autres pistes comme Napierville, Luskville, Lavaltrie, Alvan, St-Eugène et Sanair (St-Pie) et Sanair-Québec présenteront des programmes réguliers de ce sport qui se gagne des adeptes de jour en jour.

### Stock-car

Dans le monde du stock-car, une réjouissance nouvelle a été annoncée récemment et les amateurs de ce sport pourront voir de vraies épreuves à la nouvelle piste de 1/8 de mille de Sanair. Le complexe de \$270.000 qui sera achevé à la fin de ce mois verra plusieurs compétiteurs américains rivaliser d'adresse avec leurs voisins du Québec. Déjà le Montréalais Jean-Paul Cabana a réussi à s'illustrer sur les pistes américaines qui font partie du Circuit Québec-Vermont, soit Catamount Stadium et Thunder Road.

### Rallye

Et finalement, en rallye, en plus de nombreux rallyes régionaux, nationaux et du C.R.M., le rallye du Centenaire, un des deux seuls rallyes canadiens de type international, verra les plus grandes équipes d'usine tant américaines qu'euro-péennes, se disputer l'honneur et les bourses de la victoire.

Ce rallye, qui débutera le 20 juin, partira d'Ottawa, pour se terminer à 4.800 milles plus loin, à Vancouver, afin de commémorer le 100e anniversaire de l'entrée de la Colombie Canadienne dans la Confédération.

En voilà certes pour tous les goûts!

Les 24 heures du Mans, une classique qui reste toujours gravée dans la mémoire de ses quelque 300.000 spectateurs, est sur le point de débiter au moment où ces lignes sont écrites.

Il ne fait pas de doute dans l'esprit des experts qu'à l'issue de cette épreuve, une Porsche 917 de l'usine de Stuttgart aura traversé la ligne d'arrivée du circuit de 13.459 KM, en tête d'un peloton décimé par les blessures, les accidents et les mésaventures.

Suite à la page 16

# Équipe de Course Contessa Slims Racing Team



AVEC **LOUISE ROBERGE**

Lotus Formule Ford - les courses au Canada, été '71 Lotus Formula Ford - Canadian racing season, summer '71

C'est ainsi que le géant allemand confirmera une fois pour toute sa suprématie dans ces épreuves d'endurance du Championnat mondial des Marques.

D'autre part, ce même week-end du 12 et 13 juin, outre-Atlantique, à quelque 4.000 milles du légendaire circuit français, et à quelque 375 milles de la métropole canadienne, la série Canado-Américaine, (Can-Am), réservée aux voitures de groupe 7, a débuté à la Piste de Mosport, près de Toronto.

#### La Can-Am

C'est ainsi que le Néo-Zélandais Denis Hulme tentera de défendre avec succès le titre qu'il a facilement remporté en 1970 au volant, encore une fois, d'une McLaren.

Même si Hulme profitera de l'expérience de son équipe et même aussi si l'Américain Peter Revson sera son compagnon d'écurie, il ne fait pas de doute que cette série sera beaucoup plus intéressante cette année. Une nouvelle répartition des bourses a, en effet, attiré des noms aussi prestigieux que Jackie Stewart et Mario Andretti.

Stewart sera au volant d'une Lola préparée par Carl Haas, tandis que l'Italo-Américain, vainqueur du Grand Prix d'Afrique du Sud, s'alignera sur une Ferrari de 7 litres, dont le moteur a subi ses derniers essais, à Modène, en Italie. Effectivement et secrètement, l'Italien Arturo Mercario a déjà remporté une victoire à la barre du bolide que conduira Mario.

Un autre secret bien gardé réside dans la conception de la nouvelle voiture que conduira le Britannique Jackie Oliver.

#### Au Circuit Mt-Tremblant

Dans une semaine, soit les 26 et 27 juin, tous ces grands noms et bien d'autres se retrouveront au pittoresque Circuit Mont-Tremblant - St-Jovite, où se déroulera la deuxième épreuve de cette série.

Entre-temps, les 19 et 20 juin, à la piste d'Edmonton en Alberta, les berlins propulsées par des moteurs de production de plus ou moins 2,5 litres, démontreront à la foule enthousiaste de nos voisins occidentaux la valeur qui leur est si souvent mise en doute. C'est dans le cadre de la série Trans-Am que se déroulera cette quatrième épreuve qui devrait voir l'Américain Mark Donohue, au volant d'une superbe Javelin prépa-

rée par le génial Roger Penske, raffer tous les honneurs.

Environ un mois plus tard, soit les 31 juillet et le 1er août, la piste laurentienne sera l'hôte de ces bolides. Quelques pilotes québécois, dont Richard Brown, Derek Johnson, Jean-Guy Roy, François Guertin et votre humble serviteur se proposent de faire face à la très forte concurrence de nos voisins du Sud.

#### A Watkins Glen

Une semaine plus tôt, le circuit de Watkins Glen, près de Syracuse, présentera son programme double annuel alors que se déroulera samedi, le 24, les 6 heures d'endurance et dimanche le 25, la quatrième épreuve de la série Can-Am.

Notre confrère Jacques Duval sera sur place et nul doute qu'il est considéré comme un des favoris en GT de moins de 2 litres.

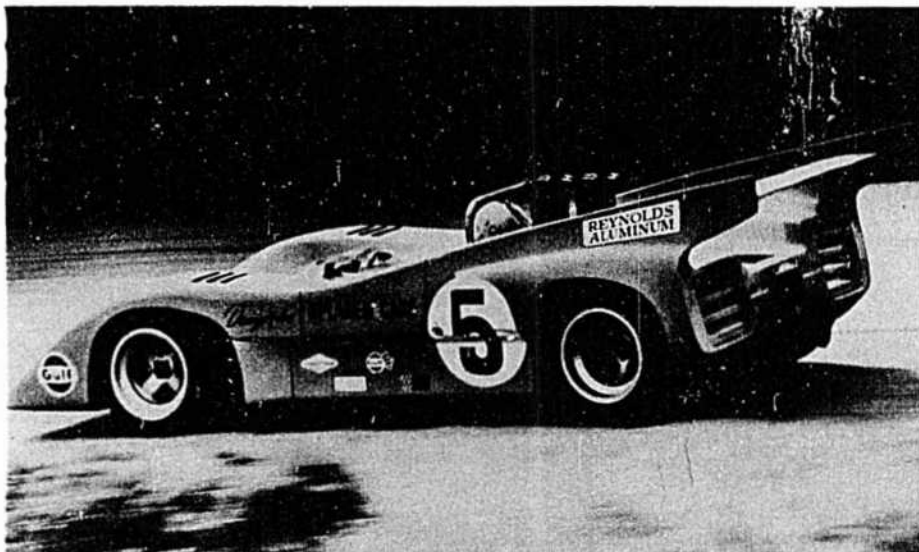
Cette piste du nord de l'Etat de New York, sera également le théâtre de la huitième épreuve de la série Trans-Am les 14 et 15 août.

Suivant l'exemple du complexe de 25 millions du "Ontario Motor Speedway", en Californie, le Circuit Mont-Tremblant présentera une épreuve qui réunira les formules "A" et les formules 1. On pourra alors admirer les monoplaces propulsées par des moteurs conventionnels de 305 pouces cubes et d'autres de course, de 163 pouces cubes.

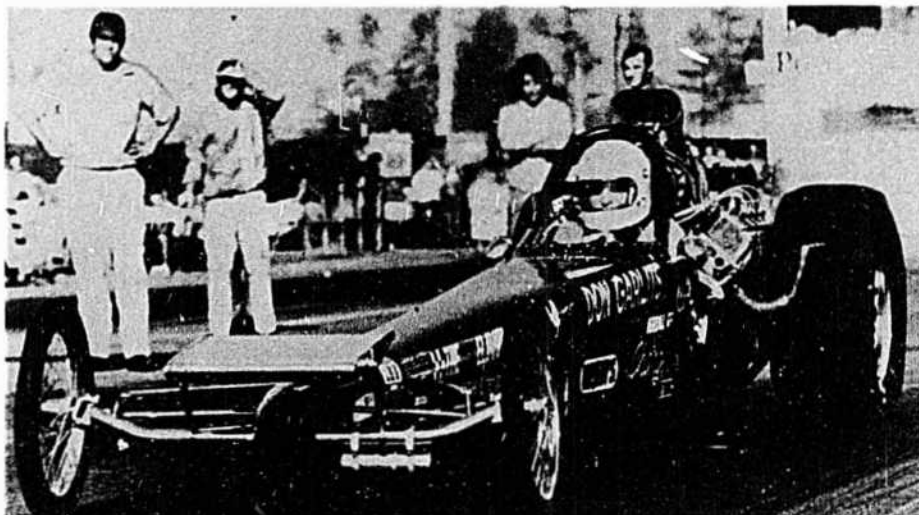
A la suite de l'épreuve californienne, une victoire d'une formule "A" nous surprendrait grandement.

#### Le G.P. du Canada

Une semaine plus tard, soit les 18 et 19 septembre, la piste de Mosport sera la scène du seul Grand Prix de formule 1 en territoire canadien, comptant pour le Championnat du monde des conducteurs.



L'immeuble McLaren de Denis Hulme! Continuera-t-elle à dominer la série Can-Am cette année?



La lumière verte et c'est le départ pour Don Garlits, Big Daddy.

# En première place grâce à vous.

En 1966, 1,560 Datsun sillonnaient les routes du Canada.  
 En 1970, nous en avons vendu au-delà de 38,000.  
 Ceci prouve que Datsun est la plus avantageuse de toutes!  
 Rien de surprenant que Datsun soit la voiture importée la plus vendue au Canada.



