

AUTOMOBILE

Quand et comment utiliser ses clignotants?

Jean-François Tardif

(collaboration spéciale)

Même si aucune statistique ne vient le confirmer, il faut se rendre à l'évidence. De moins en moins de conducteurs au Québec utilisent leurs clignotants.

Et un certain nombre de ceux qui le font ne semblent pas savoir comment bien indiquer leurs intentions de tourner ou de changer de voie. C'est à se demander si les conducteurs savent à quoi servent les clignotants.

«Il y a des gens qui ont perdu l'habitude d'utiliser les clignotants alors que d'autres ne s'en sont jamais servi, explique Denis Pelletier, professeur de conduite automobile et de moto depuis plus d'un quart de siècle. Pourtant, la loi exige que l'on fasse connaître ses intentions lorsqu'on circule sur la voie publique. L'omission de mettre son clignotant, quand une manoeuvre l'exige, peut même être réprimandée par les autorités policières et entraîner une contravention.»

Qu'on se le dise, les clignotants jouent un grand rôle au chapitre de la sécurité des piétons, des cyclistes, des conducteurs et des passagers des véhicules et même de celui qui les utilise. En renseignant les autres de ses intentions, un automobiliste s'assure que les gens autour de lui connaîtront la manoeuvre qu'il s'appête à effectuer et donc, qu'ils redoubleront de prudence.



PHOTO: LA PRESSE

Les clignotants jouent un grand rôle au chapitre de la sécurité, notamment lorsqu'il s'agit d'indiquer ses intentions pour changer de voie.

«L'utilisation des clignotants aide aussi à diriger la circulation. En faisant connaître ses intentions, on donne un indice aux autres conducteurs de ce qui va se passer sur la route dans les instants qui vont suivre. Ceux-ci peuvent alors adapter leur conduite.»

Les conducteurs négligents

Mais qui sont ces conducteurs, toujours de plus en plus nombreux, qui négligent de faire connaître leurs intentions lorsqu'ils sont sur la voie publique? Il y a d'abord les personnes qui conduisent depuis longtemps. Celles-ci auraient tendance à être

moins rigoureuses dans l'application des règles du Code de la route. Il y a aussi celles qui ont décidé d'arrêter d'utiliser leur clignotant parce qu'elles avaient la mauvaise habitude de le laisser fonctionner. Car si le clignotant se désactive tout seul lorsque le volant a fait un quart de tour, quand on tourne à une intersection par exemple, il demeure en fonction quand on change de voie, la rotation du volant n'ayant pas été assez importante. C'est alors au conducteur à le désactiver.

«On retrouve aussi les gens qui savent où ils vont et pour qui les autres ne sont pas importants. Ces personnes sont dangereuses puisqu'elles effectuent leurs manoeuvres sans se soucier des piétons, des cyclistes et des autres conducteurs. Finalement, il y a aussi ceux qui pensent que la route leur appartient. Dans un cas comme dans l'autre, ces gens connaissent par coeur le chemin qu'ils empruntent et ils n'ont pas peur au volant. Ils oublient cependant que la route doit être partagée et, en agissant ainsi, ils rendent insécures les gens qu'ils croisent.»

«Quant aux apprentis, leurs pires ennemis demeurent leurs parents. Un jeune conducteur a beau apprendre à bien utiliser ses clignotants lorsqu'il suit ses cours de conduite, il perdra rapidement l'habitude de le faire s'il ne le pratique pas. Et pour le pratiquer, il doit pouvoir conduire avec des personnes qui utilisent correctement leurs clignotants.»

Une question de jugement

Les occasions pour utiliser les clignotants sont nombreuses.

Il faut faire connaître ses intentions lorsque l'on change de voie, lorsque l'on veut tourner à gauche ou à droite à une intersection ou dans une entrée privée, lorsque l'on embarque sur une voie rapide, lorsque l'on sort d'une entrée privée, lorsque l'on est stationné en parallèle sur le bord d'une rue et que l'on désire s'y engager et aussi lorsque l'on veut s'immobiliser sur le bord de la route.

«Avant même de mettre son clignotant, un conducteur devrait regarder dans les miroirs de son véhicule afin de voir ce qui s'en vient. Cette manoeuvre, baptisée rétro-signal, a pour but d'indiquer au conducteur s'il peut ou non exécuter la manoeuvre qu'il désire faire. Si le champ est libre, le

conducteur pourra alors mettre son clignotant, puis effectuer sa manoeuvre en toute sécurité.»

Attention, on ne met pas son clignotant afin de quémander une place. Quand on veut changer de voie et que le trafic est très dense, par exemple.

«C'est quand on est certain que l'on peut effectuer sa manoeuvre que l'on met son clignotant. Un apprenti qui, lors de son examen de conduite, mettra son clignotant dans l'espoir qu'on le laisse exécuter sa manoeuvre de changement de voie perdra des points.»

Bien des gens qui se donnent la peine d'utiliser leurs clignotants ne le font cependant pas correctement.

Ainsi, certaines personnes qui désirent changer de voie mettent leur clignotant au

moment où ils amorcent leur manoeuvre.

Et une majorité de gens qui veulent tourner à une intersection ou dans une entrée privée commencent par appliquer les freins et ralentir avant même de mettre leur clignotant.

D'autres semblent croire que c'est lorsqu'ils commencent à négocier le virage à une intersection qu'ils doivent le signaler.

Certains conducteurs, qui sont immobilisés à un feu rouge, attendent aussi que celui-ci change au vert pour signaler qu'ils veulent tourner.

«Quand on veut tourner, on met d'abord son clignotant. En agissant ainsi, on informe le conducteur qui nous suit que l'on se prépare à tourner et que donc que l'on est sur le point de commencer à ralentir et que

celui-ci devra faire de même. Et on ne risque pas de le prendre par surprise.»

«C'est après avoir regardé dans ses miroirs afin de s'assurer que l'on pouvait décélérer sans problème (rétro-frein) que l'on commence à ralentir. C'est la vitesse à laquelle on roule qui déterminera à quel moment il faudra mettre son clignotant, plus celle-ci étant grande et plus il faudra faire connaître son intention de tourner tôt. Un conducteur devra aussi savoir exactement où il voudra tourner.»

Qu'on se le dise cependant, le clignotant ne donne pas priorité à son utilisateur.

Ce n'est pas parce que l'on a fait connaître son intention de changer de voie, par exemple, qu'on peut le faire sans au détriment des véhicules qui s'y trouvent déjà.*



VOLVO XC90 2006

PRIX D'ENTRÉE COURANT : 2 500 \$. SPÉCIAL POUR VOUS : 0 \$.

