VOTRE AUTO

Un siècle après, Daimler aurait du mal à reconnaître ce qu'est devenue son invention: l'automobile. Car la voiture d'aujourd'hui comprend, outre ses roues, son moteur et sa direction, tout un univers de circuits intégrés, d'innovations technologiques, d'instruments de précision... À tel point que le jour n'est pas éloigné où on aura oublié ce qu'était le mécano du dimanche.

3 DERNIERS JOURS

lundi — mardi — mercredi

En plus
DES ÉCONOMIES
sur
"ENSEMBLE VALEUR PLUS"

COUGAR LS 1989 — Options GRATUITES incluant air climatisé — 1 318$

SABLE GS 1989 — Options GRATUITES incluant air climatisé — 1 672$

GRAND MARQUIS LS 1989 — Options GRATUITES incluant air climatisé — 1 355$

5,9%
Taux de crédit 12 mois
8,9% 13 à 24 mois
9,9% 25 à 36 mois
10,9% 37 à 48 mois
sur toutes les voitures neuves 1988 et 1989, les Ranger et les Bronco II en stock. Achat et livraison le ou avant le 12 avril 1989.

En plus
DES ÉCONOMIES
sur
"ENSEMBLE VALEUR PLUS"

TOPAZ L 1989 — Options GRATUITES incluant air climatisé — 1 460$

ESCORT LX 1989 — Options GRATUITES incluant air climatisé — 1 978$

RANGER Super Cab 1989 — Options GRATUITES incluant air climatisé — 2 260$

GRATUIT, AIR CLIMATISÉ
sur Escort, Topaz, Sable, Cougar, Bronco II et Aerostar avec "Ensemble Valeur Plus"

Montcalm Automobiles inc
MERCURY LINCOLN
GARAGE RECOMMANDÉ CAA
Ford GARANTIE 6 ANS — Production de 100 000 km du groupe motopropulseur — Production de 160 000 km contre la corrosion

"Votre garage de confiance" VENTE -- LOCATION 901, 1re Avenue, Limoilou, Québec -- 529-2131

Comment se retrouver dans tout le jargon automobile

Injection, ABS, 4X4, compression, qu'en est-il au juste ?

par ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

Votre voiture est-elle à injection ou à carburation ? Seulement un automobiliste sur deux connait la réponse. Si vous soulevez le capot, il y a bien des chances que vous le refermiez aussitôt, perplexe devant tant de complexité. Le manuel du propriétaire vous en apprendra davantage.

Injection

On désigne par injection le système d'alimentation de carburant, les injecteurs uniques ou multiples remplaçant le carburateur pour mieux doser le mélange air--essence. Le terme injection multipoint signifie que l'injection se fait à l'aide de plusieurs injecteurs, soit un par cylindre. C'est un mode plus efficace.

Multisoupapes

Un moteur traditionnel compte deux soupapes par cylindre qui fonctionnent en alternance pour actionner le vilebrequin. On peut doubler le nombre de soupapes pour augmenter la puissance du moteur sans pour autant augmenter le nombre de cylindres : l'essence est brûlée plus efficacement, le moteur réagit plus promptement aux sollicitations de l'accélérateur. Cela modifie toutefois l'aménagement général du moteur sous le capot et sa conception même. On obtient ainsi un surplus de puissance similaire au turbocompresseur mais sans le délai nécessaire à ce dernier.

Suralimentation

Un moteur conventionnel à aspiration normale est dit atmosphérique. On peut suralimenter le moteur en précomprimant l'air avant qu'il ne pénètre dans le cylindre pour obtenir un surplus de puissance. On parle de moteur turbocompressé ou suralimenté. Cela se fait par turbocompresseur ou par suralimentation mécanique.

Le turbocompresseur puise sa puissance dans une turbine située à la sortie des gaz d'échappement, mais il y a un délai (turbo lag) quand on appuie à fond sur l'accélérateur avant qu'il n'entre en action. On parle de turbo.

On peut aussi suralimenter le moteur de façon mécanique en puisant cette force de compression de la puissance utile du moteur au moyen d'une courroie d'entrainement. Il n'y a aucun délai. On parle de supercompresseur ou de suralimentation mécanique.

Traction intégrale

On désigne par traction intégrale, en général, la traction en quatre roues motrices. Ce mode de traction peut être temporaire ou permanent. On utilise au besoin divers différentiels avec boitiers de transferts, des visco-coupleurs qui réagissent à la friction d'une roue qui patine pour en amener une autre à prendre la relève. Les procédés varient selon les fabricants.

Les plus anciens, utilisés surtout dans les camionnettes utilitaires, nécessitaient l'engagement manuel du moyeu de la roue. Puis le système s'est raffiné avec l'utilisation d'un simple levier de sélection dans l'habitacle ou d'un bouton poussoir.

On disposera également d'un dispositif autoblocant pour le différentiel par lequel on forcera les deux roues situées sur le même essieu à tourner en même temps : on n'utilise un tel dispositif qu'à basse vitesse pour s'extirper d'un mauvais pas (enlisement dans la neige ou dans la boue) car la voiture tourne plus difficilement les coins.

On utilise les termes *quattro* ou permanent pour désigner un système toujours en fonction et ce sont surtout les modèles de luxe ou de performance qui bénéficient d'une telle option. Le terme anglais 4WD signifie *four wheel drive* (quatre roues motrices) et s'applique davantage à l'autre mode de traction. Plus fragile, ce système ne doit généralement pas être utilisé à grande vitesse.

ABS

Un système ABS ou ALB empêche le blocage des roues lorsqu'il y a freinage d'urgence qui entrainerait normalement le blocage des roues qui déraperaient sur la chaussée, rendant de ce fait le freinage moins efficace et la direction impossible à contrôler si un obstacle se présentait soudainement.

En freinage antiblocage, une sonde reliée à un microprocesseur situé à chaque roue et relié à un ordinateur de bord donne un signal de relâcher les freins sitôt que la roue cesse de tourner (parce qu'elle glisse) au rythme de 10 fois la seconde, ce qu'un conducteur ne peut faire aussi rapidement en « pompant » ses freins. C'est cette rapidité d'exécution qui rend ce mode de freinage aussi efficace, laissant de plus au conducteur sa liberté de mouvement sur le volant. Il n'est malheureusement offert que sur les modèles les plus coûteux.

Le Soleil, Patrice Lamothe

Si vous soulevez le capot, il y a bien des chances que vous le refermiez aussitôt, perplexe devant tant de complexité. Le manuel du propriétaire vous en apprendra davantage.

LE CONCESSIONNAIRE LE PLUS OUVERT... VOUS OFFRE

PONTIAC · BUICK · CADILLAC · GMC · Place Laurier

LA SEMAINE DU CAMION

OBTENEZ de $750 à $1 000 DE RABAIS
ou
un climatiseur sans supplément*
ou
une boite automatique sans supplément*

* Modèles 1989 admissibles (sauf modèles de base)	Climatiseur sans supplément*		Boite automatique sans supplément*		Rabais de
Grand pick-up GMC c/k	✓	ou	✓	ou	$1 000*
GMC s/t Jimmy	✓	ou	✓	ou	$ 750*
Pick-up GMC S-15			✓	ou	$ 750*

Camil Deblois

Jean-Marie Roy

À VOUS DE CHOISIR!

PONTIAC · BUICK · CADILLAC · GMC · Place Laurier

PLACE LAURIER
Près de la gare d'autobus Voyageur
rue Germain-des-Prés
659-6420

OUVERT DU LUNDI AU VENDREDI JUSQU'À 21 h ET LE SAMEDI JUSQU'À 17 h

M. LESSARD JOUE DOUBLE NOIRES ET...

L'Excel 5e Anniversaire édition spéciale 1989 est arrivée!

Il s'agit de l'Excel la plus sportive jamais produite. Avec tout plein de caractéristiques spéciales . . . en équipement standard qui comblera l'automobiliste soucieux d'économie à l'achat et à l'usage.

Essayez la performante Sonata '89 fabriquée à Bromont, Québec

Belle, racée, spacieuse et surtout performante avec son moteur 2.4 litres à injection électronique et une foule d'équipements en équipement standard. Faites un essai routier de la Sonata '89 « La Performante ».

LESSARD

M. LESSARD Ltée
659, Boul. St-Joseph
Québec
418/623-5471

Le seul concessionnaire Hyundai de la région dont les ateliers sont recommandés par le Club Automobile
Depuis plus de 40 ans au service des automobilistes

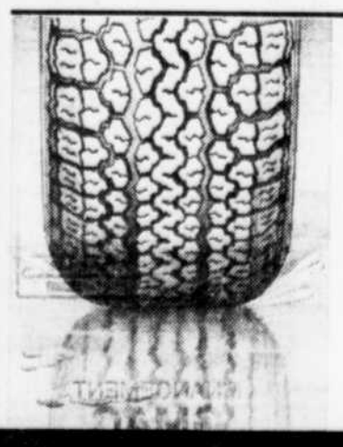
Le département des pièces est ouvert jusqu'à 21 h.
ENCORE QUELQUES EXCEL 1988 À PRIX TRÈS SPÉCIAL

HYUNDAI
Nous vendons des voitures bien pensées.

Si la SÉCURITÉ *vous intéresse...*

ROLLSTER HT de NOKIA

Performance et qualité de première classe, pour les automobilistes exigeants. Confort de conduite excellent dans toutes les conditions.



LE "ROLLSTER" de NOKIA
un pneu 4 saisons avec une:

- Bonne adhésion sur chaussée mouillée
- Faible résistance de roulement
- Excellentes propriétés de confort et de conduite
- Le Rollster est le meilleur choix de l'automobiliste exigeant
- Garantie "hasards de route"

SERVICE DE PNEUS
MICHAUD
533, 1re Avenue, Québec, 529-1791

Heures d'ouverture complémentaires: les samedis de 8h à midi du 8 avril au 27 mai

mazda

C'EST OFFICIEL !
nos taux d'intérêt restent inchangés jusqu'au 30 avril 89

VENEZ PROFITER DE CES TAUX VRAIMENT AVANTAGEUX

8,9%* 24 MOIS ou 9,9%* 36 MOIS ou 10,9%* 48 mois

* Sujet à l'approbation de l'institution financière.

SUR LES 929 ET MX6 TURBO 1989 et RX7 1988 EN STOCK

Autres taux de crédit avantageux sur tous nos autres produits. Venez vous informer sur place.

Une offre exclusive à:

SERVICE 3 ÉTOILES

Rendez Vous mazda QUÉBEC
1615, BOUL. HENRI-BOURASSA
(angle de la Canardière)
529-8551

Un métier complètement transformé par la technologie

Le mécanicien spécialisé, une denrée rare

« Je regrette, monsieur, mais je ne peux pas toucher aux systèmes d'injection. » Cette phrase, hélas ! est trop souvent entendue par des propriétaires d'automobiles récentes. Et elle fait ressortir un problème bien réel : la technologie de l'automobile a complètement transformé le métier de mécanicien.

M. Louis-Yves Poulin: « La demande pour des techniciens spécialisés est de plus en plus forte. »

Jacques Miller: « Je dois compléter ma formation si je veux être encore là dans cinq ans. »

par ANNE-LOUISE CHAMPAGNE
collaboration spéciale

Une étude d'Emploi et Immigration Canada, réalisée en 1986, met en évidence une réalité que vivent plusieurs garagistes. La haute technologie dans le domaine des véhicules exige des travailleurs de l'automobile une formation de plus en plus spécialisée.

Cette étude comprend une liste des nouvelles technologies destinées au véhicule depuis 1980, et souligne que l'électronique est le domaine qui exige une attention immédiate. « Les compétences exigées pour l'entretien des dispositifs électroniques seront vraisemblablement très différentes de celles exigées pour les services traditionnels d'entretien et de réparation des automobiles », peut-on y lire.

Des techniciens

« Bien sûr, il y aura toujours de la place pour un bon mécanicien de base. Mais c'est de techniciens spécialisés dont les garages d'entretien automobile ont un besoin pressant. »

Ces propos sont ceux de M. Louis-Yves Poulin, directeur adjoint à l'École des métiers de l'automobile. Cette section de l'école Wilbrod-Bhérer dispense des cours de base en mécanique automobile ainsi que des cours de perfectionnement, offerts le soir aux adultes.

« En fait, ajoute M. Poulin, des garages ont déjà dû fermer leurs portes à cause de la technologie : les mécaniciens ne pouvaient tout simplement pas répondre à la demande. Dans la région, il y a un retard marqué au niveau des hautes technologies », ajoute-t-il.