Le pickup Datsun, le camion importé le plus vendu en Amérique du Nord.

La Datsun 1600, championne canadienne de rallies.  
 Disponible dans les modèles suivants: deux portes, quatre portes et familiale. Transmission automatique ou changement de vitesse au plancher.

Le coupé Datsun 1200, économique et bien de son temps. L'intérieur de la 1200 est luxueux et des plus confortable.

La Datsun 240-Z, choisie par le magazine Road Test comme étant l'auto sport de l'année 1971.

## Un grand merci.

## DATSUN

la plus avantageuse de toutes

### CONCESSIONNAIRES, RÉGION DE MONTRÉAL

#### ROGER BAUDIN AUTOMOBILE

10511 avenue Bellevois  
 Montréal Nord, P.Q. —  
 Tel. 321-8600

#### FRENETTE AUTO ENRG.

1185, rue Notre-Dame, Repentigny,  
 P.Q. — Tel. 581-9220

#### BERRA AUTOMOBILE INC.

11933, boul. Laurentien, Cartierville,  
 P.Q. — Tel. 332-4710

#### MACDONALD AUTOMOBILE LTEE

4747 est. Jean-Talon, St. Leonard,  
 Montréal, P.Q. — Tel. 729-5287

#### ELEGANT MOTORS INC.

845, boul. Taschereau, Greenfield Park,  
 P.Q. — Tel. 672-2720

#### REIMERS AUTOMOBILE

510, boul. Labelle, Chomedey,  
 Ville Laval, P.Q. — Tel. 688-4321

#### DOWNTOWN DATSUN-FOREIGN MOTORS LTD.

4014-4428 o. rue Ste-Catherine, Montréal,  
 P.Q. — Tel. 931-5879 - 932-7136

#### GARAGE RÉAL CROTEAU ENRG.

635 est. boul. Curé-Poirier, Ville  
 Jacques-Cartier, P.Q. — Tel. 677-8979

#### BEAUDDIN AUTOMOBILE INC.

5653, boul. Sauvé, Laval-Ouest,  
 Ville de Laval, P.Q. — Tel. 627-0362

#### MICOR AUTO INC.

12305 est. rue Sherbrooke, Montréal,  
 P.Q. — Tel. 645-1633

#### GARAGE DOUCHARD LTEE

2905, rue Notre-Dame, Lachine,  
 P.Q. — Tel. 637-9531

#### GARAGE DUMOULIN LTEE

8115, boul. Lévesque, St-François,  
 Laval, P.Q. — Tel. 665-7459

#### SERVICE DE PNEUS STADIUM LTEE

1871, rue Delormier, Montréal,  
 P.Q. — Tel. 524-7111

#### BROADWAY AUTOMOBILE LTEE

7550, rue Broadway, Ville LaSalle,  
 P.Q. — Tel. 366-8931

#### DADUST DATSUN (LAVAL) INC.

1424, boul. des Laurentides, Pont-Viau,  
 Ville Laval, P.Q. — Tel. 663-2188

### CONCESSIONNAIRES, RÉGION DE QUÉBEC

#### ALOUETTE AUTOMOBILE INC.

332 avenue St-Sacrement, Québec, P.Q.  
 Tel. 683-2967

#### LA CANARDIÈRE DATSUN INC.

1590 De La Canardière, Québec, P.Q.  
 Tel. 522-5205

#### CARREFOUR DE L'AUTOMOBILE INC.

C.P. 305, Rond Point Route 16-A,  
 Chicoutimi, P.Q. Tel. 1 (418) 549-9733

#### J.E. DALLAIRE AUTO INC.

75 Rte Kennedy, Lévis, P.Q.  
 Tel. 837-8895

#### MARCEL LABBE AUTOMOBILE INC.

3108 Chemin Ste-Foy, Ste-Foy, P.Q.  
 Tel. 653-5228

#### LAVDIE MAISONS MOBILES INC.

765, boul. St-Germain Ouest, Rimouski, P.Q.  
 Tel. 723-8872

#### GARAGE JACQUES MORNEAU

St-Jean Port Joli, Co. L'Islet, P.Q.  
 Tel. 598-3221

#### GARAGE ROUSSEAU & FILS LTEE.

Mistassini, Co. Lac St-Jean, P.Q.  
 Tel. 276-2206 - 276-2282

#### SIROIS AUTO ENRG.

290 28me Avenue, St-Georges Est,  
 Cte. Beauce, P.Q. Tel. 228-2713

#### TREMBLAY EQUIPEMENT LTEE.

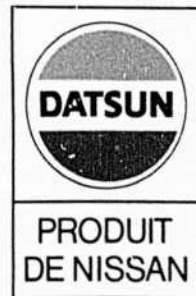
St-Bruno, 39, rue St-Alphonse,  
 Lac St-Jean, P.Q. Tel. 343-2810

#### LEONCE TREMBLAY LTEE.

Notre-Dame de la Doree, Comte Roberval,  
 P.Q. — Tel. 256-3851

#### GARAGE VINCENT TREMBLAY,

102 Route 15, Forestville, P.Q.  
 Tel. 587-2211



Il y a plus de 1,100 concessionnaires Datsun au Canada et aux Etats-Unis

*La Ferrari québécoise?*

## UNE VOITURE GT HAUTE PERFORMANCE BIENTÔT CONSTRUITE AU QUÉBEC.



Dans un modeste atelier de Montréal-Nord, loin des regards indiscrets, on procède actuellement à la mise au point d'un prototype qui pourrait fort bien devenir la première voiture Grand Tourisme haute performance produite au Québec.

Au moment même où la Manic est menacée de disparaître (on parle de faillite à l'heure où ces lignes sont écrites), on vient de former une compagnie, provisoirement appelée "Les Automobiles Gresco", qui se propose de doter le Canada d'une voiture de sport susceptible de pouvoir rivaliser avec ce qui se fait de mieux dans ce domaine à l'heure actuelle.

On sait que la compagnie Ford vient de lancer aux Etats-Unis, par le truchement de ses concessionnaires

Lincoln-Mercury, une prestigieuse GT construite en Italie par un ingénieur d'origine argentine, Alessandro De Tomasso.

Il s'agit de la Pantera, un coupé deux places à moteur central, qui doit permettre à Ford de finalement faire concurrence à la célèbre Corvette. Toutefois, il n'est pas question pour le moment que la Pantera vienne "rôder" au Canada en raison des facilités limitées de production des usines italiennes. De plus, en raison des tarifs douaniers, la voiture devrait se vendre ici à un prix qui ne serait pas tellement compétitif. Ce ne sont là que deux des raisons qui ont incité Edouard Gresco à se mettre au travail. Car, il se pourrait que la "Gresco" (ce nom n'est pas définitif) devienne une sorte d'équivalent canadien de la Pantera.

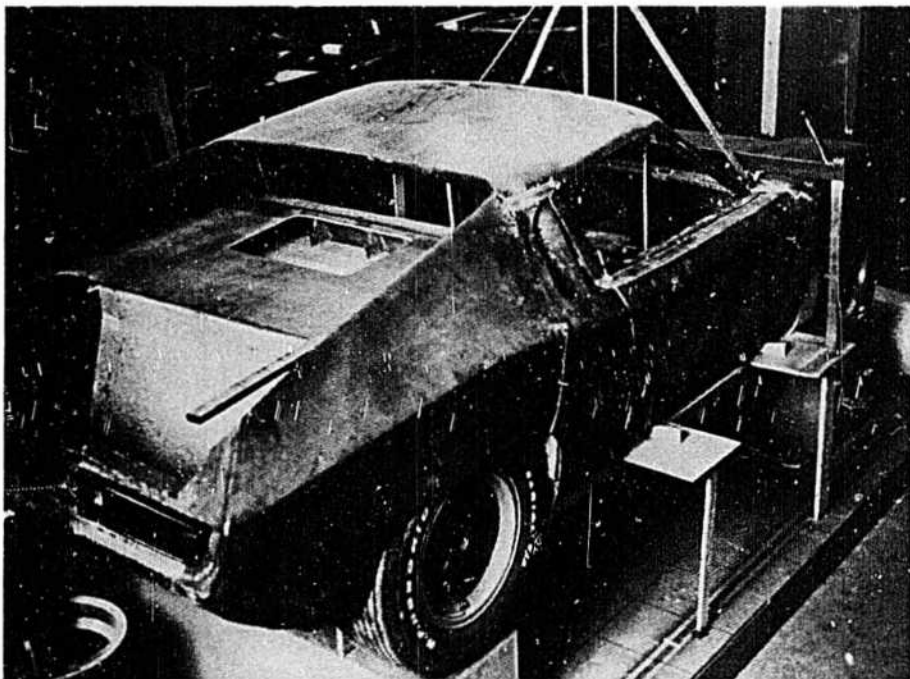
Edouard Gresco veut doter le Québec de sa première voiture Grand Tourisme haute performance.

### UN VIEUX RÊVE

Toutefois, bien avant que l'on entende parler de la nouvelle GT de Ford, le prototype de sa contre-partie canadienne était déjà en marche.

