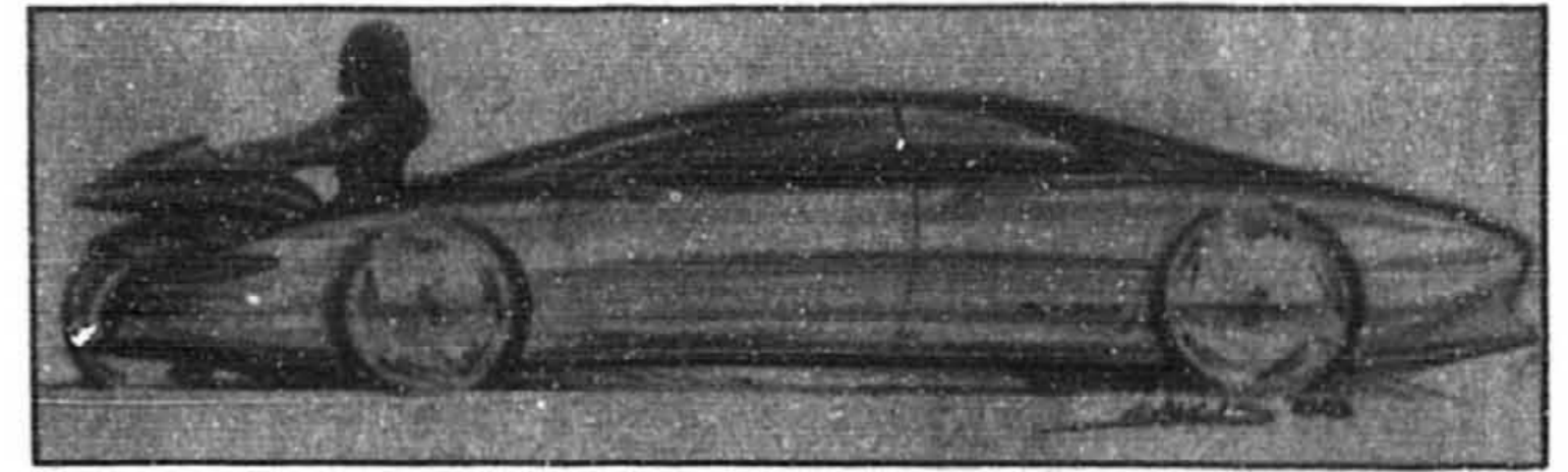


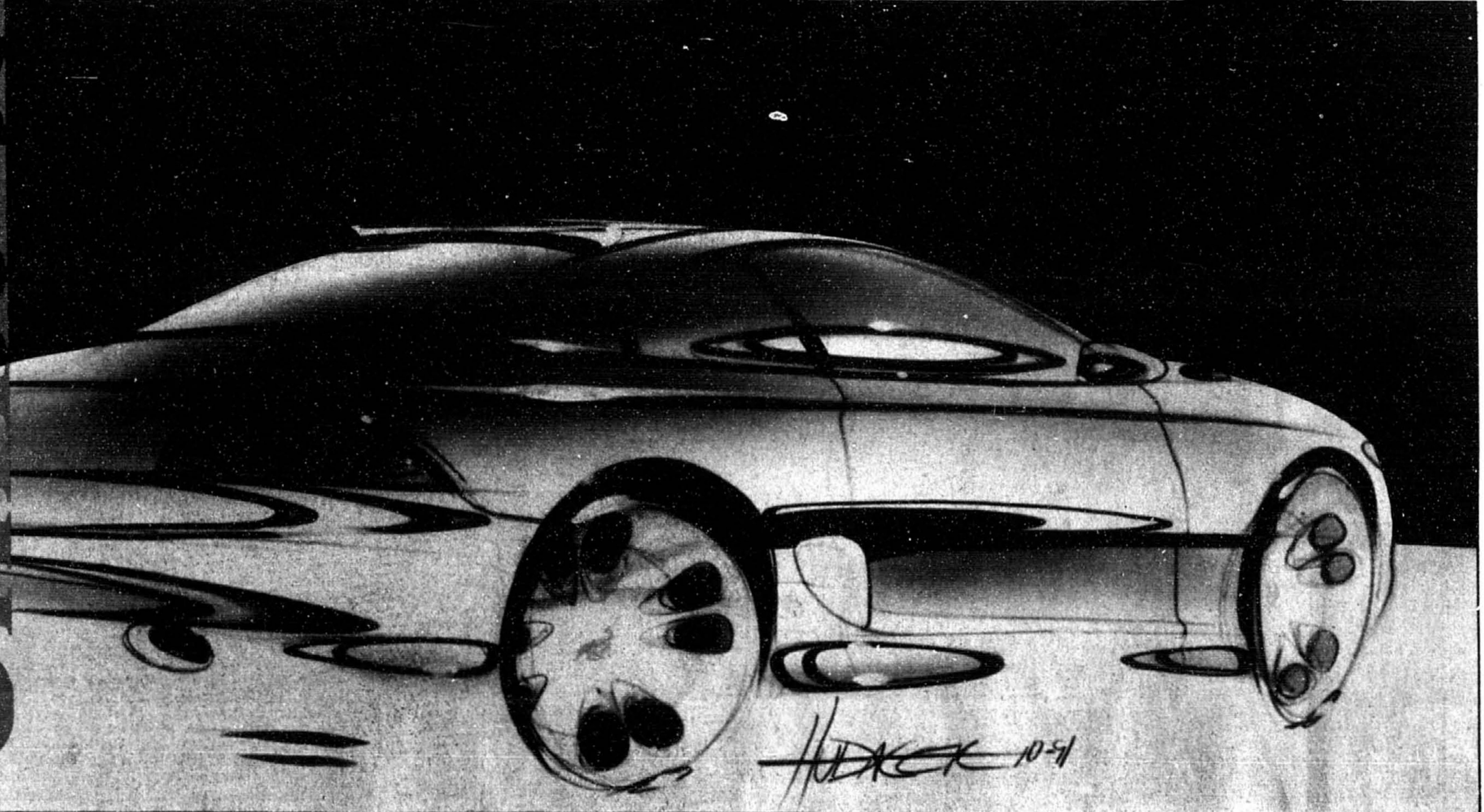
La Presse

MONTRÉAL,
SAMEDI
30 OCTOBRE
1993

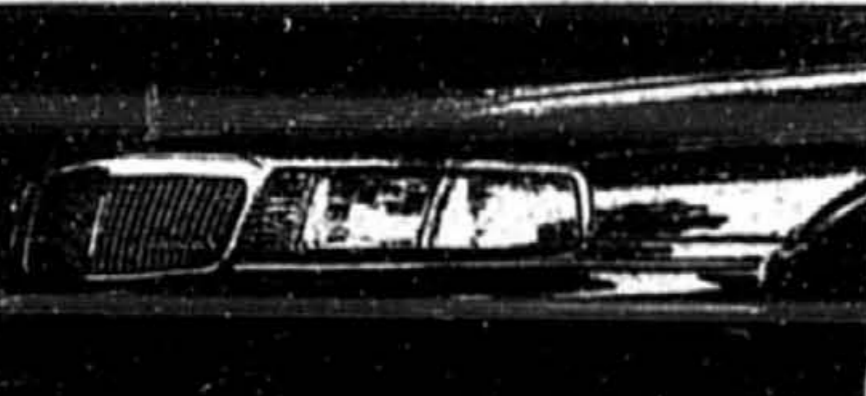


Toutes les voitures circulant sur nos routes ont été issues d'un rêve. C'est de l'imagination fertile d'un artiste que naît d'abord le concept initial, la vision plutôt artistique de la voiture. Puis, au fil des étapes et des décisions d'ordre pratique, la voiture prend petit à petit sa forme définitive. Le rêve est devenu réalité. C'est au tour des gens de rêver de pouvoir se procurer une voiture à leur goût, répondant à leurs besoins. Dans ce cahier, nous vous présentons les nouveautés 94: des rêves qui sont devenus réalités.

DU RÊVE À LA RÉALITÉ




Le luxe
contemporain
La CONTINENTAL




Le luxe
à son apogée
Le MARK VIII




Le luxe
traditionnel
Le TOWN CAR



Le chef de file des concessionnaires de Lincoln au Québec



6435,
rue St-Jacques ouest
489-3831

CAHIER SPÉCIAL AUTO

Les britanniques: du haut de gamme s'il vous plaît!



La Land Rover Defender 90 est toute nouvelle cette année. Sous une présentation quasiment militaire, cette tout terrain offre le luxe d'un moteur V8 et d'un habitacle luxueux.

Il fut une époque où les constructeurs britanniques dominaient le marché des voitures économiques, au Canada et même en Amérique du Nord. Mais c'était avant l'invasion des Japonaises et leur fiabilité à toute épreuve. Les britanniques possédaient une tenue de route intéressante, mais leur mécanique était capricieuse. Tant et si bien que les seules britanniques maintenant en vente sur notre marché sont des produits haut de gamme, avec Jaguar en tête au chapitre du nombre de véhicules vendus. Land Rover et Rolls-Royce/Bentley viennent par la suite.

Un V12 chez Jaguar

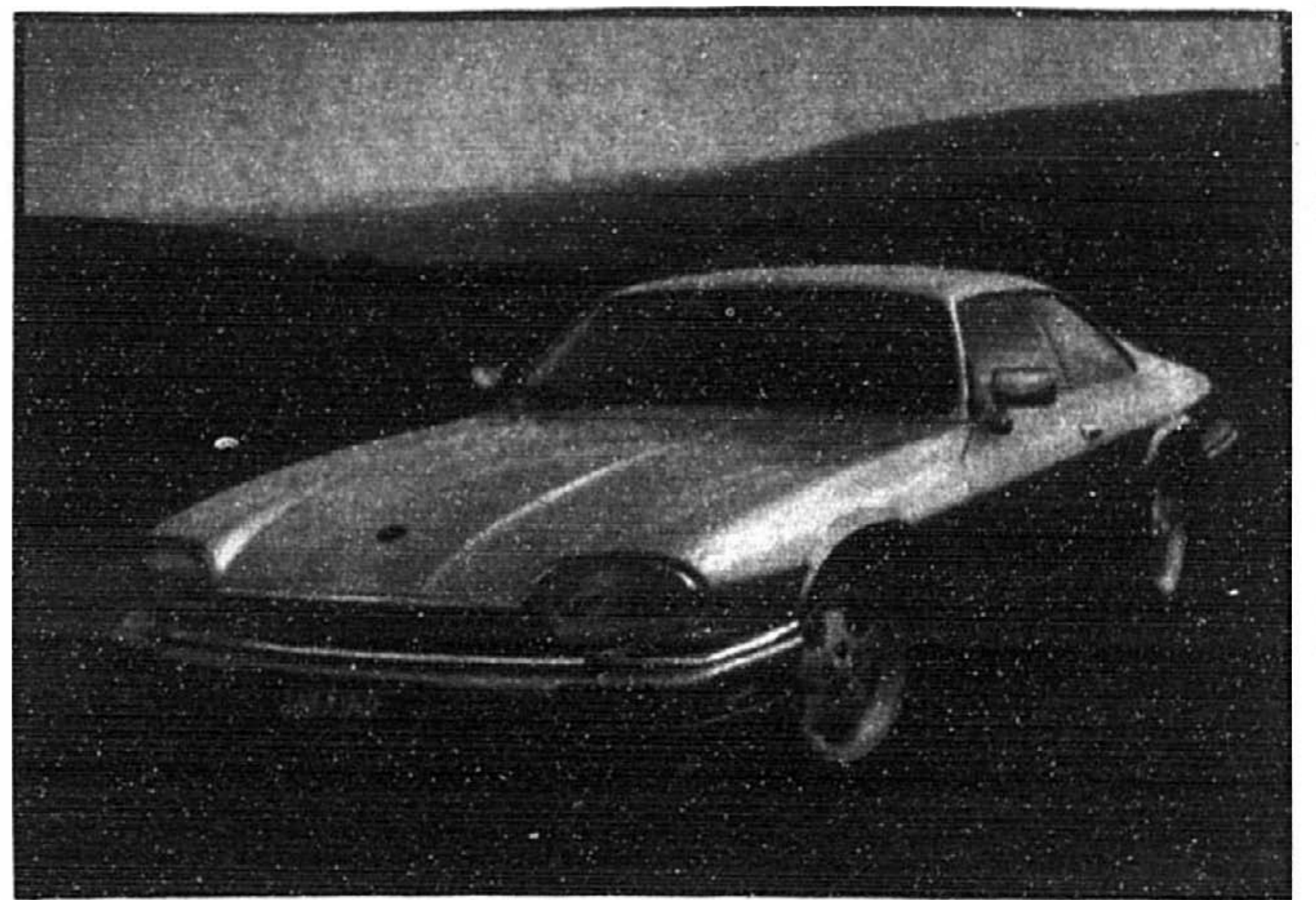
Pendant longtemps, Jaguar a été le seul constructeur automobile à proposer un moteur V12. Mais il a été rejoint dans ce club sélect par BMW et Mercedes. Après un absence de quelques mois, le moteur V12 est revenu sous le capot des voitures au félin bondissant. Il s'agit d'un moteur 6,0 litres d'une puissance de 301

chevaux et drôlement plus moderne que le 5,6 qu'il remplace.

Son jeu de soupapes, son système de gestion du moteur ainsi que son système d'injection électronique sont ce qu'il y a de plus poussé sur le plan technique. Les performances de ce moteur permettent de compter sur une accélération rapide, mais d'une grande douceur.

Ce V12 a été installé dans la carrosserie de la XJ6, qui a cependant été renforcée et modifiée pour accepter un moteur plus lourd et plus puissant. De plus, la cabine est d'un luxe encore plus relevé sur la version V12. Il faut souligner qu'on fait appel à une nouvelle boîte automatique à quatre rapports à commande électronique drôlement bien adaptée à ce moteur.

La XJS cabriolet peut également être commandée avec ce moteur ou avec le six cylindres 4,0 litres, en usage depuis quelques années. Ce cabriolet est dorénavant offert en version 2+2. Il



Chez Jaguar, les coupés et le cabriolet XJS peuvent être équipés du moteur V12 6,0 litres. Ce moteur anime également la berline XJ12.

propose aussi quelques changements au chapitre de la présentation extérieure, notamment des pare-chocs coordonnés avec la XJS est également offerte avec le même choix de moteur.

Quant à la XJ6, cette berline a été sérieusement revue et corrigée en 93 et elle nous revient pratiquement intacte en 94. Mais il faut souligner que toutes les Jaguar ont gagné en qualité d'assemblage et de finition. La fiabilité a également accompli des progrès notables. Cette chanson, on l'a entendu à maintes reprises de la part de cette compagnie, mais les chiffres de satisfaction initiale de la clientèle nous prouvent qu'il ne s'agit pas de paroles en l'air.

L'an dernier Land Rover Canada faisait flèche de tout bois avec l'addition d'une version à empattement long de sa Range Rover County, en plus de nous proposer la Defender 110, une fourgonnette Land Rover à la silhouette très utilitaire, militaire même.

Cette année, l'importateur continue sa diversification. Tout d'abord, la Defender 110 n'est pas de retour. C'était d'ailleurs prévu, car il était impossible pour ce véhicule de respecter les normes fédérales en 94. Il est remplacé par le Defender 90, un cabriolet tout terrain dérivé des véhicules militaires fabriqués par Land

Rover. Il s'agit de la Land Rover la moins chère à être offerte au Canada, avec un prix de base de 35 000 \$.

Par ailleurs, la Range Rover County dispose en 94 d'une suspension pneumatique contrôlée par ordinateur. Quatre ressorts pneumatiques contrôlés par ordinateur permettent au véhicule de toujours conserver une assiette correcte, peu importe le niveau de chargement.

Même si la compagnie a radicalement transformé et modernisé ses lignes d'assemblage, on demeure toujours fidèle à une présentation traditionnelle au chapitre de l'habitacle et de la carrosserie. Cet air rétro a toujours connu du succès. Et les récentes améliorations à la mécanique des Rolls et des Bentley ont eu un effet positif sur les ventes de ces véhicules au cours des derniers mois, après un passage à vide.

Cette année, les Rolls ont apporté de nombreuses améliorations à leur V8 6,8 litres et la puissance a été augmentée de 20 p. cent. Les Bentley sont également fabriquées par Rolls-Royce. Toutefois, elles ont un comportement nettement plus sportif, comme le prouve la présence d'une version turbocompressée du moteur V8 6,8 litres. Malgré le gabarit de la voiture, on peut boucler le 0-100 km/h en moins de sept secondes. Il y a de quoi être impressionné.

La voiture de demain sera bourrée d'électronique

Si vous faites parties des nombreux automobilistes qui se méfient encore des composantes électroniques, vous risquez d'être encore plus malheureux, au cours des prochaines années, puisque l'électronique occupera une place encore plus importante.

De nos jours, l'électronique se charge des différentes fonctions du moteur, en plus de régler la climatisation. Mais elle sera appelée à jouer un rôle encore plus important concernant la circulation, la navigation et la vision de nuit. Avant de parler du futur, toutefois, voyons ce qui est présentement contrôlé par l'électronique sur toute voiture moderne.

Actuellement, les fonctions du moteur sont régies par un module électronique de gestion qui contrôle le débit d'essence, l'avance à l'allumage, le mélange air-essence. De plus, ce système détecte les détonations, modifie la position des soupapes sur certains moteurs. Et il ne faut pas oublier que de plus en plus de boîtes de vitesses automatiques sont à commandes électroniques.