Alors les mécaniciens n'ont pas le choix, ils retournent à l'école. « Je fais ce métier depuis 21 ans, raconte Jacques Miller, propriétaire d'un garage. Mais depuis une dizaine d'années, je retourne le soir et le samedi matin sur les bancs d'école. Je n'ai pas le choix, si je veux être encore là dans cinq ans. »

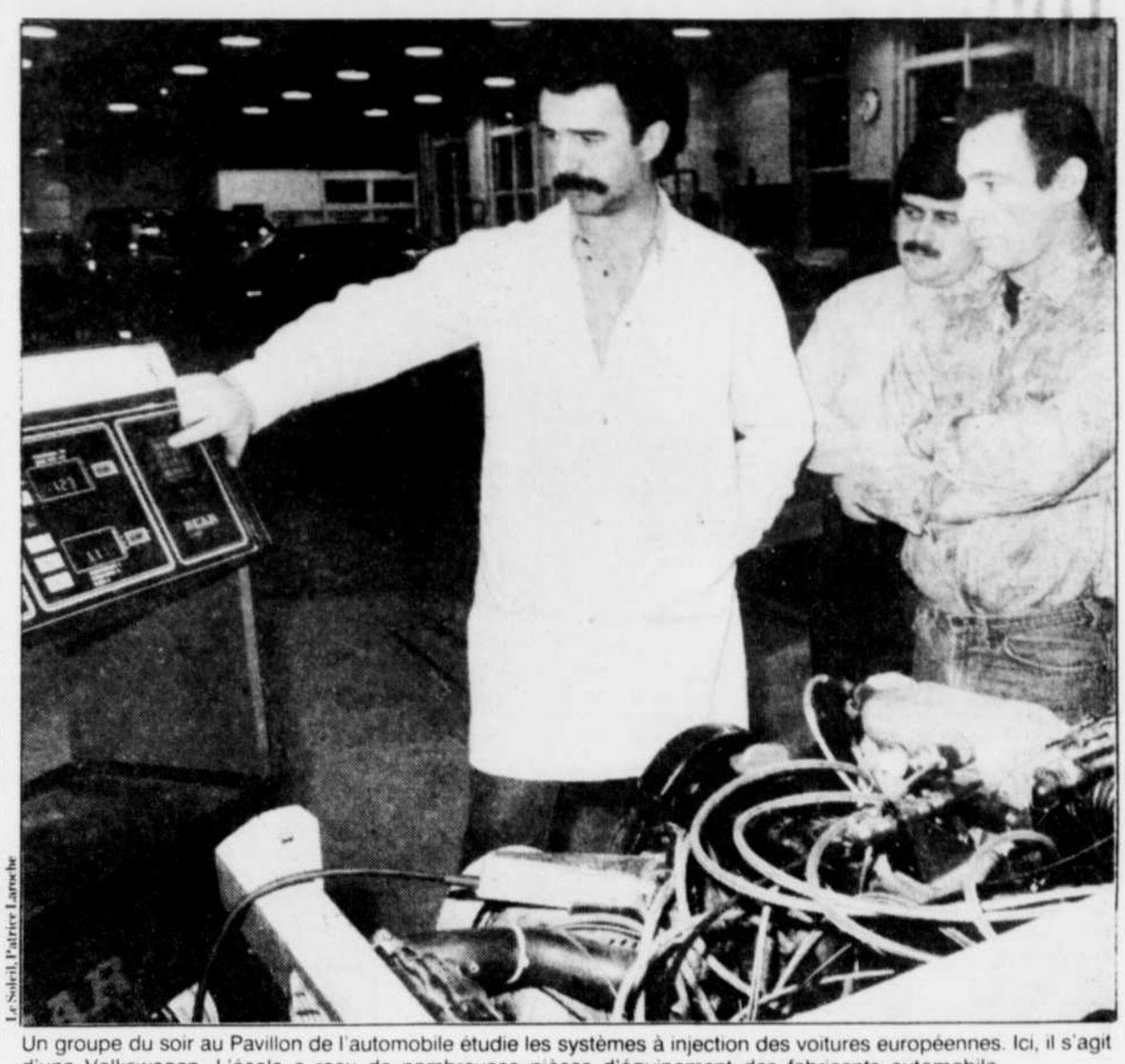
« On n'a pas le choix. On suit le cours ou on ne suit plus, ajoute Michel Blanchet, également mécanicien de métier depuis quatre ans. Certains s'étaient dit : *Si ça s'en vient trop compliqué, on fera autre chose.* Seulement, c'est partout pareil. »

Formation de pointe

Jacques et Michel ne sont pas les seuls puisque c'est près de 1,000 élèves par année qui fréquentent les cours du soir au Pavillon de l'automobile. Quarante-six pour 100 d'entre eux sont employés chez les concessionnaires ; 54 % proviennent des garages privés.

Pour certains, la décision de s'inscrire à l'école des métiers de l'automobile est individuelle. Par contre, l'établissement reçoit aussi des groupes provenant de l'entreprise, qui bénéficient de subventions du gouvernement pour compléter leur formation.

L'école dispense aujourd'hui 14 spécialités, comparativement aux trois qu'il y avait au programme en 1980, ceci en plus de la formation de base. Les cours spécialisés concernent les systèmes d'injection, l'électricité et l'électronique, l'alignement, l'air climatisé, les tractions avant, le turbo, le diesel, les moteurs à essence, et le système de freinage ABS.



Le Soleil, Patrice Laroche

Un groupe du soir au Pavillon de l'automobile étudie les systèmes à injection des voitures européennes. Ici, il s'agit d'une Volkswagen. L'école a reçu de nombreuses pièces d'équipement des fabricants automobile.

Les jeunes mécaniciens

Les changements technologiques influencent aussi les débutants. Premier changement, ceux-ci doivent désormais détenir un diplôme d'études secondaire — un secondaire V complété — plutôt qu'un deuxième secondaire comme c'était le cas avant.

Et puis la plupart d'entre eux ne s'arrêteront pas au diplôme d'études professionnelles (DEP) qu'ils obtiendront après leurs 1,350 heures de cours de base. Ils savent déjà qu'ils compléteront leur formation par une attestation de spécialisation professionnelle (ASP).

Mais, même au niveau de base, les candidats sont peu nombreux. « De moins en moins de jeunes choisissent la mécanique automobile, explique M. Poulin, et ce pour différentes raisons. D'abord, il faut le reconnaître, ce métier a été dévalorisé. Il a longtemps été perçu comme une *job de bras*. Personnellement, j'essaie de faire comprendre aux jeunes qu'ils seront les médecins de l'auto, et que de leur travail dépendent des vies humaines.

« En même temps, moins de jeunes s'inscrivent à cause de ce virage technologique, justement. Et puis les salaires du débutant sont plus ou moins alléchants. »

M. Poulin estime aussi qu'un changement dans la mentalité des consommateurs serait bénéfique à la profession : « Il faut que ce métier cesse d'être dévalorisé par le public. En bout de ligne, c'est le consommateur qui en souffrira. »

Les deux garages-écoles seront construits au coût de $5.3 millions.

Derrière l'école Wilbrod-Bhérer

Deux garages-écoles ouvriront en septembre

Les travaux de construction de deux garages-écoles ont commencé en mars à l'arrière de l'école Wilbrod-Bhérer de Québec. Plus de $5 millions ont été affectés à ces nouveaux locaux qui devraient accueillir les élèves dès septembre.

par ANNE-LOUISE CHAMPAGNE
collaboration spéciale

Ce centre spécialisé en équipement motorisé abritera les secteurs diesel et automobile. Le ministère de l'Éducation du Québec et la Commission des écoles catholiques de Québec ont participé à son financement.

Depuis trois ans, l'école Wilbrod-Bhérer a également investi plus d'un demi-million de dollars en matériel didactique et en équipement spécialisé. Car une des difficultés d'un centre d'enseignement spécialisé est d'offrir aux élèves le matériel sur lequel ils travailleront « dans la vraie vie ».

À ce chapitre, l'école Wilbrod-Bhérer bénéficie de l'appui de l'entreprise. Ainsi, le nouveau garage-école sera équipé d'un « atelier GM », qui répondra aux normes de cette entreprise. C'est que GM a conclu une entente avec l'école de la CECQ pour la formation de ses techniciens.

D'autres fabricants d'automobiles collaborent avec Wilbrod-Bhérer, particulièrement au niveau de l'équipement. Hyundai, Volkswagen, Toyota et Ford fournissent des voitures et de l'équipement sur lesquels les étudiants de jour et de soir peuvent « se faire la main. »

LA TAXE DE VENTE DE 9% ABOLIE à l'achat d'une VOLKS FOX 1989

PRIX DE DÉTAIL SUGGÉRÉ:
9 690$
Transport et préparation en sus
OCCASION UNIQUE EN AVRIL
Offre valide pour les véhicules livrés entre le 3 et le 28 avril 1989 inclusivement.
Cette offre annule toutes les promotions antérieures.

Qué-Bourg Autos Ltée
FOX
7777, boul. Henri-Bourassa
Charlesbourg 626-7777

LE SAVOIR-FAIRE ALLEMAND maintenant accessible...

OPTIMA DE BASE 1988
3 portes

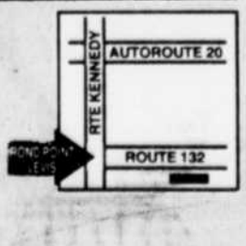
PRIX À PARTIR DE
7 997 $
Transport, préparation, plein d'essence et remise du manufacturier compris
EN VERSION DE BASE 3 PORTES
Renseignez-vous sur les rabais additionnels de 500 $ pour diplômés universitaires.

Choix de plus de 30 Optima 1988 en inventaire
Conçue en Allemagne par Opel
Nommée voiture de l'année en Europe

Garantie GM de 3 ans/80 000 km

BERLINE OPTIMA LS 1988
4 portes

PASSEPORT RIVE-SUD
649, route 132, Saint-David
Comté de Lévis
(418) 835-1888



PASSEPORT AUTOMOBILES INTERNATIONALES
FINANCEMENT GMAC

Le Soleil, Raynald Lavoie

Jacques Duval : « Ce n'était pas vraiment un métier d'être chroniqueur automobile à ce moment.. »

Le premier et le plus connu des chroniqueurs automobiles

Qui ne connaît pas Jacques Duval ?

par ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

Aujourd'hui conseiller spécial d'un grand fabricant, Jacques Duval est le plus connu des chroniqueurs automobiles québécois, le premier à signer un Guide de l'auto. LE SOLEIL l'a rencontré lors du Salon de Québec.

« J'ai débuté à CKCV », rappelle Jacques Duval. Il est originaire de la région de Québec, sa mère habite la Rive-Sud. Puis ce fut la métropole, CKVL, jusqu'en 1969 : 15 ans de radio comme animateur.

C'est d'ailleurs comme animateur qu'il a reçu un jour la visite d'un jeune Américain annonçant son intention de fonder une association d'automobilistes : « C'était Philippe Edmonston de l'APA », se plaît-il à rappeler.

Sa carrière de chroniqueur automobile, il l'a commencée quelques années auparavant, en 1966 plus particulièrement, lorsqu'il a animé l'émission télévisée qui l'a rendu célèbre, *Prenez le volant*, à la télévision de Radio-Canada. L'année suivante, il publiait le premier Guide de l'auto, livre qu'il devait rééditer pendant 18 ans jusqu'en 1985. Deux de ses anciens collaborateurs ont pris la relève par la suite.

L'opinion de Jacques Duval sur les voitures actuelles et les nouvelles technologies en page 5

« C'était le seul, ça ne se faisait pas de publier des guides sur les voitures neuves : nous avons créé ce marché de toutes pièces au Québec », rappelle-t-il en riant, songeant à la bonne demi-douzaine de volumes qui se publient maintenant à tous les ans.

« D'ailleurs, ce n'était pas vraiment un métier qu'être chroniqueur automobile, à ce moment : les fabricants n'avaient pas de service de presse, ils ne vous invitaient pas à leur lancement de modèles... Je me rappelle avoir longtemps été le seul Canadien à visiter les fabricants à Detroit, et ce n'est qu'en 1974 qu'on a commencé à voir quelques chroniqueurs canadiens se rendre aux présentations annuelles », rappelle-t-il.

Jacques Duval n'a d'ailleurs pas conservé un souvenir impérissable des voitures des années 70 les qualifiant carrément d'exécrables !

Durant toutes ces années, Jacques Duval a aussi été coureur automobile sur Porsche 911, une voiture qu'il affectionne particulièrement. Encore aujourd'hui, sa connaissance des circuits lui permet de commenter les Grands Prix en Formule 1 et Indy à la télévision d'État.