OÙ QUE VOUS ALLIEZ, TOUTE LA FAMILLE POURRA REGARDER SES FILMS PRÉFÉRÉS GRÂCE AU SYSTÈME DE DIVERTISSEMENT AUX PLACES ARRIÈRE, SANS FRAIS, DE VOLVO. REGARDER UN FILM, JOUER À UN JEU VIDÉO OU ÉCOUTER UN CD SUR LES DEUX ÉCRANS HAUTE RÉOLUTION DE 17 CM ENCASTRÉS DANS L'APPUI-TÊTE DES SIÈGES AVANT DEVIENT UN JEU D'ENFANT. AVEC CET ACCESSOIRE D'UNE VALEUR DE 2 500 \$, VOS PASSAGERS SERONT DIVERTIS TOUT EN ÉTANT DES PLUS CONFORTABLES. À L'AVENIR, QUAND VOUS PRENDREZ LA ROUTE, APPUYEZ SUR «PLAY» ET N'OUBLIEZ PAS LE POPCORN.

CREDIT-BAIL À PARTIR DE
690 \$
PAR MOIS, 36 MOIS.

SYSTÈME DE DIVERTISSEMENT AUX
PLACES ARRIÈRE SANS FRAIS

VOLVO
pour la vie

TRADITION VOLVO 300 rue Vachon, Cap de la Madeleine (819) 691-3025 www.traditionvolvo.net

*Offre d'une durée limitée soumise aux clients admissibles seulement sur approbation du crédit. Cette offre s'applique à une XC90 2.5T A 2006: 69046 \$ par mois; terme de 36 mois. Un acompte de 0 \$; la première mensualité (incluant les taxes), l'inscription au RDPRM de 48,96 \$ et le dépôt de garantie de 800 \$ sont dus à la signature du bail. Taux d'intérêt annuel de 2,95 %. Total des mensualités : 25 927,94 \$. Taxes, immatriculation, assurance et frais d'administration en sus. Allocation de 60 000 km (0,16 \$ par km excédentaire). Les mensualités et le dépôt de garantie peuvent varier selon le choix d'équipements additionnels. Valeur de rachat à la fin du bail : 32 838,40 \$ plus taxes. Obtenir un système de divertissement aux places arrière sans frais d'une valeur de 2 500 \$ ou 1 000 \$ applicable à l'achat d'un véhicule. Le montant de 2 500 \$ est basé sur le PDSF d'un système de divertissement aux places arrière acheté séparément. Le concessionnaire peut louer à un prix inférieur. Cette offre prend fin le 31 Mars 2006. Certaines conditions s'appliquent. Communiquez avec nous pour plus de détails. Les véhicules peuvent différer de ceux illustrés. ©2006 La Compagnie des Automobiles Volvo du Canada. *Volvo pour la vie est une marque déposée utilisée sous licence par La Compagnie des Automobiles Volvo du Canada. Pensez à toujours boucler votre ceinture de sécurité. Visitez le site volvocanada.com.



Le Shelby Daytona CSX2287 dans sa version bleue d'origine, accompagné d'une réplique rouge.

L'incroyable histoire du CSX2287

Alain Raymond

Collaboration spéciale

Sorti de l'usine le 22 novembre 1963, il a été construit par l'un des personnages les plus colorés de l'histoire de l'automobile, le légendaire Carroll Shelby. L'indomptable Texan de 83 ans-transplanté du cœur et du rein,

vainqueur des 24 heures du Mans en 1955 avec Aston Martin, créateur du mythique AC Cobra-, que j'ai eu le grand plaisir de rencontrer à deux reprises, nous raconte l'histoire rocambolesque du «lost Daytona», l'un des six coupés Daytona qui disparut en 1982 avant de refaire surface près de 20 ans plus tard.

Mais d'abord, un rappel historique. Carroll Shelby met fin à sa carrière de pilote en 1960 à cause d'un cœur malade. Il rêve alors de construire sa propre voiture sport «pour botter le cul à la Corvette». C'est ainsi qu'est né l'AC Cobra, un roadster d'origine anglaise animé par un V8 Ford savamment tripoté par Shelby. Une bombe qui ridiculise sans tarder la fameuse Corvette.

«Facile, et maintenant pourquoi pas Ferrari?» raconte le vieil homme. Mais le Cobra ne fait pas le poids face aux belles de Maranello, notamment dans les épreuves d'endurance, où la vitesse de pointe et l'aérodynamisme jouent un rôle déterminant. «Il faut donc penser à autre chose, un Cobra plus affiné capable de friser les 300 km/h sur la ligne droite des Hunaudières, au Mans. Je décide donc d'engager Peter Brock, un ingénieur de talent qui conçoit le coupé Daytona. Son nez de requin, son capot allongé et son arrière tronqué nous permettent immédiatement d'améliorer la vitesse de pointe, mais la voiture manque de stabilité.»

«Il nous faudra six mois d'efforts inouïs, d'essais sur piste avec des fils de coton collés à la carrosserie pour nous permettre d'étudier l'écoulement de l'air (les souffleries n'existaient pas à l'époque). Finalement, la voiture est prête. Deux ans plus tard, en 1965, nous remportons le Championnat du monde en catégorie GT, sans oublier nos deux victoires au Mans en 64 et en 65 en catégorie GT. Enzo n'était pas content!», se rappelle l'homme, avec un sourire satisfait.

Avec ses lapins!

Sa carrière sportive terminée, le coupé Daytona CSX2287, comme bien des voitures de course de l'époque, ne présente plus aucun intérêt. Il est vendu à Jim Russell pour 4500 \$, qui s'en sert comme voiture de route, puis cédé à Phil Spector, un producteur de musique, pour 12 500 \$. Spector se balade à Los Angeles au volant de la Shelby, mais se plaint constamment à Shelby «qu'elle est peu pratique, qu'elle surchauffe dans la circulation, qu'elle est bruyante et inconfortable...» Shelby envoie promener l'ignare, qui ne tarde pas à vendre le Daytona mal-aimé à son garde du corps, un certain George Brand, pour un misérable 1000 \$. Pas plus intéressé, Brand offre la voiture à sa fille Donna O'Hara.

Au fil des ans, O'Hara reçoit plusieurs offres d'achat, mais refuse de vendre la voiture, qu'elle garde aussi après son divorce en 1982. Le Daytona disparaît ainsi de la circulation jusqu'en 2000, date à laquelle la malheureuse Donna se suicide en s'immolant par le feu... avec ses lapins et sans laisser de testament.

Je vous fais grâce des péripéties juridiques qui ont suivi pour vous dire simplement que la voiture appartient aujourd'hui à Frederick Simone, un fortuné neurochirurgien de Philadelphie, qui l'aurait payée trois millions de dollars.

Exposé l'an dernier au Saratoga Springs Automobile Museum, le Shelby Daytona, intact malgré ses 42 ans, a donc retrouvé la lumière du jour.

Peinture bleue acier ternie par le temps, tôles d'aluminium imparfaites portant à certains endroits la marque du marteau du maître tôlier, habitacle spartiate assemblé par un rivetage peu subtil; bref, dans son jus.

Et telle qu'elle avait couru en 1964, avec ses cicatrices et ses rafistolages de fortune. •

Venez comparer chez
FAITES UN PETIT VOYAGE
PAYANT
CHEZ NOUS
On vous offre

HYUNDAI
Shawinigan

L'ÉVÈNEMENT
BLEU
A L'HONNEUR



financement
à partir de
0%



Accent GS 2006 (3 portes)

139\$*
/60 mois

0% à l'achat
48 mois



Accent GL 2006 (4 portes)

169\$*
/60 mois

Oyé! Oyé! Oyé!