Toute boîte à commande électronique est naturellement reliée au module de contrôle du moteur. Ainsi, les passages des rapports sont synchronisés aux performances du moteur. De plus, lors du passage d'un rapport à l'autre, le débit d'essence est interrompu momentanément afin d'assurer des passages de vitesses plus en douceur.

Toujours sur le plan des commandes électroniques, le système de frein ABS et d'antipatinage est à commande électronique. Cela va de soi. De plus, il ne faut pas oublier que les capteurs de décélération des coussins gonflables sont également à commande électronique.

En plus des commandes du moteur et de la boîte de vitesses, la climatisation de la voiture est souvent réglée par des microprocesseurs très puissants. Et il ne faut pas oublier que le volant à assistance variable est également doté d'un module électronique de commande lisant la vitesse du vé-

hicule, la position de l'accélérateur et les forces gravitationnelles en courbes. On est loin des simples pompes hydrauliques d'assistance. Il existe également des voitures dotées de suspensions pneumatiques ou à ajustement automatique contrôlés par électronique.

Au cours des prochaines années, des modules électroniques de plus en plus sophistiqués permettront de remplir les fonctions actuelles avec plus de précision et d'efficacité, tout en étant encore plus fiables. Mais il faut bien avouer que les composantes électroniques ont acquis une enviable réputation à ce chapitre. De plus, plusieurs d'entre elles ont la possibilité de s'autodiagnostiquer.

Mais l'avenir est encore plus excitant. L'électronique viendra jouer un rôle plus important au niveau de la conduite. Ces capteurs placés sur votre voiture et sur celle des autres vous avertiront si vous suivez de trop près ou si quelqu'un vous suit de trop près. Les systèmes les plus sophistiqués verront à réduire automatiquement la vitesse. De plus, des systèmes de visibilité nocturne à infrarouges vous permettront de conduire en pleine nuit tout en étant en mesure de voir les obstacles qui seraient généralement masqués par l'obscurité.

Des systèmes de navigation intégrés dans le tableau de bord et reliés à des satellites de guidage vous permettront de retrouver rapidement votre route tout en évitant les embouteillages. De plus, vous saurez à tout instant où vous êtes, une caractéristique appréciée lors des grands voyages.

Toujours au chapitre du guidage, les autoroutes seront dotées de systèmes de vérification de vitesse en mesure d'identifier les voitures munies de puces individuelles. Plus besoin de radar et d'agent de circulation. Si vous ne respectez pas les limites de vitesse, l'ordinateur central vous enverra une contravention. Toutefois, les vitesses sur ces autoroutes seront variables, en fonction des conditions de la circulation et de la chaussée.

18 594\$*
DE GRANDE PASSION



TRANS SPORT SE 1994

La Trans Sport SE 1994 a été redessinée et est maintenant équipée d'un coussin gonflable côté conducteur. De plus, pour un temps limité, elle est offerte avec toutes ces caractéristiques pour seulement 18 594 \$:

- Moteur V6
- Freins antiblocage (ABS) aux 4 roues
- Panneaux de polymère antirouille
- Climatiseur
- Espace pour 7 passagers
- Radiocassette AM-FM stéréo
- Régulateur de vitesse
- Système de chauffage à l'arrière
- Rétroviseurs extérieurs à commande électrique
- Garantie GM TOTAL^{MC} de 3 ans / 60 000 km sans franchise**

Mesurez votre degré de passion

VOS CONCESSIONNAIRES

PONTIAC

BUICK

PARTICIPANTS

*Taxes et transport en sus. Offre d'une durée limitée, réservée aux particuliers, s'appliquant aux véhicules neufs 1994 en stock comportant l'ensemble des équipements ci-dessus. **Selon la première éventualité. L'Assistance routière Pontiac est offerte sur les modèles Pontiac 1994. Durée: 3 ans ou 60 000 km selon la première éventualité. Voyez votre concessionnaire pour tous les détails.



Notre page couverture

Dans ce cahier, notre collaborateur spécial, Denis Duquet, donne un aperçu de ce que nous réservent les manufacturiers automobiles pour l'année 94. Il y a plusieurs innovations intéressantes. Sur la page couverture, on voit le croquis de la nouvelle Mazda qui a été primée... et le produit fini. En haut, à droite, un croquis de la nouvelle Aurora, d'Oldsmobile, réalisée en 1989.

CAHIER SPÉCIAL AUTO

Les suédoises font peau neuve

Il est tout de même impressionnant de constater que la Suède, un tout petit pays pas plus grand que le Québec, possède deux constructeurs automobiles de réputation mondiale. Ces deux compagnies se sont récemment associées à des partenaires plus importants, mais elles ont préservé leur personnalité.

Il est toujours intéressant de voir jusqu'à quel point Volvo et Saab se livrent une lutte de tous les instants pour voir qui aura la suprématie nationale. Au Canada, la réponse est facile, puisque Volvo domine outrageusement son adversaire. En effet, au Canada, Saab ne vend qu'une poignée de voitures. On espère que l'arrivée de la nouvelle 900 viendra changer cette embarrassante situation. Mais par la même occasion, Volvo vient de dévoiler sa version turbo de la 850...

Volvo: une 850 encore plus intéressante

Au cours de 1993, une des voitures les plus populaires chez les compactes de luxe a été la Volvo 850. La 850 était la première traction vendue par Volvo en sol américain et les résultats ont dépassé toutes les attentes. Plusieurs concessionnaires ont réalisé une année record, tandis que les ventes enregistrèrent un bond vertigineux.

Cette année, la 850 nous revient avec son moteur cinq cylindres transversal 2,6 litres déve-

loppant 168 chevaux. Mais la gamme de ce modèle s'étouffe sérieusement avec l'arrivée d'une familiale. La compagnie suédoise a toujours connu beaucoup de succès avec ses familiales et la 850 devrait être la plus populaire de toutes. Non seulement possède-t-elle une capacité de chargement et une habitabilité surprenantes, mais son comportement routier est excellent. Il est difficile de trouver meilleur exemple lorsque vient le temps de joindre l'utile à l'agréable. Cette familiale pourra également être commandée avec une version turbocompressée de ce moteur cinq cylindres, la puissance sera alors de 222 chevaux. Mais même si les performances sont très relevées, le confort de la suspension est étonnamment élevé.

Ce moteur est également disponible sur la berlina. Ce qui lui permet de s'attaquer à une concurrence offrant des prestations inférieures et une sécurité beaucoup moindre pour un prix d'achat nettement plus élevé. Et même si les deux nouvelles 850 Turbo sont plus musclées, elles sont tout aussi efficaces sur le plan de la sécurité et comprennent toutes les caractéristiques Volvo en la matière.

En l'absence de la série 240, les modèles 940 sont appelés à prendre la relève et à proposer des modèles à des prix très compétitifs. Enfin, les modèles 960 avec leur moteur six cylindres en ligne continuent d'être les modèles les

plus luxueux de la famille Volvo et leur équipement relevé justifie aisément ce titre.

Saab: un 900 toute nouvelle

La compagnie Saab s'est toujours distinguée par ses voitures dont les formes, peu conformistes, étaient drôlement utilitaires à cause de leur grand coffre. Toutefois, malgré ces qualités, la 900 commençait à battre de l'aile sur tous les marchés et elle était la candidate idéale chez Saab pour avoir droit à une transformation radicale.

La nouvelle venue a été transformée et sa silhouette est un tantinet plus moderne en dépit d'une section arrière rétro. Par contre, on a remplacé la vétuste plate-forme de la 900 précédente par celle de la Opel Calibra, un coupé sport jouissant d'une excellente réputation en Europe.

Il semble que la nouvelle 900 soit la voiture des emprunts aux autres divisions de General Motors, car le moteur V6 offert en option a été développé conjointement avec GM de Grande-Bretagne. Par contre, l'ancien moteur 2,3 16 soupapes est toujours le moteur standard. Un peu plus tard dans l'année, un moteur 2 litres turbocompressé pourra être installé en option sous le capot de cette Saab qui conserve toujours sa clé de contact au plancher, histoire de préserver la tradition et de confondre les utilisateurs occasionnels.

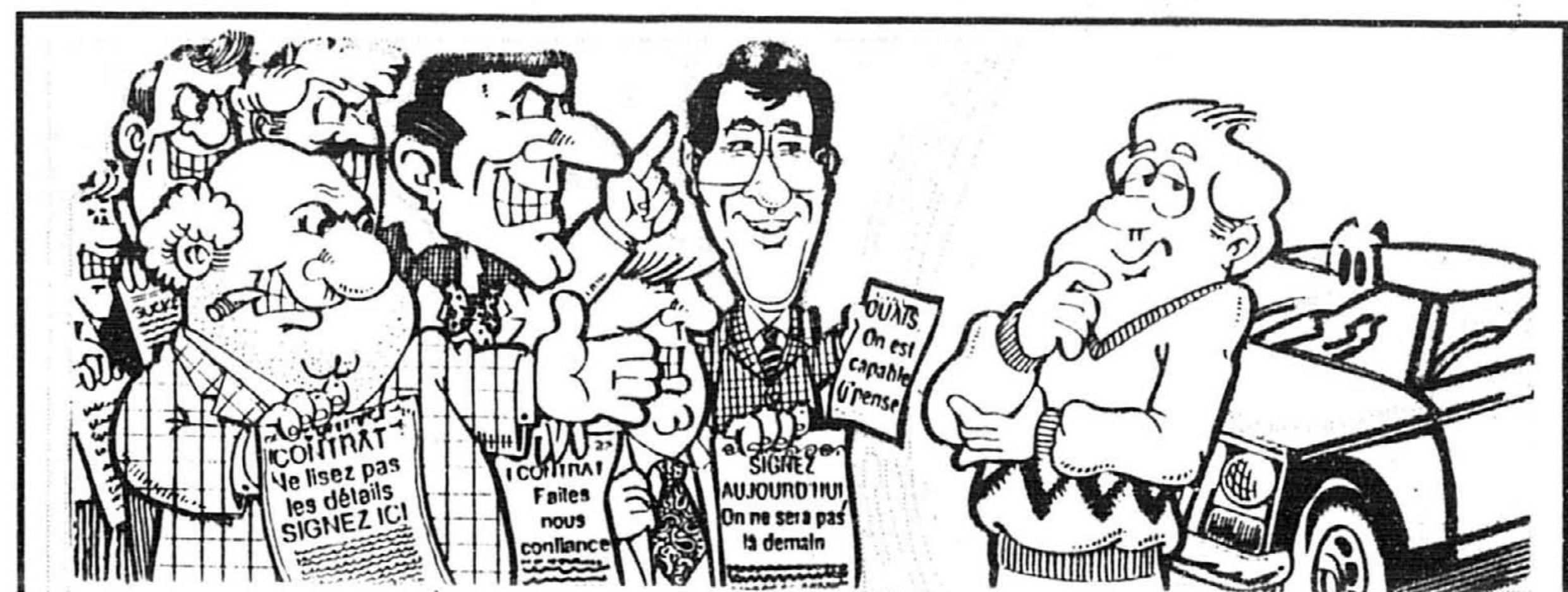
Comme le modèle qu'elle remplace, la Saab 900 possède plusieurs qualités pratiques. Tout en étant une voiture passablement agréable sur le plan de la conduite, elle conserve toujours ce petit brin d'excentricité qui effraie bien des gens, comparativement à Volvo, qui a toujours su combiner une réputation de sérieux et de performances.

Il faut également ajouter que la 900 Cabriolet est de retour. Cette décapotable ne bénéficie pas encore de la nouvelle plate-forme. Il s'agit de la version précédente qui poursuit sa carrière, car la demande est passablement importante pour cette 900 qui a perdu la tête.

D'autre part, la gamme Saab comprend toujours les berlines 9000 offertes en version à hayon ou avec coffre conventionnel. Ces deux modèles sont luxueux, confortables et dotés d'un habitacle caveaerueux. Mais encore une fois, leur excentricité associée à un prix élevé en rend la distribution presque confidentielle. Cette année, le modèle haut de gamme est la 9000 Aero. Celle-ci profite d'un équipement plus relevé, d'accessoires aérodynamiques et d'un moteur turbocompressé de 225 chevaux.



La Volvo 850 familiale Turbo est présentement la familiale sport la plus rapide sur le marché, avec ses 222 chevaux.



DES PROMESSES ! ENCORE DES PROMESSES !

Certaines compagnies d'antirouille vous promettent la lune, mais quand il y a des problèmes, elles s'en lavent les mains. Seul Rust Check peut se vanter de 21 ans d'expérience sans réclamation contre sa garantie. Ne vous laissez pas leurrer par de vaines promesses !

Exigez...

L'ANTIROUILLE



C'EST LE TEMPS !

* Garantie illimitée lorsque appliquée annuellement sur voiture neuve. Programme de garantie aussi disponible pour les voitures usagées.

LA SEULE MÉTHODE PROUVÉE.

- ✓ SEUL RUST CHECK peut se vanter de 21 ans d'expérience et plus de 1 600 000 applications sans aucun échec.
- ✓ SEUL RUST CHECK offre une garantie de kilométrage illimité, transfert de propriétaire illimité, terme illimité. Oui ! Garantie illimitée *
- ✓ SEUL RUST CHECK repousse chimiquement l'humidité pour conserver les panneaux intérieurs au sec.
- ✓ SEUL RUST CHECK arrête l'électrolyse, une des causes principales de la rouille.
- ✓ SEUL RUST CHECK pénètre les joints, là où la rouille commence.

COMBATTEZ LES ROUILLEURS AUX CENTRES SUIVANTS :

ANJOU - R.D.P.	648-2542	MONTRÉAL-NORD	852-1350
AUTEUIL - VIMONT	629-6333	MONTRÉAL-ROYAL	739-1793
BOUCHERVILLE	655-6773	PIERREFONDS	696-7878
CHOMEDEY	686-4111	REPENTIGNY	581-0810
LONGUEUIL	651-2123	STE-THÉRÈSE	435-2323
MERCIER	691-1884	TERREBONNE	964-9090
MONTRÉAL	593-1493	VAUDREUIL	452-4509
N.D.G.	481-5030	VERDUN	769-2791
MONTRÉAL-NORD	326-0658		

Plus de 200 autres centres, renseignez-vous au 1-800-268-4466.

La «ZPV», c'est pour bientôt!

Depuis des années qu'on nous parle de la voiture électrique comme le véhicule de l'avenir. Sans vouloir jouer les pessimistes, il ne semble pas que ce rêve se réalise dans un avenir rapproché, du moins en ce qui concerne les automobiles produites en très grande quantité. Il est toutefois certain qu'un nombre important de véhicules électriques sera fabriqué au moins à partir de 1998.

Il ne faut pas être devin pour faire une telle prédiction. Il suffit de se rappeler que la Californie oblige les manufacturiers à produire une certaine quantité de véhicules « pollution zéro », qui doit représenter deux p. cent du total de leurs ventes de véhicules dans cet État. Faute de quoi, ils ne pourront pas vendre leurs autres voitures. Comme la Californie, avec ses 27 millions d'habitants, est le plus important marché des États-Unis, il est peu probable que beaucoup de manufacturiers puissent s'en passer.

Mais il faut nuancer cette exigence du gouvernement californien. On n'exige pas que le véhicule soit alimenté par énergie électrique, mais qu'il ne provoque aucune pollution. En fait, ces véhicules sont désignés comme étant des « ZPV » ou « Zero Pollution Vehicle ». Comme l'alimentation électrique est la seule qui rencontre présentement ces critères, avec les voitures à énergie solaire, il est facile de conclure que les grands manufacturiers vont mettre sur le marché des voitures à énergie électrique.

Mais cela ne signifie pas pour autant qu'on a réglé tous les problèmes de la voiture électrique, bien au contraire. Si des progrès

ont été réalisés au chapitre de la conception de la voiture elle-même, le principal problème réside toujours dans les batteries. Celles-ci ont un rayon d'action limité, sont encombrantes et leur temps de charge est élevé. Et les batteries qui sont plus efficaces que celles à l'acide et au plomb sont tellement coûteuses, pour l'instant, que tout projet de commercialisation devra probablement faire appel à des batteries acide-plomb.

General Motors utilise ce type de batterie sur l'Impact, sa voiture à propulsion électrique qui devait être produite en série à partir de 1994, mais qui est toujours une voiture expérimentale. Cette année, toutefois, plus de 300 unités seront produites et vendues à des clients cibles.

La compagnie Ford, de son côté, possède bien entendu son programme de véhicules électriques. On a d'ailleurs développé l'Ecostar, une mini-familiale Escort alimentée par une batterie sodium et souffre.



Chez MONDIAL, on n'a pas de service après-vente...

On vous sert en tout temps.