Depuis cinq ans, il est conseiller spécial de Ford Canada, une fonction qui l'amène à faire des tests comparatifs de modèles pour diffusion sur vidéo. Et ce, afin d'améliorer la formation des vendeurs. Il essaie également des prototypes à Detroit et prête son concours à des promotions et campagnes publicitaires du fabricant.

Mais il n'a pas abandonné totalement la carrière pour autant, nourrissant toujours quelques projets d'écriture ou d'émissions télévisées. Qui sait si on ne le retrouvera pas, un de ces jours, en librairie ou au petit écran avec sa verve d'antan !

Autos Laurier inc
Jeep Eagle
2025, boul. Charest ouest, Ste-Foy 681-4631

Jeep Eagle
GOSSELIN
Jeep Eagle ST-NICOLAS 831-2050

Jeep Eagle
AUTOMOBILES JEANMARC BEDARD INC.
581, rte Trans-Canada, St-David, Lévis (QC) 833-3267

Jeep Eagle
MAISONNEUVE
47, boul. Saint-Cyrille Est/136, rue Maisonneuve 529-8135

6,9 %*** Financement 24 mois

Jeep/Eagle vient d'annoncer des chiffres incroyables...mais vrais.

Le nouveau financement allant aussi bas que 6,9 %*** est maintenant en vigueur sur toutes les Eagle Vista, Eagle Premier, Eagle Medallion et Jeep Comanche 2RM à caisse longue et 4RM.

Ou vous pouvez, si vous préférez, profiter de nos chiffres incroyables sous forme de remises*:

1 000 $ – sur la Eagle Premier†
3 000 $†† – sur la Eagle Medallion
800 $ – sur les Eagle Vista
500 $ – sur le Jeep Comanche 2RM à caisse longue
750 $ – sur le Jeep Comanche 4RM

Faites vos calculs et choisissez: financement à 6,9 % ou les remises**.
Ces offres se terminent le 12 avril.

† 3 000 $†† de remise sur la Eagle Premier 1988. †† Inclut la remise du fabricant et le rabais du concessionnaire. * Les remises sont des offres de durée limitée. L'achat doit être effectué et l'acheteur doit avoir pris livraison du véhicule entre le 23 mars 1989 et la fermeture des bureaux le 12 avril 1989. Les véhicules de location au détail sont admissibles. **Ces offres sont mutuellement exclusives. Les acheteurs au détail admissibles qui choisissent un taux de financement réduit au lieu de la remise ont droit au taux de financement de 6,9 % pour un terme maximum de 24 mois*** Pour les prêts à terme plus longs, les taux sont de 7,9 % pour un terme de 25 à 36 mois et 8,9 % pour un terme de 37 à 48 mois, sous réserve de l'approbation de Crédit Chrysler Canada ltée à l'achat chez un concessionnaire Jeep/Eagle participant. Cette offre exclut les parcs et les véhicules de location au détail et s'applique aux achats au détail de véhicules admissibles seulement. Cette offre annule et remplace tous les autres programmes annoncés précédemment et ne peut être combinée avec aucune autre offre précédente. Exemple: si le montant financé à l'achat d'une voiture est de 10 000 $ sur 24 mois, le taux de financement serait de 6,9 % par année pour un paiement mensuel de 447,27 $ pendant 24 mois, le montant total à rembourser s'élève à 10 734,48 $. Le coût de l'emprunt est 734,48 $. Dans l'hypothèse d'une remise de 500 $ comme alternative, si vous choisissez un taux de financement réduit au lieu de la remise, la Loi exige que le montant de la remise soit inclus dans le coût de l'emprunt, pour arriver à un taux d'intérêt effectif. Dans l'exemple donné, le taux d'intérêt serait de 12,02 %. Le coût total de l'emprunt y compris le rabais non utilisée serait de 1 234,48 $. Le coût variera en fonction du montant financé, de la durée du prêt et du taux de financement. Le programme est offert pour les véhicules achetés et dont l'acheteur a pris livraison entre le 23 mars 1989 et la fermeture des bureaux le 12 avril 1989. L'acheteur doit payer les frais de transport, d'immatriculation, les taxes et les autres frais tels que l'assurance et l'enregistrement. Voir un concessionnaire participant pour les détails.

Canardière
JEEP EAGLE
1265, de la Canardière, Québec 522-5205
Jeep Eagle
Ça promet.

ET SI UN JOUR ÇA VOUS ARRIVAIT
VÉRIFICATION ET ESTIMATION GRATUITES de votre système de conduite et de suspension pour AUTOS, CAMIONS ET REMORQUES
• Amortisseurs
• Boudins
• Ressorts pour autos, camions et remorques
• Kin-pin
• Coussinets (bushing) sur camions 10 roues (tandem)
Accrédité par la RAAQ pour la vérification des véhicules de plus de 5 500 kg (masse nette)
25 % de rabais sur toutes les pièces de conduite et de suspension.
ressorts d'autos - camions ROCK
81, Route Kennedy Lévis
835-1010
Heures d'affaires: du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h
Service d'urgence après 17 h

Des prix à céder à la FOLIE PRINTANIÈRE!
Pour un temps limité
NOUS PAYONS POUR VOUS LA TAXE DE 9%
sur véhicules en inventaire seulement
(à l'exception des modèles AXXES PICK-UP de base)
GARANTIE NISSAN SANS FRANCHISE 3 ans/60 000 km pare-chocs à pare-chocs / 6 ans/100 000 km groupe motopropulseur
UN CHOIX DES PLUS COMPLETS! Venez admirer toute la gamme des produits Nissan.
BESOIN URGENT! de véhicules usagés. Nous offrons la meilleure allocation d'échange.
Offrez-vous le service Prime Roberge Nissan
"À 5 MINUTES DES CHUTES MONTMORENCY"
automobiles ROBERGE NISSAN
822-1475
6964, boul. Ste-Anne, L'Ange-Gardien G0A 2K0

« Qu'on le veuille ou non, l'apparence fait vendre »

L'apparence de la voiture est importante pour en conserver la valeur, pense le chroniqueur automobile Jacques Duval.

par ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

« Aujourd'hui, les voitures sont trop sophistiquées avec l'injection, l'anti-pollution et les ordinateurs de bord pour jouer les apprentis-mécaniciens : laissez ça aux spécialistes et mettez plutôt vos énergies à entretenir la carosserie », dit Jacques Duval. « À part faire la vidange d'huile, changer une courroie, vérifier le niveau des liquides et la pression des pneus, il n'y a pas grand-chose que vous puissiez faire », ajoute-t-il.

« Qu'on le veuille ou non, c'est l'apparence qui fait vendre, qui augmente la valeur de revente d'une voiture. C'est un défaut de la plupart des automobilistes de ne pas entretenir suffisamment la carosserie de leur véhicule : aujourd'hui, la mécanique tient le coup, c'est la tôle qui lâche, parce qu'on ne l'a pas suffisamment entretenue, cirée et polie », dit-il.

Jacques Duval croit qu'une compacte nord-américaine peut durer jusqu'à 10 ou 12 ans même si, actuellement, on compte plutôt cinq ans à un rythme d'usage intensif ; de sept à huit ans si on l'entretient convenablement.

« Un gros problème, c'est qu'avec l'avènement des libre-service, on ne soulève plus le capot : on ne vérifie plus le niveau de l'huile à moteur, de l'huile à transmission, la tension des courroies... On met de l'essence et puis on s'en va ! »

Pourtant, en effectuant ces vérifications élémentaires, on préviendrait bien des problèmes mécaniques. D'ailleurs, observe-t-il, les automobiles tombent bien moins souvent en panne qu'autrefois. « C'est rare qu'on voit des pannes où la voiture ne fonctionne pas du tout ! D'ailleurs, les pannes pour crevaison sont rares sur le bord de la route : la qualité des pneus s'est améliorée considérablement, comme les automobiles », observe-t-il.

La préférée de Jacques Duval...

Nouvelles technologies

Que pense Jacques Duval des nouvelles technologies que l'on retrouve maintenant dans les voitures ?

« Ce qui m'a le plus épaté jusqu'ici, c'est le freinage anti-blocage, l'ABS : c'est tellement plus sécuritaire et j'ai hâte que tous les fabricants installent cette option en série, même dans leurs véhicules les moins chers. »

L'injection séquentielle est également un pas en avant pour retrouver des performances accrues sans sacrifier pour autant l'économie d'essence.

Mécaniciens compétents ?

Les voitures sont-elles devenues trop complexes pour les compétences des mécaniciens ?

« Les concessionnaires sont équipés en conséquence et, s'ils sont consciencieux et se donnent la peine de se recycler constamment, il n'y a pas de problème : les systèmes de diagnostic sont fiables et c'est souvent l'ordinateur qui dit au mécanicien quoi vérifier. C'est certain que des mécaniciens vont devoir se spécialiser en électronique », admet-il.

Mais il y a aussi les gadgets à la mode du jour qui vont disparaître. Comme les tableaux de bord électroniques, les quatre roues directrices : Jacques Duval n'y croit tout simplement pas !

Les quatre roues motrices

L'option quatre roues motrices le laisse perplexe. Si c'est pour conduire de façon plus sécuritaire en hiver, oui il achète ; si c'est pour la haute performance, il n'en voit pas l'utilité. « Trop souvent la conduite en 4X4 procure un faux sentiment de sécurité à l'automobiliste qui oublie qu'il est sur la neige ou sur la glace. Et il ne freine pas plus rapidement ! »

Petites ou grosses ?

Le marché de l'avenir, quel est-il ?

« Je crois qu'on va s'éloigner des extrêmes. Je ne crois pas qu'il y a vraiment un marché pour les voitures complètement au bas de la gamme », dit-il. Il croit que les automobilistes sont prêts à payer quelques milliers de dollars de plus pour plus de confort, plus d'espace, plus de luxe, plus de performance...

De même, le marché des véhicules de grand luxe à $30,000 et plus est très limité. « Le vrai marché se situe entre les deux, de $10,000 à $30,000 », observe-t-il.

« Le marché des petites voitures est un phénomène essentiellement québécois que je n'arrive toujours pas à comprendre. Il faut dire que nous avons été frappés de plein fouet par la crise de l'énergie et qu'on paie l'essence deux fois plus cher qu'aux Etats-Unis et 25 % de plus qu'en Ontario. Il y a de quoi être traumatisé par la consommation. Mais en même temps, j'ai l'impression qu'on ne sait pas toujours compter. A-t-on jamais fait le calcul réel de ce qu'il nous en coûterait en essence supplémentaire pour rouler beaucoup plus confortablement ? Quand on aura dépensé $300 de plus en un an, ce sera souvent le maximum. Or, c'est moins de $10 par semaine. Quand on y songe, cela vaut-il d'y sacrifier son confort ? », s'interroge-t-il.

Quels accessoires acheter ?

Quels accessoires Jacques Duval achèterait-il pour sa voiture ?

« D'abord la suspension renforcée. Cela coûte moins de $100 et procure un meilleur confort, une tenue de route améliorée : c'est un très bon achat », dit-il.

« Ensuite, le climatiseur. On peut rouler les vitres fermées (faites un long voyage les vitres ouvertes parce qu'il fait chaud et vous regretterez de ne pas disposer de cet accessoire), la voiture est mieux insonorisée, le conducteur se fatigue moins et demeure plus vigilant. Quand les automobilistes auront eu une voiture avec le climatiseur, ils ne voudront plus s'en passer », dit M. Duval.

« Le reste, c'est une question de choix personnels. Le régulateur de vitesse ? Bof ! Pour descendre en Floride et respecter les limites de vitesse, peut-être !... mais une chose que j'aime bien, c'est l'option ouverture des portes sans clef, en pianotant. C'est plus rapide et on ne risque jamais d'oublier ses clefs à l'intérieur. »

La transmission automatique ?