Señor M. René Jalbert, un des directeurs de la nouvelle compagnie, Edouard Gresco a toujours rêvé de construire un jour sa propre voiture. Il en avait même ébauché les plans de base dans son sous-sol, il y a environ deux ans. Ce jeune mécanicien dont l'atelier est situé au 5582 rue De Castille à Montréal-Nord, s'est toujours spécialisé dans la voiture haute performance. Il a préparé et fait l'entretien de plusieurs voitures de course, dont une Volvo, une Mustang et une Corvette. La majorité de sa clientèle se recrute parmi les conducteurs de Corvette et ces derniers ont toujours manifesté un grand intérêt pour une voiture haute performance "un peu à part des autres..." Ces clients n'étaient pas prêts à déboursier \$15,000 ou \$20,000 pour une Ferrari, une Maserati ou même une Mangusta mais ils se montraient réceptifs à l'idée d'une voiture exclusive à mécanisme américaine et ne reculeraient pas devant un prix de l'ordre de \$9,000 à \$9,500.

Tous ces facteurs combinés devaient inciter Edouard Gresco à aller de l'avant avec l'aide financière de quelques investisseurs qui croyaient au projet et une certaine assistance "officiuse" de la compagnie Ford. On ne tient pas à élaborer sur ce dernier détail mais nous avons cru comprendre que Ford n'était pas complètement désintéressé à l'affaire. suite à la page 20



Même si le prototype Gresco n'est pas terminé, on a déjà une bonne idée ici des lignes de cet élégant coupé sport construit à Montréal. L'arrière rappelle un peu celui de la Lotus Europe.

# Plus besoin de jouer à la cachette...



vous pouvez  
maintenant acheter  
le London Dry Gin  
de Corby dans sa  
nouvelle belle  
bouteille. Alors . . .  
vous tous qui avez  
dû cacher vos  
bouteilles pour bien  
boire . . .

**c'est à votre tour  
de rire des autres.**

**Les bons barmen sont morts de rire.**

Les Distilleries Corby Ltée, Montréal.

## MECANIQUE FORD

On comprend un peu mieux cet état de choses quand on sait que la "Gresco" est entièrement construite autour d'une mécanique Ford. Il ne faut pas pour autant enlever du mérite au créateur de ce prototype car la conception de la voiture fait appel à une série d'innovations et de détails techniques qui garantissent son appellation de production canadienne. Certes, on utilise des pièces provenant de divers modèles Ford (ce qui abaisse le coût de production et facilitera l'entretien) mais leur disposition reflète les idées personnelles d'Edouard Gresco. Le châssis, par exemple, a été entièrement réalisé sous sa supervision. En forme de "T", il possède une poutre centrale et son dessin est inspiré des voitures de course.

Le moteur, qui est un Ford Cleveland V-8 de 351 pouces cubes, est monté au centre et en position transversale. La boîte de vitesses (4 vitesses ou automatique) provient de chez Ford également et le prototype est doté de quatre freins à disques ventilés.

Edouard Gresco ne tient pas à fournir trop de détails sur sa voiture pour le moment et jusqu'à maintenant tout le travail a été fait dans le plus grand secret.

Eddy est discret et préfère attendre d'avoir complété son prototype avant de clamer à tous les vents qu'il s'apprête à lancer une nouvelle voiture sur le marché. L'expérience lui a enseigné qu'il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué et il n'est pas d'accord sur les grands fracas publicitaires avant d'avoir quelque chose de solide en main. On constate que le projet est très sérieux et qu'il a l'intention de le mener à bien, en dépit des nombreuses tentatives infructueuses dans ce domaine au cours des dernières années.

Il a l'intention de parachever son premier prototype et de le mettre à l'essai au cours de l'été. On en profitera pour faire ressortir tous les petits défauts afin de les corriger sur la deuxième voiture. Si celle-ci rencontre toutes les exigences, on pourra commencer à penser à une petite production qui pourrait aller jusqu'à 12 véhicules au cours de 1972.

Côté carrosserie, la "Gresco" comporte aussi une foule de points intéressants. Il s'agit naturellement d'une deux places et on se réjouit d'apprendre que la voiture a été pensée en fonction d'une très grande sécurité. Son châssis est déformable en cas d'impact et les pare-chocs porteront vraiment leur nom. En plus, une cage de sécurité ("roll-over") semblable à celle que l'on retrouve sur les "stock-cars" a été incorporée à l'habitacle. Enfin, les panneaux de la carrosserie, qui est en fibre de verre, sont facilement démontables et pourront être remplacés d'une façon aussi rapide qu'économique.

Si tout va bien, la "Gresco" fera ses premiers tours de roue d'ici quelques jours et nous espérons bien pouvoir vous en offrir un essai "préliminaire" très bientôt. Et si quelqu'un doit réussir à doter le Québec de sa première voiture Grand Tourisme haute performance, nous croyons bien que c'est Eddy Gresco, un jeune homme entreprenant mais très réaliste.

JACQUES DUVAL

## Le pavillon "LES BOLIDES" à "TERRE des HOMMES"

A plusieurs titres, la présentation 1971 de Terre des Hommes marque un très sensible progrès sur les années précédentes. L'idée maîtresse de cette année, qui consiste à permettre l'accès au site sans requérir aucun droit d'admission, est de celles dont le maire Drapeau a le secret lorsqu'il s'agit de promouvoir un événement dont, ce n'est un mystère pour personne, il entend assurer la permanence. Libérés de la contrainte du prix d'entrée, Montréalais et touristes se rendent en très grand nombre sur les îles qui, il faut le reconnaître, n'ont rien perdu de leur charme depuis 1967 et constituent un lieu de détente idéal pour tous ceux qui veulent goûter, à deux pas du centre de la ville, une atmosphère de vacances et de dépaysement.

Sans doute, de nombreux restaurants, tous mieux achalandés les uns que les autres, appellent les gourmets et les gourmets. Sans doute

suite à la page 22



M. Paul Deetens, à gauche, organisateur du Salon de la voiture de course à Terre des Hommes, en compagnie de M. Jean Gratton, auteur des aventures de Michel Vaillant et responsable de la présentation du pavillon.



# LA BELLE VRROOM!

Place ! Voici la toute nouvelle Peugeot 304, la belle Vrroom . . .

Entre la route et elle, c'est un mariage parfait.

La nouvelle Peugeot 304 offre un équipement standard que la plupart de ses concurrentes ne proposent qu'en option : traction avant, quatre roues indépendantes, pneus MICHELIN à carcasse radiale, quatre vitesses synchronisées avec levier au plancher, freins à disques assistés à l'avant, arbre à cames en tête et une conception technique supérieure à celle de voitures valant plusieurs fois le prix de la PEUGEOT 304 : \$2.595.00. Port d'entrée.

Et rien n'est astuce publicitaire. La traction avant, par exemple, convient surtout aux voitures d'une certaine longueur, d'un certain poids d'un certain rapport entre le poids à

vide et le poids en charge, d'une certaine puissance, etc. . . .

C'est pourquoi la PEUGEOT 304 est une traction avant, alors que la 504 ne l'est pas.

Ce n'est pas nous qui allons en apprendre à nos ingénieurs.

Et si vous tenez à faire l'expérience d'une annonce qui dit vrai, faites ceci : essayez les voitures concurrentes dans la même gamme de prix. Ensuite, prenez donc le volant d'une PEUGEOT 304. Elle épouse la route.



*La toute nouvelle Peugeot 304—  
1971: Traction avant, 4 vitesses  
synchronisées avec levier au plancher,  
suspension à 4 roues indépendantes,  
freins à disques assistés à l'avant, pneus à  
carcasse radiale en équipement standard.*

*La nouvelle Peugeot 504, plus  
puissante, modèle 1971. Un comportement  
qu'aucune voiture du même prix ne peut  
approcher.*

 **PEUGEOT 304**  
**504**

PERFORMANCES POUR PROFESSIONNELS.

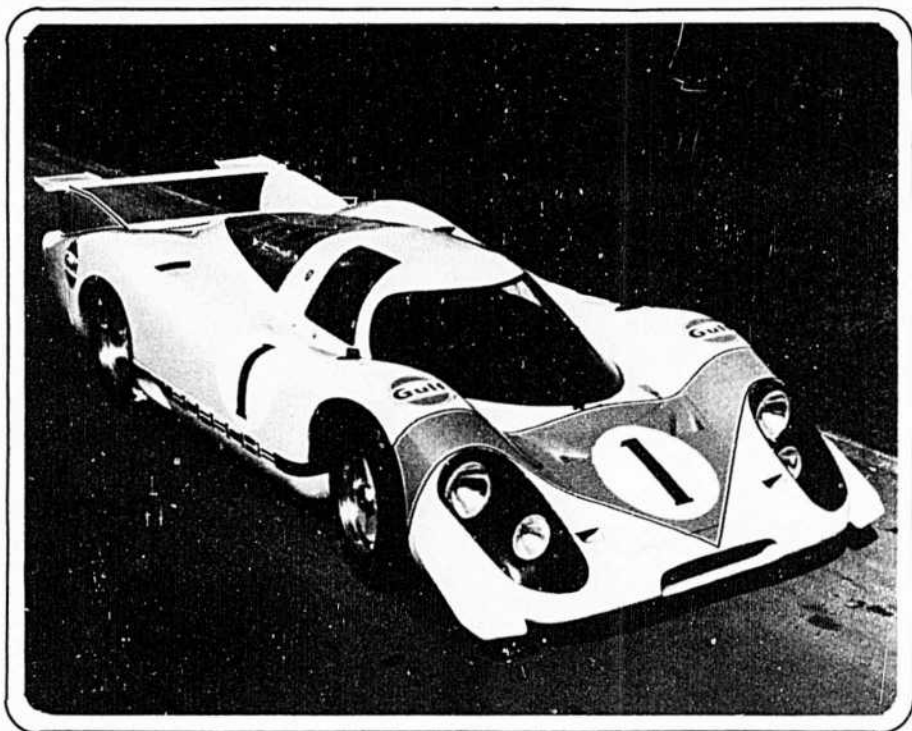
suite de la page 20

aussi, plusieurs pays effectuent des présentations remarquables qu'il serait regrettable de ne pas voir. Mais, pour nous qui avons consacré notre existence à une des plus belles découvertes de l'homme, c'est le pavillon de "l'Homme et la course automobile" qui retient, en priorité, notre attention.