Pour tous
les heureux propriétaires
de Hyundai Accent,
Elantra et Sonata
Hyundai Shawinigan
privilégie votre fidélité.
Faites un voyage payant.
Venez nous rencontrer.



Sonata GL 2006

219\$*
/60 mois

0% à l'achat
48 mois



HYUNDAI
Va de l'avant

* Détails chez Hyundai Shawinigan

Les photos peuvent différer

HYUNDAI
Shawinigan

10100, boul. des Hêtres • (819) 539-8363

Un comportement insensé

La Tribune — De nombreux automobilistes laissent tourner leur moteur au ralenti afin de réchauffer leur véhicule ou pour le garder au chaud pendant leurs courses, un comportement insensé, estime l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. Ce phénomène, accentué par les démarreurs à distance, traduit une forme d'insouciance face à l'environnement que déplore André Bélisle, président de l'AQLPA.

«Ça n'a pas de bon sens! Non seulement c'est un gaspillage de ressources, mais c'est aussi une source de pollution importante. Les gens sortent à peine habillés de leur auto et se précipitent dans les magasins, un peu comme si l'hiver n'existait pas, mais on est au Québec et il fait froid!» dit-il.

Un moteur qui tourne au ralenti engendre une surconsommation de carburant, use prématurément la mécanique et émet des

polluants (monoxyde de carbone, oxyde d'azote, hydrocarbures et dioxyde de carbone).

Selon Environnement Canada, si chaque conducteur de véhicule léger réduisait de cinq minutes par jour l'utilisation de la marche au ralenti, les émissions de dioxyde de carbone seraient réduites d'un million de tonnes par année au pays.

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) a déjà sensibilisé les transporteurs aux problèmes reliés à la marche au ralenti, mais reconnaît ne pas avoir un grand pouvoir de persuasion. «C'est le même problème que l'on rencontre près des écoles. Par grand froid, ce n'est pas possible d'arrêter le moteur, surtout s'il s'agit d'un transport nolisé et que l'autobus est garé toute la journée, sinon le chauffeur ne pourra redémarrer, explique Claire Drolet, conseillère aux communications de l'APAQ.» •

«Déplacement émotionnel» sur la route

Mathieu Perreault

La Presse

Il y a des panneaux d'arrêt aux quatre coins de l'intersection. Vous arrivez le premier. Mais une voiture vous «vole» la priorité, en ralentissant à peine avant de vous couper le chemin. Vous devez freiner brusquement. Le malotru en rajoute en vous klaxonnant.

Les mains encore moites, vous arrivez à l'intersection suivante. Le feu est rouge. Vous vous arrêtez derrière une autre voiture. Le feu tourne au vert, mais l'automobiliste devant vous ne l'a pas vu. Il est distrait. C'est le bouquet! Vous appuyez plusieurs fois, longuement, sur le klaxon.

Les psychologues appellent «déplacement émotionnel» ce genre de comportement. Il pourrait jouer un rôle important dans le problème de l'agressivité au volant, selon une nouvelle étude réalisée à l'Université de Montréal.

«Sur la route, il arrive fréquemment qu'on se sente agressé sans qu'on puisse manifester notre sentiment, explique Isabelle Richer, étudiante en psychologie qui a fait l'étude dans le cadre de sa maîtrise. On se fait coller sur l'autoroute par une voiture qui, ensuite, nous dépasse. On évite de justesse un piéton distrait, et on

continue son chemin. On se fait klaxonner parce qu'on est arrêté derrière un camion de livraison garé en double.»

Résultat: on réagit parfois à retardement. On regrette de ne pas avoir klaxonné l'automobiliste qui nous a coupé le chemin, ou le piéton distrait. Un petit retard nous met hors de nous. Nous déplaçons notre frustration sur un autre automobiliste que celui qui nous a agressé. C'est un peu comme le parent qui rentre à la maison après d'être fait passer un savon par son patron, et qui est impatient avec ses enfants.

Mme Richer a fait son expérience sur une centaine d'hommes, d'un âge moyen de 23 ans, dans un simulateur de conduite à l'Université de Montréal. «J'ai étudié uniquement les comportements routiers agressifs des hommes, car ceux des femmes se différencient aux plans du contexte, de la forme et de l'intensité. Dans la littérature en général, on parle d'agressivité au volant pour les hommes. Les femmes ont d'autres formes d'agressivité, qui n'apparaissent pas dans ce contexte. Et dans les simulateurs de conduite, les femmes ont souvent des maux de tête et de cœur. Le fait d'avoir uniquement des hommes permettait aussi d'avoir une meilleure force statistique; pour analyser



PHOTO: LA PRESSE

Sur la route, il arrive fréquemment qu'on se sente agressé sans qu'on puisse manifester notre sentiment. C'est ce que les psychologues appellent «déplacement émotionnel».

aussi les femmes, il aurait fallu 200 participants, ce qui dépassait les moyens de l'étude.»

Les «cobayes» étaient appariés à un «faux participant»: un complice de Mme Richer, présenté comme un autre participant qui contrôlait une autre voiture dans

le simulateur. La simulation consistait en un véhicule irritant, qui roulait lentement, mais ne se laissait pas dépasser il accélérerait quand le cobaye tentait de le dépasser, puis ralentissait quand le cobaye se rangeait derrière lui. Ensuite, le cobaye se retrouvait

derrière un camion immobilisé, sans pouvoir le dépasser, et se faisait klaxonner.

Les réactions verbales et faciales et les mouvements du cobaye étaient enregistrés. Ensuite, il répondait à un questionnaire qui comprenait une évaluation de son complice.

Les résultats sont clairs: il y a déplacement émotionnel. Mais d'une façon surprenante, les cobayes narcissiques montraient moins de déplacement émotionnel. Par contre, les narcissiques avaient une agressivité de base plus élevée. Mme Richer veut maintenant faire une autre expérience, où le cobaye verra la voiture du faux participant.

Il existe deux théories de l'agressivité déplacée, selon Mme Richer: l'accumulation et la répression. La première théorie considère que plus on a de frustrations, moins on a de patience. La deuxième s'intéresse aux situations où une personne ne peut pas répondre à des agressions: par exemple, quand il n'est pas socialement acceptable de répondre à l'agression (un patron qui fait des blagues humiliantes devant des collègues), ou quand la source d'agression est abstraite (un ordinateur qui plante) ou disparaît (une voiture qui klaxonne en dépassant).*

Indispensable convertisseur catalytique

CAA-Québec — Les constructeurs automobiles ont inventé le convertisseur catalytique il y a 30 ans afin de diminuer l'émission de gaz polluants. Les normes de plus en plus strictes obligent les constructeurs à peaufiner cet appareil raffiné et très efficace.