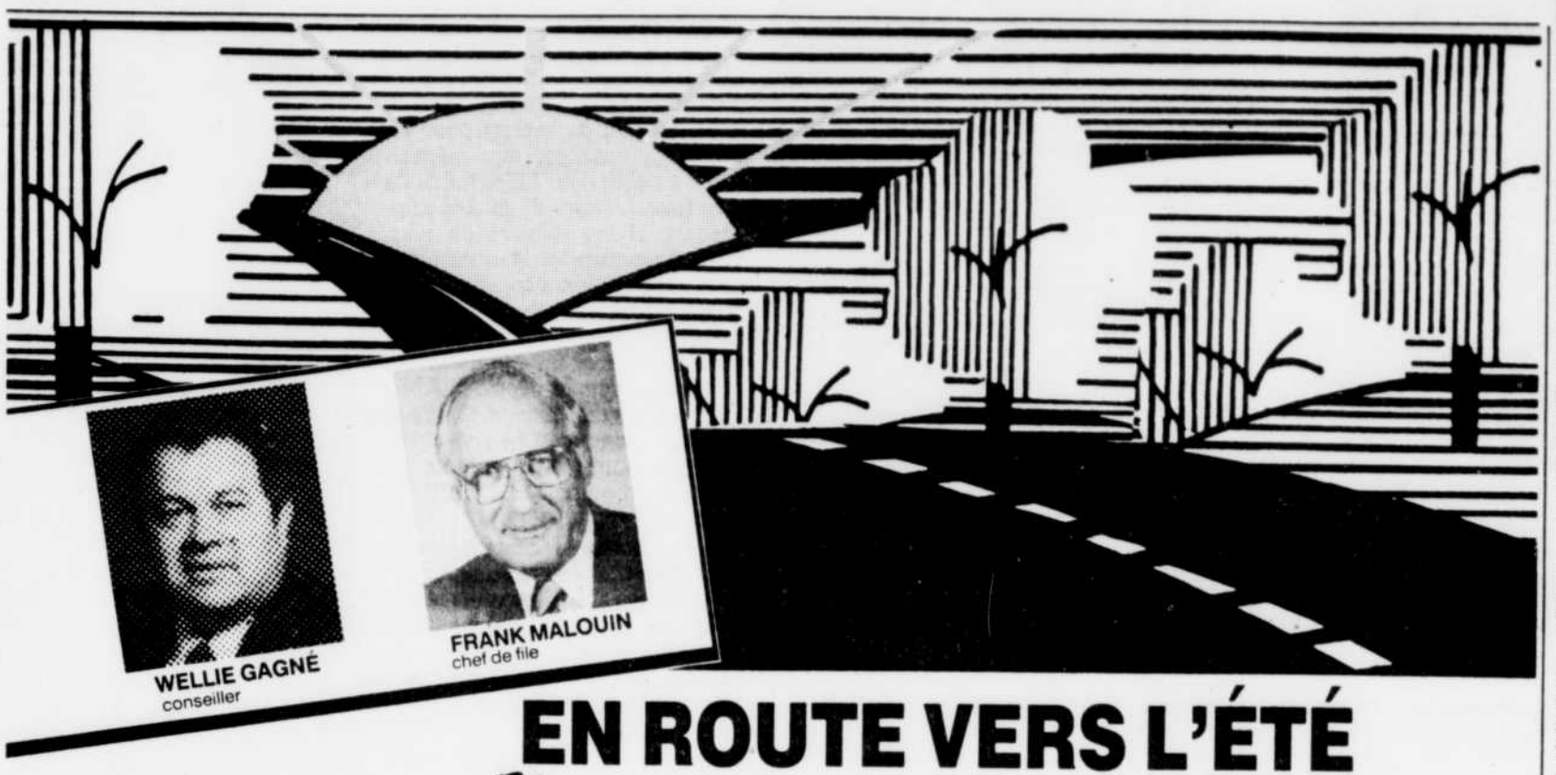
« C'est un handicap pour les petites voitures car elles ne sont pas suffisamment puissantes. Pour les compactes et les autres, oui, c'est un avantage pour la revente. D'ailleurs, 90 % de ces véhicules sont maintenant équipés de transmission automatique. Aujourd'hui, avec les convertisseurs de couple, on réalise une consommation voisine des transmissions manuelles, avec seulement 5 % de différence contre 15 % autrefois.

Voitures de rêve ?

Quelles sont ses voitures préférées ?

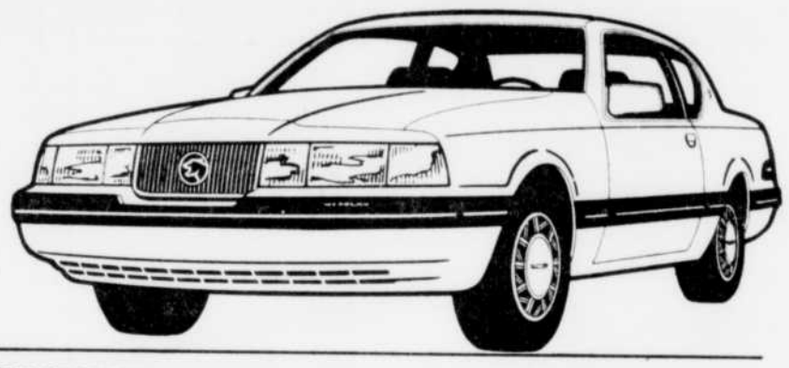
« D'abord la Taurus SHO correspond exactement à mes critères de performance, de confort, de sonorité », dit le chroniqueur qui est aussi conseiller spécial chez Ford.

« Mes préférées demeureront toujours les Porsche 911. Pour moi, cela a toujours été la seule vraie Porsche. J'ai aussi beaucoup d'estime pour les grosses Mercedes, comme la 420. J'ai toujours bien aimé les BMW également », conclut-il. Des choix à la portée de toutes les bourses, quoi !

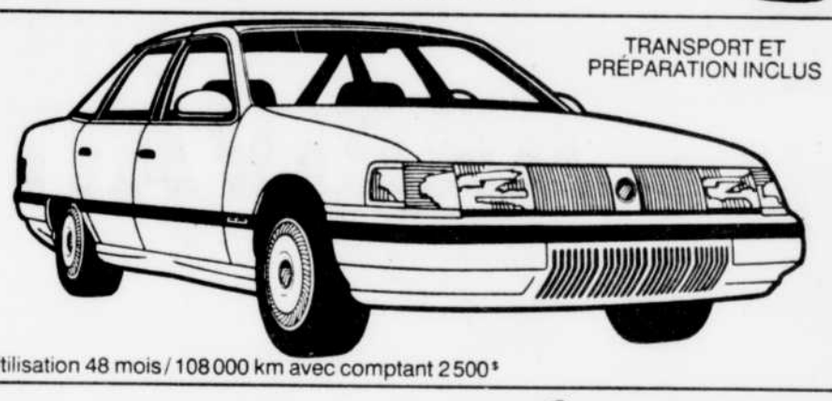


EN ROUTE VERS L'ÉTÉ
Nos experts sauront vous guider...

COUGAR LS 1989 # 9508
CLIMATISEUR
• 3,8 L V6 • Automatique surmultiplié • Pneus P215/70 R15 • Régulateur de vitesse • Volant ajustable en cuir • 2 sièges électriques • Système radio AM/FM stéréo électronique lecteur de cassettes haut de gamme • Roues d'aluminium • Groupe lumière et verrouillage électrique • Peinture métallique couche transparente



21185$/379$/par mois*
* Utilisation 48 mois/108 000 km avec comptant 2 500$



TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS

SABLE GS 1989 # 9057
CLIMATISEUR
• Moteur 3,0 L EFI • Boîte-pont automatique surmultiplié • Pneus P205/70 R14 flanc blanc • Volant inclinable • Régulateur de vitesse • Glaces commande électrique • Groupe verrouillage électrique • Radio AM/FM stéréo électronique • Peinture métallique couche transparente

17 985$/299$/par mois*
* Utilisation 48 mois/108 000 km avec comptant 2 500$

Consultez-nous!

Automobiles ROBERGE
LINCOLN - MERCURY QUÉBEC LTÉE
1040, boul. Pierre-Bertrand, Vanier 687-5544

SOLDES PRINTANIERS

Profitez d'autres spéciaux
ALIGNEMENT
AMORTISSEUR
MISE AU POINT
SYSTÈME AIR CLIMATISÉ
SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT
VENEZ CONSTATER NOTRE SERVICE ET NOS PRIX

AMORTISSEURS "SUPER LIFE"
Pour la plupart des voitures et camions légers. (SA3725)
À partir de 17,99$
Garantis aussi longtemps que vous êtes propriétaire du véhicule (renseignez-vous).

INSPECTION DE SÉCURITÉ
NOM ____ DATE ____ F. # ____
ADRESSE ____ AVISEUR ____
NO TÉLÉPHONE ____ LIC # ____
MARQUE ____ ANNÉE ____ SÉRIE # ____

FREINS	EN ORDRE	DÉFICIENT	PNEUS	EN ORDRE	DÉFICIENT
1. Avant	☐	____	20. Avant D.	☐	____
2. Arrière	☐	____	21. Avant G.	☐	____
3. Fuite	☐	____	22. Arr. D.	☐	____
4. Ajustement	☐	____	23. Arr. G.	☐	____
5. Frein sécurité	☐	____	24. Pneu secours	☐	____

jusqu'au 1er mai 1989
OFFREZ-VOUS UNE VÉRIFICATION EN 35 POINTS
pour la modique somme de 23,95$

Mise au point ☐
Batterie ☐
Démarreur ☐
Génératrice ☐
Courroies ☐

jusqu'au 31 mai
PROFITEZ DE NOS SPÉCIAUX SUR
Pneus radiaux d'acier 4 SAISONS série 4SII
autopar

P155/80R13	55,25$
P165/80R13	66,50$
P175/80R13	68,95$
P185/80R13	73,50$
P185/75R14	76,95$
P195/75R14	78,75$
P205/75R14	80,50$
P215/75R14	85,75$
P205/75R15	84,75$
P215/75R15	89,25$
P225/75R15	92,75$
P235/75R15XL	95,25$

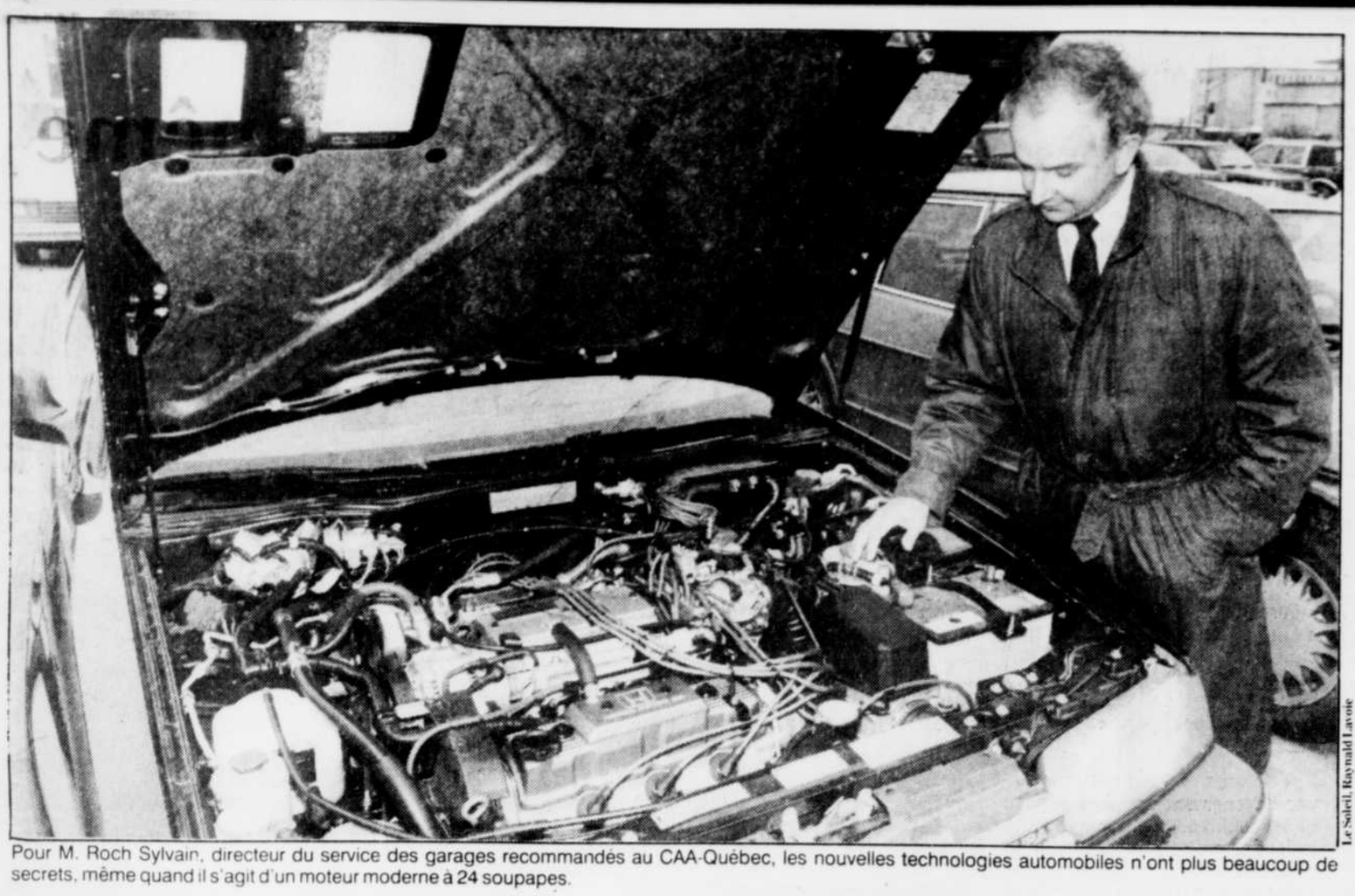
GARANTIE CONTRE LES RISQUES ROUTIERS

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE... vous pouvez vous y fier!