Aussi vieille que la course, une controverse oppose les partisans de ce sport difficile, exigeant et dangereux à ses nombreux détracteurs. Alors que les uns vantent l'enivrement qui récompense ceux qui s'y adonnent, les autres énumèrent les dangers et risques apparemment inutiles. Mais n'est-ce pas là, ne voir que la surface des choses sans s'intéresser au sens profond de la course, à ce qu'elle apporte à ceux qui la pratiquent aussi bien qu'au matériel qu'on y utilise? Charles Faroux, le grand journaliste français, disait: "La course est éternelle. Un peuple qui renonce à la course renonce à l'effort. Il accepte par là même de déchoir."

Héritiers d'une longue tradition de pionniers, fils d'une race de découvreurs qui se sont sans cesse dépassés pour reculer toujours plus loin les limites des possibilités humaines, il n'est pas étonnant que les Canadiens se passionnent pour ce sport qui réunit, chez nous, un nombre toujours croissant d'adeptes enthousiastes. Cet engouement n'est pas près de s'éteindre, alors qu'on commence à se rendre compte de tout ce que la course automobile apporte de perfectionnements et d'innovations qui, demain, rendront nos voitures de route toujours plus sûres, toujours plus confortables, toujours plus maniables et plus simples à conduire. A ceux que la mécanique intéresse, le pavillon de "l'Homme et la course automobile" offre de multiples illustrations de cette affirmation. Pour ceux qui se contentent du seul aspect extérieur des choses, l'esthétique des modèles présentés, les lignes d'une pureté aérodynamique incomparable, la beauté des formes dans sa simplicité fonctionnelle, l'audace des structures les paieront largement de leur visite.

Les passionnés, quant à eux, retourneront sans aucun doute à plusieurs reprises dans un pavillon où tout a été conçu pour leur plaisir. L'ambiance générale, dans ses moindres détails, reflète réellement celle



La Porsche 917, gagnante des 24 Heures du Mans 1970, arrivera à Terre des Hommes d'ici quelques jours.

d'un circuit de courses et le pavillon du Canada, avec son immense chapiteau, se prête particulièrement bien à une telle reconstitution. Depuis les nombreux commanditaires qui participent aux grands événements des courses d'autos jusqu'aux échoppes qui égaient les pistes du monde entier, tous ou presque ont tenu à assurer par leur présence le succès d'un pavillon qui, la chose n'est pas douteuse, s'est d'ores et déjà acquis droit de cité à Terre des Hommes.

Que dire, enfin, des voitures exposées? La liste des holidés présentés serait trop longue à énumérer. Mais il est important de mentionner que cette exposition ne ressemble en rien à tout ce qui a pu se voir dans le passé. Grâce au dynamisme de Paul Deetens et à la collaboration sans réserve de la Ville de Montréal, c'est une collection unique qui nous est offerte, dont la majorité des éléments n'avaient jamais été présentés au Canada auparavant. Plusieurs voitures de Formule I dont, notamment, la Porsche avec laquelle Dan Gurney a remporté le Grand Prix de France sont offertes à notre admiration. La célèbre Abarth 750 trône fièrement sur son podium et il n'est pas douteux qu'elle attire tous les

regards. A Monza, pilotée par six journalistes célèbres, elle a brisé pas moins de six records internationaux.

Les voitures Can Am, les prototypes et les voitures de rallye n'ont pas été oubliées, pas plus que les dragsters et autres voitures de sport. Et, très prochainement, arrivera de Stuttgart la Porsche 917 qui a remporté en 1970 la course des 24 Heures du Mans. Transportée spécialement par avion, elle renouvellera l'intérêt d'un pavillon dans lequel on se demande ce qu'il faut le plus admirer de la qualité des voitures exposées ou du soin apporté à la présentation de celles-ci.

Voici une liste partielle des voitures exposées:

- Matra prototype
- Alfa Romeo
- L'Alpine, gagnante du rallye de Monte Carlo
- Brabham Repco, Formule I
- La Lotus 49 de Graham Hill
- BRM, Formule I
- Mirage BRM
- La Cooper Formule III, ayant été conduite par Jackie Stuart
- Porsche 911 R
- Brabham Formule III
- Connaught
- Maserati Bird Cage.

# CONNAISSEZ MIEUX VOS PNEUMATIQUES

Le choix judicieux des pneus pour un véhicule donné conditionne le confort de suspension, la tenue de route, le silence de marche, le freinage. De là l'importance du type à adopter.

## LES TYPES DE PNEUS

Il en existe trois: (tous les pneus équipant votre voiture — y compris la roue de secours — doivent être du même type, du même profil et de la même marque).

### 1. LE PNEU CONVENTIONNEL

a) Carcasse toile textile en nappes croisées

**AVANTAGE:** Silence de roulement. **INCONVÉNIENTS:** Bande de roulement déformable entraînant une usure assez rapide du pneu. Flancs relativement épais limitant la souplesse.

### 2. LE PNEU À ARCEAUX

a) Ceinture rigide en nappes croisées

B) Carcasse radiale (fil parallèle d'acier ou de nylon)

**AVANTAGES:** Structure évitant la déformation latérale de la bande de roulement d'où usure très réduite et précision de trajectoire.

Meilleure adhérence au freinage.

**INCONVÉNIENTS:** Résonances sur certains revêtements.

Moindre protection des flancs contre les chocs. Approche de la limite d'adhérence moins aisément détectable.

### 3. LE PNEU TUBELESS

**AVANTAGES:** Simplicité théorique de réparation, si l'on dispose d'un outillage approprié; permet d'éviter une perte de pression brutale en cas de crevaison courante grâce à la gomme plastique située à l'intérieur.

**INCONVÉNIENTS:** Pneus manquant généralement de souplesse.

Risque de dégonflage instantané en cas de choc latéral. Etanchéité sur la jante délicate à réaliser. Réparation difficile en cas de crevaison sur le flanc du pneu.

## DIMENSIONS DES PNEUMATIQUES

La dimension d'un pneumatique se désigne généralement par deux nombres:

A: Le premier indique la largeur du boudin (gonflé à la pression correcte).

B: Le deuxième, le diamètre de la jante au point d'appui du pneumatique.

Ces dimensions sont exprimées, soit en millimètres, soit en pouces. Exemple: La Renault 16 est équipée avec des pneus de 145 x 355, ou dans certains cas de 5,60 x 14. Cela signifie que dans le premier cas: "A" = 145 mm et "B" = 355 mm. Dans le deuxième cas: "A" = 5,60 pouces et "B" = 14 pouces.

## ENTRETIEN DES PNEUS

Ceci comprend le gonflement, le démontage, la réparation, le remontage et l'examen périodique des pneus afin de détecter les petites avaries avant qu'elles ne s'aggravent.

1. GONFLEMENT. Des pneus mal gonflés peuvent occasionner des difficultés dans la conduite et le freinage.

a) Gonflement insuffisant: Les flancs du pneu se bombent et le centre de la semelle, ne touchant plus le pavé, s'use moins que les côtés. Un pneu insuffisamment gonflé est mal protégé contre les dommages par la jante. Un pneu mou qui frappe durement un objet s'écrase sous l'effet du choc et se pince sur la jante, ce qui brise la carcasse du pneu. De plus, une pression trop basse rendra la conduite laborieuse, entraînera le "Shimmy" des roues avant, les con-

tre coups au volant et le crissement des pneus dans les virages.

b) Gonflement excessif: Un pneu trop gonflé roule seulement sur la partie centrale de la semelle, laquelle s'use plus vite. Le pneu n'obéit pas en rencontrant un obstacle; la toile de la carcasse reçoit le choc et se fendille ou se brise.

c) Il est donc important de gonfler adéquatement les pneus.

Voici quelques points très importants à observer:

La pression de gonflement de pneus doit être vérifiée au moins une fois par mois (pneus froids). Ne tenez pas compte des pressions supérieures qui seraient atteintes par temps chauds ou après un parcours effectué à vive allure. Respecter les pressions de gonflage préconisées.

2. EXAMEN PÉRIODIQUE. Surveillez l'usure anormale des pneus.

L'examen de l'enveloppe permet parfois de détecter certains genres de blessures ou d'usure du pneu.

L'usure excessive indiquera des anomalies dans la timonerie, dans l'alignement ou dans le système de freins ainsi que la pression inadéquate des pneus.

**IMPORTANT:** Ne pas rouler avec des pneus lisses. Ils sont à l'origine de la plupart des dérapages en diminuant l'efficacité de freinage.

**IMPORTANT:** Si le pneu a été dégonflé, il ne faut pas le gonfler quand il supporte le poids de l'auto, mais monter le véhicule sur cric avant de le faire afin que la chambre à air se répartisse également sur tout le pourtour de la jante. Sinon, certaines parties de la chambre s'étireront plus que d'autres et l'on court le risque que le pneu éclate.