9415, Papineau (coin Charland)
385-7222

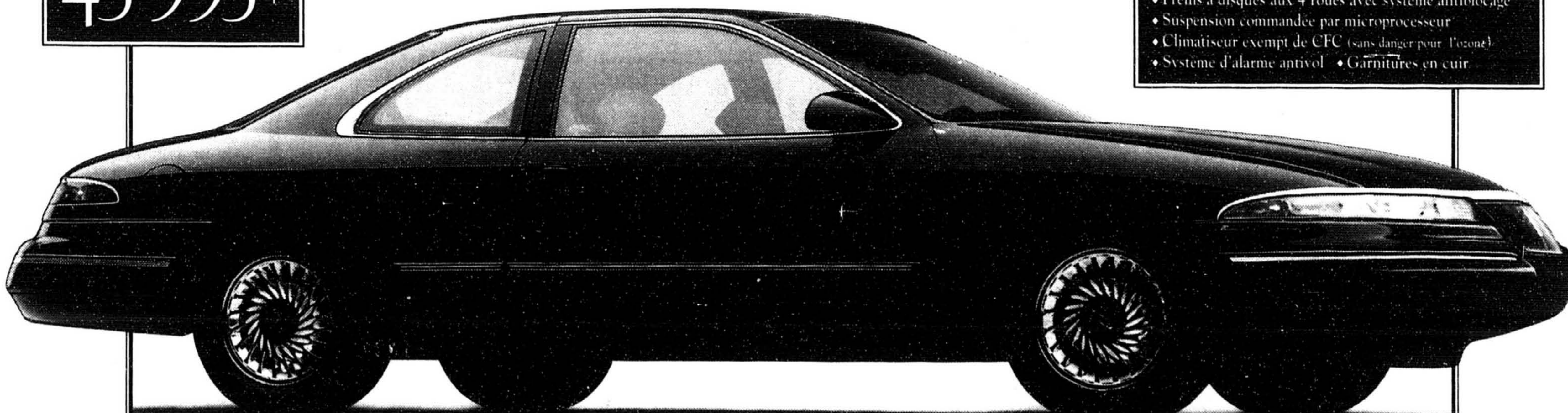


Tout un monde à votre service!

Le luxe à son apogée

La Lincoln Mark VIII 1994

45 995\$



- Propulsion arrière • Moteur V8 32 soupapes de 4,6 L/280 ch à double arbre à cames en tête
- Coussin de sécurité pour conducteur et passager avant
- Freins à disques aux 4 roues avec système antibloquage
- Suspension commandée par microprocesseur
- Climatiseur exempt de CFC (sans danger pour l'ozone)
- Système d'alarme antivol • Garnitures en cuir

L'ENGAGEMENT LINCOLN

Un programme global de satisfaction de la clientèle destiné exclusivement aux propriétaires Lincoln.

- La carte personnalisée «L'ENGAGEMENT LINCOLN»
- Le centre Lincoln et le service de dépannage Lincoln 24 heures sur 24
- La garantie Lincoln 48 mois/80 000 km



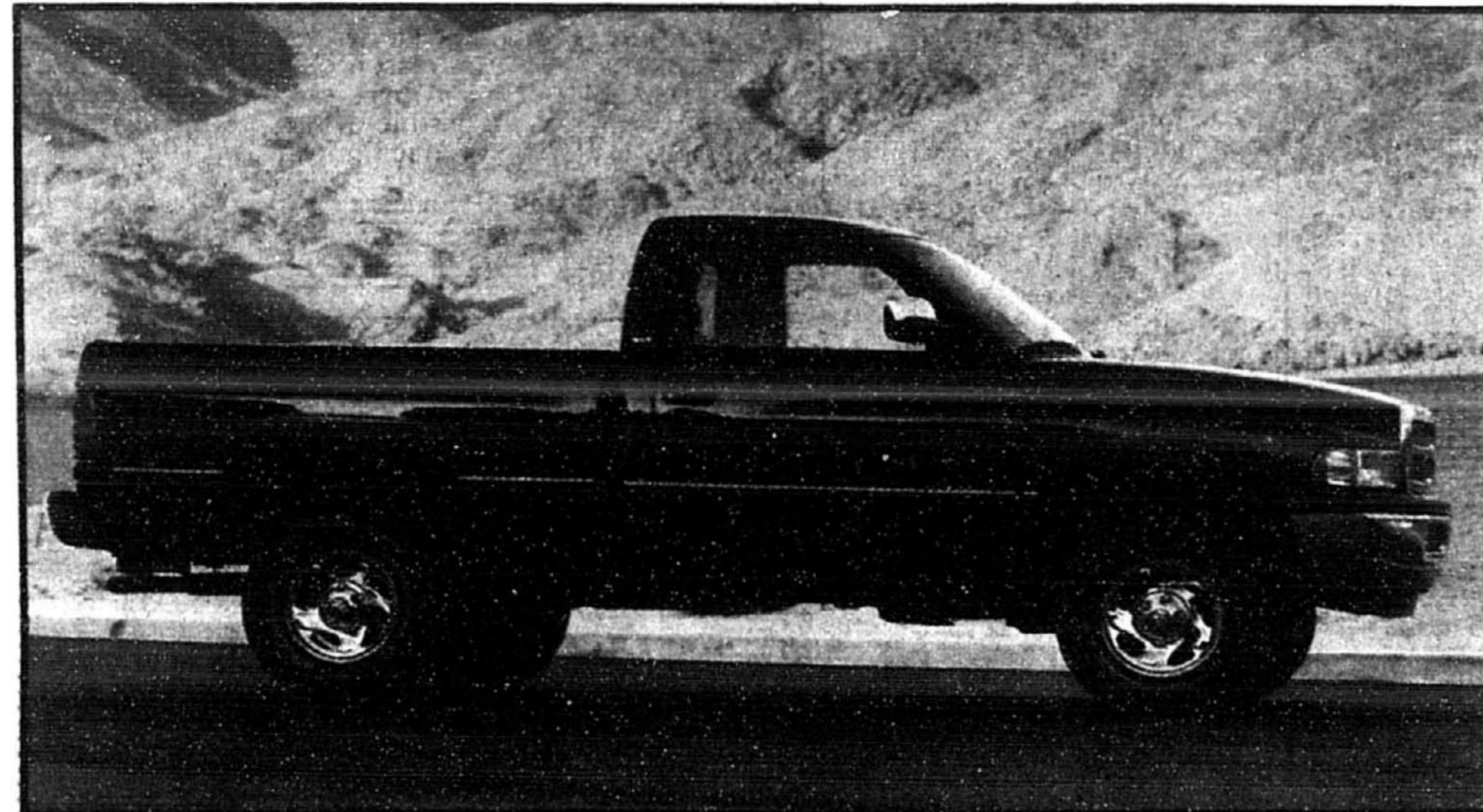
CHEZ VOS CONCESSIONNAIRES
LINCOLN MERCURY DU GRAND MONTRÉAL

ENCORE PLUS POUR VOUS!

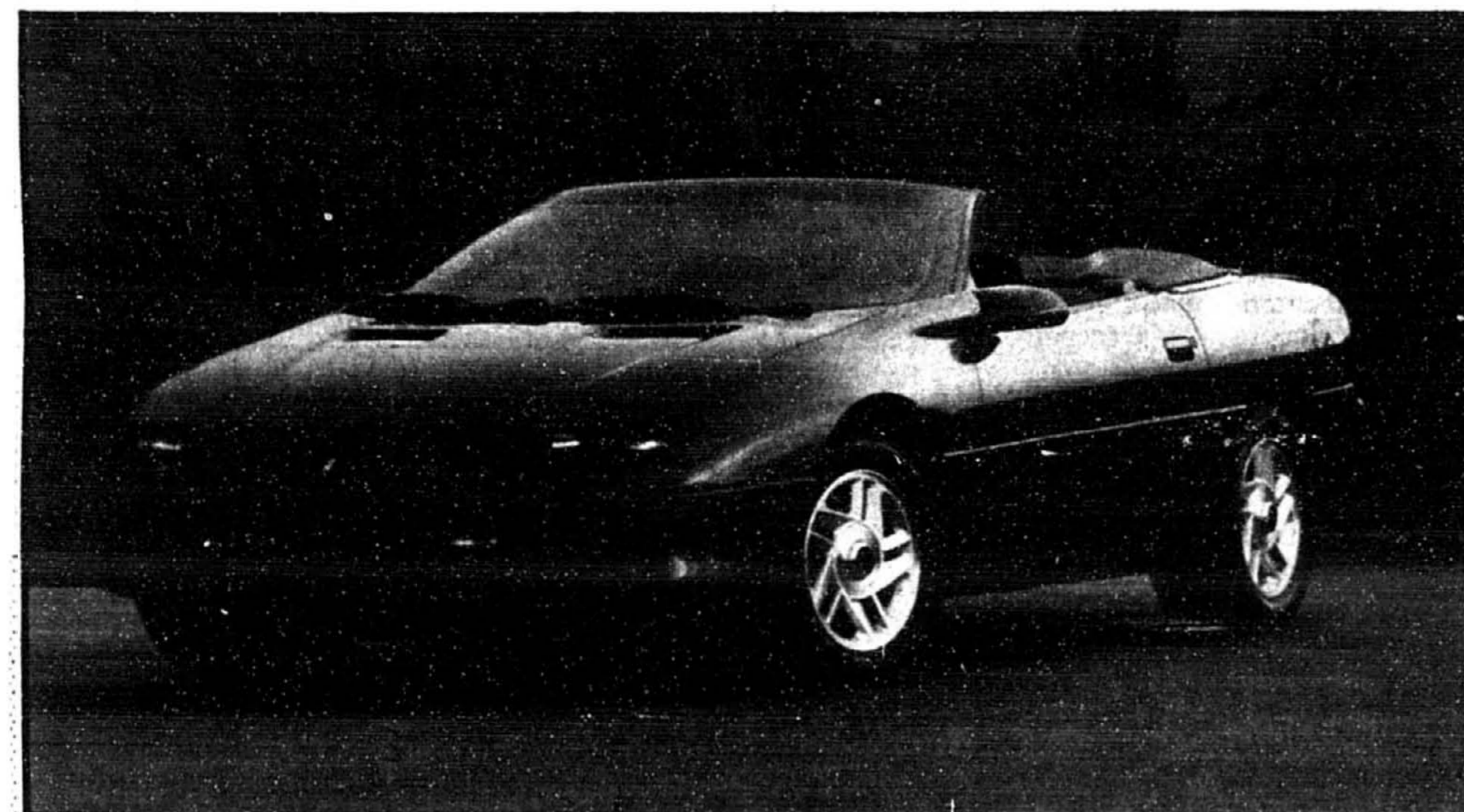
Les nord-américaines sur le sentier de la victoire



La Cadillac DeVille est toute nouvelle. Et elle a été réalisée pour répondre aux désirs des clients.



Chrysler se distingue avec sa nouvelle camionnette pleine grandeur. La F150 ne se contente pas d'avoir une allure à part. Sa conception est saine.



La Chevrolet Camaro cabriolet est un bel exemple de la qualité et l'homogénéité que GM est présentement capable de produire.

À u cours des 12 derniers mois, les ventes de voitures nord-américaines ont généralement progressé sur le marché. Il y a eu des reculs, mais tous les nouveaux modèles lancés par les trois grands ont connu des succès de vente qui ont souvent nettement éclipsé leur concurrents japonais.

Après nous avoir promis la lune et offert beaucoup moins, les Trois Grands de Détroit ont finalement compris que la qualité de fabrication, une conception moderne et des performances supérieures étaient les seuls moyens pour reconquérir une clientèle drôlement ébranlée.

Cette année encore, la moisson est prometteuse. Curieusement, deux des principales compagnies nous proposent une nouvelle camionnette, tandis que, chez Ford, c'est présentement la Mustang qui est en vedette. Voici donc un bref tour d'horizon de ce que nous propose Détroit pour 94.

Chrysler: luxe et camions

Pour Chrysler, les nouveautés 94 sont arrivées tôt le printemps dernier. Les modèles New-Yorker et LHS sont présentement les plus luxueux de la gamme Chrysler. Il était facile de prévoir qu'ils allaient connaître du succès, car ces deux modèles sont dérivés des non moins célèbres modèles LH lancés l'an dernier et couverts d'honneurs et de gloire.

Les New-Yorker et LHS font appel à la même plate-forme et utilisent un des groupes propulseurs, soit le V6 3,5 litres à double arbre à cames en tête développant 214 chevaux. Comme les voitures dont elles sont dérivées, ces deux berlines de luxe offrent une habitabilité exceptionnelle. De plus, comme la carrosserie des New-Yorker et LHS est plus longue, les places arrière sont encore plus spacieuses.

En plus de proposer un équipement fort complet, ces deux berlines de luxe se distinguent par une silhouette vraiment spéciale. Le toit est inspiré d'une Bugatti Type 57, et le résultat est fort intéressant. Ajoutez à cela un prix de vente très compétitif et il n'est pas surprenant d'apprendre que ces voitures sont très en demande.

Mais, malgré tout, c'est une camionnette qui est présentement la vedette chez Chrysler. La F150 est la première camionnette Dodge pleine grandeur à voir le jour en 22 ans. Il est donc normal que cette dernière soit en évidence. Cette grosse Dodge ne peut pas passer inaperçue en raison de sa grille de calandre dé-

bordant sur le capot et ses ailes déportées incorporant les blocs optiques. En plus de sa nouvelle apparence, ce camion nous offre une cabine régulière plus spacieuse qui garantit un plus grand confort.

Sur le plan mécanique, cette camionnette comprend un châssis à échelle tout nouveau et drôlement robuste. En plus, le choix de moteurs est particulièrement intéressant. Parmi les groupes propulseurs les plus spectaculaires, on note un V10 8,0 litres et un turbo diesel 5,9 litres fabriqué par Cummins.

En plus d'avoir éliminé plusieurs modèles de sa gamme (notamment les Daytona, LeBaron Coupé et Dynasty), Chrysler a continué à raffiner ses mini-fourgonnettes. Ces dernières bénéficient de deux coussins de sécurité gonflables sur tous les modèles. Les portières, par ailleurs, comprennent des renforts de sécurité permettant de rencontrer les normes de sécurité des voitures pour 1997. Le tableau de bord a également été modifié, l'insonorisation de la cabine est plus poussée et le roulement plus doux. Le moteur V6 3,88 litres, de plus, est finalement disponible. Il est offert sur les modèles à empattement long.

En 1994, Chrysler dévoilera la Neon, une sous-compacte entièrement nouvelle qui a reçu une pluie de louanges, même avant son lancement. Quant à la famille Jeep-Eagle, les changements sont minimes à l'exception de la disparition de la Grand Wagoneer, qui n'était autre chose qu'une Grand Cherokee affublée de tous les accessoires. Incidemment, la Grand Cherokee continue de faire un malheur sur tous les marchés.

Ford: la Mustang d'abord

D'ici quelques semaines, il y aura beaucoup d'activité dans les salles de montre des concessionnaires. En effet, la nouvelle Mustang y sera en montre.

Après plusieurs mois d'incertitude quant à son avenir, le projet de remplacement de la Mustang a été accepté il y a moins de 35 mois et les ingénieurs se sont affairés à rajeunir cette légende. On a conservé la même plate-forme, tout en la modifiant substantiellement, afin d'améliorer sa rigidité. Les moyens employés ne sont pas toujours sophistiqués, mais le résultat est impressionnant quant à la rigidité du coupé et surtout du cabriolet. En effet, cette version impressionne par la

rigidité de sa caisse et son comportement routier.

Sur le plan des groupes propulseurs, le moteur V8 5,0 litres est toujours utilisé, tandis que le V6 3,8 litres vient remplacer le quatre cylindres 2,3 litres employé depuis des lunes. Une boîte manuelle à cinq rapports est standard tandis que l'automatique à 4 rapports est offerte en option.

Sur le plan des nouveautés immédiates, il faut souligner l'apparition d'un nouveau tableau de bord sur les Ford Thunderbird et Mercury Cougar. Pour le reste, il faudra surtout attendre au printemps qui sera riche en nouveautés de toutes sortes.