Introduit en 1975 sur les voitures circulant en Californie, le convertisseur catalytique est mieux connu sous le nom de «catalyseur». Le petit Robert en donne la définition suivante: «substance, qui, en quantité infime comparée à celle des réactants, provoque la catalyse. La catalyse est une modification (surtout accélération) d'une réaction chimique sous l'effet d'une substance (catalyseur) qui ne subit pas de modification elle-même.»

Dans une automobile, le convertisseur catalytique transforme les hydrocarbures (HC) en vapeur d'eau et le monoxyde de carbone (CO) en gaz carbonique, tout en séparant les oxydes d'azote (NOx), pour donner l'oxygène et l'azote.

Pour traiter les gaz d'échappement, le convertisseur catalytique a recours à des matériaux assez raffinés. Dans la première génération de convertisseur, qui ne s'occupait d'ailleurs que des HC et du CO, on trouvait une grille en nids d'abeilles, des billes ou encore des éléments monolithiques de céramique. Ces dispositifs étaient recouverts d'un mélange de palladium et de platine. Ces métaux constituent l'agent catalyseur

indispensable pour engendrer la réaction chimique responsable de la purification des gaz d'échappement.

En 1980, les constructeurs ont commencé à employer un nouveau type de convertisseur, appelé «à triple effet», afin de neutraliser les NOx en plus bien sûr des HC et du CO. Toujours employé aujourd'hui, ce convertisseur se distingue du premier par l'ajout d'un autre élément monolithique de céramique recouvert d'un mélange de platine et de rhodium, ainsi que d'une entrée d'air pour stimuler l'élimination des gaz polluants.

Outre cette panoplie de métaux précieux, le convertisseur catalytique a besoin d'un autre élément pour effectuer son travail efficacement: la chaleur. La réaction chimique ne commence qu'à partir de 200 degrés, tandis que la température normale de fonctionnement est d'environ 900 degrés.

Ceci explique pourquoi une voiture pollue davantage pendant la période de réchauffement du convertisseur et pourquoi les constructeurs s'activent à diminuer le plus possible cette période qui s'étend de 60 à 90 secondes. Pour ce faire, ils placent le convertisseur de plus en plus près de la sortie du collecteur d'échappement. Les constructeurs songent même à réchauffer électriquement le convertisseur afin qu'il atteigne plus rapidement les 200 degrés nécessaires pour initier la réaction chimique.*



TROIS-RIVIÈRES MITSUBISHI VEUT VOUS TRAITER AUX PETITS OIGNONS POUR LES 10 ANS À VENIR.

<p>LES VÉHICULES LES MIEUX PROTÉGÉS AU MONDE**</p> <p>Garantie limitée sur le groupe motopropulseur de 10 ans/160 000 km*</p>	<p>Garantie limitée sur les véhicules neufs de 5 ans/100 000 km*</p>	<p>Assistance routière de 5 ans/kilométrage illimité*</p>
---	---	--

MÉRITE D'ÊTRE CONNUE SELON JACQUES DUVAL



LANCER ES 2006 CL4I-A 6,7 litres / au 100 km
15 998 \$** 0% (financement à l'achat pendant 60 mois)

UN DES MEILLEURS CHOIX DE SA CATÉGORIE SELON J.D. POWER.



OUTLANDER LS 2RM 2006 CO4S-B 7,8 litres / au 100 km
23 998 \$** 0% (financement à l'achat pendant 60 mois)

0%

Financement 60 mois

Location 223 \$* par mois

0 \$ comptant 0 \$ dépôt de sécurité

1^{er} paiement gratuit

Moteur 4 cylindres 2 litres, manuelle 5 vitesses
Lecteur CD et beaucoup plus.

* Location - 60 mois - 20 000 km par année T.T.P. en sus
** T.T.P. en sus

Location 314 \$* par mois

0 \$ comptant 0 \$ dépôt de sécurité

Moteur 4 cylindres, 2,4 litres, climatiseur, groupe électrique et beaucoup plus

TROIS-RIVIÈRES MITSUBISHI

www.troisrivieresmitsubishi.com

3095, boulevard Saint-Jean

Trois-Rivières (secteur ouest)

(819) 377-3301

LES VÉHICULES LES MIEUX PROTÉGÉS AU MONDE

10/5/5

MITSUBISHICARS.CA



MITSUBISHI MOTORS

Notre moteur: votre plaisir

Les dangers de l'échangisme

Éric Lefrançois

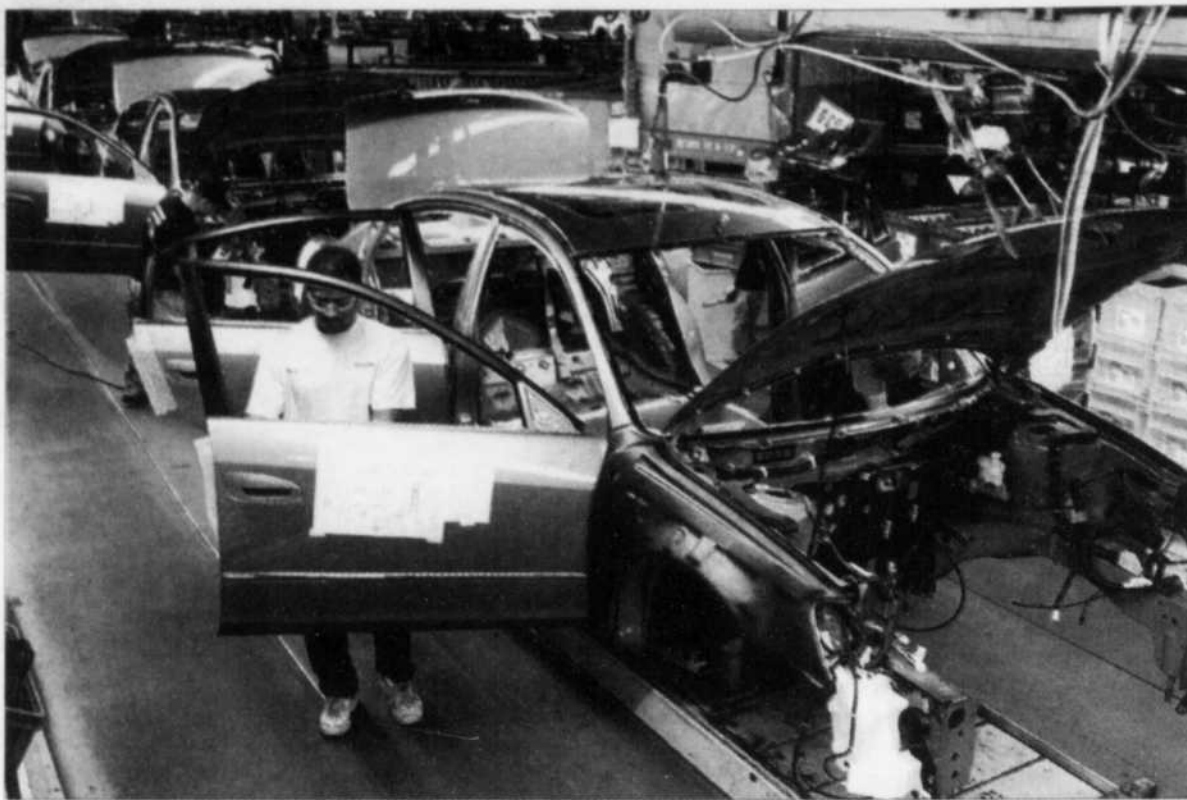
collaboration spéciale

Pour qu'une épidémie se propage, rien ne vaut un groupe aux caractéristiques communes. En Afrique, il a suffi qu'un virus du chien domestique touche un des lycéens du Serengeti pour que ces canidés disparaissent, presque en totalité, des plaines tanzaniennes. L'être vivant est perpétuellement attaqué par des agents infectieux. La diversité génétique et l'éloignement géographique permettent, entre autres, d'y parer.