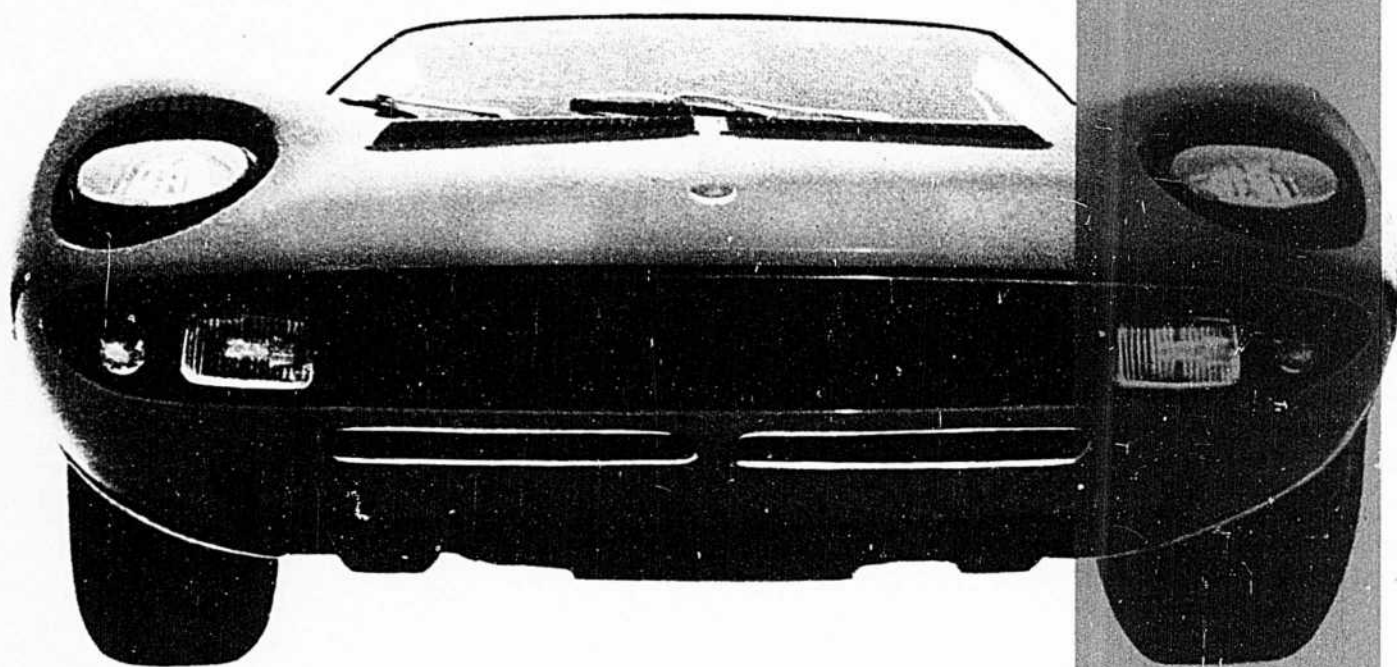
## ROTATION DES PNEUS

Les pneus d'un véhicule ne s'usent pas également. Par exemple, le pneu arrière droit s'use au moins deux fois plus rapidement que le pneu avant gauche. Afin que les quatre pneus s'usent également, on recommande d'en faire la rotation tous les 3.000 milles.

**NOTEZ BIEN:** Une durée normale des pneumatiques est de 18.000 milles. L'usure peut être très rapide si on néglige les facteurs suivants:

- défaut de carrossage
- roue voilée
- jantes abimées
- jeu du train avant
- vitesse exagérées
- mauvais état des routes
- freinages brutaux.

# LAMBORGHINI



## miura S et SV

2 places — moteur central 300 et 305 km/h

NOUS INVITONS LES  
CONCESSIONNAIRES  
INTERESSES A SE  
RENSEIGNER

### Elle a tous les atouts

qui font une auto de classe et une voiture de rêve. La ligne pure du grand carrossier Bertone, une performance inégalée, au raffinement suprême dans les moindres détails, une solidité à toute épreuve, un nom qui n'a pas son égal pour l'expérience et le prestige. Les modèles illustres en production ont tous la touche magique qui a fait de certaines voitures des classiques.

Miura S et SV, Jarama, Espada. Toutes les pièces mécaniques sont pesées et contrôlées électroniquement, puis balancées statiquement et dynamiquement, avant d'être montées pour former le seul moteur offert à la clientèle pouvant tourner à plus de 7 800 tours à la minute et garanti inconditionnellement.

La voiture pour satisfaire les plus difficiles et les plus exigeants; le nec plus ultra.



## jarama

2 + 2 places — 285 km/h  
Intérieur en cuir



## espada

4 places, air climatisé  
capitonnage en cuir  
250 km/h

**EUGÈNE CARRIÉ AUTOMOBILE LTÉE**

Lamborghini Canada

2107 ouest Ste-Catherine

672-5273

# Prolongez la vie de votre batterie en procédant vous-même à son entretien

par

ANDRÉ BEAULIEU T.D. C.E.T.S.

La batterie dans une automobile est l'une des parties essentielles, qui travaille beaucoup et demande très peu d'attention. Il reste, tout de même, que l'on doit de temps en temps lui attribuer quelques petits soins tout à fait spéciaux tels que:

1) Une fois par mois vérifier le niveau de son électrolyte, ajouter un peu d'eau s'il y a lieu ( $\frac{3}{8}$  à  $\frac{1}{2}$  pouce au-dessus des plaques), vérifier visuellement la condition externe de la batterie, fuite de l'électrolyte, corrosion excessive des bornes et des montures, vérification de la solidité des

montures de fixation, vérification de toutes les connexions électriques afin de déceler celles qui sont lâches. Vérifier la tension de la courroie du générateur ou de l'alternateur, etc.

2) Par grande chaleur d'été, une fois par semaine, vérifier le niveau de l'électrolyte.

3) Quotidiennement, si vous faites un long voyage (300 à 400 milles par jour), vérifier le niveau de l'électrolyte, puisque par des chaleurs élevées et à des vitesses d'autoroute soutenues durant des heures, la batterie peut facilement se déshydrater

surtout si le régulateur de voltage et la densité de l'électrolyte ont été ajustés pour Chibougamau-Québec et que vous décidez de descendre au Mexique pour une quinzaine de jours. L'écart de température est très grand, 100° F, même plus, et aucune correction de la densité de l'électrolyte et du régulateur de voltage n'a été faite; (à remarquer que dans les pays tropicaux la densité de la batterie est ajustée à un maximum de 1.230° comparative-ment à 1.290° pour ici; il en est de même pour le voltage).

suite à la page 27

## Causes générales de défectuosité de la batterie

### BATTERIE MANQUANT CONTINUELLEMENT D'EAU:

- 1) Régulateur de voltage défectueux ou mal ajusté.
- 2) Régulateur courant de charge défectueux ou mal ajusté.
- 3) Fissure dans le boîtier de la batterie.
- 4) Une cellule qui coule ou qui est perforée.
- 5) Joints d'étanchéité défectueux.
- 6) Température ambiante trop élevée.

### BATTERIE CONSTAMMENT FAIBLE:

- 1) Régulateur de voltage défectueux.

- 2) Régulateur de courant défectueux.

- 3) Courroie du générateur ou alternateur trop lâche.

- 4) Trop de vert-de-gris sur les bornes de la batterie.

- 5) Fils de raccord défectueux incluant la tresse de masse.

- 6) Mise à la masse dans le circuit de charge (short).

- 7) Utilisation excessive des accessoires électriques.

- 8) Trop de conduite au ralenti.

- 9) Batterie d'une capacité trop basse.

- 10) Interrupteur de lumières défectueux (ceux de recul, de freins ou de courtoisie),

- 11) Temps départ-arrêt du moteur trop court.

- 12) Générateur ou alternateur de puissance trop faible.

### BATTERIE QUI NE VEUT PAS SE RECHARGER:

- 1) Cellule(s) sèche(s), niveau d'eau trop bas.

- 2) Batterie a perdu son électrolyte.

- 3) Trop de dépôts à la base de la batterie, les plaques sont court-circuitées.

- 4) Electrolyte est contaminé.

- 5) Batterie trop vieille et usée.

- 6) Batterie ayant beaucoup de sulfate de plomb cristallisé doit être rechargée très très lentement (temps de charge de 50 heures à 100 heures).

André Beaulieu, T.D. C.E.T.S.

# Pour l'amour de votre voiture et de votre portefeuille...



## ZIEBARTEZ-LA!



**Ziebart®**  
Le seul procédé  
antirouille  
garanti 10 ans!

La rouille est un "rongeur" qui travaille vite. C'est avant 3,000 milles qu'il faut protéger votre voiture. Ziebardez-la! Sans tarder.

*Ziebardez votre voiture à ces endroits:*

### MONTREAL

**Centre**  
276, Queen — 866-1969  
**Centre nord**  
9187, St-Laurent — 381-8197  
**Nord ouest (St-Laurent)**  
2023, Thimens — 336-8861  
**Nord est (St-Léonard)**  
8485, Le Creusot — 324-5120  
**Lachine**  
915, Provost — 637-2501

Mais attention! Seuls les spécialistes Ziebart peuvent appliquer ce procédé breveté. Ne vous faites pas passer d'imitation. Seul Ziebart est garanti par écrit pour 10 ans (si appliqué avant 3,000 milles).