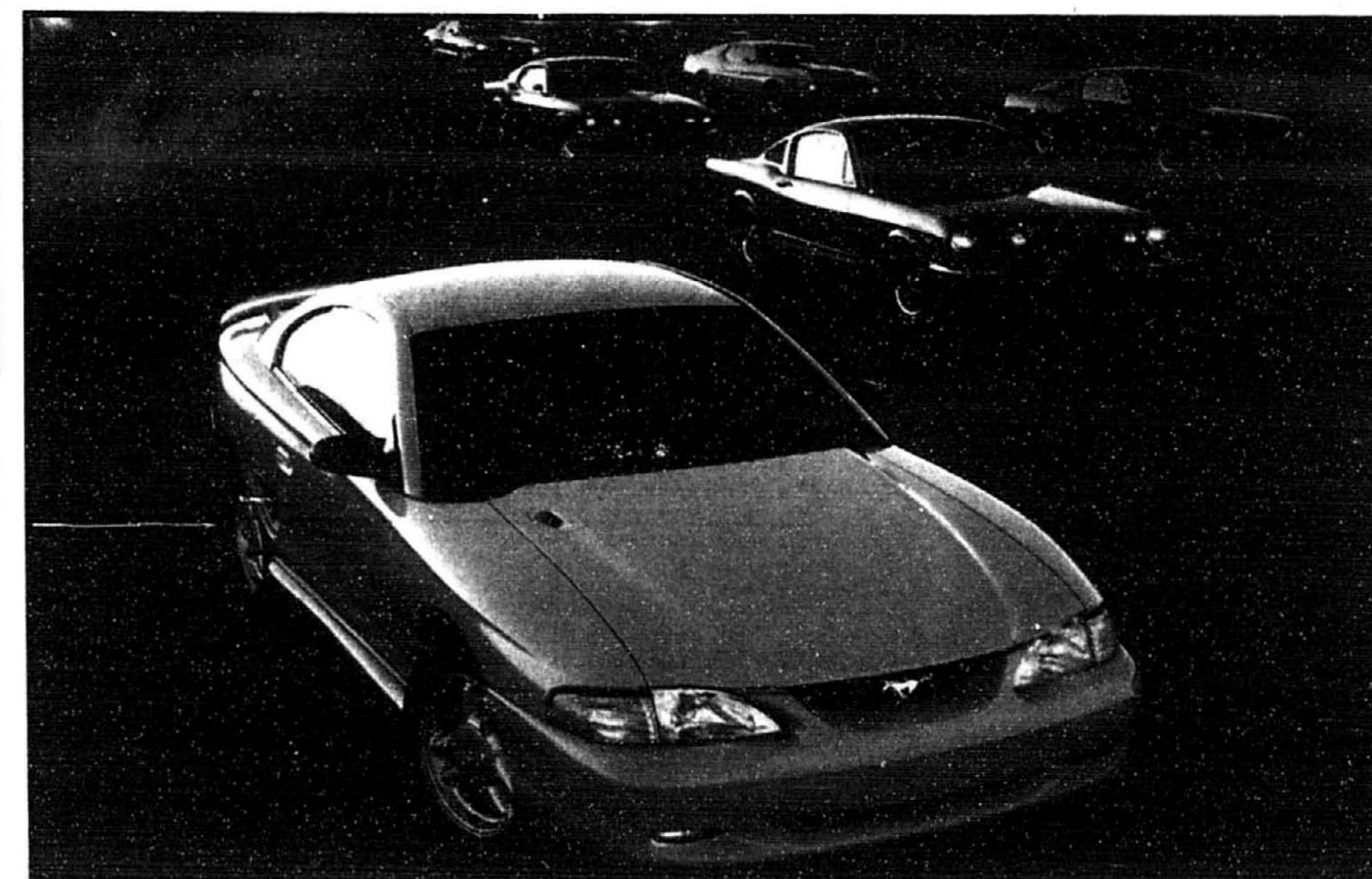
Dans un premier temps, l'Aspire viendra remplacer la Festiva. Cette nouvelle venue sera plus raffinée et plus luxueuse que cette dernière. D'autre part, l'Aerostar devrait nous quitter au printemps pour être remplacée par la Winstar, une fourgonnette aux dimensions très généreuses, dérivée de la plate-forme Taurus. Cette traction viendra rejoindre la Villager au catalogue Ford.

Mais ce n'est pas tout. La Ford Concours et la Mercury Mystique sont deux voitures compactes dérivées de la célèbre Mondeo qui connaît beaucoup de succès en Europe. Cette remplaçante de la Sierra européenne se distingue surtout par son équilibre d'ensemble et son habitabilité. Les Concours et Mystique sont étroitement dérivées de la Mondeo mais plusieurs modifications ont été apportées afin de les adapter aux goûts et conditions d'utilisation en vigueur en Amérique.

General Motors: d'abord un camion

La mode est définitivement aux camionnettes. Alors que Dodge lance sa grosse camionnette, General Motors dévoile sa camionnette compacte S-10 Sonoma. Cette dernière propose un habitacle plus spacieux, une silhouette aux lignes plus modernes et un châssis sérieusement modifié. Cette camionnette est donc non seulement plus jolie et plus confortable, mais également plus robuste.

Le moteur standard est dorénavant le quatre cylindres 2,2 litres tandis que le V6 4,3 litres est optionnel. Ce dernier moteur a également été révisé afin de réduire son niveau sonore et les vibrations. Il peut être commandé en version 200 chevaux. Comme par le passé, on peut habiller son camion de tous les accessoires possibles et, naturellement, les modèles 4x4 et à cabine allongée sont encore au rendez-vous.



La Ford Mustang fait peau neuve, 30 années après le lancement de sa première version. Les avis sont partagés, mais cette voiture a le caractère nécessaire pour réussir. On voit à l'avant-plan la Mustang GT 94, et juste derrière, le modèle original.

Chez HONDA De Sigi
ÉCOULEMENT DES 1993

Civic Coupé À PARTIR DE 11 735\$	Accord LX À PARTIR DE 14 993\$
Civic del Sol À PARTIR DE 15 165\$	Civic LX À PARTIR DE 11 735\$

Super prix sur nos autres modèles 1993
*Trans. prep et
Mtl., 1110 Bleury, Tél: 879-1550 ou en sud Laval, 266 boul. Labelle, Tél: 625-1953

À VOTRE SERVICE JOUR... et NUIT!

Chez Boisvert Pontiac-Buick, vous avez droit à un service de rêve puisque nous réparons votre véhicule durant votre sommeil. Pour profiter d'un tel service, vous n'avez qu'à nous laisser votre véhicule en soirée et, dans la plupart des cas, le récupérer dès le lendemain matin.

Au besoin, nous offrons le service de limousine ou une voiture de remplacement. Du lundi au jeudi, nos mécaniciens travailleront jusqu'à deux heures du matin. Même notre département de pièces sera désormais ouvert jusqu'à 21 heures du lundi au jeudi.

Chez Boisvert Pontiac-Buick, nous sommes prêts à travailler jour et nuit pour encore mieux vous satisfaire.

Boisvert
"Votre partenaire économique"
470, boul. Curé Labelle, Blainville, 430-9400

PARKWAY SOLD

Tous ses démonstrateurs!

1993

NO DE STOCK	MODÈLE	P.D.S.F.	PRIX DE SOLDE
93-0918	SUNBIRD	15 444 \$	13 999 \$
93-0060	GRAND AM	19 707 \$	16 499 \$
93-0643	GRAND PRIX	21 617 \$	18 799 \$
93-0626	BONNEVILLE SE	29 752 \$	24 999 \$
93-0328	BONNEVILLE SSEI	35 298 \$	31 899 \$
88-0151	BONNEVILLE	29 700 \$	25 799 \$
92-1006	SKYLARK	18 875 \$	16 599 \$
92-0528	SKYLARK	22 693 \$	19 499 \$
92-0762	SKYLARK	19 764 \$	16 999 \$
93-1101	REGAL CUSTOM	22 535 \$	19 299 \$
93-0435	REGAL GRAND SPORT	27 083 \$	22 999 \$
93-0417	REGAL CUSTOM	21 848 \$	18 799 \$
93-0362	REGAL LIMITED	25 705 \$	22 499 \$
93-0407	LESABRE LIMITED	30 122 \$	25 299 \$
93-0104	PARK AVENUE ULTRA	39 543 \$	33 499 \$
92-0801	PARK AVENUE ULTRA	38 488 \$	31 199 \$
93-0051	SUNRUNNER	16 730 \$	15 199 \$

PARKWAY PONTIAC BUICK G.M.C.
9595, aut. Transcanadienne, St-Laurent
3 3 3 - 7 0 7 0

En plus de sa camionnette, Chevrolet a dévoilé une nouvelle version de la Camaro: un cabriolet. Cette version est réalisée en usine et sera disponible plusieurs mois avant la version semblable de la Pontiac Firebird.

Dans une toute autre catégorie, Cadillac a modifié sa DeVille du tout au tout. La plus populaire des Cadillac voit sa silhouette devenir plus moderne, tout en conservant ce petit air rétro qui plaît tant aux amateurs du genre. Le moteur standard est le V8 4,9 litres dont les 200 chevaux permettent de compter sur des performances intéressantes. Par contre, il ne peut rien faire contre l'excellence du moteur Northstar disponible sur la version Concours. Ce modèle est également doté d'une suspension plus sportive et plus ferme.

Il y aura également beaucoup de nouveautés chez GM le printemps prochain. En plus de l'arrivée des modèles Aurora de Oldsmobile et de la Buick Riviera, Chevrolet dévoilera les nouvelles Lumina et Monte-Carlo. Cette berline, autant que ce coupé, permettront à Chevrolet d'augmenter ses ventes.

Quelques mois plus tard, par ailleurs, les utilitaires Blazer S-10 et JGMNC Jimmy seront remplacés par des versions toutes nouvelles.

CAHIER SPÉCIAL AUTO

L'Aurora: du rêve à la réalité

Les dernières années n'ont pas été faciles pour la division Oldsmobile. Après avoir connu des jours fastes dans les années 70, celle-ci a amorcé son déclin au milieu des années 80. Les responsables de la division, qui avaient produit une des voitures les plus populaires en Amérique, la Cutlass Supreme, ont semblé avoir perdu leur touche magique.

Les Oldsmobile de la nouvelle génération ne sont pas mauvaises, mais elles ont perdu leur identité. Elles ont de la difficulté à accrocher la clientèle. En poste depuis deux ans, John Rock, le nouveau directeur général de cette division, tente de faire l'impossible pour redonner à la Oldsmobile sa vitalité d'antan.

En plus d'avoir modifié les produits existants pour leur donner une personnalité plus forte, John Rock et son équipe ont développé une nouvelle voiture. Ce faisant, ils ont créé une nouvelle division, la Aurora. Cette nouvelle voiture est appelée à donner à Oldsmobile la personnalité qui lui fait défaut et à restaurer sa réputation comme division capable de proposer des voitures dignes d'intérêt.

Si Oldsmobile a développé et produit cette voiture, qui sera disponible le printemps prochain, on tend toutefois à la démarquer le plus possible de la marque. En effet, sur le prototype que nous avons conduit l'été dernier, l'identification avec Oldsmobile était pratiquement inexistant. On tente de repartir à neuf. En fait, il semble qu'on veuille, chez Oldsmobile, se servir éventuellement de la réputation d'Aurora pour redorer le blason de la division toute entière.

Cette dernière venue n'est pas un produit existant sur lequel on aurait greffé un nouveau moteur et boulonné une carrosserie aux lignes excitantes. Il s'agit d'une voiture entièrement nouvelle qui servira plus tard de base à d'autres produits.

Côté pratique

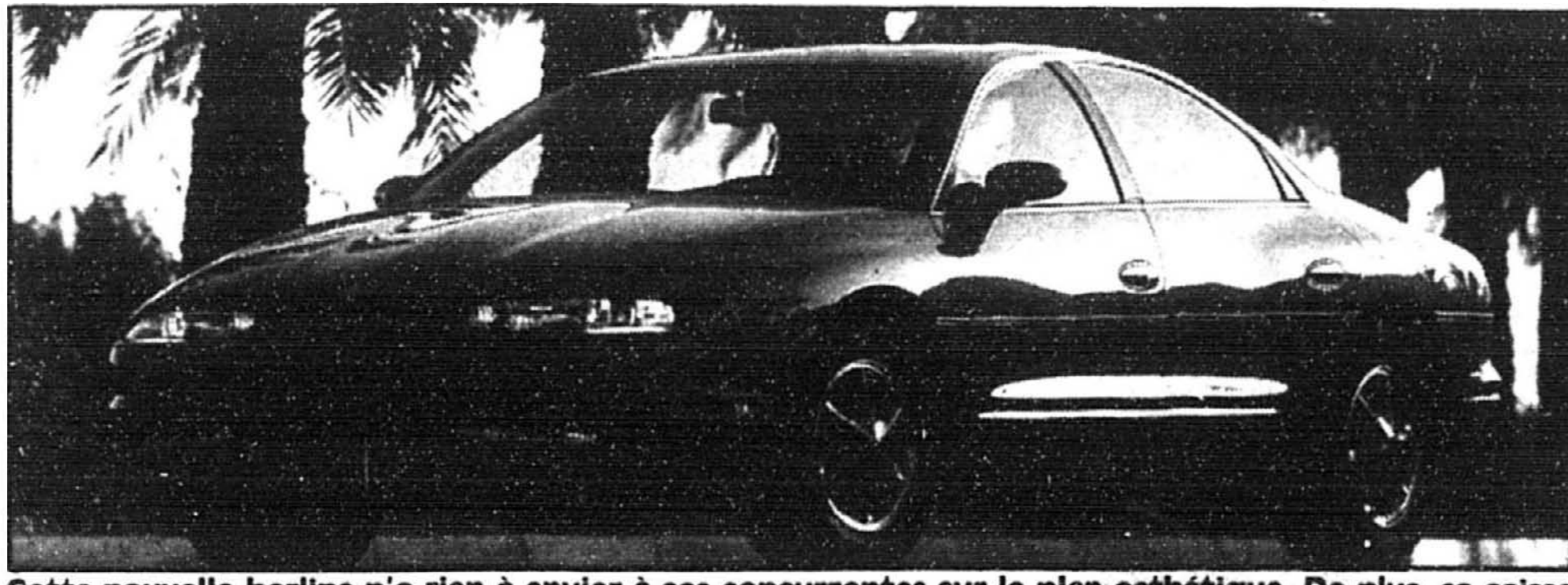
- Nombre de places: cinq
- Volume du coffre: 16,1 pi³
- Sac gonflable: conducteur/passager
- Direction assistée: oui
- Prix: 38 000 \$ à 45 000 \$

Qualités

- moteur performant
- silhouette flatteuse
- conduite agréable
- transmission efficace
- tenue de route sûre

Défauts

- arrivée tardive
- fiabilité inconnue
- prix indéterminé
- diffusion incertaine



Cette nouvelle berline n'a rien à envier à ses concurrentes sur le plan esthétique. De plus, sa caisse est d'une rigidité exemplaire.

Nous avons eu le plaisir de conduire cette nouvelle Oldsmobile... pardon Aurora et nous partageons avec les lecteurs de *La Presse*, ces premières impressions de conduite.

Une voiture de luxe

Même si la période que nous traversons est difficile sur le plan économique, les recherches en marketing d'Oldsmobile ont démontré que le nombre d'acheteurs pour une voiture de luxe allait augmenter considérablement au cours de la prochaine décennie. En fait, d'ici l'an 2000, le nombre de personnes dont le revenu annuel dépasse 50 000 \$ devrait connaître une croissance de 76 p. cent. Et celles-ci ne s'intéresseront pas à des sous-compactes économiques, mais à des voitures combinant luxe, agrément de conduite et sophistication technique.

Chez Oldsmobile, c'était l'occasion attendue pour s'insérer dans une nouvelle catégorie de voitures généralement représentée par les importées japonaises et allemandes. En fait, la Aurora sera à Oldsmobile ce que la Infiniti est à Nissan, ou la Lexus à Toyota. Il faut quand même avouer que cette stratégie est un peu surprenante, compte tenu que la division Oldsmobile a toujours produit des voitures reconnues pour être plus luxueuses que la moyenne.

Mais cette fois-ci on ne s'adresse pas aux acheteurs nord-américains traditionnels, dont les goûts en matière de style sont passablement conservateurs et qui recherchent souvent un comportement boulevardier côté tenue de route. Avec la Aurora, on veut attirer les acheteurs intéressés par les Infiniti, Lexus, BMW et même Mercedes.

Pour ce faire, de nombreuses cliniques ont été effectuées partout aux États-Unis afin de connaître les goûts et les besoins des acheteurs potentiels. En fait, plus de 20 cliniques regroupant pas moins de 4000 clients potentiels ont été réalisées avant de développer la voiture dans son ensemble.

Comme tout ce que fait General Motors de nos jours, on commence par demander aux clients leurs goûts, leurs besoins et leurs exigences. Les réponses ont été claires: une voiture aux lignes d'inspiration européenne, une qualité d'assemblage irréprochable, un agrément de conduite supérieur à la moyenne et une mécanique sophistiquée.

Contrairement à ce que les stylistes nord-américains ont parfois

tendance à faire, ceux qui avaient pour tâche de dessiner la Aurora ont refusé de tomber dans le spectaculaire ou le rococo. Ils ont réalisé une carrosserie aux formes très pures se rapprochant quelque peu de celles de la Delta 88 ou de la Achieva. Mais cette nouvelle venue est vraiment unique et fort distinctive de par ses formes, même si on peut l'identifier comme faisant partie de la famille Oldsmobile. De plus, les lignes de cette berline sont tellement sportives que plusieurs personnes participant aux groupes de sondage se sont déclarées surprises de découvrir qu'il s'agissait d'une berline et non d'un coupé.

Comme le lancement de cette voiture a été retardé de presque deux années à cause des problèmes éprouvés par General Motors, l'impact visuel est moins impressionnant que si la voiture avait été dévoilée en 92 plutôt qu'en 94. Mais elle saura se défendre de belle façon.

Il en est de même de l'habitacle doté de sièges anatomiques passablement confortables et d'un tableau de bord reliant tout ce que GM a fait en la matière. Fini la période des rectangles et des tableaux de bord «low tech». Des cadrans analogiques circulaires, une partie centrale aux formes arrondies plongeant dans la console centrale, des commandes non seulement bien placées mais également faciles à identifier sur le plan tactile en raison de formes particulières, voilà une description qui ne s'est pas toujours appliquée aux produits GM.

On a voulu réaliser une voiture de calibre mondial sur le plan de l'esthétique, de la présentation et de l'ergonomie; on a pleinement réussi. Certaines commandes sont un peu trop design pour être pratiques, mais le résultat est excellent dans son ensemble. On s'est même payé une petite excentricité au chapitre du levier de vitesses de la boîte automatique en lui donnant une allure à part.

Mais on ne s'est pas contenté de jouer la carte du design et du confort. La mécanique de cette Aurora est unique à plus d'un point de vue.

Puisque la voiture aspirait à lutter à armes égales contre les meilleures européennes et japonaises, sur le plan de la sophistication technique, elle ne pouvait faire appel au V6 3800 à soupapes et culbuteurs. Comme Cadillac désirait conserver l'exclusivité de son V8 Northstar, la division des groupes propulseurs de GM se devait de concocter un nouveau moteur.