Qu'est-ce que cela a voir avec les autos? Attendez un peu, j'y viens.

En pratiquant la politique des plateformes communes de façon intensive, l'automobile s'est coupée de ces deux principes de précaution. Partager moteurs, transmissions, composants et autres systèmes électroniques a tout pour séduire les industriels en quête de productivité.

En profitant des vertus de cette mutualisation, les automobilistes peuvent même y trouver leur compte avec des véhicules aux prix mieux maîtrisés. De fait, les Jaguar et Land Rover d'aujourd'hui bénéficient largement de leur cousinage avec les Ford. Mais quand on fait chambre commune, on se contamine plus facilement. Il n'y a qu'à voir le nombre de véhicules touchés par certains rappels.



Les chaînes de montage des différents constructeurs partagent de plus en plus de composants.

PHOTO NISSAN

Certes, les constructeurs n'ont pas eu besoin de cet échangisme technique exacerbé pour souffrir de carences.

À vous lire, seul un tiers des marques présentes dans notre pays propose un degré satisfaisant de qualité et de fiabilité.

Reste qu'en fédérant leurs banques d'organes, les construc-

teurs se transmettent des maux auxquels ils échappaient auparavant. Y compris les marques japonaises, longtemps considérées comme irréprochables. Tenez par exemple, Suzuki, dont la Swift + produite en Corée du Sud, voit sa fabrication critiquée par les dirigeants japonais. En sera-t-il autrement de la future SX4, une

coproduction Suzuki-Fiat cette fois, qui prendra naissance dans une usine hongroise?

Il reste encore un peu d'essence?

Il n'est décidément plus de citadelle automobile qui ne finisse par succomber à la tentation de l'hybride. Porsche, apôtre de la suralimentation et du moteur à

essence, reconnaît qu'une version mi-essence, mi-électrique de sa Cayenne pourrait voir le jour d'ici cinq ou six ans. Si Porsche va de l'avant, qui osera encore rester dans l'isolement hautain d'une gamme 100 % essence? Ferrari? Lamborghini? Aston Martin?

«L'hybridation» du parc automobile traverse toutes les catégories. La future Q7 d'Audi aura son dérivé hybride, tout comme la Classe S de Mercedes, la LS de Lexus, le Tahoe de Chevrolet et le Vue de Saturn. À quand un cabriolet hybride?

Les ventes de véhicules hybrides demeurent encore aujourd'hui très faibles. Mais le mouvement est enclenché et il ne s'arrêtera pas de sitôt.

Car chaque menace sur le prix des carburants apporte aux véhicules hybrides leur lot de nouveaux partisans. Et le diesel dans tout ça? Aussitôt que le taux de soufre sera diminué dans le carburant vendu en Amérique du Nord, ce sera sans doute l'explosion là aussi, puisque nous pourrions bénéficier de moteurs qui ne s'ébrouent pas le matin, qui s'envolent plus haut dans les tours, des mains qui ne sentent plus le gazole après chaque plein et des performances qui ne craignent pas d'être comparés à celles d'un moteur à essence traditionnel. Le public, seul juge, rendra son verdict lorsque l'offre sera plus étayée. •

Ces puces qui agacent

Éric Lefrançois

collaboration spéciale

Pas question ici de ces parasites qui agacent nos fidèles Milou et Médor. Les puces dont il est question sont tout aussi exaspérantes mais informatiques. Elles ont envahi nos quatre roues et aucun collier «miracle» ne peut les repousser.

En 1998, Bill Gates, grand monopolisateur du marché informatique avec Microsoft, prétendait que «si General Motors avait conçu une technologie comme l'industrie informatique, nous conduirions des voitures à 25 \$ qui parcourraient 400 kilomètres avec 1 litre d'essence». Le dresseur de puces aux connaissances automobiles binaires s'était alors vu rétorquer par GM que si Microsoft construisait des voitures, «elles auraient un accident deux fois par jour sans raison» ou «chaque fois qu'une ligne serait repeinte sur la chaussée, il faudrait se procurer un nouveau véhicule», ou encore «le coussin de sécurité gonflable demanderait: êtes-vous bien certain? avant de se déclencher».

Ces aberrations aléatoires qui font le «charme» de l'informatique ont effectivement gagné le secteur automobile. Nos voitures, quasi débarrassées des défauts propres à leur industrie (les casses mécaniques) et des bégaiements des ajouts électroniques (injection, ABS, etc.) se voient frappées de grippe informatique au fur et à mesure de la montée de la technologie du multiplexage.

Côté face, ce procédé permet une augmentation faramineuse des fonctions automatisées (essuie-glaces, phares, surveillance de la pression des pneus) et de simplifier théoriquement de fiabiliser la construction automobile. Côté pile, la marge bénéficiaire du constructeur en profite, mais ça «bogue» à

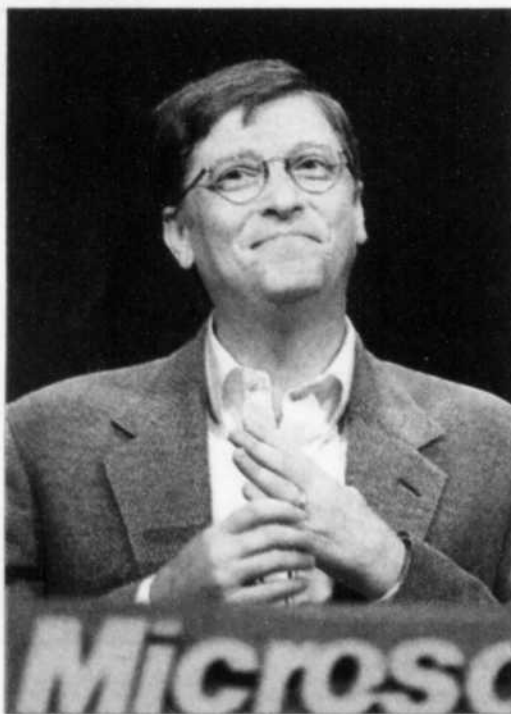


PHOTO AFP

Quoi qu'en pense Bill Gates, le pdg de Microsoft, l'informatisation des voitures ne fait pas que des heureux.

tout va comme en témoigne les centaines de lettres reçues d'automobilistes mécontents et inquiets.