**Pour l'amour de votre voiture neuve et de son prix de vente, Ziebardez-la!**

**QUÉBEC**  
1341, Provinciale — 683-8461  
**VALLEYFIELD**  
202, Mgr-Langlois — 373-1421  
**DRUMMONDVILLE**  
1234, St-Pierre — 472-2036  
**SHERBROOKE**  
1650, Denault — 562-5162  
**RIVE SUD (Longueuil)**  
555, Guimond — 679-2776  
**OTTAWA**  
1813, Bank — 731-4008

*antirouille auto • camion*

## Ziebart®

Bureau régional  
915, Provost, Lachine  
637-2503

**ST-JÉRÔME**  
2132, Labelle — 436-3933  
**VICTORIAVILLE**  
700 est, Notre-Dame — 752-5118  
**TROIS-RIVIÈRES OUEST**  
7415, Jean-XXIII — 378-3744  
**HULL**  
129, Montcalm — 771-7338  
**BAIE-COMEAU**  
13, William-Dobel — 296-6834  
**LÉVIS**  
42A, Belle-Air — 837-9575

4) Annuellement, et s'il y a une fuite de l'électrolyte ou corrosion des attaches et de la base ainsi que l'accumulation de "vert-de-gris" sur les bornes et aux alentours de celles-ci; faites ce qui suit:

a) Enfiler votre plus vieille salopette, l'acide sulfurique sans distinction brûle les meilleurs habits. (Portez des lunettes de sécurité et ayez un boyau d'arrosage près de la voiture).

b) Avec une clef appropriée, démonter les deux connexions des bornes de la batterie (ne jamais utiliser une clef à tout faire telle une "vice-grip"; elle est très bonne mais pas pour ce genre de travail).

c) Détacher la batterie de ses attaches, voyez à ce que les bouchons soient bien en place, prenez la courroie de transport et sortez-la de la voiture; à défaut de courroie, utiliser des gants. Attention, c'est plus lourd que l'on est porté à le croire.

d) Placer la batterie dans un endroit où vous pouvez arroser celle-ci librement.

e) Les bouchons de la batterie bien en place, arroser généreusement la batterie avec de l'eau tiède et à pression modérée, éviter tout éclaboussement et tenir éloigné loin des yeux. Ceci a pour but de diluer tout l'acide sulfurique qui se trouverait en surface.

f) Après l'avoir copieusement arrosée, prenez du soda à pâte (la petite vache) ou de l'ammoniaque, un petit pinceau relativement propre, un plat d'eau tiède et badigeonner de soda et d'eau toute la batterie particulièrement aux alentours des bornes et des bouchons. Un bouillonnement va se produire, vous devez badigeonner tant qu'il ya bouillonnement ou presque plus; enlever les gros dépôts avec un grattoir ou une brosse d'acier. Le soda est une base qui a pour but de neutraliser l'acide.

Attention: ne pas enlever les bouchons et ne laissez pas introduire de soda dans la batterie.

Attention: au cas où de l'acide sulfurique (l'électrolyte) viendrait en contact avec une partie ou autre du corps, arroser aussitôt copieusement avec de l'eau les parties du corps qui ont été affectées. Tenez toujours le boyau d'arrosage près de vous. Portez des lunettes de sécurité pour travailler.

g) Arroser de nouveau pour en-

lever le soda et à l'aide d'un linge propre assécher bien celle-ci et ajuster le niveau de l'électrolyte avec de l'eau propre.

h) Vérifier si le boîtier de la batterie n'a pas aucune fissure et s'il ne devient pas particulièrement humide à certains endroits. Si oui, appliquer un peu de soda sans eau, essuyer celui-ci et appliquer de nouveau du soda, si continuellement le soda devient humide et réactif c'est qu'il y a fuite d'acide et la batterie a une fissure. Une réparation majeure doit y être faite. Voir un spécialiste, il vous dira si oui ou non c'est réparable.

Attention: lorsque vous vérifiez le dessous de la batterie ne l'inclinez pas plus de 30°, l'électrolyte pourrait s'écouler par les bouchons.

i) Si tout est normal avec la batterie, appliquer le même traitement à la voiture, c'est-à-dire, que la base de la batterie, les montures de fixations et les connexions doivent être arrosées, badigeonnées, arrosées et asséchées.

j) S'il y a corrosion sur les montures des fixations et la base, nettoyer le tout à fond puis peindre à l'aide d'une peinture à l'épreuve de l'acide.

k) Si les fils de raccord et les connexions sont endommagés, les changer (ils coûtent environ \$1.00 à \$3.00 pièce). À noter: la condition de la tresse de masse (fil sans isolant) est aussi important que le câble du démarreur.

l) À l'aide d'un nettoyeur de bornes (environ \$0.90) nettoyer les bornes de la batterie ainsi que les connecteurs des fils de raccord.

m) Replacer la batterie dans son cadre, attacher et serrer les montures, voir à ce qu'elle soit bien solidement retenue et qu'il n'y ait aucun jeu latéral.

n) En dernier lieu raccorder les connecteurs sur les bornes appropriées. À retenir que la borne positive est la plus grosse des deux et que ce sera toujours positivement la plus grosse.

o) Avec la clef, serrer les vis des connecteurs environ 3 livres—pied, soit pour une clef de 6 pouces de longueur la pression appliquée sur celle-ci sera de 6 livres.

À l'occasion, recharger celle-ci pour lui donner sa vigueur et empêcher l'accumulation de sulfate de plomb.

Ceci est toujours bon, lorsque l'on

fait trop de conduite au ralenti tel que durant une période de plusieurs tempêtes de neige successives. La batterie a à subir un assaut d'endurance qui est souvent beaucoup plus que sa capacité. La recharge de la batterie peut être facilement effectuée chez soi durant la nuit avec l'aide d'un chargeur portatif qui se vend à un prix de \$10.00 à \$30.00 suivant la capacité. Même les petits chargeurs compacts avec protecteur de surcharge qui se placent sous le capot sont très efficaces.

Note: Savez-vous qu'une batterie bien chargée fait économiser de l'essence?

Avec de tels soins et pour un service normal vous avez toutes les chances d'avoir au moins 30 mois de francs et loyaux services de votre batterie.

### **Procédé Ziebart: Une économie réelle, à long terme**

Tout vendeur d'automobiles vous dira qu'une voiture sans trace de rouille vaut plus au moment de la revente qu'une carrosserie percée par la rouille.

Plusieurs procédés anti-rouille existent. Les prix varient depuis \$20 jusqu'à \$139. Lequel choisir? Et, quel prix vous assurera une réelle protection? Un peu de recherche dans ce sens vous amènera à choisir le procédé Ziebart.

Pourquoi? D'abord le procédé utilisé dans les ateliers Ziebart scelle entièrement toutes les parties de votre voiture: en plus d'une couche protectrice appliquée sous la voiture, une cire à base de pétrole est appliquée sur les moulures autour des phares-avant, à l'intérieur et l'extérieur des quatre ailes, des portières, sous le capot et tout autre coin et recoin pouvant loger l'humidité qui entraîne la rouille. Ce procédé plus complet est donc plus long à appliquer. De là son prix un peu élevé.

Mais les \$100 investis dans le procédé Ziebart apportent 50 lb d'une couche protectrice à la carrosserie de votre voiture et du même coup, une réduction moyenne de \$100 par année sur la dépréciation du véhicule.

Voilà l'économie que vous assurent les ateliers Ziebart. Profitez d'une visite à l'un des trois ateliers à Montréal pour en voir l'application et vous reviendrez convaincus de son efficacité.

# OÙ EN EST LA VOITURE ÉLECTRIQUE?

L'automobile n'est pas seule responsable de la pollution grandissante de l'air des villes. Elle vient même après l'industrie. Le problème n'en est pas moins très important. Les plus acharnés à le résoudre sont les Américains: leurs gros moteurs V8 crachent d'énormes quantités de gaz toxiques.

Quelles solutions envisagent-ils? Les gaz de carter sont les plus dangereux. Mais les constructeurs du monde entier les ont maîtrisés en les recyclant, ce qui n'était pas très difficile, ces gaz étant combustibles. Beaucoup plus difficile en revanche, apparaît le recyclage des gaz d'échappement. On y parvient partiellement mais au prix d'une diminution de puissance, d'une certaine complexité technique et d'un prix de revient élevé. Et sans aboutir hélas à un résultat définitif.

Or, il devient urgent de résoudre ce problème afin d'enrayer la lente asphyxie dont nous subissons tous, inconsciemment, les dangereux effets.

La solution la plus énergique: supprimer le moteur à explosion! Mais par quoi le remplacer sans être contraint de marcher... à reculons?

Le moteur à pistons rotatif inventé par le docteur Félix Wankel et dont ont été équipées 500 Citroën "M35" circulant en ce moment aux mains de "volontaires" pollue moins que le classique moteur alternatif mais pollue quand même.

## La turbine?

La turbine? La Grande-Bretagne (Rover) et Chrysler entre autres ont fait de nombreuses recherches mais de nombreux problèmes subsistent. La consommation importante, le prix de revient, l'absence de frein moteur, le manque de souplesse.

La turbine n'est pour l'instant applicable qu'aux véhicules de très gros tonnage circulant dans des conditions telles que le régime du moteur varie peu.

## Une voiture de série à vapeur?

La vapeur qui a donné son appellation aux chauffeurs existait bien

avant le moteur à explosion (le premier moteur à vapeur fonctionne en 1769). Elle fut perdue par ses tares: la mise en pression était longue, l'ensemble était lourd et l'on ne manipulait qu'avec crainte les fortes pressions...

Mais voici qu'on reparle du moteur à vapeur, moteur propre, silencieux, parce qu'un riche américain, William Powell Lear a parié de construire... à la chaîne des automobiles à vapeur! Ses recherches sont discrètes mais l'on sait que la quantité de liquide employée (pas nécessairement de l'eau) est de 30 médailles; quand les accus sont vides, elle s'arrête..."

64 ans ont passé, on en est toujours au même point. La voiture électrique est bien la solution idéale pour lutter contre les fléaux urbains modernes (encombrement, bruit, pollution de l'air)... à condition qu'elle soit viable.