Il est évident que l'équipe d'ingénieurs chargée de ce projet s'est inspirée du Northstar, probablement le moteur V8 le plus sophistiqué présentement sur le marché, avec le moteur Ford V8 4,6 litres. Comme ces deux moteurs, le V8 4,0 litres de la Aurora est tout en aluminium et doté de quatre soupapes par cylindre. À l'avant, un couvercle en métal et en polymère a pour effet de réduire le bruit.

La tubulure d'admission est réalisée dans un matériau thermoplastique, pour plus de légèreté, tandis que la tubulure d'échappement à double paroi contient un isolant en céramique.

Ce moteur développe 265 chevaux à 5600 tr/min et il est tellement silencieux au ralenti, que les ingénieurs ont dû concevoir un système prévenant d'actionner le démarreur une fois le moteur lancé. Il est couplé à la boîte automatique Turbo Hydra-matic 4T80-E à commande électronique, dont le passage des rapports est d'une extrême douceur. De plus, tout comme le Northstar, ce moteur peut continuer à opérer en mode «détresse» même lorsque le liquide de refroidissement est absent du radiateur.

La première exigence de cette nouvelle voiture était de lui procurer un châssis très rigide. La carrosserie se doit d'être rigide, car on y ancre tous les éléments de la suspension et le groupe propulseur. Une coque trop souple aurait pour effet de diminuer l'efficacité de la suspension, en plus de relever le niveau sonore au sein de l'habitacle. Pour ce faire, les ingénieurs ont réalisé un châssis à la fois léger et très rigide, en faisant appel à des pièces de renfort stratégiquement placées afin d'offrir un bon support. La plateforme possède plusieurs longerons transversaux, tandis que la structure du toit compte deux poutres longitudinales servant de support à toute la structure latérale.

Les suspensions avant et arrière sont installées sur des mini-châssis. À l'avant, les jambes de force sont reliées par le bas à un levier triangulé ancré au mini-châssis. Celui-ci est fabriqué par le procédé «hydroforming», qui fait appel à la pression hydraulique pour façonner la pièce. La suspension arrière est elle aussi vraiment unique. Amortisseurs et ressorts hélicoïdaux sont placés le plus loin possible de la poutre d'ancrage pour permettre de résister au cabrage et à la plongée, lors de l'accélération et du freinage. Il faut également préciser que

cette suspension est auto-nivelante.

Si on ajoute à cette fiche technique des freins ABS, un système antipatinage, un système d'échappement équilibré et une direction assistée variable à commande magnétique, vous avez une voiture qui n'a rien à envier à la concurrence au chapitre de la sophistication technique.

Lors de la présentation de la Aurora à certains membres de la presse automobile, nous avons été en mesure de comparer cette nouvelle venue à une Acura Legend, Lexus LS 400 et Infiniti G30.

Mais avant de la comparer à la concurrence, parlons de la conduite de cette voiture.

En courbe, la voiture est très stable, neutre et facile à contrôler. Comme notre voiture d'essai était un prototype valant plus d'un million de dollars, inutile de souligner que nous ne pouvons vous informer du comportement de la voiture lorsque poussée à la limite. Ce sera pour une autre fois. Quoi qu'il en soit, aux vitesses légales, la Aurora peut avaler n'importe quelle courbe sans aucun problème. De plus, la direc-

tion est d'une grande précision et son assistance est fort bien dosée.

Cette prise de contact initiale nous a également permis de comparer la Aurora à plusieurs concurrentes de la catégorie. Comme il s'agissait de petites randonnées de 20 minutes au maximum, il est difficile de départager les modèles. Mais il est certain que la Aurora n'a rien à envier à ses concurrentes et les surpasse à plusieurs niveaux, notamment au chapitre du freinage, de la tenue en virage et de la boîte de vitesses.

Pour la division Oldsmobile et les responsables de la Aurora, cette voiture est un rêve qui est devenu réalité. Las de produire des voitures qui se comparaient négativement à la concurrence, on leur a enfin donné les moyens de produire une voiture capable de se défendre dans un contexte global et pas uniquement nord-américain. Le résultat est impressionnant à plus d'un point de vue.

Il ne serait pas surprenant qu'elle soit en mesure de redorer le blason d'Oldsmobile, même si son prix passablement relevé la destine à une production quand même limitée.

Fiche technique

Marque: Aurora	Modèle: SL2 1992
Carrosserie:	Style: berline Empattement: 289 cm Longueur: 521,8 cm Largeur: 189,0 cm Hauteur: 139,8 cm Poids: 1815 kg
Groupe propulseur:	Traction
Moteur:	Type: V 8 Cylindrée: 4,0 litres Puissance: 250 ch à 5600 tr/min Alimentation: injection
Transmission:	Type: automatique Nombre de rapports: 4 Rapport du pont: 3,48
Suspension:	Avant: indépendante Arrière: indépendante
Freins:	Avant: disques ABS Arrière: disques ABS
Direction:	Type: à crémaillère
Divers:	Pneus: P23560R16 Capacité de carburant: 75,7 litres
Performances:	Accélérations: 0-100 km/h: 8,5 s Vitesse maximale: 220 km/h Consommation moy.: 13,4 litres/100 km



Chez MONDIAL, on ne fait jamais de rabais...

On vous offre le vrai prix.

MONDIAL SATURN SAAB ISUZU
Tout un monde à votre service!

Le luxe traditionnel

La Lincoln Town Car 1994
SIGNATURE

38 995 \$

- Propulsion arrière
- Moteur V8 de 4,6 L/190 ch
- Coussin de sécurité pour conducteur et passager avant
- Freins à disques aux 4 roues avec système antiblocage
- Climatiseur exempt de CFC (sans danger pour l'ozone)

L'ENGAGEMENT
LINCOLN

Un programme global de satisfaction de la clientèle destiné exclusivement aux propriétaires Lincoln.

- La carte personnalisée «L'ENGAGEMENT LINCOLN»
- Le centre Lincoln et le service de dépannage Lincoln 24 heures sur 24
- La garantie Lincoln 48 mois/80 000 km



CHEZ VOS CONCESSIONNAIRES
LINCOLN MERCURY DU GRAND MONTRÉAL

ENCORE PLUS POUR VOUS!

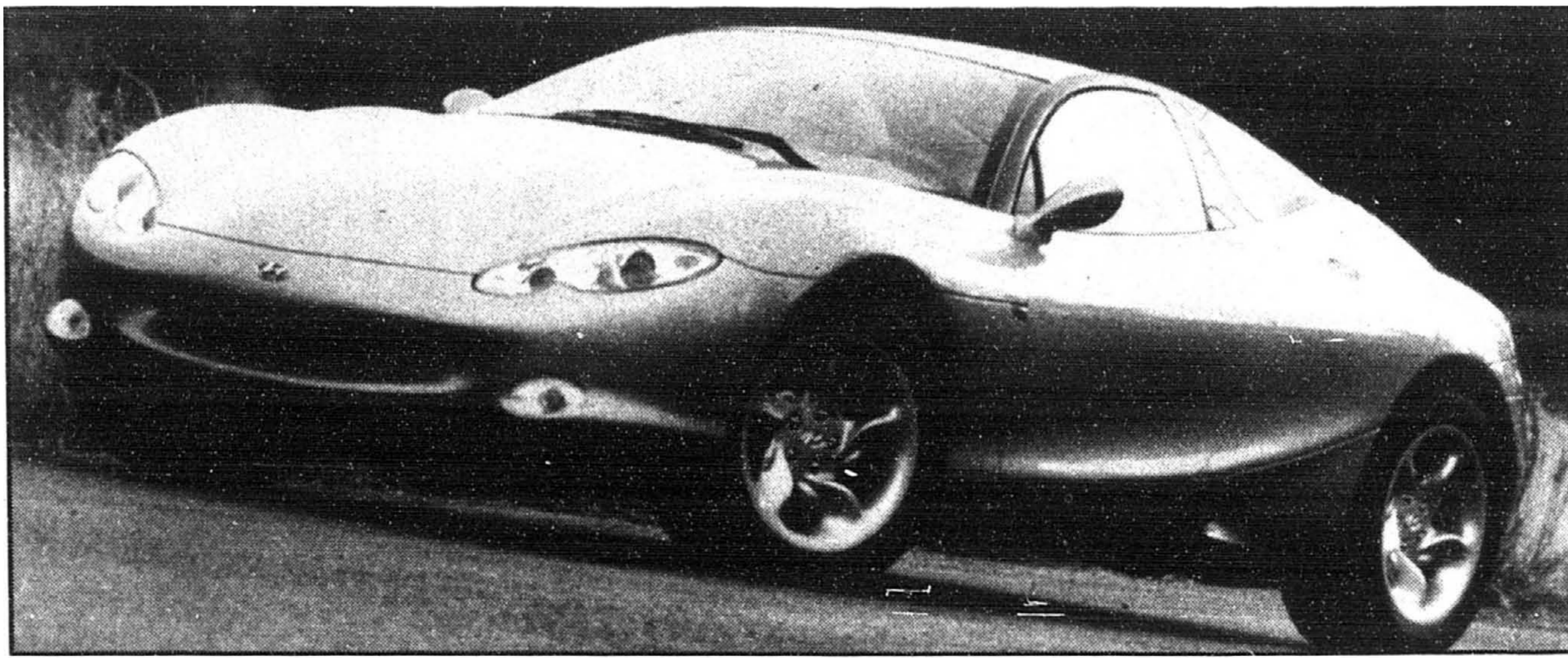
L'industrie sud-coréenne est encore dans son adolescence

Hyundai, Daewoo, Kia, voilà des noms qui nous étaient inconnus il y a une dizaine d'années. Ils font dorénavant partie du quotidien de l'industrie automobile occidentale.

Hyundai est le plus important constructeur automobile sud-coréen, tandis que Daewoo a confectionné la Pontiac Lemans et la Passeport Optima pour General Motors, afin que celles-ci soient distribuées en Amérique du Nord. Kia, de son côté, s'apprête à distribuer ses propres produits sur notre continent, après avoir fabriqué la Ford Festiva pendant plusieurs années.

Avec une production de plus de 1,5 million d'automobiles par année, la Corée du Sud est devenue un important joueur sur la scène automobile mondiale. Pourtant, ses débuts ont été particulièrement tardifs puisque cette industrie n'a commencé que vers les années 50.

En fait, les Sud-Coréens ne semblaient pas tellement disposés envers les transports routiers, les automobiles et tout ce qui s'y rattache. À la fin du siècle dernier, le maire de Séoul avait décidé de construire une route pavée de trois kilomètres conduisant de la rivière Han au centre de Séoul. Mal lui en prit, car il a été démis de ses fonctions par les ministres royaux qui voyaient dans cette route un danger certain: on craignait que les ennemis du pays



Malgré son tout jeune âge, l'industrie automobile sud-coréenne n'a pas peur d'innover. On en a la preuve avec le coupé sport Hyundai HCD-2, qui est malheureusement toujours à l'état de prototype, mais qui devrait éventuellement être produit, dans une version modifiée, à l'usine de Bromont.

s'en servent pour envahir la capitale!

Près d'un siècle plus tard, la situation a grandement changé puisque la Corée du Sud comprend 66 000 kilomètres de routes pavées, soit 0,6 kilomètre

pour chacun des 99 330 kilomètres carrés que comprend ce pays. De plus, avec une production annuelle de 1,5 million de véhicules, ce pays est en voie de s'imposer au niveau mondial.

Mais comme ce fut le cas avec

le développement des routes, qui s'est surtout produit au cours des deux dernières décennies, la Corée du Sud s'est intéressée tardivement à l'automobile et à sa fabrication. En effet, pendant longtemps, on a grandement

privilié les transports en commun. La première voiture ne fit son entrée en Corée qu'en 1903. Elle avait été commandée par le roi Kojong, qui trouvait que les tramways utilisés à Séoul n'é-

taient pas assez dignes pour la royauté.

L'invasion japonaise amena une foule de véhicules motorisés dans le pays, mais ils étaient exclusivement réservés aux envahisseurs. La propriété d'une automobile ou d'un véhicule utilitaire était toutefois absolument défendue aux Sud-Coréens, qui devaient se contenter des véhicules à traction animale, du train et des autobus.

En fait, il faudra attendre la guerre, dans les années 50, pour voir l'industrie automobile sud-coréenne prendre son essor. Ses débuts ne pouvaient être plus modestes. L'armée américaine et ses alliés, ainsi, avaient apporté une grande quantité de véhicules motorisés avec eux. À la fin du conflit, plusieurs furent vendus à des civils qui les convertirent en toutes sortes de véhicules. Pour entretenir ce parc automobile à ses débuts, plusieurs centres d'entretien et de réparation furent ouverts.

À cette époque, la compagnie Shibal Car Company vit le jour et fabriqua la première voiture coréenne. Ces voitures utilisaient toutes sortes de pièces « empruntées » à des véhicules étrangers, tandis que les éléments de la carrosserie étaient façonnés à partir de bidons d'huile abandonnés. Inutile de souligner que ces voitures étaient passablement primitives et que leur carrosserie tentait d'imiter les grosses américaines. La production de la Shibal a été abandonnée en 1956, lorsque le gouvernement décréta une limite quant au nombre de voitures pouvant être immatriculées chaque année. La Shibal s'éclipsa progressivement.

En 1962, le gouvernement supporta un projet conjoint avec Nissan pour la production sous licence de la Bluebird, qui devait être assemblée à l'usine de Puyong à partir de pièces importées du Japon. Cette voiture était appelée la Saenara. Mais on aurait aussi bien pu l'appeler la « Sayonara », car elle tirait sa révérence deux années plus tard. Les taux de change défavorisaient la monnaie sud-coréenne et ces voitures n'étaient pas rentables sur le plan économique. De plus, les facilités de crédit étaient inexistantes, ce qui réservait l'achat des automobiles à des nantis en mesure de payer comptant.

Par exemple, en 1969, il fallait compter tout près de 900 000 won pour se procurer une Toyota Corona fabriquée sous licence par la compagnie Shinjin. Comme le salaire annuel d'un ouvrier à cette époque était de 45 000 Won, les chances de pouvoir se procurer un véhicule étaient minces.

Mais au fur et à mesure que le crédit devint plus accessible, les compagnies automobiles ont commencé à proliférer. De nos jours, trois grandes compagnies dominent le marché sud-coréen. La plus ancienne est la compagnie Kia qui a débuté en 1944 en tant que fabricant de bicyclettes. Par la suite, elle a produit des motos, des tricycles motorisés et des camions. Kia est encore le plus important fabricant de camions en Corée du Sud.

La compagnie Daewoo a vu le jour sous le nom de Saehan Motor Car Company. C'était la propriété de General Motors dans une proportion de 50 p. cent. En 1992, la compagnie a pris le nom de Daewoo et a obtenu le droit de gérance de la part de GM. Enfin, tout récemment, elle obtenait son autonomie de la GM.

La dernière compagnie automobile sud-coréenne majeure, la Hyundai Motor, a vu le jour assez tardivement. En effet, au début, ce n'était qu'un atelier de réparation de la Hyundai construction, elle aussi financée par la très puissante Hyundai Corporation, le plus important conglomérat industriel du pays. La compagnie n'a été créée qu'en 1967. Les premières voitures étaient des Ford Cortina produites sous licence. Ce ne fut qu'en 1974 que la première Pony était produite. La mécanique était fournie par Mitsubishi, mais il s'agissait quand même de la première voiture fabriquée et conçue par une compagnie sud-coréenne. Soulignons au passage que Hyundai a été le premier manufacturier sud-coréen à exporter des voitures. En juin 1976, cinq Pony étaient livrées en Ecuador pour être utilisées comme taxis. Ces véhicules sont d'ailleurs toujours en service.

Quand on réalise que Hyundai fabrique maintenant plus d'un million de véhicules par an et que les deux autres compagnies prévoient atteindre ce niveau de production d'ici la fin du siècle, on ne peut qu'être étonné par les progrès réalisés en si peu de temps par l'industrie automobile de ce pays. Et si les voitures étaient plus ou moins raffinées à leurs débuts, elles gagnent en qualité et en fiabilité d'année en année. De simple curiosité à leurs débuts, les voitures d'origine sud-coréenne sont appelées à jouer un rôle de plus en plus important sur le marché automobile de plusieurs pays.

LA COLT 1994

Le coeur

A SES RAISONS!

Vous aurez de la difficulté à résister à son allure sportive et aérodynamique. Mais lorsque vous vous installerez derrière son volant et que vous sentirez toute la puissance de son moteur de 4 cylindres IEC et de ses 12 soupapes, vous serez littéralement séduit.



D'ACCORD, D'ACCORD... LA TÊTE AUSSI.

L'équipement de la Colt en fait la championne des petites voitures à des kilomètres à la ronde.

- ▶ Coussin de sécurité, côté conducteur
- ▶ Boîte manuelle à 5 vitesses
- ▶ Freins à disques assistés à l'avant
- ▶ Deux rétroviseurs extérieurs à commande intérieure
- ▶ Tuyau d'échappement en acier inoxydable
- ▶ Sièges baquets inclinables à hauts dossiers
- ▶ Sièges pour 5 passagers
- ▶ Phares à halogène aérodynamiques
- ▶ Protection anticorrosion

9 999 \$*

Transport : 415 \$ en sus.

230 \$**

Terme de 48 mois. Aucun versement initial.