Les constructeurs ne manquent pas d'excuses. La plus courante: le client trépigne, le concessionnaire presse le constructeur, les chaînes de montage sont en surchauffe et les «digues» du contrôle de qualité cèdent devant l'urgence. Dans ce contexte, les constructeurs pêchent par orgueil en voulant être à la pointe du progrès. Devaient-ils vraiment s'avancer

les premiers sur des terres non balisées plutôt que de maîtriser correctement les technologies actuelles? C'est prendre beaucoup de risques, surtout pour des équipements que le public ne réclamait pas.

Aujourd'hui, moins une automobile est inventive, plus elle est fiable. Un paradoxe. Les Allemands, pionniers du multiplexage, sont ainsi malmenés par leurs rivaux japonais, coréens voire même américains qui se trouvent à la remorque - voire au point mort, pour certains - lorsqu'il s'agit d'innovations de confort ou de sécurité automobile. Il y a deux ans, Mercedes a dû rebrousser chemin en raison des nombreux dysfonctionnements électroniques de certains de ses véhicules. La firme à l'étoile a alors adopté une série de mesures pour inverser la tendance du tout-électronique en revenant à des architectures moins complexes et, surtout, moins difficiles et moins chères à fiabiliser. Ce faisant, Mercedes a éliminé quelque 400 fonctions parmi les moins utilisées. Par exemple, substitution des trois mémoires de sièges électriques, utilisées par moins de 5 % des clients, par une seule position qui peut être mémorisée.

Si les hoquets électroniques sont inévitables, ce qui est moins acceptable, c'est l'esquive. Or, trop de constructeurs, par manque d'anticipation, de formation de leur réseau ou encore de volonté commerciale, négligent le traitement de leurs bogues.

Pourtant, la quête de qualité ne peut se limiter à la conception et à la fabrication d'une automobile. Elle doit se prolonger jusqu'au service après-vente. Surtout qu'à bourrer leur auto de puces et de codes d'accès secrets, les constructeurs nous contraignent à revenir chez eux au moindre souci. La moindre des choses serait qu'ils sachent nous dépanner. •

Le CAA dénonce les nids-de-poule

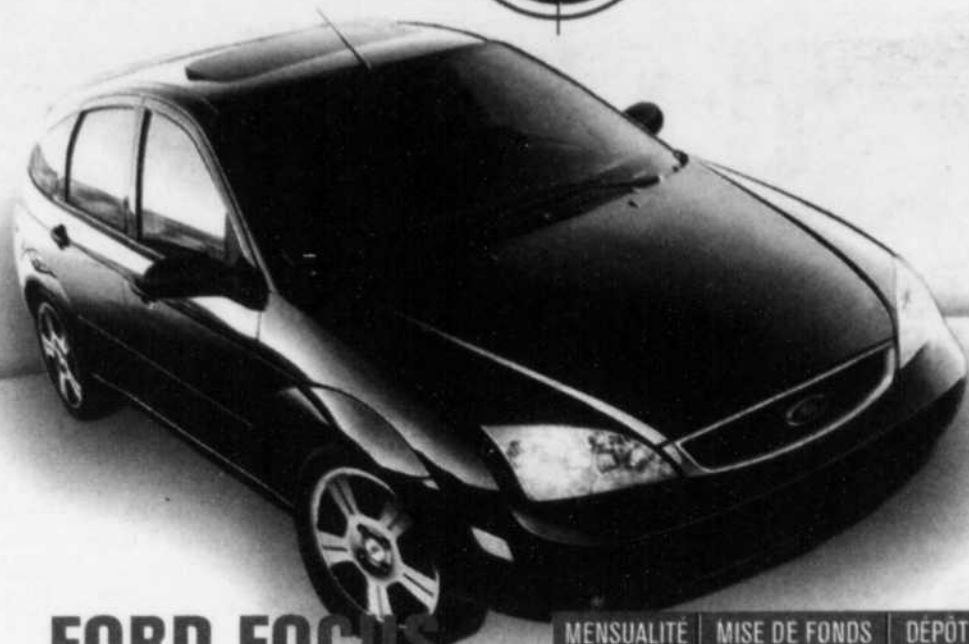
Le Club automobile du Québec remet en ligne le service web Info Nids-de-poule, qui permet aux automobilistes d'y signaler tous les trous qu'ils rencontrent sur leur route.

CAA-Québec acheminera ensuite l'information aux autorités compétentes afin d'encourager leur réparation. L'an dernier, 1871 nids-de-poule ont ainsi été recensés, un record.

L'organisation de défense des automobilistes affirme que les chaussées fissurées et en mauvais état, l'infiltration d'eau qui en découle et le cycle répété des gels et des dégels constituent les ingrédients précurseurs d'une grosse saison de nids-de-poule. CAA-Québec déplore qu'au fil des années qui passent, la situation ne s'améliore pas et il rappelle que le simple colmatage n'est pas une solution à long terme.

Le réseau routier québécois nécessite d'importants investissements, et ce, partout. Le passage des véhicules dans les nids-de-poule provoque leur usure prématurée, des risques d'endommager les pneus, les roues et la suspension, et accroît la consommation d'essence, en plus d'augmenter les risques d'accident. •

GARDEZ LE  FOCUS



**FORD FOCUS
ZX5 SES
2006**

TRÈS BIEN ÉQUIPÉE. À PARTIR DE

229\$
/mois

Location 48 mois

Frais de transport et de préparation inclus

MENSUALITÉ	MISE DE FONDS	DÉPÔT DE SÉCURITÉ
229 \$	1890 \$	0 \$
249 \$	995 \$	0 \$
269 \$	0 \$	0 \$

- Moteur Duratec de 2 L et 136 ch
 - Radio AM/FM stéréo avec lecteur laser
 - Climatisation
 - Jantes de 16 po en alliage
 - Programmeur de vitesse
 - Glaces et verrouillage des portes à commandes électriques
- Incluant l'ensemble édition hiver plus
- Antipatinage à toutes les vitesses
 - Rétroviseurs chauffants
 - Sièges avant chauffants
 - Freins antiblocage aux 4 roues

Getez un coup d'oeil à nos autres offres.



**FORD FOCUS
ZX4 SE
2006**

199\$
/mois

Location 48 mois

Mise de fonds de 1995 \$

Dépôt de sécurité de 0 \$

Frais de transport et de préparation inclus



**FORD
FUSION SE
2006**

299\$
/mois

Location 48 mois

Dépôt de sécurité de 0 \$

Frais de transport et de préparation inclus

SEULEMENT
795\$ DE MISE
DE FONDS



Photos à titre indicatif seulement. Des frais de 0,12 \$ le kilomètre après 80 000 kilomètres et d'autres conditions s'appliquent. Immatriculation, assurances, taxes et frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels immobiliers en sus. Sujet à approbation de crédit.

Occasion *en Or*



**Trois-Rivières
FORD • LINCOLN
SALEEN**

On vous facilite la vie !