## Le Stil de Jarret

Pourtant on peut acheter des voitures électriques. Il en circule 50.000 en Angleterre, Le Japon, la Suisse, l'Amérique en vendent. En France, la société Jarret propose le Stil, plus élaboré encore que tous les autres véhicules électriques car il utilise l'électronique.

Mais voilà, les performances du Stil situent le problème: 18M-4 de vitesse maximum et... 50 milles d'autonomie (à condition qu'il n'y ait pas de pente!)

Autant dire qu'actuellement une voiture électrique n'est utilisable que pour se déplacer à l'intérieur d'une usine par exemple et véhiculer de petits matériaux ou des visiteurs.

## Autonomie ridicule

Pourquoi? Parce que l'énergie électrique pèse 50 fois l'énergie essence. Du moins lorsqu'elle est puisée dans les classiques batteries au plomb. Comme on cherche au contraire à faire des véhicules électriques légers, il en résulte une autonomie presque toujours ridicule: de 12 à 60 milles selon les véhicules.

On cherche donc de nouvelles batteries. Les accus au zing-argent sont 5 fois plus légers mais chers et surtout fragiles. Les accus au sodium-soufre sont également plus légers mais ne fonctionnent qu'à 300 degrés.

Le terrain de recherches le plus fertile est celui de la pile à combusti-



La "512": moteur à essence de 321 cm<sup>3</sup>, 2 cylindres, 12 c.v., moteur en aluminium d'un taux de compression de 11 à 1. 45 m/h de vitesse de pointe. Cette micro-voiture essentiellement prévue pour un usage urbain est construite en France.

ble qui transforme l'énergie chimique en énergie électrique.

Elle marque un grand progrès par rapport à la batterie classique. Pour 600 heures d'utilisation, il faut 12 tonnes d'accumulateurs en plomb ou bien 600 livres de pile à combustible. Hélas ce poids demeure élevé et le rendement est faible. Sans compter le problème des électrodes. Elles devraient être en platine mais alors la production mondiale ne suffirait pas à pourvoir un développement de la voiture électrique au stade industriel et coûterait fort cher!

Bref, on piétine. Pourtant, on s'acharne. Aux U.S.A. la General Motors a créé des prototypes de voitures urbaines mesurant toutes moins de 9 pieds et propulsées soit par moteur à essence, soit par moteur électrique, soit par moteurs hybrides utilisant les 2 énergies. Chez Mercedes, le professeur Fiala met au point un système récupérant l'énergie hydraulique produite lors d'un freinage et la réutilisant pour aider un moteur électrique. En France, la Régie Renault étudie avec la firme japonaise Mazda une estafette électrique dont un prototype roule. Les frères Jarret mettent à profit l'électronique pour diminuer l'encombrement du moteur et simplifier les manœuvres.

Où tout cela mènera-t-il? Il faut attendre. Chaque jour peut apporter du nouveau: le moteur électrique a 50 ans de retard sur le moteur à explosion. Il doit les rattraper. On a marché sur la Lune mais on roule encore dans la voiture inventée par nos arrière grand-pères, voilà le paradoxe. Le moteur à explosion a encore un solide avenir devant lui. Économiquement il est indétronable. Techniquement il est au point. La seule véritable menace pesant sur lui: la pollution de l'air.

rendement. M. Paul-Henri Houle a eu l'amabilité de mettre à notre disposition la Ford Galaxie 1971 de l'un de ses vendeurs après nous avoir brièvement expliqué la façon très simple de passer de l'alimentation à l'essence à celle au gaz propane. Cela devait nous permettre de faire d'une pierre deux coups, c'est-à-dire essayer la Ford 1971 tout en nous donnant le privilège de conduire une voiture expérimentale assez unique.

Les moteurs Ford, spécialement le V-8 de 351 pouces cubes qui équipait notre Galaxie 500, ont la réputation d'être très silencieux. Avec le gaz propane, le moteur gagne encore en docilité et sa douceur est remarquable. On a un peu l'impression de conduire une voiture à moteur rotatif ou à turbine, tellement le silence est impressionnant. Au ralenti, on ne note aucune différence et le moteur tourne tout aussi rond en dépit de l'absence du carburateur. Toutefois, si l'élimination du gicleur de ralenti du carburateur ne se fait pas sentir, le volet d'accélération qui contrôle habituellement le débit d'essence ne cède pas sa place sans faire valoir son utilité. Avec le gaz propane, l'accélération est nettement plus faible jusqu'à 30 m/h et, départ arrêté, la voiture arrive péniblement à 60 m/h en 15 secondes contre 13,5 secondes lorsqu'elle fonctionne à l'essence. Au-dessus de cette vitesse, la différence est minime et on peut dire que les reprises sont à peu près les mêmes.

La vitesse de pointe ne varie pas et se situe, dans les deux cas, à environ 108 m/h. Il nous a été impossible d'effectuer un test de consommation dans des conditions absolument identiques mais le conducteur de la voiture nous a déclaré que sa moyenne était d'environ 15 milles au gallon avec de l'essence ou du gaz propane.

À part l'accélération, le seul autre petit inconvénient du gaz propane semble être son odeur qui se manifeste de temps à autre, surtout lorsque la voiture est à l'arrêt et que le moteur tourne au ralenti.

On peut, en roulant, passer d'un système à l'autre sans difficulté. Il suffit de pousser un bouton et de pomper la pédale d'accélérateur à quelques reprises afin de rétablir la circulation du carburant dans les canalisations.

La voiture utilisée pour cet essai était munie d'une suspension raffermissée, de freins à disques à l'avant, d'une boîte automatique et de pneus Michelin à carcasse radiale. Ces derniers contribuent énormément à améliorer les qualités routières de cette voiture comme l'ont démontré nos essais sur le circuit Mont-Tremblant. Même si cette grosse Ford penche énormément dans les virages, elle s'accroche bien à la route et est beaucoup plus maniable. Comme tous les modèles de ce genre, elle sous-vire énormément et l'avant refuse quelquefois d'obéir aux commandes de la direction mais une voiture aussi lourde, à moteur avant, ne peut donner que ce qu'elle a.

Avec les pneus Michelin et des disques aux roues avant, le freinage nous a agréablement surpris. À 60 m/h, la voiture s'immobilise en 127 pieds, même lors d'un arrêt d'urgence et elle conserve sa stabilité directionnelle.

Les freins résistent aussi assez bien à un usage abusif et n'ont pas tendance à surchauffer, même après plusieurs applications successives.

La boîte de vitesses et la direction sont au niveau de la production américaine actuelle pour les voitures de cet-

suite à la page 30

# LABATT CAN-AM

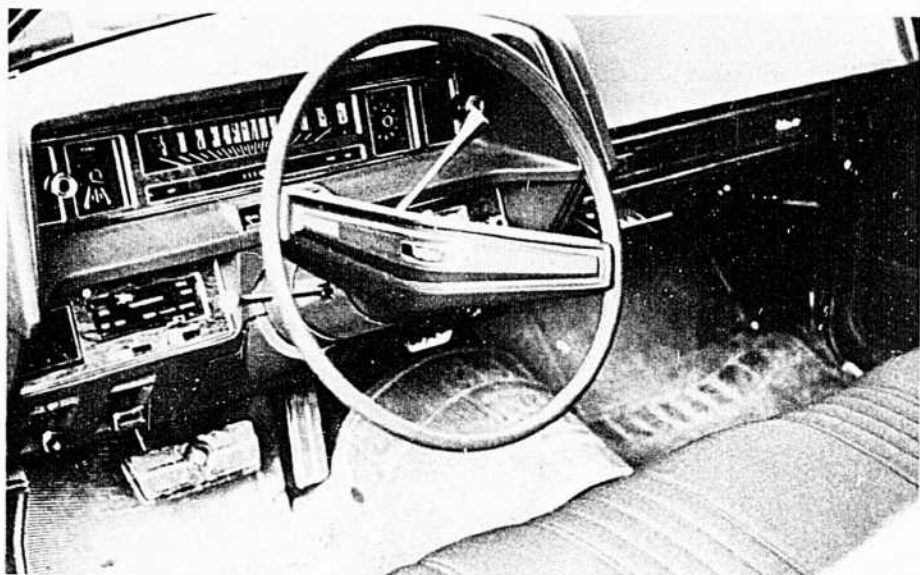
CIRCUIT  
MONT-TREMBLANT  
26-27 JUIN 1971



Tu l'as  
ou  
tu l'as pas

Tu l'as!  
Ceux qui l'ont boivent de la 50

PARTOUT AU CANADA, LABATT, Y A RIEN QUI LA BATTE!  
BRASSÉE AU QUÉBEC PAR LA BRASSERIE LABATT LIMITÉE



A part un petit interrupteur monté sous le tableau de bord (et invisible sur la photo), l'intérieur de cette Ford Galaxie 500 1971 n'offre aucun indice qu'il s'agit d'une voiture modifiée pour faire usage du gaz propane.

*suite de la page 29*

te catégorie. Souples et douces, elles vous laissent rarement l'occasion de "sentir" votre voiture mais plusieurs usagers y verront là des éléments de confort.

#### Aménagement

En ce qui concerne l'aménagement intérieur, la Ford 1971 accuse un progrès très net par rapport aux modèles des dernières années. La finition est excellente et passablement luxueuse. On a abandonné le tableau de bord de forme concave mais tous les contrôles demeurent bien à portée de la main. On apprécie la présence de deux cendriers, évitant ainsi au conducteur d'avoir à

se pencher dangereusement vers la droite.

Un témoin lumineux a aussi été incorporé à l'indicateur de niveau d'essence comme sur plusieurs voitures européennes. Ce voyant s'allume dès qu'il ne reste plus que quelques gallons d'essence dans le réservoir.