VENTE ET LOCATION
Dépt du service ouvert de 8 h à 22 h du lundi au vendredi
Service de limousine pour nos clients, dans toute l'agglomération de Québec.

Fournier plymouth chrysler
Camions Dodge
48, KENNEDY, LÉVIS 837-2411

MOTEURS
267, ST-GERMAIN GARAGE Michel VALLIÈRES
Spécialité:
MOTEURS GAZ ET DIESEL
• MÉCANIQUE GÉNÉRALE
• ÉLECTRICITÉ
• CARBURATEUR
522-8812



Le Soleil, Raynald Lavoie

Pour M. Roch Sylvain, directeur du service des garages recommandés au CAA-Québec, les nouvelles technologies automobiles n'ont plus beaucoup de secrets, même quand il s'agit d'un moteur moderne à 24 soupapes.

Les nouveaux moteurs exigent une lubrification encore plus rigoureuse

Les rutilantes mécaniques qui propulsent les voitures d'aujourd'hui nécessitent plus que jamais une lubrification adéquate. C'est l'avis de Roch Sylvain, directeur du service des garages recommandés au CAA-Québec.

par ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

Roch Sylvain connaît la mécanique ; c'est un mécanicien. Il a été gérant d'atelier, puis mécanicien spécialisé dans les voitures de marque Porsche. Les nouvelles technologies comme l'injection ont bien peu de secrets pour lui car il les enseigne aux mécaniciens à l'occasion. LE SOLEIL l'a interrogé, histoire de mieux comprendre si les voitures du jour, plus complexes et sophistiquées que celles d'hier, nécessitaient le même entretien. « Je crois que les horaires d'entretien suggérés par le fabricant sont un minimum. On ne devrait jamais dépasser 8,000 kilomètres sans changer l'huile et le filtre », commente M. Sylvain. Il insiste : il faut aussi remplacer le filtre, sinon on pollue le lubrifiant tout aussi rapidement.

« Les moteurs récents fonctionnent à de plus hautes températures à cause des dispositifs antipollution. Ils sont souvent construits en alliage léger, comme l'aluminium, pour les rendre plus compacts, légers, faciles à construire », explique-t-il.

Si les culasses d'aluminium sont plus efficaces, si elles refroidissent plus rapidement, elles peuvent aussi être endommagées plus facilement si le moteur ne bénéficie pas d'une lubrification adéquate. Et ce, à cause de l'épaisseur des chambres internes.

« À ces hautes températures, au-dessus du degré d'ébullition de l'eau, une minute sans lubrifiant et les dommages sont irréparables », explique M. Sylvain.

Auparavant, la fonte exigeait la pose de coussinets mais aujourd'hui avec l'aluminium, on peut installer les doubles arbres à cames directement dans les têtes, sans coussinets.

M. Sylvain recommande aux automobilistes qui sollicitent davantage leur moteur ou à ceux qui circulent davange à la chaleur (avec le climatiseur) d'utiliser des lubrifiants beaucoup plus visqueux, comme le 20-50 en été, alors qu'ils devraient utiliser le 5-20 en hiver. Il croit que c'est une aberration pour certains fabricants de standardiser une formule comme le 10-30 pour le lubrifiant de tous leurs modèles.

« C'est vrai que l'huile du moteur se salit moins lorsque l'on fait beaucoup de grand-route mais elle subit des pressions internes plus fortes, elle s'use plus et perd plus rapidement ses propriétés lubrifiantes. De même, si on ne parcourt que de petites distances sans que le moteur ait le temps de réchauffer, le mélange enrichi d'air-essence occasionne une dégradation plus rapide de l'huile à moteur, le moteur ne s'échauffant pas suffisamment pour chasser l'humidité : des pièces internes s'useront plus rapidement par la rouille, d'où la nécessité de changer plus souvent de lubrifiant », de dire M. Sylvain.

En outre les moteurs, pour répondre aux normes anti-pollution et d'économie de carburant doivent fonctionner avec beaucoup plus de précision, ce qui nécessite une mise au point rigoureuse où tous les détails ont leur importance, de la tension des courroies au remplacement occasionnel du filtre à essence pour éviter de contaminer le système d'injection.

« On ne devrait jamais dépasser 80,000 km sans changer le filtre d'essence : il y a de l'eau, de la rouille, de la boue qui se forme à l'intérieur, et il vaut mieux payer de $40 à $50 à tous les deux ans en prévention que $1,500 pour un système d'injection. On ne peut laisser passer la moindre particule de rouille », observe M. Sylvain.

On ne devrait pas avoir à utiliser des additifs pour l'essence, mais certains constructeurs allemands les recommandent. Il n'y a alors pas de contre-indication.

De même, si on a fait un traitement choc au moteur, pour décrasser les injecteurs par exemple, il importe de changer l'huile rapidement car celle-ci a perdu beaucoup de propriétés lubrifiantes.

« Il faut être très prudent dans l'utilisation régulière des produits détergents car on risque d'oxyder les coussinets du vilebrequin », ajoute M. Sylvain.

Il ne voit toutefois pas de contre-indication pour les propriétaires de voitures européennes qui doivent utiliser des additifs détergents de façon régulière dans leur plein d'essence, cette situation lui paraissant préférable à un mauvais fonctionnement du système d'injection. Certains moteurs VW, Mercedes ou BMW semblent en effet cultiver une certaine incompatibilité de caractère avec l'essence de nos stations service !

À LA CAISSE DESJARDINS,

VOS PROJETS ONT DU *CRÉDIT,*

Prêt-auto
TAUX RÉDUIT

PARLEZ-NOUS DE VOS DÉCISIONS !

À la caisse Desjardins, on prête l'oreille

Si les caisses Desjardins occupent le premier rang du marché des prêts aux particuliers au Québec, c'est qu'elles ont toujours su être à l'écoute des besoins de leurs membres en matière de crédit. Les membres des caisses savent qu'ils peuvent trouver chez leur conseiller Desjardins une oreille attentive ainsi que des conseils judicieux propres à les éclairer sur les meilleurs choix à faire. Et puis, on le sait, au Québec, on n'est jamais très loin d'une caisse Desjardins.

On prête de l'argent

Si vous avez décidé d'emprunter pour l'achat d'une maison, d'une voiture, pour faire de la rénovation, pour consolider d'autres prêts, ou même pour investir, la caisse Desjardins vous propose une vaste gamme de produits de crédit. Il y en a sûrement un qui vous convient. Non seulement trouverez-vous des prêts à taux concurrentiels, mais aussi un choix de modalités des plus souples et des plus pratiques.

Parce qu'on est plus prêts

Si votre décision est prise, et que vous êtes prêt à emprunter, votre conseiller Desjardins est prêt à vous aider. Grâce à son expertise, il saura vous aider à faire le choix le plus compatible avec vos attentes et avec votre capacité financière et il agira dans les plus brefs délais possibles.

Parlez-en à votre conseiller Desjardins, il est prêt, tout près.

PARCE QU'ON EST PLUS *PRÊTS*

La caisse populaire Desjardins

DES ÉCONOMIES SANS PAREILLES SUR TOUS NOS MODÈLES 1988

Rabais de **2 000$** sur OPTIMA et I MARK 1988

Rabais de **1 500$** sur PICK-UP et TROOPER 1988

Aussi RABAIS de **500$** sur tous les modèles 89

PASSEPORT SEIGNEURIALE
rue Clémenceau
autoroute de la Capitale
(sortie Seigneuriale)
BEAUPORT
666-9633

Les véhicules étant devenus trop sophistiqués

Il est impossible d'en faire l'entretien soi-même

À moins d'être des experts et d'avoir toute une panoplie d'outils adéquats dans son garage, les consommateurs ne sont pas équipés pour faire eux-mêmes l'entretien de leur véhicule. Ils doivent confier ce travail à des mécaniciens spécialisés. C'est ce que soutient Roch Sylvain, directeur du service des garages recommandés au CAA-Québec.

par ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

Il est bien fini le temps où à peu près n'importe quel automobiliste, muni d'un coffre à outils rudimentaire, pouvait se livrer à l'entretien régulier de son automobile, changeant filtres et bougies, ajustant l'allumage, modifiant le carburateur : les véhicules sont devenus tellement sophistiqués, les composantes du moteur si difficilement accessibles qu'elles nécessitent des outils et surtout des connaissances trop spécialisés pour y aller à l'aveuglette, au pif !

« Bien sûr, on peut encore faire la vidange du moteur, vérifier les niveaux de lubrifiants, la pression des pneus et surveiller le parallélisme des roues... », commente M. Sylvain.

Changer les bougies sur votre vieille Valiant ou sur votre Chevelle Malibu 1973 était un jeu d'enfant : plus maintenant. L'ajustement doit être tellement précis que vous risqueriez de dérégler votre moteur, ce qui occasionnerait des problèmes bien plus graves que la petite économie réalisée en changeant vous-même les bougies.

De même, les électriciens et électroniciens doivent-ils souvent s'abstenir de jouer les apprentis-sorciers avec les ordinateurs de bord car un court-circuit est vite arrivé. Et un module remplacé coûtera plusieurs centaines de dollars !

Même les maniaques de la propreté qui aiment bien voir reluire leur mécanique sous le capot devraient se méfier car ils risquent souvent d'oxyder ainsi les connections, et on cherchera longtemps l'origine de la panne. « S'il y a eu écoulement d'huile, mieux vaut nettoyer de façon très localisée seulement », suggère M. Sylvain.

« C'est certain que cela coûte plus cher de faire affaire avec des garagistes spécialisés pour faire l'entretien du véhicule, mais vous y gagnerez à long terme. D'abord, durant la période de garantie du manufacturier, laquelle est de plus en plus longue, vous devez pouvoir fournir la preuve que vous avez entretenu votre véhicule selon les exigences du manuel du propriétaire. Comment voulez-vous faire cette preuve si vous avez fait les changements d'huile vous-même ? Si un problème d'usure prématurée survient, c'est plus facile à prouver si c'est le concessionnaire qui a toujours effectué cet entretien », de dire M. Sylvain.

Même visser une bougie peut occasionner des difficultés imprévues. Avec les culasses en aluminium, il est facile de forcer les filets sans s'en rendre compte. De plus, la plupart des bougies sont munies de résistance destinées à améliorer l'explosion et à éviter le brouillage radio. Leur position doit donc être très précise dans la chambre de combustion. Il faut s'assurer de rencontrer les normes du fabricant.