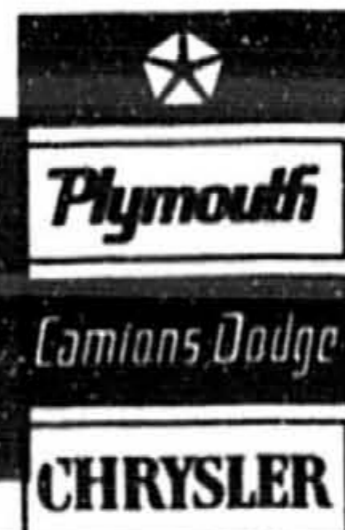
Aux diplômé(e)s
Remise en argent additionnelle de 750 \$ à l'achat du véhicule Chrysler 1994 de votre choix en plus de tout autre rabais offert.
Cette offre se termine le 31 décembre 1993. Tous les détails chez le concessionnaire.

* Remise du fabricant incluse. Prix spécial aux diplômé(e)s après remise : 9 249 \$. L'offre aux diplômé(e)s s'adresse aux personnes qui ont obtenu ou obtiendront un diplôme collégial ou universitaire d'une institution canadienne accréditée entre le 1^{er} janvier 1991 et le 31 décembre 1993, et qui prendront livraison du véhicule avant le 31 décembre 1993. L'offre ne s'applique pas à la Dodge Viper et au Dodge Ram (1-300). Immatriculation, taxes et assurances en sus.
** Tarif mensuel établi d'après le P.D.S.F. d'un modèle 1994. Terme de 48 mois, sans versement initial. Immatriculation, assurances et taxes en sus. Sous réserve de l'approbation de Chrysler Crédit Canada Ltée. Un dépôt de sécurité équivalent à un versement sera exigé. Location pour usage personnel seulement. Rachat non requis. Le locataire est responsable de l'excédent de kilométrage après 100 000 km, au taux de 6¢ le km. Offre d'une durée limitée. Détails chez le concessionnaire.



Association publicitaire des concessionnaires Chrysler Inc.

**CHEZ LE CONCESSIONNAIRE CHRYSLER
DODGE PLYMOUTH DE VOTRE RÉGION**



CAHIER SPÉCIAL AUTO

Les japonaises toujours plus raffinées

Les constructeurs automobiles japonais étaient autrefois reconnus pour la fiabilité et la qualité d'assemblage de leurs voitures. Mais leur mécanique était passablement simple. La situation a progressé au fil des années et les mécaniques se sont drôlement raffinées, alors que ces constructeurs nous ont proposé des modèles de catégorie supérieure animés par une mécanique assez sophistiquée.

En fait, l'impact des produits japonais a été tel que toute l'industrie automobile mondiale a été dans l'obligation de bouger et de réagir à cette nouvelle vague nipponne.

Même si les ventes sur le marché domestique ont décliné et si le marché nord-américain s'avère plus difficile, les Japonais ne se laissent pas abattre pour autant. Dans certains cas, ils simplifient le produit afin de le rendre plus abordable, dans d'autres, ils remplacent des modèles gagnants par des versions plus sophistiquées et plus homogènes.

Chez Nissan, par exemple, la Sentra deux portes vient remplacer la Sentra Classic en tant que voiture économique. Cette carrosserie simple à produire est animée par le même moteur que la berline et la version de base se vend pour un peu plus de 10 000 \$. Compte tenu de la fiabilité de la Sentra, il s'agit d'une bonne affaire.

Nissan, par ailleurs, a abandonné les modèles NX 1600 et 200 ainsi que la 240SX. Cela ne signifie pas nécessairement que Nissan abandonne les sportives, bien au contraire. A preuve, une version cabriolet de la 300ZX sera disponible en quantité limitée.

Les leaders de Honda

Chez Honda, le grand événement est l'arrivée d'une nouvelle Accord. Contrairement à certaines attentes, cette nouvelle venue est sensiblement de la même dimension que la version précédente. Cependant sa carrosserie est plus moderne, plus distincte et plus aérodynamique. Pour l'instant, seule la berline est disponible, mais un coupé et une familiale seront disponibles prochainement, si ce n'est pas déjà fait. Les moteurs quatre cylindres 2,2 litres sont à nouveau au rendez-vous. La version régulière développe 130 chevaux, tandis que la nouvelle version VTEC de ce moteur nous assure 145 chevaux. Enfin, plus tard, un moteur V6, probablement un 3,0 litres, sera offert sur une version plus huppée.

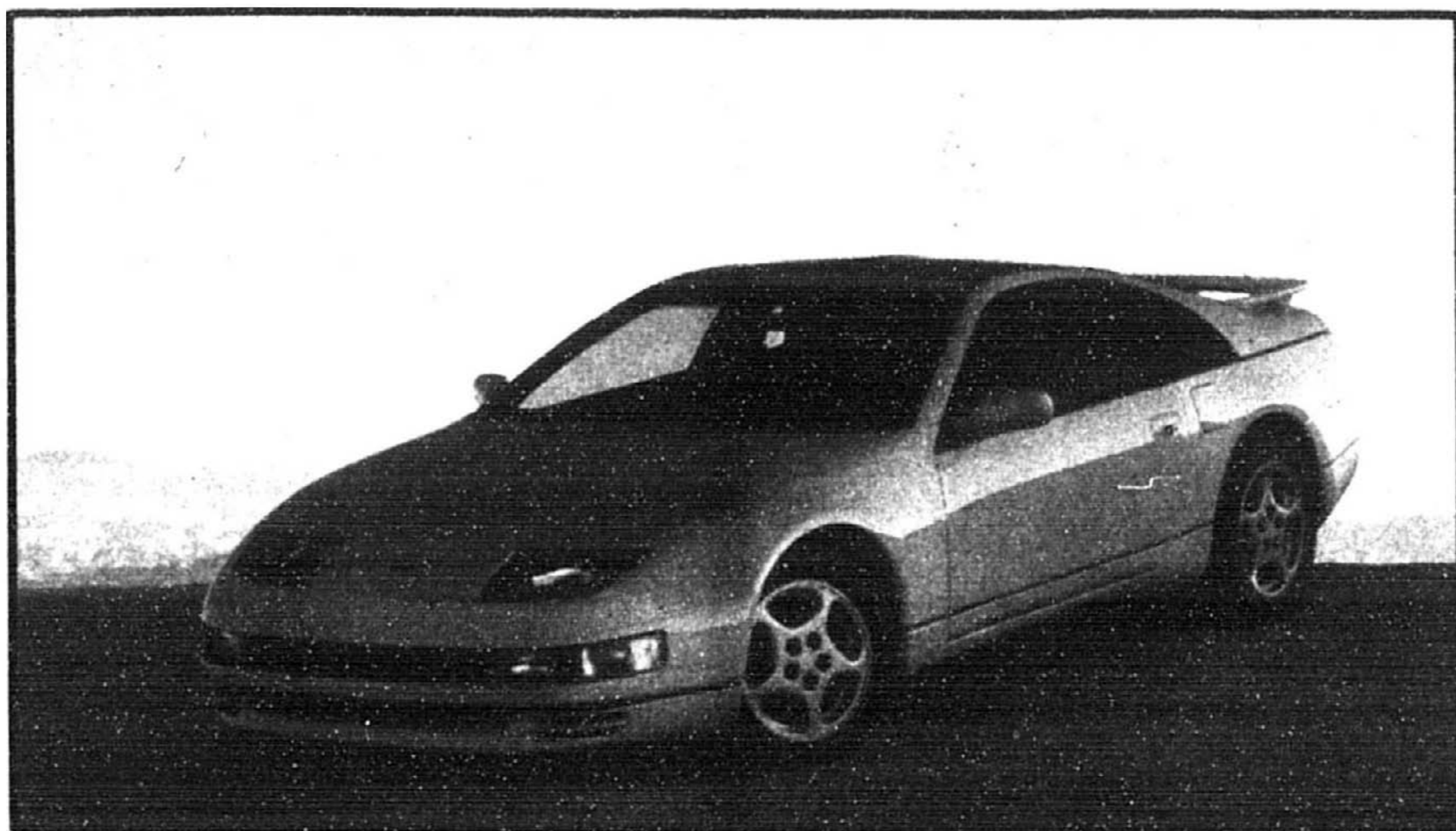
Toujours chez Honda, la division Acura a complètement transformé la Integra. Le coupé a été dévoilé en premier et la berline a été lancée quelques semaines plus tard. Les deux versions font appel à la plate-forme précédente qui a été modifiée et améliorée. Le moteur standard est un quatre cylindres 1,8 litres développant 140 chevaux. Le modèle GS-R fait appel à une version VTEC de ce moteur et la puissance est de 170 chevaux. La suspension a été améliorée et rendue plus confortable, tandis que la direction a gagné en précision. L'assistance, de son côté, est nettement mieux dotée.

Un camion chez Mazda

Au cours des deux dernières années, la compagnie Mazda a profondément remanié sa gamme de modèles. La camionnette était demeurée inchangée pendant tout près de dix ans et son tour était venu. Mais plutôt que d'investir des millions en développement, Mazda s'est tournée vers son associé de toujours, Ford. Et comme cette compagnie nord-américaine fabrique la Ranger, la camionnette compacte la plus populaire en Amérique, il était logique de produire une camionnette en collaboration avec Ford.

Cette nouvelle venue reprend la mécanique et l'esthétique de la Ranger, mais se distingue par une présentation extérieure légèrement différente et un habitacle distinctif.

Plusieurs peuvent s'interroger sur la pertinence d'un tel geste, alors que Ford possède un réseau bien établi et une solide clientèle. Mais comme l'acheteur de véhicules importés ne considère presque jamais les produits domestiques et leurs concessionnaires, Mazda ne sera pas trop inquiète. Détail à souligner, les prix seront les mêmes que ceux de Ford et la garantie identique. Ceci permet à Mazda de



La Nissan 300 ZX turbo est une voiture qui fera tourner les têtes à coup sûr. Mais sa diffusion sera très limitée.

proposer pour la première fois une camionnette avec moteur V6.

Toujours chez ce manufacturier, la Miata prend du muscle avec l'arrivée d'un nouveau moteur. Dorénavant, cet élégant cabriolet sera animé par un moteur 1,8 litre à double arbre en tête développant 125 chevaux. Le gain de puissance n'est pas spectaculaire, mais c'est juste assez pour donner un peu plus de mordant à cette voiture tant au chapitre des accélérations que des reprises. La suspension a été naturellement renforcée pour mieux transmettre cette puissance aux roues motrices.

Enfin, une nouvelle berline, la Millenia, sera dévoilée le printemps prochain. Cette voiture à la mécanique très sophistiquée viendra s'insérer entre la 626 Cronos et la 929 Serenia.

Trois coupés chez Toyota

En sa capacité de numéro un sur le marché japonais, la compagnie Toyota peut se permettre de ne pas faire les choses comme les autres. Ainsi, cette année, elle dévoile pas moins de trois coupés dans des gammes différentes. Le plus spectaculaire est manifestement la Supra turbo.

Animée par un moteur six cylindres 3,0 litres à deux turbocompresseurs séquentiels, cette voiture peut tirer fort avantageusement son épingle du jeu même avec les sportives les mieux cotées. Une suspension très sophistiquée associée à des freins de grande puissance font de la Supra un bolide rapide et sûr. Ses formes un peu particulières et son cockpit dépouillé ne feront peut-être pas l'unanimité, mais elle ne manque certainement pas de caractère. C'est un changement radical par rapport à la version précédente qui était plus bourgeoise que sportive.

Les présentes Celica ont toujours soulevé des discussions en raison de leur silhouette, qui était peut-être trop avant-gardiste aux yeux de certains. La nouvelle génération sera dotée d'une silhouette susceptible de réconcilier les parties divisées par l'ancien modèle. La présentation est moderne et inspirée de celle de la Supra. De plus, cette nouvelle Celica est dotée de feux avant circulaires, comme c'est présentement la grande mode chez les coupés sports.

Enfin, la gamme Camry sera encore plus complète avec l'arrivée d'un coupé. Celui-ci vient se joindre à la berline et à la familiale. Ce nouveau venu n'a pas nécessairement les prétentions sportives de ses prédécesseurs. Ce modèle s'adresse à ceux qui apprécient les modèles deux portes et désirent se prévaloir du confort et de la sophistication de la Camry. Il faut ajouter que le moteur V6 3,0 litres a été modifié cette année et développe dorénavant 188 chevaux. Le gain de puissance est modeste, deux chevaux, mais la consumma-

tion de carburant est améliorée et le moteur sensiblement plus doux.

Chez Lexus, aucun changement majeur. Par contre, la GS 300, apparue le printemps dernier, est encore considérée comme un nouveau modèle. Cette berline de grand luxe s'intègre entre la LS 400 et la ES300. Elle se distingue par sa carrosserie aux formes originales signée Giugiaro et son moteur six cylindres en ligne. Selon plusieurs, il s'agit du plus intéressant des modèles Lexus.

Subaru: la Impreza

Lancée le printemps dernier, la Subaru Impreza s'est rapidement distinguée par sa silhouette flatteuse, la fiabilité de sa mécanique et son système sophistiqué de traction intégrale.

Disponible en berline et en familiale, cette nouvelle venue était toutefois jugée assez onéreuse à l'achat et les ventes initiales ont été inférieures aux prédictions. Ce qui explique pourquoi Subaru a réduit cette année le prix de son modèle de base afin de rendre la voiture plus accessible. On a également révisé la liste d'équipement standard afin de la rendre plus homogène et davantage en accord avec les attentes de la clientèle.

Contrairement à certaines rumeurs, la Justy est de retour. Il en est de même de la Loyale, qui constitue une des meilleures aubaines sur le marché. La gamme Subaru est complétée par la Legacy, disponible avec moteur atmosphérique ou turbo, et en livrée berline ou familiale. Comme il se doit, la traction intégrale est toujours au rendez-vous.

Enfin, la SVX est de retour dans l'alignement après un départ chancelant. Elle propose toujours le même moteur six cylindres à plat de 230 chevaux et la traction intégrale. Pour 1994, le tableau de bord a été légèrement remanié, de nouvelles couleurs de carrosserie sont disponibles et les roues en alliage sont nouvelles.

Le calme chez Suzuki

D'autre part, chez Suzuki, c'est le calme plat ou presque. Cette compagnie a développé une gamme de modèle passablement bien étoffée au cours des années, et on semble satisfait de la présente situation.

Du côté voiture, la Swift est disponible en version à hayon ou en berline. Le moteur quatre cylindres 1,6 litre assure des performances intéressantes pour une voiture de cette catégorie. D'autre part, chez les utilitaires, la Sidekick est livrée en version deux portes avec toit souple ou rigide, et en version quatre portes à empatement allongé et moteur 1,6 litre 16 soupapes.

Il faut ajouter que toutes les Suzuki sont livrées avec un système antivol faisant partie de l'équipement standard. Ce dispositif très sophistiqué peut être également installé sur les modèles antérieurs à 1993, la première année d'entrée en service de ce système.

La panne, ça se prévoit!

On pense toujours que les pannes mécaniques n'arrivent qu'aux autres. Pourtant, ne vous fiez pas trop à votre bonne étoile. Il se pourrait qu'un jour ce soit votre tour. Les pannes hivernales sont généralement beaucoup plus pénibles que les pannes estivales. Celles qui se produisent l'hiver sont beaucoup moins agréables et leurs conséquences peuvent également être plus fâcheuses.

Lorsqu'une panne se produit en hiver, le froid et l'obscurité sont presque toujours de la partie. C'est généralement le soir, en rase campagne, alors que le mercure est à son plus bas ou presque, que le malheur frappe. Et pas question d'attendre de l'aide d'une voiture qui passe, car les gens ont souvent peur de s'arrêter.

Certains vont croire à l'exagération, mais il vaut mieux prévenir que guérir. C'est pourquoi les quelques conseils qui suivent ont pour but de vous inciter à préparer une trousse d'urgence que vous laisserez en permanence dans votre automobile. Si jamais le malheur frappe, vous serez alors en mesure de faire face à la plupart des situations.

Comme il est toujours désagréable de devoir fouiller partout dans le coffre pour trouver tous ces objets en cas d'urgence, il est conseillé de les regrouper dans un sac en toile qu'on laisse en permanence dans le coffre de la voiture. Un vieux sac en toile ou en nylon suffira pour contenir les éléments essentiels.

En premier lieu, il est sage de placer une vieille couverture et une paire de gants de travail dans cette trousse. Changer un pneu les mains nues ou avec des gants chics peut s'avérer une expérience assez frustrante. Quant à la couverture, elle vous permettra de vous protéger contre le froid. Ou encore, elle servira de protection si vous devez vous coucher sous la voiture ou vous agenouiller.

Une baladeuse dotée d'une longue corde, qui se branche dans l'allume-cigarière, est également un objet qui devrait faire partie de cette trousse. Tout comme des fusées éclairantes, pour que les gens puissent apercevoir votre véhicule. Une lampe de poche n'est pas tellement à recommander, car les piles perdent de leur efficacité par temps froid et elles seront probablement à plat lorsqu'on viendra le temps de s'en servir.

Certains y placent également des allumettes à l'épreuve de l'humidité et un ou deux cierges ou lampions. Ils vous permettront de conserver une certaine chaleur dans l'habitacle si vous êtes vraiment coincé au bout du monde et que la panne est majeure.