Internet: www.maskiford.com
640, boul. Saint-Laurent Est
Tél.: 819 228-9448



Louiseville

Trois-Rivières

Internet: www.trfordlincoln.com
7100, boul. Gene-H.-Kruger
Tél.: 819 370-3315

Une vieille amie enfin retrouvée

Alain Raymond

Collaboration spéciale

Trevor Wilkinson n'a que 23 ans lorsqu'il ouvre un garage à Blackpool, en Angleterre. Nous sommes en 1946. Quelques années plus tard, Trevcar Motors s'intéresse au monde de la voiture sport, un monde très limité en ces lendemains de guerre mondiale. En 1949, Wilkinson construit ses premières voitures, des «kit cars» qu'il baptise TVR, reprenant trois lettres de son prénom. Montées sur un châssis tubulaire à colonne centrale, ces voitures sont livrées sans moteur, laissant à l'acheteur le choix de la motorisation, une pratique courante en ces temps-là en Grande-Bretagne, où ce type de voiture recevait un traitement fiscal très avantageux.

Les premières TVR complètes voient le jour en 1957. Il s'agit de la TVR Grantura Mark I, un petit biplace à carrosserie en fibre de verre, livrable avec moteur quatre-cylindres Ford Anglia ou un plus puissant Coventry Climax. Viennent ensuite les Mark II et Mark III à moteur MG qui connaissent du succès aux États-Unis, mais un succès plus timide au Québec.

Le retour au bercail

C'est précisément au Québec que j'ai fait la connaissance de l'Américain Randy Clark et de sa TVR Grantura 1962, l'été dernier au Circuit Mont-Tremblant. Une vision rare de nos jours, la petite TVR verte numérotée 84 a attiré mon attention et c'est en discutant



Aussi jeune qu'en 1962, le coupé TVR Grantura Mark III au Circuit Mont-Tremblant. Seuls les pilotes ont vieilli. Quant à TVR, la marque existe encore.

avec son sympathique propriétaire que je découvre que sa voiture, acquise en 1995 dans un état de décrépitude avancée, avait appartenu en premier à Allen Hickling, un Britannique qui avait travaillé en 1962 comme instructeur de pilotage au nouveau circuit de Formule 1 du Mont-Tremblant. C'est donc à Tremblant que cette TVR avait couru dans les années

60, un fait bien documenté par les photos d'époque de l'album de Randy Clark. D'ailleurs, sur l'une de ces photos, on voit la TVR mener une chaude lutte à nul autre que Jacques Duval.

«Quand je l'ai trouvée en 1995, raconte Randy, cette TVR Grantura Mark III 1962, numéro de série 8552, n'avait plus son moteur et le toit avait été charcu-

té pour en faire un cabriolet après un capotage qui avait sérieusement endommagé le toit en fibre de verre. Elle a toujours servi de voiture de course et n'a roulé sur la route qu'un seul été, en 1962, ce qui explique l'absence relative de rouille sur le châssis et les 6700 milles inscrits au compteur. Pour le reste, mes amis et moi avons tout refait, y compris le toit qu'il

a fallu mouler pour remplacer celui d'origine. Quant au moteur, il est d'origine MG, un 1800 cc alimenté par un carburateur Weber. J'ai remplacé les roues d'origine par des roues à rayons tout simplement parce que je la trouve plus belle ainsi chaussée et les pneus sont des Dunlop de course, comme ceux qui équipaient la voiture en 1962. Évidemment, tous les équipements de sécurité obligatoires sont présents, mais j'ai fait de mon mieux pour respecter l'authenticité de la voiture. J'ai aussi récupéré les carnets de notes d'Allen Hickling dans lesquels il inscrivait tous les détails relatifs aux réglages de la voiture. Comme c'est la première fois que la voiture reprend la piste après sa restauration, je n'ai pas eu l'occasion de vérifier tous ces réglages, mais je vous avoue que je suis très ému, et aussi très fier, de faire rouler cette voiture sur ce circuit et d'y faire la connaissance de certains des pilotes, comme Jacques Duval, qui couraient à la même époque.»

Un véritable retour dans le temps que ces courses de voitures historiques. Elles sont là, la plupart dans leurs couleurs d'origine, alignées sur la ligne des puits. Elles attendent, moteur cafoillant, que le signal du départ soit donné pour fouetter une fois de plus leur vieille mécanique et chanter à pleins cylindres, libres comme le vent, sans feu de circulation ni passage de piétons, loin des nids-de-poule qui ponctuent notre quotidien. The Last Open Road, dit-on si bien en anglais. •

L'enfant terrible est de retour

Éric Lefrançois

(collaboration spéciale)

Depuis 1975, la Golf en fait voir de toutes les couleurs. Après avoir sorti Volkswagen de la «monoculture» Coccinelle, elle a été à l'origine des tendances lourdes de la catégorie compacte. Telles la vague GTi, l'émergence du turbodiesel, ou encore la démocratisation du V6.

La Golf remet le couvert pour 2007. Plus de deux ans après sa présentation au Salon de Francfort 2003, la Golf GTi se décide enfin à libérer ses 200 chevaux sur les routes québécoises. Avis est lancé aux «mon'oncles».

Est-ce son sigle GTi ou son agressive calandre façon Audi qui intrigue? Toujours est-il que cette Golf attire déjà les regards des aficionados de ce modèle qui entreprend sa carrière chez les concessionnaires. Et cette fois -une première en Amérique du Nord- les consommateurs auront le loisir d'habiller leur GTi d'une carrosserie à deux ou quatre portes, en plus du hayon, bien sûr.

«L'idée d'offrir une GTi cinq portes est venue de nos concessionnaires, explique Luc Bellefleur de Volkswagen Canada. Ceux-ci estiment que l'ajout de cette nouvelle carrosserie au



La golf GTi 2007, de Volkswagen.

catalogue de la GTi devrait permettre d'accroître de 25% les ventes de ce modèle dont seulement 141 unités ont trouvé preneur au pays l'année dernière, une baisse de 73,9%. Mais là n'est pas la seule raison, confesse M. Bellefleur. La présence de cette nouvelle carrosserie permettra non seulement de séduire une nouvelle clientèle, mais aussi et surtout d'abaisser le coût des assurances, véritable frein aux ventes auprès des consommateurs âgés de moins de 30 ans.»

Chose certaine, la somme économisée permettra sans doute d'éponger en tout ou en partie le prix que commande cette nouvelle génération, qui vous tend ses

clés moyennant 29 375 \$ (29 995 \$ pour la cinq portes), soit 1745 \$ de plus que la GTi de 2006.

Le nouveau modèle est plus enveloppé (toutes ses dimensions ont été revues à la hausse), plus lourde (1406 kg à la pesée), plus sophistiquée et naturellement beaucoup plus puissante puisqu'elle hérite du deux litres turbo-compressé à injection directe de 200 chevaux et de la boîte séquentielle DSG nés sur l'Audi A3.