Si cette Ford est une grosse voiture, elle a au moins l'avantage d'être spacieuse de l'intérieur, contrairement à certains modèles. Le tableau de bord est bien en retrait, ce qui donne beaucoup de place pour les jambes à l'avant. La banquette avant possède aussi un bon recul et

même des conducteurs très grands trouveront une position de conduite confortable. La visibilité est aussi sans reproche et il convient de souligner le léger gonflement du coffre qui permet de bien situer la voiture dans les manœuvres de marche arrière.

En vérifiant l'espace réservé aux occupants de la banquette arrière, on remarque qu'il est maintenant possible de rabattre simultanément les dossiers des sièges avant.

Même sur le modèle coupé deux portes, l'espace pour la tête et les jambes est amplement suffisant à l'arrière et l'inclinaison du dossier de la banquette contribue largement au confort.

Le coffre arrière est très profond mais il pourrait être plus grand. Le plancher étant inégal, il est quelquefois plus compliqué de bien ranger les valises. Par contre, on appréciera, en cas de crevaison, la possibilité de pouvoir retirer la roue de secours de son emplacement sans avoir à déposer les bagages à l'extérieur.

Avec un prix de base de \$3902, cette Ford Galaxie 71 est assez bien partagée. Elle pourrait s'accommoder d'un peu plus de puissance mais sa souplesse, son confort et son aménagement sont ses meilleurs atouts.

Avec un traitement anti-rouille et un système au gaz propane, elle pourrait sans doute rouler encore allégrement dans dix ans et après 200.000 milles, sans même avoir contribué à la pollution de l'air. Et peut-être que dans 10 ans, tout le monde roulera au propane... Qui sait?



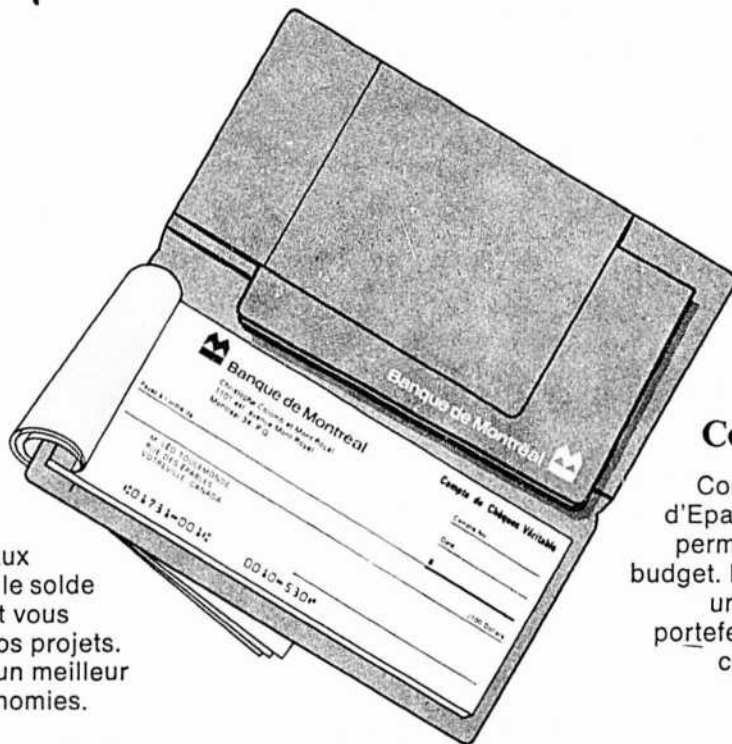
De l'extérieur, rien ne laisse deviner que cette Ford Galaxie 500 1971 est une voiture expérimentale antipollution fonctionnant au gaz propane.

# Tout bien calculé

les Comptes Véritables: formule idéale!

## Compte d'Épargne Véritable

Il rapporte un bon taux d'intérêt calculé sur le solde mensuel minimum et vous permet de réaliser vos projets. Il vous donne aussi un meilleur contrôle de vos économies.



## Compte de Chèques

Combiné à votre Compte d'Épargne Véritable, il vous permet de bien gérer votre budget. Il vous procure, gratis, un relevé mensuel et un portefeuille "Chèquerétaire" contenant, entre autres choses, vos chèques personnalisés.

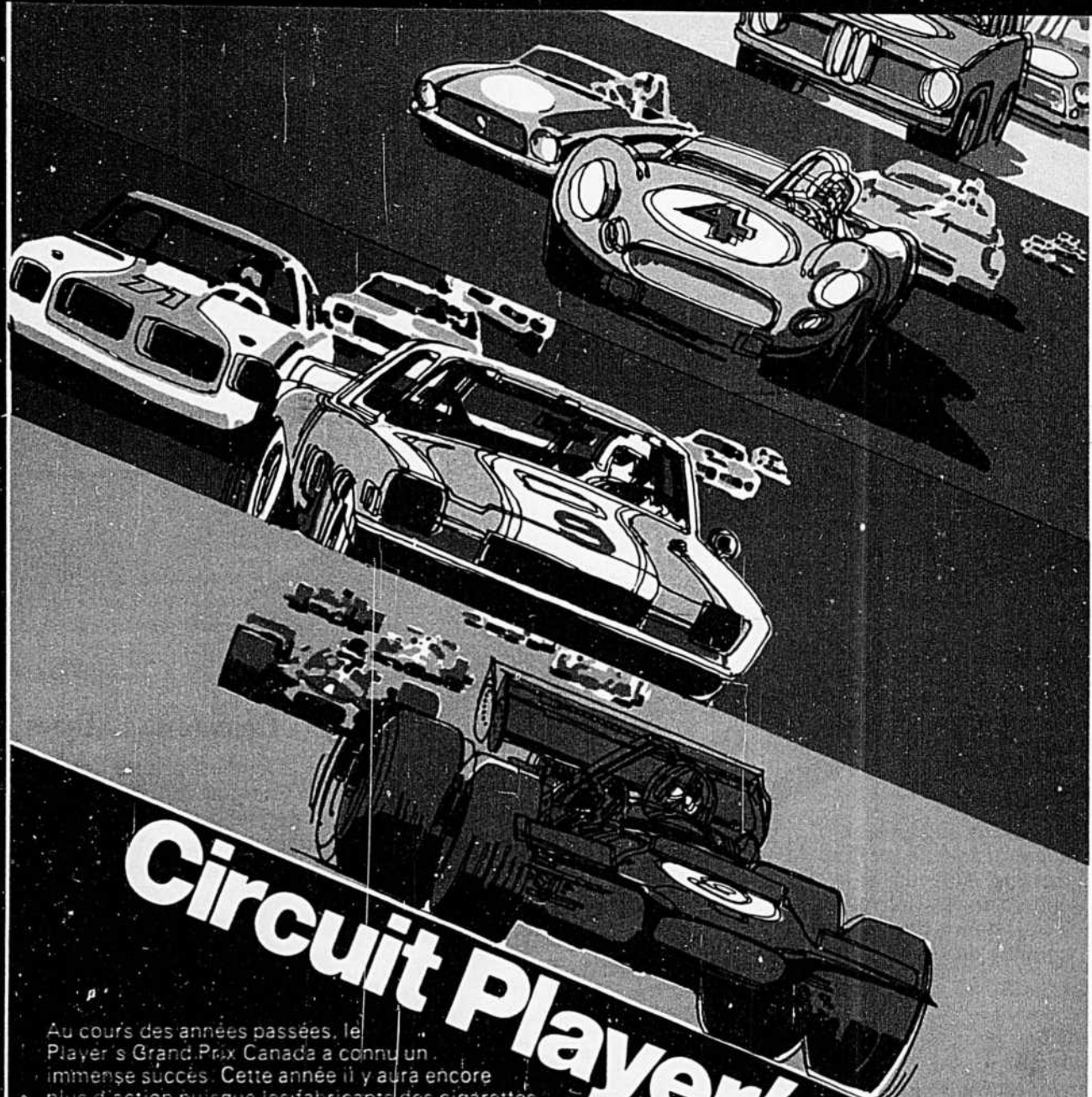


Formule idéale: les Comptes Véritables de la

# Banque de Montréal

La Première Banque Canadienne





# Circuit Player's 71

Au cours des années passées, le Player's Grand Prix Canada a connu un immense succès. Cette année il y aura encore plus d'action puisque les fabricants des cigarettes Altre Player's présentent des courses d'autos d'un bout à l'autre du Canada. Le circuit Player's 71 met en piste toutes les catégories — des voitures sport et sedan de série jusqu'aux Formule Un. L'enjeu est énorme: un quart de million de dollars que se disputent des pilotes audacieux. D'autres se mesurent tout simplement parce qu'ils aiment ce sport. Voici le programme du circuit Player's 71.

**PLAYER'S INTERNATIONAL**  
Championnat Trans-Am Sedan  
Edmonton International Speedway —  
20 juin, 1971.

**PLAYER'S QUÉBEC**  
Championnat Trans-Am Sedan  
Le Circuit Mont-Tremblant —  
1er août 1971.

**PLAYER'S GRAND PRIX CANADA**  
Championnat de Formule Un  
Mosport Park  
18 & 19 septembre 1971.

**CHAMPIONNAT PLAYER'S SUR  
CIRCUIT ROUTIER**  
Formule B, Fords et Vees, voitures  
sport et sedan de série Westwood —  
3 octobre 1971.

**SÉRIE PLAYER'S CHALLENGE**  
Série de six courses pour voitures de  
Formule B pour couronner le  
champion-conducteur canadien —



Player's

FILTER