Il est essentiel, par ailleurs, que cette trousse comprenne des câbles de survoltage. Les plus prévoyants ou les plus pessimistes, selon les points de vue, laissent même une enveloppe avec de la menue monnaie dans le coffre à gants afin de pouvoir téléphoner dans une cabine publique en cas de besoin. Il serait même sage d'inscrire sur cette enveloppe les numéros d'urgence à appeler en cas de besoin. Si vous êtes membre du CAA, cet organisme publie fréquemment la liste des numéros à contacter pour le dépannage d'urgence. Cette liste devrait être en permanence dans le coffre à gants.

Cette trousse sera donc votre police d'assurance en cas de besoin. Il faut toutefois espérer ne devoir jamais s'en servir.

On peut également mettre toutes les chances de son côté en ajoutant une pelle d'urgence, des grilles de traction et du sel à l'ensemble de dépannage. Ces objets plus encombrants peuvent se placer dans un petit coffre ou un sac en nylon que l'on place tout près du pneu de rechange.

Incidentement, au sujet de ce pneu de rechange, il est bon d'en vérifier la pression de temps à autre pour ne pas avoir la désagréable surprise de trouver le pneu à plat en cas de besoin.

S'il est bon d'avoir avec soi tout ce qu'il faut en cas d'urgence, encore faut-il être en mesure de s'en servir. Il est donc nécessaire de savoir comment le cric fonctionne et, même, de connaître les emplacements où il peut prendre appui. Ceci pourra vous éviter des ennuis sérieux si vous devez effectuer un changement de pneu dans une position inconfortable, en pleine obscurité. Il est important de souligner que les voitures à carrosserie monocoque sont particulièrement vulnérables à la flexion si on place le cric au mauvais endroit. Bien entendu, comme c'est souvent le cas, il faut consulter le manuel du propriétaire pour en savoir davantage.



Chez MONDIAL, on n'a pas de vendeur...

On vous conseille.

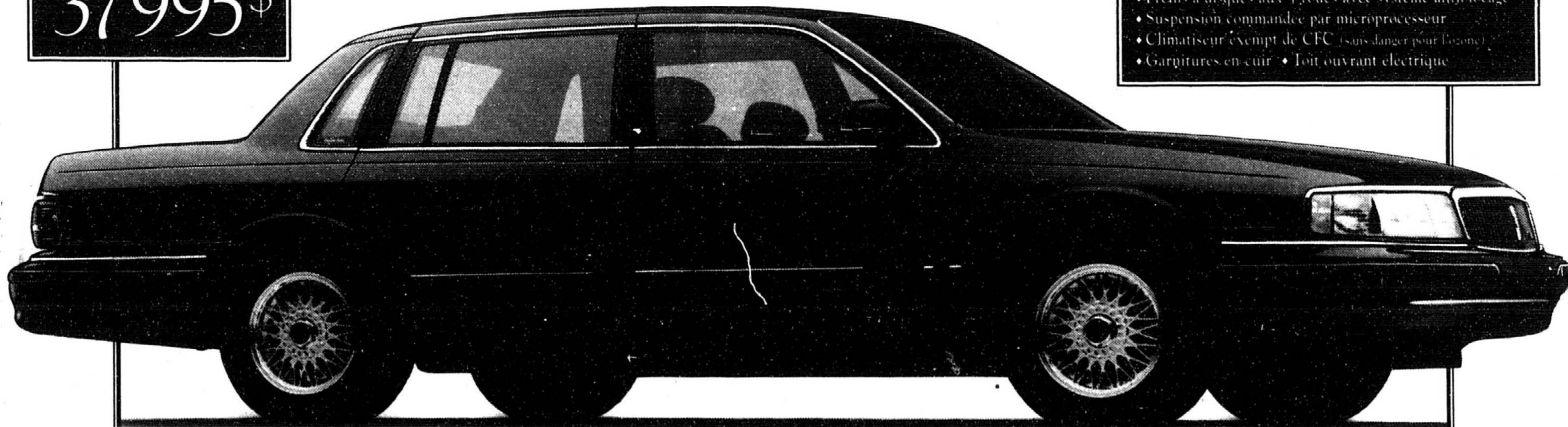
MONDIAL SATURN SAAB ISUZU

Tout un monde à votre service!

Le luxe contemporain

La Lincoln Continental SE 1994

37995\$



- Traction avant • Moteur V6 de 3,8 l / 160 ch
- Coussin de sécurité pour conducteur et passager avant
- Freins à disques aux 4 roues avec système antibloquage
- Suspension commandée par microprocesseur
- Climatiseur exempt de CFC (sans danger pour l'ozone)
- Garnitures en cuir • Toit ouvrant électrique

L'ENGAGEMENT LINCOLN
Un programme global de satisfaction de la clientèle destiné exclusivement aux propriétaires Lincoln.

- La carte personnalisée «L'ENGAGEMENT LINCOLN»
- Le centre Lincoln et le service de dépannage Lincoln 24 heures sur 24
- La garantie Lincoln 48 mois / 80 000 km



CHEZ VOS CONCESSIONNAIRES
LINCOLN MERCURY DU GRAND MONTRÉAL
ENCORE PLUS POUR VOUS!

Les voitures de mieux en mieux protégées contre la rouille

Il fut une époque où la résistance à la rouille était un des principaux critères considérés à l'achat d'une automobile neuve. En fait, au cours des années 70, les voitures les plus efficaces au chapitre du développement de la rouille pouvaient se corroder complètement en moins de deux ans. C'était la panique, à juste titre.

Heureusement, cette histoire est du passé. Les gouvernements sont intervenus et ont adopté des mesures obligeant les manufacturiers à offrir des garanties valables et sérieuses contre la rouille.

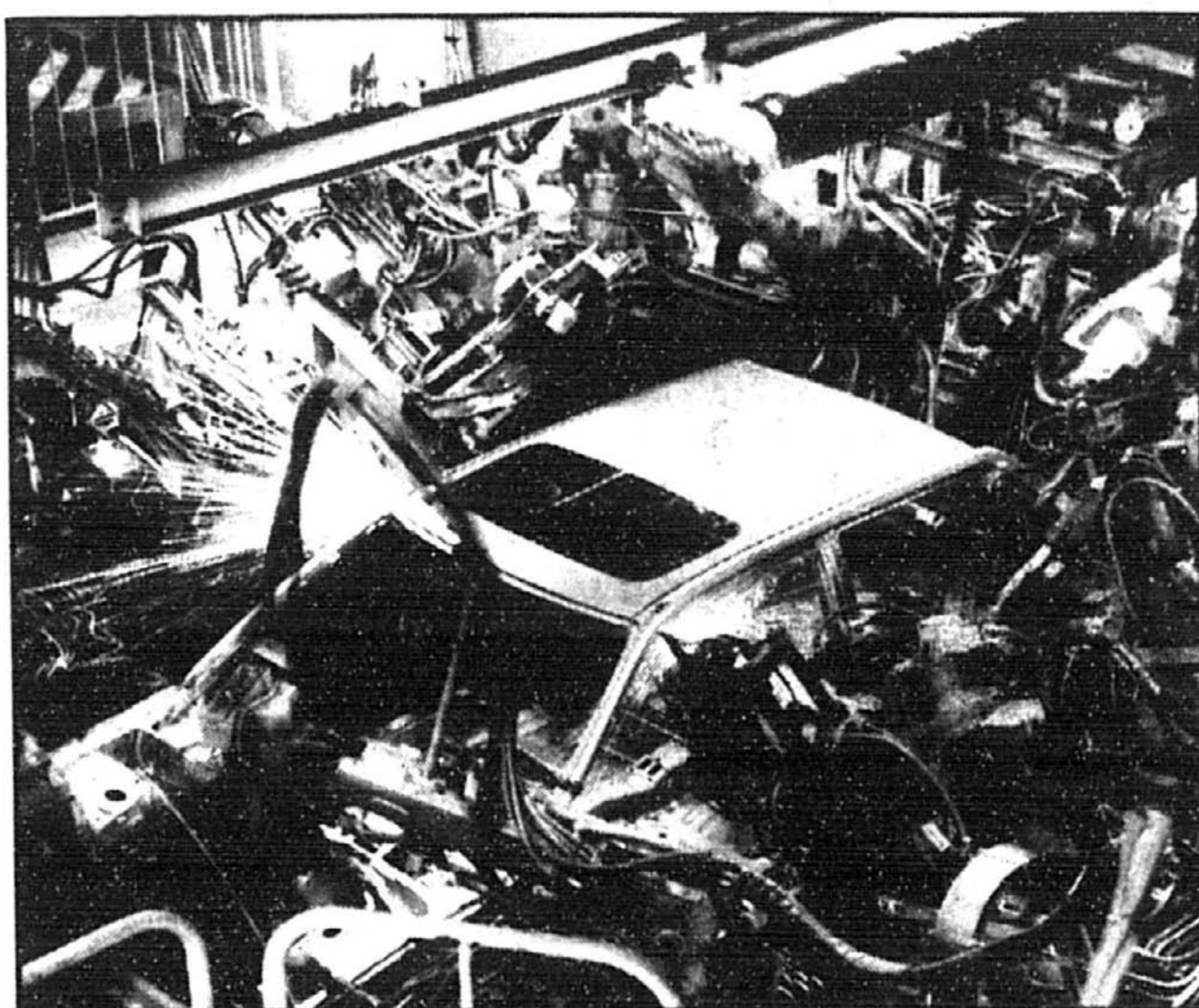
De nos jours, un des éléments standard de toute voiture est sa protection antirouille appliquée en usine. Pourtant, plusieurs personnes continuent de faire appliquer des produits visant à protéger les tôles de leur voiture contre les attaques de la rouille. Cela ne serait-il pas une précaution inutile? Sinon, quand faut-il avoir recours à ces traitements?

Une protection appliquée à l'usine

Alors qu'on se contentait, il y a quelques années, d'une couche d'apprêt sur les tôles et d'une couche de protection sous le véhicule à sa sortie d'usine, les voitures modernes reçoivent une attention toute spéciale dès le début.

En premier lieu, la plupart des constructeurs utilisent un acier de meilleure qualité depuis quelques années. Non seulement cet acier est-il plus léger, mais il est plus robuste. Et cette haute qualité d'acier lui permet de mieux résister à la corrosion. Mais ce n'est pas tout. Plusieurs éléments de la carrosserie sont galvanisés, par la suite, et la carrosserie en entier de certaines voitures est même traitée de la sorte. Les voitures Audi sont fabriquées avec des tôles entièrement galvanisées, et presque tous les nouveaux modèles lancés de nos jours contiennent une quantité de plus en plus grande de tôles galvanisées.

Une fois ce procédé initial de protection intégré dans la matière première de la caisse, les carrosseries complètes sont plongées dans des bains d'apprêt antirouille. Par le biais de



Le système de protection contre la rouille est intégré dans la voiture au fur et à mesure qu'elle est assemblée. On a ainsi réussi à diminuer considérablement les méfaits de la corrosion sur les voitures modernes.

l'électrolyse, les particules adhèrent par électrosynthèse aux tôles, créant un lien très étroit entre le produit antirouille et l'acier. Comme la carrosserie est entièrement plongée dans ce liquide et qu'on répète ce procédé à plusieurs reprises, les moindres aspérités sont ainsi traitées.

Par la suite, lors du processus de fabrication et une fois la peinture appliquée, on applique la cire spéciale dans les endroits les plus susceptibles d'être attaqués par la corrosion. Ainsi, les bas de portières, les panneaux de bas de caisse sont des endroits traités de la sorte. Puis, par la suite, des applications de matière plastique sur les bas de caisse protègent la peinture contre les jets de projectiles, le sel et les dépôts de saleté. Il suffit d'ailleurs de toucher le bas de caisse de toute voiture pour constater à quel point cette couche de plastique est épaisse et offre une bonne protection.

Il faut également savoir que des procédés spéciaux d'applications des moulures extérieures et des

différentes garnitures permettent de réduire considérablement les effets de la corrosion. Auparavant, par exemple, les moulures latérales étaient une des principales causes de corrosion de surface. De plus, les laques et peintures utilisées sont choisies non seulement en fonction de leur qualité esthétique mais également en fonction de leur résistance à la corrosion. Il ne faut d'ailleurs pas oublier que la peinture appliquée sur une automobile pèse plusieurs dizaines de livres et vient ajouter à la protection des tôles.

Soulignons enfin que l'utilisation de fausses ailes et de différentes pièces en plastique protège l'intérieur des ailes contre la projection des pierres. De plus, on a dessiné les structures de la caisse afin d'éliminer certains points critiques qui avaient pour effet d'emprisonner l'humidité et d'accélérer le développement de la rouille.

Bref, les manufacturiers ont fait de louables efforts pour développer des voitures qui résistent beaucoup mieux à la rouille qu'auparavant. Ce qui n'empêche pas les ateliers de traitement anti-

rouille de continuer à prospérer. Mais, l'automobiliste a-t-il besoin de protéger son automobile par un traitement additionnel? Alors, pourquoi un traitement antirouille?

Il est facile de répondre à cette question si vous désirez conserver votre voiture moins de trois ans. Il est en effet inutile d'avoir recours à une protection additionnelle puisque la garantie contre la corrosion offerte par tous les manufacturiers dépasse amplement cette durée de possession. La seule raison qui pourrait justifier l'utilisation d'un traitement supplémentaire serait de vouloir préserver un peu plus la valeur de revente. D'ailleurs, une voiture traitée contre la rouille est probablement plus facile à revendre, ou du moins, elle a tendance à garder une meilleure valeur.

Palmarès

Quant à la résistance à la corrosion, il est difficile d'établir un palmarès des voitures qui rouillent plus rapidement. Règle générale, plus la garantie contre la corrosion est bonne, meilleure est la protection offerte. En effet, les manufacturiers n'ont pas tendance, en général, à garantir ce qui peut éventuellement faire défaut. On y va toujours dans les limites normales de la longévité des éléments. Ainsi, une voiture offrant une protection anti-perforation de dix années devrait naturellement avoir une meilleure résistance à la rouille qu'une autre qui ne propose qu'une assurance de trois ans. Il faut souligner qu'il y a bien des exceptions qui viennent confirmer cette règle tout de même assez flexible.

Finalement, on peut vouloir mettre toutes les chances de son côté en faisant traiter sa voiture, en se disant que cette protection supplémentaire ne fait pas de mal. Il faut vous assurer cependant de faire affaire avec un atelier sérieux et reconnu.

Vous pouvez contacter l'APA et le CAA pour vérifier la validité et le sérieux des ateliers. Vous devez en plus consulter votre concessionnaire à ce sujet, car certaines garanties anticorrosion offertes par le manufacturier ne sont plus valides si on fait traiter sa voiture par un tiers parti non reconnu par le fabricant.

Ces accessoires qui donnent de la «gueule» à une voiture

La personne qui fait l'acquisition d'une automobile neuve a le choix entre plusieurs options offertes par le manufacturier afin de personnaliser la voiture, la rendre plus performante ou encore plus luxueuse. Elle peut aussi acquérir des accessoires dans des boutiques spécialisées afin de la modifier davantage.

Si un manufacturier vous propose une longue liste d'options, cela ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas, ailleurs sur le marché, d'autres accessoires tout aussi intéressants et même parfois supérieurs.

Pour des raisons d'ordre pratique, le fabricant a effectué certains choix en faveur de ses marques et il les offre à sa clientèle. L'automobiliste, de son côté, peut s'approvisionner chez un spécialiste afin d'acheter des accessoires qui ne sont pas disponibles autrement.

Pour donner un bref aperçu de ce qui est offert sur le marché de l'équipement d'après-vente, nous allons passer en revue les principales catégories d'accessoires et leur utilité.

L'aérodynamique est à l'ordre du jour dans le monde automobile. Il n'est donc pas surprenant de constater que plusieurs compagnies ont mis au point différents accessoires visant à améliorer l'aérodynamique des voitures.

Si on choisit un produit mis au point par une compagnie sérieuse, ces ajouts aérodynamiques auront été spécialement conçus pour chaque marque. On peut

donc s'attendre à une amélioration de la vitesse de pointe et à une réduction de la consommation d'essence, puisque la pénétration dans l'air sera rendue plus facile. En outre, ces déflecteurs fonctionnels rehaussent l'apparence de la voiture.

Il ne faut pas confondre ces accessoires avec ceux installés pour la frime et dont l'unique but est de donner une allure sport à la voiture. À ce moment, on ne paie que pour l'apparence et encore.

Parmi les accessoires les plus prisés, on note les roues en alliage. Leur but premier est de réduire le poids non suspendu de la voiture afin de rendre la suspension plus efficace.

À ce chapitre, il est à la fois possible de rendre la voiture plus esthétique et de la personnaliser en faisant un choix approprié du dessin des jantes. Celles-ci sont offertes dans une variété infinie de design pour permettre de satisfaire les goûts de la plupart des automobilistes.

Du côté de la suspension, il est possible d'améliorer sensiblement la tenue de route de votre voiture en optant pour des amortisseurs de meilleure qualité.

Pour effectuer toute modification à la suspension, il est fortement recommandé de faire appel à une boutique spécialisée qui s'y connaît dans le domaine et qui peut en faire l'installation. Un mauvais choix de pièces et une installation réalisée par un amateur pourraient avoir de fâcheuses conséquences.

Les voitures d'occasion: gare aux fraudeurs

La récession économique et l'inflation du prix des voitures aidant, les automobiles d'occasion sont devenues de plus en plus populaires.