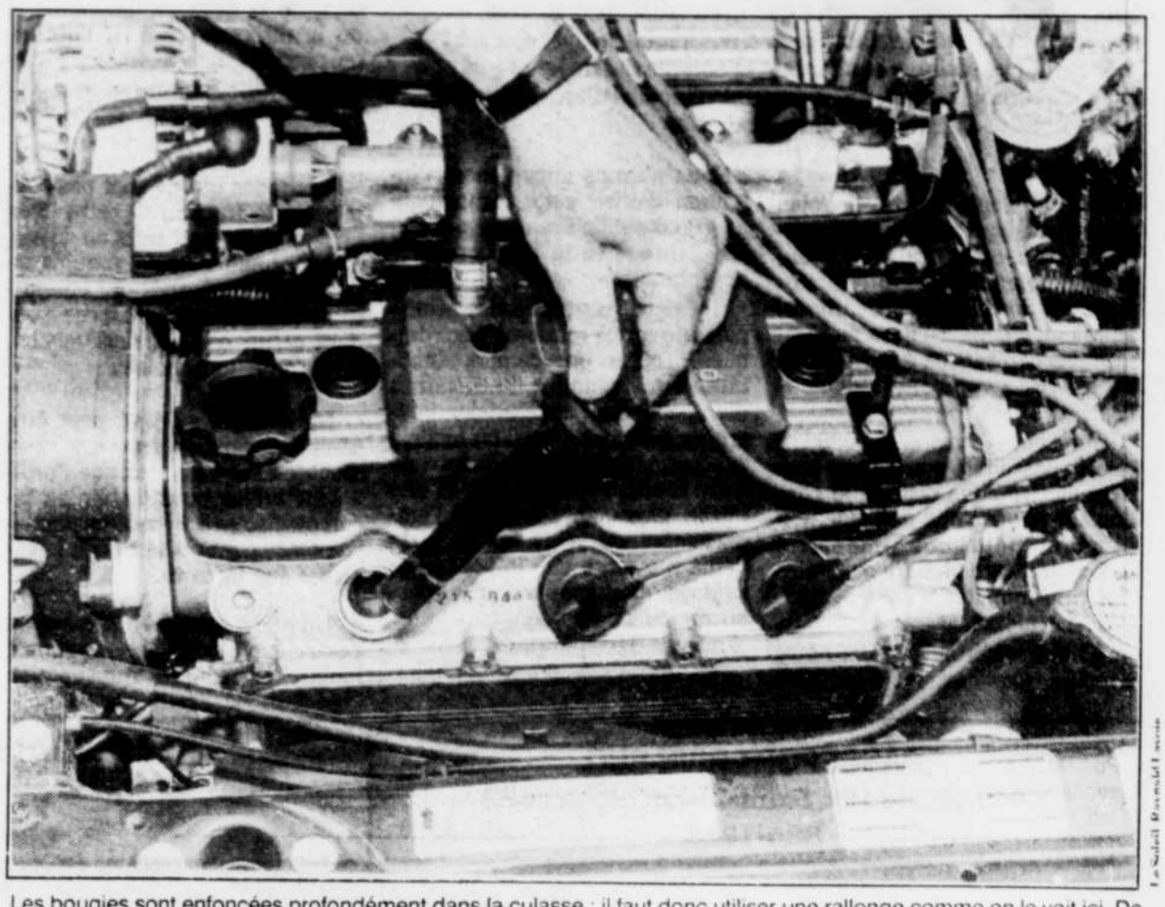
« De plus, un mécanicien consciencieux prendra la peine d'examiner la bougie car il peut y lire ce qui se passe dans votre moteur, s'il y a des fuites d'huile par exemple, si vous utilisez la bonne essence... », explique M. Sylvain. « Même l'appareillage des ateliers a dû être modifié pour pouvoir analyser convenablement, à l'infra-rouge, les gaz d'échappement. Pas question donc de jouer dans l'injection comme on jouait dans le carburateur. D'ailleurs, les fabricants ont installé des bouchons scellés pour éviter la manipulation par les non-experts », dit M. Sylvain.

Trouver les bons mécanos

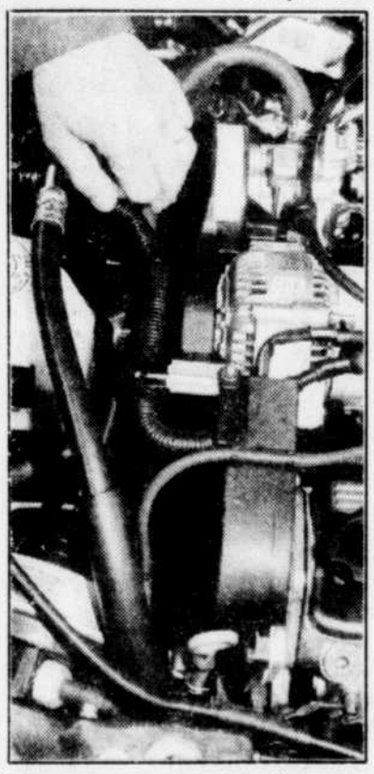
Le directeur du service des garages recommandés avoue toutefois qu'il n'est pas toujours facile de trouver les bons ateliers, les mécaniciens compétents et consciencieux capables d'entretenir le véhicule selon les spécifications du fabricant. Les mécaniciens doivent se perfectionner constamment, se recycler, se documenter en permanence, suivre régulièrement des cours car les techniques évoluent rapidement et diagnostiquer un problème de nature intermittente ou électronique relève parfois du numéro de haute voltige.

Néanmoins la mécanique demeure de la mécanique et tous n'ont pas besoin d'être aussi spécialisés : freins, disques d'embrayage, parallélisme des roues et bien d'autres réparations peuvent être effectuées par les ateliers habituels.

« Le gros problème, c'est qu'avec l'avènement des libre-service et les technologies nouvelles, les garanties prolongées, les automobilistes s'imaginent souvent qu'ils n'ont plus autant besoin de bien entretenir leur véhicule : c'est tout le contraire. Ils doivent être constamment à l'écoute des besoins d'entretien de leur voiture », de clore M. Sylvain du CAA-Québec.



Les bougies sont enfoncées profondément dans la culasse : il faut donc utiliser une rallonge comme on le voit ici. De plus, il faut des outils spéciaux pour extirper la bougie.



L'espace est restreint dans les moteurs modernes. Il faut des outils spéciaux pour avoir accès aux pièces.

ATTACHE-REMORQUE

ATTACHE-REMORQUE RIVE-NORD Inc.
Installation et vente d'attache-remorque. Vente de remorques tous genres, équipement de roulottes.
Sur rendez-vous, après 18 h, du lundi au samedi
6-360, rue Joly, Québec
623-2729

CHUTE SANS PRÉCÉDENT DES TAUX D'INTÉRÊT CHEZ LES CONCESSIONNAIRES CHRYSLER !

6,9 % POUR 24 MOIS

7,9 % pour 36 mois ou 8,9 % pour 48 mois

De plus, il n'y a pas de montant maximum de financement sur le crédit approuvé par Chrysler Crédit.

Avec des taux d'intérêt comme ceux-ci, c'est dans votre intérêt d'en profiter maintenant!

Ou profitez d'un rabais-chèque jusqu'à 1 500 $!

300 $	Expo.
500 $	Daytona • Sundance • Shadow • Reliant K • Aries K • Ram Van et camion Dodge Dakota 2 sur 4.
800 $	Colt 100 • Colt 200.
1 000 $	Dodge 2000 GTX • LeBaron Coupé (sauf décapotable) • LeBaron KCV • Caravelle • Dodge 600 • camions Ram 50 • Power Ram 50 • Dodge Dakota 4 sur 4 et Dodge pleine grandeur 100 et 150.
1 500 $	LeBaron H • Dodge Lancer • LeBaron GTS • Raider • Ramcharger et camions Dodge pleine grandeur 250 et 350.

*Ces offres sont mutuellement exclusives et conditionnelles à une approbation de crédit de Chrysler Crédit Canada Ltée. Les acheteurs choisissant le taux d'intérêt réduit sont admissibles à un taux de 6,9 % pour une période maximale de 24 mois, ou de 7,9 % pour une période de 36 mois, ou encore de 8,9 % pour une période de 37 à 48 mois. Ces offres ne s'appliquent qu'aux achats effectués chez les concessionnaires Chrysler participants. Elles ne s'appliquent ni aux véhicules loués, ni aux parcs-automobiles, et elles s'adressent uniquement aux particuliers achetant au détail. Ces offres annulent toutes les offres précédentes et ne peuvent être combinées à aucune autre. Voyez votre concessionnaire participant pour de plus amples renseignements.

Ces offres sont d'une durée limitée.
L'Association publicitaire des concessionnaires Chrysler Inc.

Prenez de l'avance avec les concessionnaires

CHRYSLER

La carte routière électronique est prête mais peu populaire

(PC) — L'informatique et la technologie des satellites pourraient bien d'ici quelque temps contribuer à la disparition des encombrantes cartes routières que nous utilisons pour nos déplacements. Mais les fabricants d'automobiles, qui reçoivent déjà certaines plaintes concernant la complexité de leurs chaînes stéréo, hésitent à munir leurs véhicules d'un système de carte routière électronique ultra-moderne.

« La technologie existe, certains prototypes sont déjà en circulation », rapporte Don Sherman, porte-parole du service d'électronique de Ford Motor à Dearborn, au Michigan. Mais « nous ne sommes pas convaincus que le public s'y intéresse vraiment », ajoute-t-il.

Son coût — environ $1,000 US — et la possibilité que la carte routière électronique distraie le conducteur plus qu'elle ne l'aide, expliquent pourquoi l'industrie automobile tarde à faire connaître aux consommateurs cette technologie de pointe.

« Nous préférons prendre notre temps », explique M. Sherman. « Nous n'avons aucunement l'intention d'offrir cette technologie au grand public avant d'avoir réalisé une étude de marché approfondie. »

Il existe trois catégories principales de cartes routières électroniques. Toutes ont comme dénominateur commun l'utilisation d'un petit écran de télévision intégré au tableau de bord ou installé à proximité. L'écran affiche une carte routière de la région, et une flèche clignotante indique l'emplacement du véhicule. La carte défile à mesure que la voiture se déplace, alors que la flèche reste au milieu de l'écran.

Système indépendant

Un de ces systèmes est indépendant et fonctionne « au jugé ». En tenant compte du point de départ, de la distance parcourue et de la direction choisie, l'ordinateur installé dans la voiture est en mesure de déterminer en tout temps l'endroit où celle-ci se trouve.

Les roues qui ne sont pas soumises à la traction — celles d'en arrière dans une traction avant, par exemple — sont munies de dispositifs sensoriels qui enregistrent la distance parcourue pendant qu'un compas tient compte de la direction choisie.

Le système au jugé peut être complété par des données informatisées sur cassettes que l'ordinateur utilise pour établir de façon précise — à 15 mètres près — l'emplacement où se trouve le véhicule sur la carte.

Un autre système a recours au LORAN, le réseau de navigation à longue portée par transmission radio, qui fut mis sur pied par la Garde côtière américaine pour guider les avions et les navires. La voiture est munie d'un récepteur LORAN et d'un émetteur radio. Les signaux LORAN sont captés et dirigés vers un relais où un ordinateur procède à la localisation de la voiture.

D'autres cartes routières électroniques fonctionnent grâce aux satellites. La voiture émet en direction de ces satellites des signaux radio qui sont transmis à un relais ; les informations concernant le lieu où se trouve la voiture sont ensuite retransmises, toujours par satellite.

Pas très utile

Impressionnant, n'est-ce pas ? Bien sûr, mais l'industrie de l'automobile se montre néanmoins réticente à utiliser cette technologie.

« Utiliser la technologie pour le simple plaisir de le faire ne nous intéresse pas », dit Ben Dunn, du service d'ingénierie et de design de Chrysler à Highland Park, au Michigan. « Nous gardons cependant l'esprit ouvert », ajoute-t-il.

Comme M. Sherman de Ford, M. Dunn n'est pas certain que la carte routière électronique puisse intéresser un grand nombre de consommateurs. « Certaines entreprises telles que Federal Express (messagerie) ou des gens du marché de l'immobilier pourraient peut-être la trouver utile. »

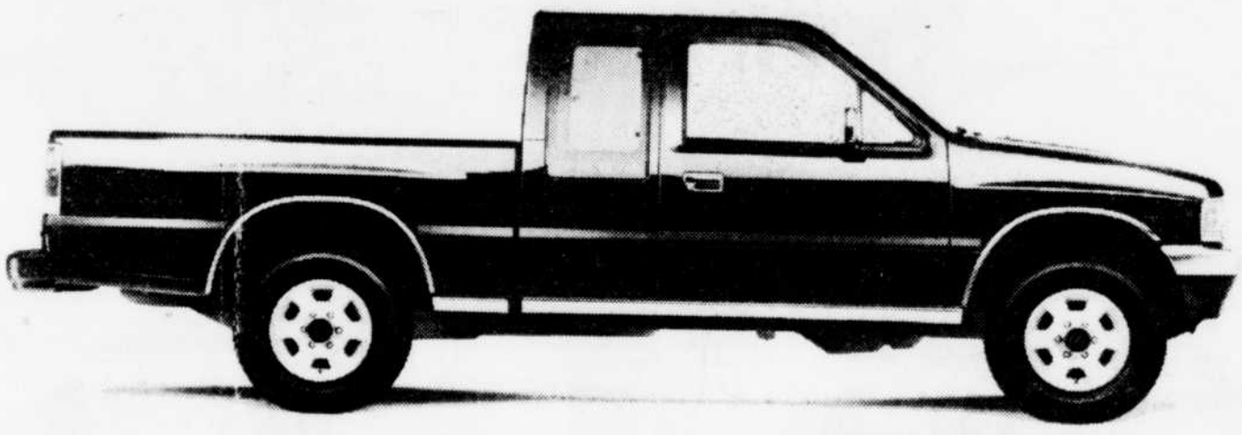
Mais les spécialistes de l'industrie ont à peu près tous la même opinion en ce qui concerne les cartes routières électroniques. Comme le souligne M. Sherman : « Elles ne seraient pas d'un grand secours pour les personnes qui n'utilisent leur voiture que pour aller au travail et en revenir. »

■ Entente de Chrysler avec la Corée

Chrysler a conclu une entente avec l'entreprise coréenne Hyundai pour la vente de 30,000 voitures construites à la nouvelle usine Hyundai de Bromont, au Québec. Les berlines de taille moyenne seront vendues uniquement aux États-Unis par le réseau de concessionnaires Jeep-Eagle dont Chrysler a hérité avec l'acquisition d'American Motors. Chrysler rejoint ainsi deux autres fabricants d'automobiles nord-américains qui font affaires avec la Corée. General Motors importe une série de petites voitures Optima fabriquées par Daewoo qu'elle vend chez ses concessionnaires Passeport. Quant à la nouvelle sous-compacte Festiva de Ford, elle est inspirée de la Kia. L'usine Hyundai de Bromont produit également la berline Sonata, qui a été lancée en janvier.