Dans le genre bombe de poche, Volkswagen n'est cependant plus seul à inviter «mon'oncle à céder le passage»: la Ion Quad Red Line affiche 205 chevaux et la future Caliber SRT-4, 300 chevaux. Va y avoir du sport! •



L'Alfa Romeo Spider

Pour nous aussi?

Éric Lefrançois

(collaboration spéciale)

De l'avis d'un jury composé de 23 journalistes spécialisés, vous avez sous les yeux le plus beau cabriolet de l'année 2006: l'Alfa Romeo Spider. Et bonne nouvelle, nous aurons sans doute le loisir, d'ici deux ans, de nous l'offrir. En effet, la direction du constructeur milanais a clairement indiqué au salon de Genève son intention de commercialiser cette Spider en Amérique du Nord en 2008.

Digne interprète de la vocation «libre et émotionnelle» de l'automobile, cette nouvelle mouture de la Spider présentée à Genève ne déroge pas à cette règle. Issue du séduisant coupé Alfa Brera, la nouvelle Spider est une élégante

«deux places» aux dimensions généreuses: elle fait 1830 mm de large, 4396 mm de long et 1367 mm de haut. Elle propose une partie avant aussi moderne et captivante que celle du coupé dont elle dérive, dominée par un écusson central, point de départ des lignes qui traversent le capot.

Pour séduire le marché nord-américain, le constructeur milanais songe importer une seule version, la 3.2. Cette dernière s'anime d'un moteur V6 3,2 litres de 260 chevaux auquel l'acheteur peut associer une boîte manuelle ou automatique. Et pour mieux se démarquer de la concurrence (Z4, TT, et autres), la Spider qui nous est destiné sera doté, de série, d'un rouage à quatre roues motrices. •

Commencez l'année en beauté...

À partir de

228\$*

LOCATION 48 MOIS /mois

ARC
ASSOCIATION DES CONCESSIONNAIRES AUTOMOBILES DU QUÉBEC
VOITURE DE L'ANNÉE selon l'AJAC



Berline Civic DX 2006 • 5,7 L/100 km

À partir de

298\$*

LOCATION 48 MOIS /mois

Financement à partir de **1,9%***



Berline Accord DX 2006 • 6,4 L/100 km

au volant d'une Honda!

OBTENEZ JUSQU'À **1 850\$** EN **CERTIFICAT CADEAU** EN ESSENCE, EN GARANTIE PROLONGÉE OU EN ACCESSOIRES HONDA!**

À partir de

398\$*

 /mois


Pilot LX 2006 • 9,7 L/100 km

ARC
ASSOCIATION DES CONCESSIONNAIRES AUTOMOBILES DU QUÉBEC
CAMIONNETTE DE L'ANNÉE selon l'AJAC

À partir de

398\$*

 /mois


Ridgeline LX 2006 • 10,1 L/100 km

À partir de

348\$*

 /mois


Odyssey LX 2006 • 8,5 L/100 km

À partir de

298\$*

 /mois


Cr-V Se 2006 • 8 L/100 km

3325121-P



STEVE PELLERIN

ALAIN LAMBERT

CLAUDE HAMEL

PIERRE BELLEMARE

DAVID-OLIVIER FILTEAU

ISRAËL DESCHAMPS

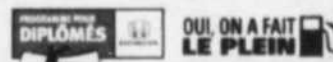
MARYSE RHEAULT

JEAN-GUILLAUME LAVERTU



TROIS-RIVIÈRES
Honda

APPELEZ-NOUS! 377-7500
troisriviereshonda.com



HONDA

Parce qu'on est FORT et FIER!

LE NOUVELLISTE | LE LUNDI 13 MARS 2006 7A

**Toutes les taxes applicables sont incluses dans les promotions de cartes d'essence cadeau et les primes d'accessoires. Applicable sur tous les modèles 2006 à l'exception des Civic, des modèles hybrides et de la 2000. *Location-bail par Honda Canada Finance Inc. sur approbation de crédit et autres conditions applicables. Cette offre porte sur les véhicules neufs 2006 mentionnés ci-dessus. Location 48 mois; berline Civic DX 5 vitesses 2006 (modèle HRC21EX) versement initial 2850\$ comprenant ou échange équipement; Accord berline DX 5 vitesses 2006 (modèle HRC21EX) versement initial 2795\$ comprenant ou échange équipement; Ridgeline LX 2006 (modèle HRC21EX) versement initial 2795\$ comprenant ou échange équipement; Odyssey LX 2006 (modèle HRC21EX) versement initial 2795\$ comprenant ou échange équipement; Cr-V Se 2006 (modèle HRC21EX) versement initial 2795\$ comprenant ou échange équipement; Berline LX 2006 (modèle HRC21EX) versement initial 2795\$ comprenant ou échange équipement. Première mensualité et dépôt de sécurité exigibles, 3000\$/mois et 100 le kilomètre supplémentaire, transport et préparation inclus en location seulement. Frais de publication, taxes, immatriculation, assurance et frais d'administration en sus. Le prix de location des concurrents peut être inférieur. Offre d'une durée limitée. Photo à titre indicatif.

X3

À ce prix-là, il ne vous reste que les virages à négocier.



0\$ COMPTANT

INCLUANT
LE TRANSPORT ET
LA PRÉPARATION

AINSI QUE
LE PROGRAMME
D'ENTRETIEN

BMW X3 à partir de

625\$ 3,9%

/ mois pendant 39 mois

Taux de location

xDrive^{MD}

TRACTION MAXIMALE

TRACTION intégrale

RENDEMENT MAXIMAL



TROIS-RIVIÈRES BMW
1969, rue Saint-Philippe
(819) 376-6668

BMW
X3

www.trbmw.com



Le plaisir
de conduire.™

Les taux de location sont ceux offerts par Services Financiers BMW sur approbation de crédit uniquement quant au modèle BMW X3 2.5 2006 en stock. Le PDSF pour le modèle BMW X3 2.5 2006 de base est de 44 900 \$. * Pour une location de 39 mois comportant une mensualité de 625 \$, un montant de 1565 \$ est exigé à la signature du contrat de location (ces montants incluent le dépôt requis, les frais d'administration du concessionnaire, les frais de transport et de préparation, un dépôt de sécurité, l'enregistrement d'une hypothèque mobilière ainsi que la première mensualité). Le taux de location applicable est de 3,9%. Le coût de l'enregistrement du véhicule, les frais d'immatriculation, les options, l'assurance et les taxes applicables sur le dépôt et sur les mensualités sont en sus. La valeur résiduelle du véhicule à l'échéance du terme est de 26 940 \$. La mensualité varie selon le montant emprunté et le dépôt/la valeur de la reprise. Le kilométrage annuel alloué est de 20 000 km; 0,15 \$ du kilomètre excédentaire. Des frais peuvent être exigés pour une usure excessive. Offre sujette à disponibilité. Le véhicule doit être livré au plus tard le 31 mars 2006. Photos à titre indicatif seulement. Les modèles BMW 2006 achetés au Canada d'un concessionnaire BMW autorisé sont couverts par un programme d'entretien sans frais de 4 ans ou 80 000 kilomètres, selon la première éventualité.