PASSEPORT RIVE-SUD	PASSEPORT SEIGNEURIALE	PASSEPORT CHALEURS
649, Route 132, Saint-David, cté de Lévis	Autoroute de la Capitale (sortie Seigneuriale)	142, Route 132, New Richmond
835-1888	Beauport	392-5033
	666-9633	

«UN PICK-UP POUR EMPORTER, S'IL VOUS PLAÎT!»



12 083$** PDSF MAINTENANT **10 583$*

Spacecab XS 1988 d'Isuzu

1 500$*

Remise sur le Pickup 1988 d'Isuzu!

Le Pickup d'Isuzu est de loin celui qui vous en donne plus pour votre argent!
La preuve: Passeport vous offre actuellement une remise de 1 500$ sur ses Pickup 1988 d'Isuzu neufs en stock.
Et ce n'est pas tout! Vous pouvez également profiter d'une remise de 2 000 $ sur les I-Mark 1988 d'Isuzu et sur les Optima 1988 conçues en Allemagne par Opel, ou **encore d'une remise de 500$ sur tout modèle neuf 1989** (y compris le Trooper d'Isuzu).
Alors, passez chez votre concessionnaire Passeport dès aujourd'hui et voyez pourquoi ces magnifiques pick-up vous en donnent toujours plus pour votre argent.

• Moteur de 2,3 L L4 • Cadre de type échelle à 6 robustes traverses • Freins assistés (à disque ventilé à l'avant et à tambour à l'arrière) • Direction assistée • Généreuse habitabilité • Strapontins arrière orientés vers l'avant • Lignes pures et racées • Anneaux de fixation de charge • Radio AM/FM stéréo avec montre • Glaces teintées • Essuie-glaces 2 vitesses à balayage intermittent • Deux rétroviseurs extérieurs • Garantie 3 ans/80 000 km appuyée par GM.

*Taxe et immatriculation en sus. Pour les véhicules achetés au plus tard le 31 mai 1989. Cette offre, qui comprend une participation du concessionnaire, est fondée sur le PDSF et est valable jusqu'à épuisement des stocks du concessionnaire. Autres options offertes moyennant supplément. Offre valable pour les ventes au détail seulement. Le concessionnaire peut vendre pour moins. Transport, préparation et plein d'essence compris.

Passez voir votre concessionnaire Passeport participant aujourd'hui même ou composez, sans frais, le **1 800 263-1999.**

PASSEPORT
AUTOMOBILES INTERNATIONALES

PASSEPORT SAGUENAY, 1330, boul. du Royaume, Chicoutimi (418) 549-3320

L'automobile en bref...

■ La Mustang a 25 ans

Le mois d'avril marque le 25e anniversaire du lancement de la Ford Mustang. Mais Ford semble vouloir jouer les trouble-fête en niant certaines rumeurs selon lesquelles une édition à tirage limité de la Mustang serait produite pour commémorer l'événement. On avait cru comprendre que Ford confierait la réalisation d'un tel projet aux ateliers Steve Saleen de Californie, où l'on a déjà créé certains modèles spéciaux de Mustang particulièrement réussis. Mais les dirigeants de Ford Canada haussent les épaules lorsque le sujet est abordé devant eux. En privé, l'un d'eux laisse entendre que la Mustang du 25e anniversaire se contentera probablement « d'un peu de peinture et de rayures », ce qui signifie que les fabricants soigneront davantage son allure esthétique sans y ajouter aucune pièce mécanique susceptible de la distinguer de ses semblables. La Mustang la plus populaire à l'heure actuelle est la GT à moteur V8 de 225 chevaux-vapeur. Le modèle décapotable offre une puissance équivalente. Pour réaliser la Mustang en 1964, on avait simplement doté d'une nouvelle carrosserie la berline compacte Falcon de Ford, conçue pour rivaliser avec la Corvair Monza que Chevrolet venait alors de lancer sur le marché. Cette voiture devint rapidement populaire grâce au marché naissant des baby-boomers, et lança la carrière d'un vice-président de Ford nommé Lee Iacocca.

■ Moins de Jaguar vendues

Jaguar, entreprise reconnue pour ses voitures britanniques de grand luxe, a vu ses ventes diminuer au Canada l'an dernier ; elle n'a en effet écoulé que 2,154 voitures, comparativement à des ventes record de 2,660 voitures en 1987. Ce fut néanmoins la deuxième meilleure année que l'entreprise ait jamais connue au Canada. Selon le président de Jaguar Canada John Mackie, les ventes canadiennes ont reflété celles des États-Unis. L'Amérique du Nord, semble-t-il, a tendance à bouder l'engouement qu'éprouve le reste de l'univers pour Jaguar, qui a connu une augmentation générale de 6 % de ses ventes. M. Mackie attribue la diminution des ventes au Canada à l'insécurité économique provoquée par le débat sur le libre-échange et les élections qui ont suivi. La question du libre-échange étant maintenant réglée, M. Mackie s'attend à ce que la Jaguar connaisse un regain de popularité auprès de son marché-cible, les consommateurs qui sont en mesure de dépenser entre $65,000 et $85,000 pour une voiture.

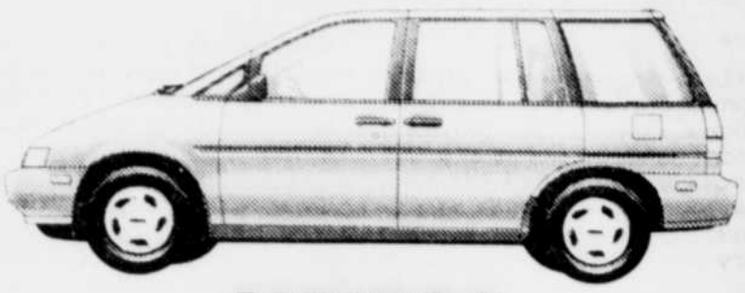
■ Une Cadillac améliorée

Le service de distribution des Cadillac de General Motors ne s'est pas laissé décourager par les ventes médiocres et les défauts de fabrication qui ont accablé la décapotable Allante. Cadillac lance en 1989 une Allante revue et corrigée avec un moteur plus puissant, une transmission améliorée et une suspension recalibrée. On aurait également corrigé un problème de fuite d'eau on ne peut plus désagréable dans cette luxueuse voiture de $80,000 et plus. La carrosserie est toujours fabriquée par Pininfarina à Turin, en Italie, avant d'être transportée par avion aux États-Unis, où se trouvent les pièces mécaniques. La Allante révisée a reçu de bonnes critiques de la part des publications spécialisées, surtout lorsqu'elle a été comparée à sa principale rivale, la Mercedes-Benz 560 SL.

■ La mini-jeep JJ

En plus d'exploiter sa populaire série de jeeps à quatre roues motrices, Chrysler a annoncé qu'elle lançait avec le fabricant français Renault une entreprise conjointe de $500 millions US pour produire une nouvelle 4 x 4 dont le nom codé est JJ. Le président de Chrysler Lee Iacocca souligne que la JJ sera une mini-voiture sport utilitaire dont la production est prévue pour l'été 1992 à une usine américaine déjà existante, de même qu'en Espagne et au Portugal. La compagnie prévoit vendre 50,000 voitures en Europe et 100,000 aux États-Unis. On peut présumer qu'elles arriveront éventuellement chez les concessionnaires canadiens Jeep-Eagle. Aucune précision n'a encore été fournie, mais si l'on se fie à la description de M. Iacocca, la JJ rivaliserait avec la nouvelle Tracker de Suzuki (également vendue par les concessionnaires Chevrolet) et la UT-II d'Isuzu, distribuée par les concessionnaires Passeport de GM.

VENEZ VOIR NOS NOUVEAUTÉS 89/90



MAXIMA
La berline de l'année

AXXESS
De l'espace à volonté

No 1 Qualité! No 1 Service! No 1 Prix!

Ste Foy NISSAN
2060, boul. Charest Ouest — 681-7371

Concessionnaire recommandé par CAA Québec

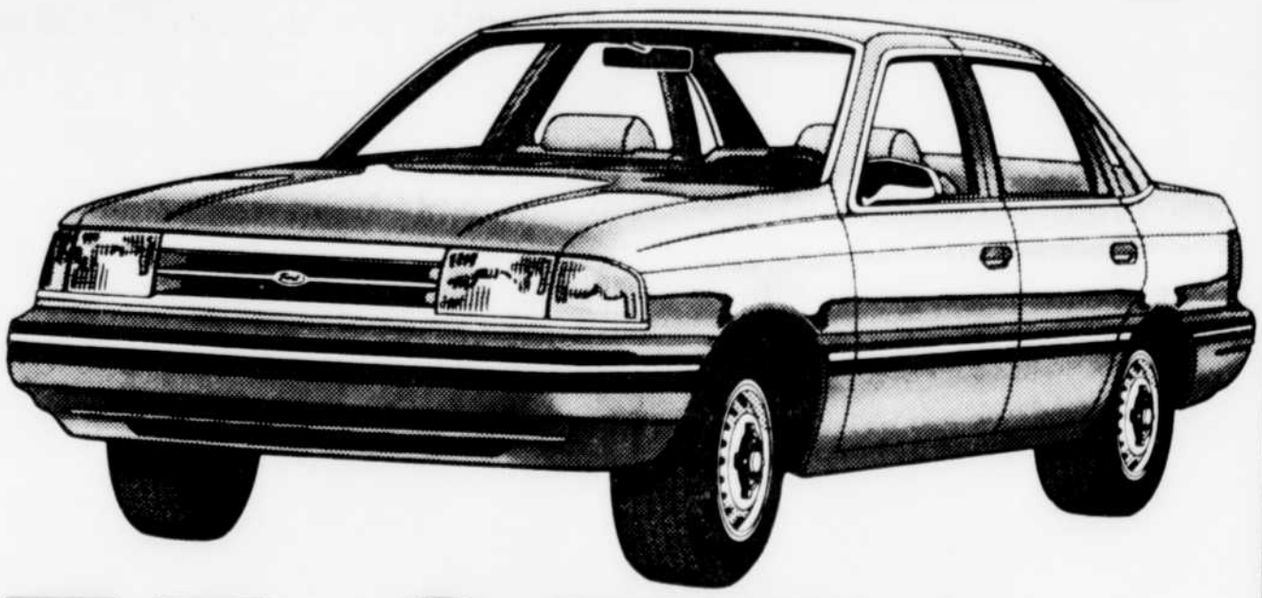
175 TEMPO EN INVENTAIRE

CLIMATISEUR GRATUIT

VENTE DU PRINTEMPS

~~175~~ 125
TEMPO 4 portes

• Sièges en tissu • 2 rétroviseurs électriques • Radio AM-FM stéréo • Instruments sport • Essuie-glace à balayage intermittent • Moteur 2,3 litres à injection électronique • Chauffe-moteur • Transmission automatique • Pneus P-185 70R14.



Pensez à la route... au beau temps... à Grand Trianon!

11 915 $

TRANSPORT, TAXE ET MANUTENTION EN SUS

GRAND TRIANON
Boul. de la Capitale (sortie Pierre-Bertrand)
683-4451
FORD

C'EST AU GRAND TRIANON QUE ÇA SE PASSE

DÉBOSSELAGE
GARAGE FLIBOTTE & LEMAY ENR.
• RÉPARATIONS D'ACCIDENTS
• VOITURES de COURTOISIE
• QUALITÉ SUPÉRIEURE
CAMIL LEMAY, votre conseiller
522-5381
320, BIBAUD

Sa Monte Carlo 1971 affiche 201,000 milles...

Achetez une voiture que vous aimez, entretenez-la bien, conduisez-la intelligemment, et vous la garderez longtemps !

par ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

Ce n'est pas la première fois que LE SOLEIL présente Jean-Guy Gagnon et sa Monte Carlo 1971, mais après avoir franchi le cap des 200,000 milles (320,000 kilomètres), l'occasion était propice pour interroger son propriétaire sur quelques-unes des raisons de la longévité exceptionnelle de son véhicule.

« C'est certain que mon métier m'aide », sourit M. Gagnon. Et pour cause : il est mécanicien depuis maintenant 41 ans ! À l'emploi du CAA-Québec à part de ça. Bref, il a toutes les chances de son côté !

Si M. Gagnon accepte de parler un peu de lui, il ne voudrait surtout pas être considéré comme un phénomène : « Si tu veux garder ta voiture longtemps, sois-en fier, garde-la propre, entretiens-la, ...aime-la ! » avoue-t-il bien simplement.

Plus concrètement, cela signifie de laisser tourner le moteur quelques instants avant de démarrer et d'éviter de trop solliciter le moteur tant qu'il n'est pas réchauffé pour en assurer une bonne lubrification. Cela signifie aussi changer d'huile souvent en hiver, surtout si on parcourt de courtes distances.

Quant à la carrosserie, M. Gagnon utilise régulièrement un lave-auto manuel où il peut déloger les dépôts de sel au jet d'eau en hiver ; il lave régulièrement sa voiture, lui appliquant une cire liquide deux fois l'an, au printemps et à l'automne. « J'aime ça une voiture propre ». Et pour cause, après 17 ans de service, la carrosserie de sa voiture n'est toujours pas percée et sa peinture a toujours belle apparence. « C'est vrai que j'ai un garage non chauffé à la maison où la voiture passe la nuit », avoue-t-il, mais il ne croit pas que ce soit essentiel, tout au plus sa voiture est-elle ainsi un peu mieux protégée des intempéries.

« J'utilise autant ma voiture en hiver qu'en été, observe M. Gagnon : en roulant, je surveille toutefois la chaussée pour éviter les trous d'eau et les nids-de-poule ». Dans le flot de la circulation, trop d'automobilistes pressés oublient peut-être des précautions aussi fondamentales...

« J'aime bien ma voiture, je l'avais équipée à mon goût, avec l'air climatisé, et quand je la remplacerai, ce sera sûrement pour une voiture à la mécanique simple et facile d'accès. Il faut que je sois capable de l'entretenir moi-même », dit-il en riant.

Mécaniques compliquées

Compte tenu de sa longue expérience de la réparation automobile, nous avons voulu connaître l'opinion de M. Gagnon, à titre personnel et non comme porte-parole du CAA, sur la complexité des moteurs d'aujourd'hui face aux mécaniques mieux connues des années 70.

« Comme mécanicien, ce que je déplore, c'est le manque d'accès aux moteurs d'aujourd'hui. Nous n'avons pas d'espace pour travailler. Nous sommes obligés de perdre un temps fou pour accéder à une pièce à remplacer, et nous n'avons pas encore fait la réparation », explique-t-il, ce qui pose bien des problèmes aux mécaniciens qui ne disposent pas de l'outillage et des informations techniques appropriées, lesquels sont disponibles chez les concessionnaires.

Ainsi, pour avoir accès au filtre à air, il faut souvent débrancher près d'une douzaine de boyaux et quatre fermoirs alors que l'ancien filtre à air, bien en vue sur le dessus du carburateur, se dévissait en quelques secondes avec seulement un ou deux boyaux à débrancher.

« C'est certain que l'injection est un pas en avant pour les automobilistes, qu'elle entraîne une bien meilleure utilisation de l'essence, de la combustion interne du moteur, mais quand le moteur ne voulait pas partir, tu n'avais qu'à plonger un crayon dans le carburateur et ça partait : avec l'injection, il faut appeler le garagiste, il n'y a rien à faire », observe-t-il.

C'est ainsi que l'on constate de plus en plus la disparition du bricoleur qui, dans sa cour, se livrait à la mise au point de son moteur. C'est devenu tellement compliqué qu'en ouvrant le capot, l'automobiliste ne sait même plus reconnaître certaines composantes, et encore moins comment y accéder.

Par exemple, on doit lever certains modèles sur un monte-charge pour avoir accès aux bougies, sans oublier de les laisser refroidir si on ne veut pas se brûler. Il faut également utiliser des outils spéciaux pour les retirer car elles sont bien enfoncées dans la chambre de combustion. Bricoleurs s'abstenir !

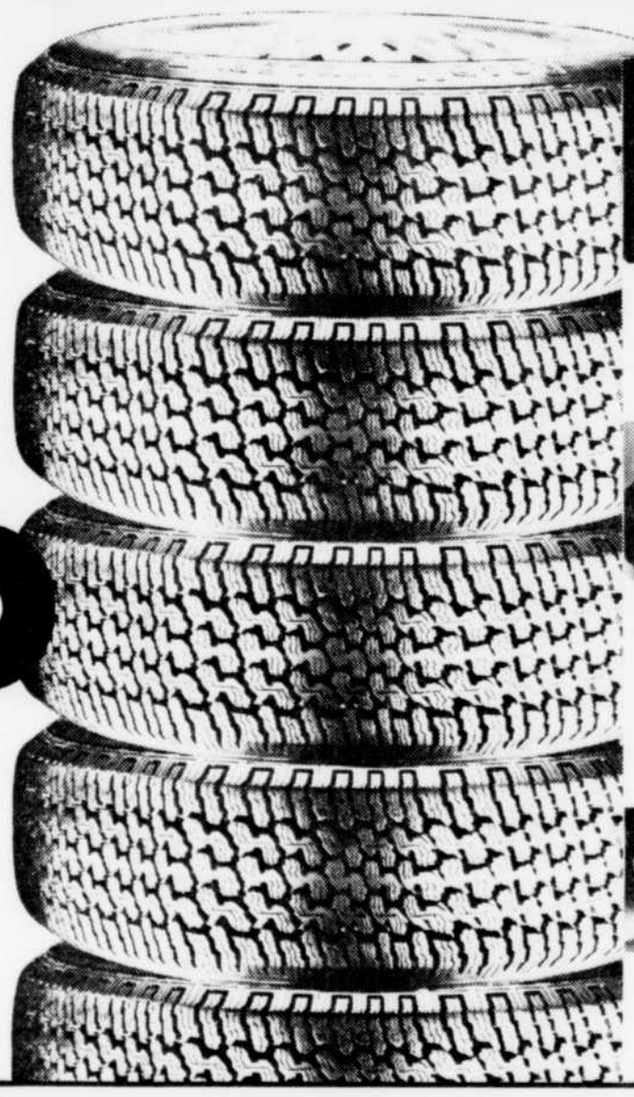
« Je regrette qu'on ait abandonné ces mécaniques toutes simples et faciles à réparer. J'imagine que c'est le prix à payer pour des voitures plus compactes, plus économiques en consommation et moins polluantes », conclut-il.

Jean-Guy GAGNON

POUR BIEN CONSTRUIRE ET RÉNOVER...
Le cahier "HABITAT" du SAMEDI... un outil indispensable pour simplifier vos corvées de rénovation.
LE SOLEIL
ABONNEMENT: 647-3333
Pour les gens de l'extérieur, composez le numéro sans frais: 1-800-463-2362
Heures d'affaires:
Lundi au vendredi: 7h00 à 17h30
Samedi et Dimanche: 8h00 à 12h00

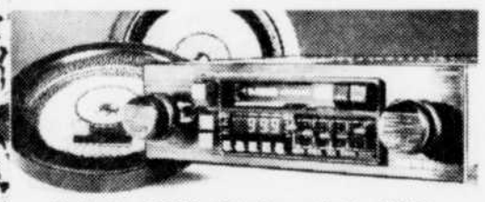
CHEZ SEARS, NOTRE GARANTIE VOUS SUIT PARTOUT

ROADHANDLER II TOUTES SAISONS
RABAIS 30%

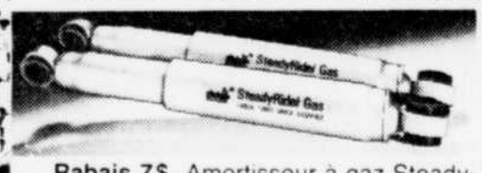


Pneus radiaux à deux ceintures d'acier, garantie 90 000 km contre l'usure**
Disponibles en 11 dimensions. Série 92300.
Sears ord. 89,99$-143,99$.
Ch.....61,99$-100,70$
Renseignez-vous sur les avantages du parallélisme des roues avant. Seulement.....24,99$

Rabais 15$. Pneu radial toutes saisons Guardsman LTR ceinturé d'acier. Choix de 8 dimensions. Série 87000.
Sears ord. 99,99$-160,99$.
Ch.....84,99$-136,84$



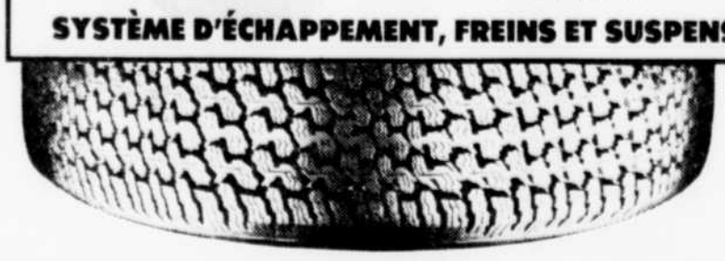
Rabais 130$. Chaîne stéréo MEI® pour l'auto. Récepteur AM/FM à syntonisation électronique. Correcteur 5 gammes, lecteur de cassette à inversion automatique, 2 haut-parleurs 2 voies de 5½".
Sears ord. 429,99$. Ch.....299,99$



Rabais 7$. Amortisseur à gaz Steady-Rider RT (pour la plupart des autos). Série 34800/900.
Sears ord. 29,99$. Ch.....22,99$
Les prix ord. mentionnés sont des prix Sears

RABAIS 10$
Batterie DieHard* XL disponible en 14 dimensions.
Ord. 84,99$-99,99$. Ch.....74,99$-89,99$
Batterie Sears 44. Garantie 44 mois**
Ord. 64,99$. Ch.....54,99$
Batterie DieHard* RV/marine. Peut être rechargée.
Ord. 109,99$-119,99$. Ch.....99,99$-109,99$
Vérification de la batterie, du système de charge et de démarrage. Seulement....9,99$
**Détails au magasin

QU'EST CE QUI VOUS ARRÊTE!
SERVICE DE FREINS SEARS
69,99 arrière à tambour, pour la plupart des autos
Révision pour 2 roues comprenant sabots, réusinage des tambours†, ajout de liquide.
†Si possible/nécessaire
Garantie: 18 mois ou 20 000 km sur pièces, 100 jours sur main-d'oeuvre
Révision des roues avant comprenant plaquettes*, réusinage des disques, ajout de liquide.
À partir de.....89,99$
*Plaquettes en métal à prix plus élevé
SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT, FREINS ET SUSPENSION: NOS SPÉCIALITÉS



Huile Spectrum* Plus 10W30. 1 L.
Sears ord. 1,69$. Ch.....1,39$
Rabais 25%. Filtres à air Spectrum* pour la plupart des autos. Venez vite!
Bougies Champion. Paquet de 2.
Sears ord. 4,29$. Paq.....3,29$
Produits et services pour l'automobile non disponibles à nos magasins de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et de Granby

Prix en vigueur jusqu'au 15 avril 1989, dans la limite des stocks disponibles.

SEARS
vous en avez pour votre argent...et plus
SATISFACTION OU REMBOURSEMENT
SERVICE APRÈS-VENTE ASSURÉ DANS TOUT LE CANADA
LA CARTE DE CRÉDIT NO 1 DES MAGASINS À RAYONS AU CANADA
LE MAGASIN DES MARQUES KENMORE DIEHARD, CRAFTSMAN
Les mentions 'Ord'. ou 'Était' de Sears Canada Inc. se rapportent à des prix Sears. Heures d'ouverture: 8h à 17h30 du lundi au mercredi; de 8h à 21h le jeudi et le vendredi; de 8h à 17h le samedi pour **Québec**, Place Fleur de Lys, **529-9861**; **Sainte-Foy**, Place Laurier, **658-2121**; **Lévis**, Galeries Chagnon, **833-4711**.
Copyright Canada, 1989, Sears Canada Inc.

INJECTION

DES PROBLÈMES?

Auto Techni Plus met de l'ordre dans votre système d'injection.
Auto Techni Plus inspecte, diagnostique (assisté par ordinateur) et entretient votre voiture avec précision.
Auto Techni Plus, les professionnels de l'injection.

auto techni plus
2070, rue Branly
Sainte-Foy
SUR RENDEZ-VOUS
687-5326
BOSCH SERVICE