Après tout, la fiabilité de la mécanique et l'efficacité des mesures antirouille assurent une longévité de plus en plus grande aux voitures. Alors qu'autrefois on se procurait une occasion presque en désespoir de cause, de nos jours c'est une toute autre affaire. Malheureusement, comme c'est le cas lorsqu'un produit ou un service est en demande, il se trouve toujours des individus peu scrupuleux pour tenter de profiter de la situation pour réaliser des gains aux dépens des autres.

L'achat d'une voiture usagée peut être un excellent moyen de faire des économies, mais il faut être vigilant, surtout lorsque vient le temps d'acheter une voiture d'un particulier.

Un des moyens les plus populaires qu'utilisent les gens malhonnêtes pour frauder leurs semblables, est de vendre des automobiles volées par le biais des petites annonces ou même des revues spécialisées.

Le truc le plus commun consiste à acheter une voiture démolie à la suite d'un accident pour s'accaparer des papiers d'enregistrement et des numéros de série. Par la suite, on appose ces numéros de série sur un véhicule volé de même marque et de même année et l'acheteur n'y voit que du feu. Souvent, le vendeur propose un rendez-vous dans un endroit neutre, de manière à ce que son domicile ne puisse être repéré.

Dans un cas en particulier, un vendeur avait donné rendez-vous à une adresse civile et se tenait devant la maison. Croyant qu'il habitait à cet endroit, les acheteurs ont été facilement bernés. Malheureusement pour ces acheteurs, le véhicule était volé et il a été confisqué par la suite par la Sûreté du Québec.

Les personnes qui ont acheté un véhicule volé de bonne foi ne sont pas inquiétées par la justice. Mais le véhicule est quand même confisqué et remis à son propriétaire. Si on a contracté un emprunt pour payer le véhicule en question, il faut quand même continuer à effectuer ses paiements, voiture ou pas.

Il est donc important de s'assurer qu'on transige avec une personne possédant un domicile connu et pouvant être facilement rejointe. Si votre vendeur est évasif et difficile à rejoindre, soyez sur vos gardes. De plus, exigez de voir le contrat d'achat original de la voiture et les factures d'entretien. Les chances sont bonnes que ces papiers puissent vous être fournis si vous transigez avec le vrai propriétaire.

Assurez-vous également que le véhicule que vous achetez est libre de toute dette. Il serait ennuyeux que la voiture soit encore financée par une banque ou une autre institution de financement, et que son ancien propriétaire cesse d'effectuer les paiements à la suite de la vente.

Enfin, le fait de vous préoccuper de la provenance de la voiture ne doit pas vous faire oublier de vérifier l'intégrité mécanique de celle-ci. Certaines voitures possèdent une carrosserie impeccable, mais une mécanique déficiente. D'autres ont une mécanique qui tourne rond mais dont la caisse a été accidentée. Une inspection en règle par un mécanicien reconnu vous évitera bien des surprises. Il existe également des centres d'inspection techniques privés ou opérés par le CAA-Québec qui

sont en mesure de vous donner l'heure juste quant à la santé mécanique de votre voiture.

Finalement, assurez-vous que la garantie résiduelle de la voiture achetée puisse vous être transférée, si tel est le cas. Renseignez-vous des modalités de ce transfert auprès du service à la clientèle du manufacturier. Mieux vaut mettre toutes les chances de votre côté.

Chez le concessionnaire

Les commerces de voitures d'occasion n'ont pas toujours eu bonne réputation, mais il ne faut pas nécessairement prendre quelques exceptions pour une généralité. Le fait de transiger avec un concessionnaire franchisé, ou même un concessionnaire spécialisé dans l'usage vous met généralement à l'abri des voitures volées.

En effet, ces établissements ont été obligés de déposer un cautionnement lors de leur ouverture et ceci protège le consommateur contre tout incident malheureux découlant de la faillite d'un concessionnaire ou d'un acte frauduleux.

Le concessionnaire est également tenu par la loi d'apposer une étiquette sur toute voiture d'occasion qu'il vend. Cette étiquette indique le kilométrage de la voiture, sa provenance, et affiche la garantie applicable s'il y a lieu. En effet, la loi de la protection du consommateur oblige les commerçants d'automobiles usagées à offrir une garantie sur les véhicules, en fonction de leur année de fabrication et de leur kilométrage. Ils doivent également indiquer sur l'étiquette si le véhicule a été utilisé par une entreprise commerciale avant d'être mis en vente.

Comme les concessionnaires sont tenus par la loi d'afficher cette étiquette, ne vous gênez pas pour l'exiger. Tout refus d'obtempérer devrait vous mettre sur vos gardes. Il est également plus prudent de faire inspecter la voiture choisie par un mécanicien avant de l'acheter. Ceci peut vous éviter bien des surprises, même si le commerçant vous jure de sa bonne foi et de l'intégrité mécanique de la voiture.

En plus de toutes ces précautions, il faut également tenter de choisir une marque et un modèle dont la réputation de fiabilité est bonne ou excellente.

Certaines voitures, même neuves, sont dotées d'une mécanique fragile et la situation ne s'améliore pas avec le temps. Il est donc important de s'informer sur la fiabilité passée des modèles et marques qui vous intéressent afin de vous établir un palmarès d'achat.

Les sources d'information concernant les voitures usagées sont multiples. Le CAA-Québec publie chaque année un guide de voitures d'occasion rédigé à la suite d'un sondage auprès de milliers d'automobilistes canadiens. Il est alors possible de dépister les modèles et même les marques à éviter. L'APA fait paraître elle aussi chaque année un rapport sur la fiabilité passée des voitures et les problèmes majeurs qui les affligent. Enfin, la revue américaine Consumer Report publie annuellement les résultats d'un sondage effectué à travers les États-Unis. Il existe également d'autres guides privés portant sur les voitures usagées.

Malgré tout, plusieurs personnes se font prendre. Dans certains cas, il s'agit de malchance, mais dans d'autres, elles se sont carrément fait rouler.



Des centaines de milliers de Québécois souffrent sans le savoir...

d'une maladie réelle: LA MIGRAINE ET LES CÉPHALÉES

Pour renseignements: Communiquez avec la Fondation Québécoise de la Migraine et des Céphalées 800 boul. René-Lévesque Ouest Bureau 2450 • Local 144 Montréal (Québec) H3B 4V7

(514) 529-3449 1 800 463-TÊTE (sans frais pour les autres régions)

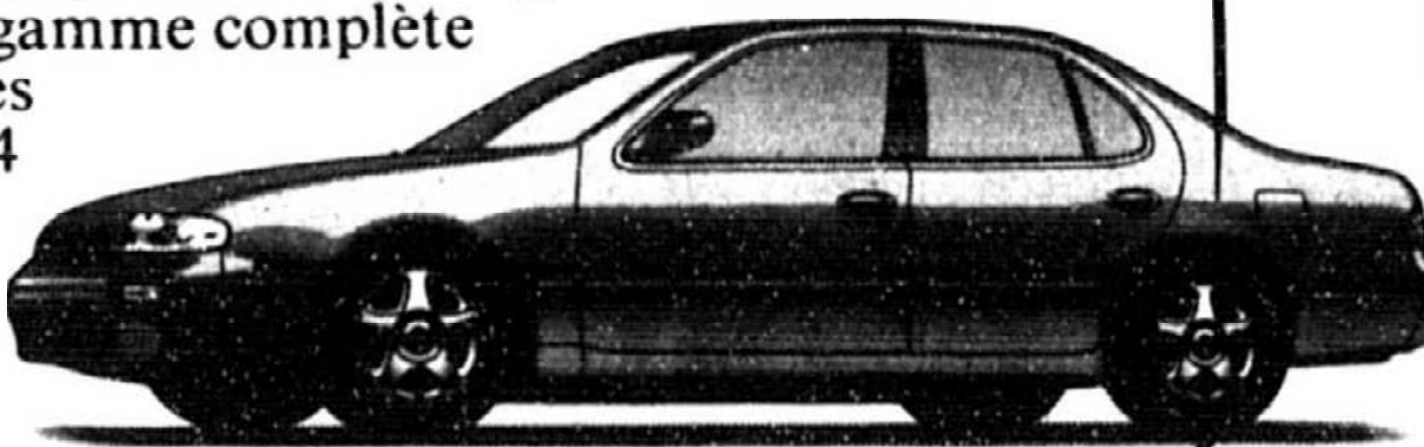


FONDATION QUÉBÉCOISE DE LA MIGRAINE ET DES CÉPHALÉES

NISSAN VA PLUS LOIN...

AVEC SA SUPER VENTE DE RÉNOVATION

Profitez des prix très avantageux sur notre gamme complète de modèles 1993-1994 en inventaire.



- Service et pièces ouvert le soir
- Voiture de courtoisie «Gratuite»
- Depuis 24 ans et pour encore longtemps



665-7459 326-0033

Solde d'automne ACURA

À COMPTER DE LA TOUTE NOUVELLE INTEGRA 94

279\$** PAR MOIS



VIGOR 93 À COMPTER DE 398\$** PAR MOIS

ACURA Plus BLAINVILLE

LEGEND 93 À COMPTER DE 598\$** PAR MOIS

435-4455 MONTRÉAL: 1-800-668-PLUS AUTOROUTE DES LAURENTIDES, SORTIE 25

* Bail de 60 mois avec rachat, valeur résiduelle \$ 750, acompte de 9 000 \$. Coût total 18 740 \$. Modèle DC433 Integra RS 94, 5 vitesses. ** Bail de 48 mois, 398 \$ par mois (coût total 19 104 \$ pour la Vigor 93, bail à manuel (modèle CC256P); acompte de 5 000 \$; un versement mensuel et dépôt de garantie exigés. Bail de 48 mois, 598 \$ par mois (coût total 28 704 \$) pour la Legend L93, boîte automatique (modèle KA767P); acompte de 6 000 \$; un versement mensuel et dépôt de garantie exigés. Allocation de kilométrage de 50 000 km, 10¢ par kilomètre additionnel. Sujet à l'approbation de crédit. Taxes, immatriculation et assurance en sus. Au terme du bail de 48 mois, vous pouvez remettre la voiture au concessionnaire ou l'acheter à un prix prédéterminé.

CAHIER SPÉCIAL AUTO

Les allemandes sont plus dynamiques que jamais

Les voitures allemandes ont toujours été reconnues pour leur excellence, tant au chapitre de la conception mécanique que pour leur qualité d'assemblage et leurs performances. Cette réputation est d'autant plus valide sur notre continent puisque la plupart des voitures importées d'Allemagne sont des modèles de haut de gamme, à l'exception de Volkswagen, bien entendu.

Au cours des récentes années, les percées japonaises dans la catégorie des voitures de luxe n'ont pas été sans troubler la domination germanique dans cette catégorie. Mais au cours des récents mois, la réplique des allemands s'est fait connaître et c'est au tour des Japonais d'être sur la défensive. Tant BMW que Mercedes ont concocté d'intéressantes nouveautés, tandis qu'Audi consolidait sa gamme. Enfin, avec l'arrivée des nouvelles Golf et Jetta, Volkswagen est en mesure de reprendre le terrain perdu.

BMW: une épidémie de V8

Il fut une époque où BMW et les moteurs six cylindres en ligne étaient pratiquement synonymes. Mais les temps ont changé et le constructeur bavarois nous offre dorénavant une multitude de modèles animés par un V8.

La première de cette nouvelle génération a été la 740i, venue remplacer la 735i. Le moteur V8 4 litres développant 286 chevaux est tout nouveau et d'une grande sophistication sur le plan mécanique. Il est de plus couplé à une boîte automatique cinq rapports aussi sophistiquée qu'efficace.

Puis, en cours d'année, ce fut au tour de la série 5 de se convertir à la magie du V8. La 540i est une berline dont les performances sont drôlement excitantes, car ce moteur est le même que celui de la 740i, mais monté dans une carrosserie plus compacte et plus

légère. Inutile de préciser que les amateurs de conduite sportive sont gâtés. La série 5 comprend également la familiale 530i animée par un autre V8, un moteur 3 litres de 215 chevaux possédant le même niveau de sophistication que son grand frère de 4 litres.

Mais on ne s'est pas contenté de ces changements chez BMW. La série 3 s'est étoffée au cours de 93 et nous revient en 94 avec les mêmes modèles et le nouveau coupé M3 en prime. En plus de proposer le moteur six cylindres de 2,5 litres et le quatre cylindres de 1,8 litre, BMW a ajouté en 93 un moteur six cylindres 2 litres. Quant à la fougueuse M3, elle fait bande à part avec son moteur 3 litres développant 289 chevaux.

Et il ne faut pas oublier l'arrivée du nouveau cabriolet dans la Série 3. Ce cabriolet aux formes très élégantes possède un toit souple doublé à commande électrique. En hiver, un toit rigide de couleur coordonnée à la carrosserie est offert en option. Il faut également ajouter que le toit souple possède une lunette arrière en plastique munie d'un désembueur à soufflerie.

Mercedes ne s'est pas contenté de se tourner les pouces en 94. Au contraire, le constructeur de Stuttgart a été très actif.

En premier lieu, la nouvelle voiture de la classe C vient remplacer la 190E qui était disponible depuis une décennie. De plus, ce nouveau modèle inaugure une nomenclature différente de la part de Mercedes pour identifier ses modèles. Les remplaçantes de la 190E sont regroupées dans la classe C. Les voitures utilisant le châssis de la 300E sont dorénavant des modèles de classe E, tandis que la classe S demeure la classe S. Les modèles SL, de leur côté, continuent d'appartenir à la classe SL.



La grosse nouvelle du côté des allemandes est l'arrivée de la classe C de Mercedes. Ces voitures sont plus spacieuses, plus puissantes, plus silencieuses et plus confortables, mais leur prix n'a pas augmenté.

La nouvelle classe C comprend trois modèles: le C220 SE, le C220 et le C280. Les deux premiers modèles sont virtuellement identiques et font tous deux appel au moteur quatre cylindres 2,2 litres de 145 chevaux. La SE ou «Special Edition» est toutefois plus économique en raison d'un équipement moins complet. Par contre, la C280 affiche des performances plus musclées à cause de son six cylindres 2,8 litres d'une puissance de 194 chevaux.

En 94, la classe E présente un nombre réduit de modèles afin de simplifier la gamme. Ce qui permet, entre autres, de réduire le prix de la E300 de plusieurs milliers de dollars. Cette série comprend toujours un cabriolet, un coupé et une familiale. C'est la plus complète à être offerte par

Mercedes. On y retrouve également les 420E et 500E avec le moteur V8.

Les modèles de la classe S sont les berlines les plus luxueuses et les plus sophistiquées de la famille Mercedes. Des vitres doubles, une carrosserie ultra rigide, une suspension multi-bras très élaborée; tout se conjugue pour en faire les reines de la route.

Finalement, les SL320, SL500 et SL600 sont des cabriolets d'une rare élégance permettant au client de choisir le niveau de puissance nécessaire.

Au cours des deux dernières années, la plupart des critiques reconnaissent que Volkswagen se devait d'apporter du sang neuf dans ses gammes Golf et Jetta. Ces désirs sont désormais réalité, puisque de nouvelles versions de

la Golf et de la Jetta sont maintenant en vente ici.

La Golf de la troisième génération reprend les données techniques de la version précédente mais les pousse à un niveau supérieur. Il en résulte une voiture qui est non seulement dotée d'une apparence moderne et distincte, mais est capable de procurer un agrément de conduite relevé.

Il faut également ajouter que cette allemande est très pratique avec son hayon et son siège arrière pouvant s'abaisser. Le tableau de bord a également été transformé. Il est non seulement très efficace au chapitre de l'ergonomie, mais il est également passablement bien réussi sur le plan esthétique. Cette voiture possède une structure en mesure de protéger ses occupants en cas de collision sérieuse. Les moteurs quatre cylindres 1,8 litre, 2 litres et 1,9 litre turbodiesel sont toujours au rendez-vous, mais ils ont été améliorés sur le plan de la douceur et des performances.

La Jetta est apparue au printemps 93 et emprunte plusieurs éléments mécaniques à la Golf. En fait, ces deux voitures offrent le même moteur, sauf le VR6 2,8 litres qui est tout récemment offert sur la Jetta et pas sur la Golf. Comme cette dernière, le tableau de bord est une réussite. Les espaces de rangement, quant à eux, sont très nombreux. Et, sur la version actuelle, il est possible de rabattre le dossier arrière. Enfin, la disponibilité du moteur V6 va donner un cachet particulier à la Jetta.

Ce moteur V6 2,8 litres développant 172 chevaux est également offert sur la Passat et la Corrado. Cette dernière est certainement une des sportives les plus intéressantes sur le marché. La Passat, de son côté, possède un bon équilibre entre l'habitabilité,

le confort et la tenue de route. La gamme Volkswagen se complète par l'Eurovan qui est toujours animée par un moteur cinq cylindres transversal 2,5 litres développant 110 chevaux. Et depuis 93, un moteur diesel est également offert en option.

Audi et Porsche: la discrétion et l'efficacité

Sur notre marché, il est difficile de trouver deux marques plus efficaces que Porsche et Audi. Il semble que leur distributeur canadien, Volkswagen du Canada, désire garder ce secret bien gardé. Pourtant, l'arrivée de nouvelles Audi 90 et 100, l'an dernier, a permis à cette gamme de se moderniser considérablement. De plus, la mise au point d'un moteur V6 sous le capot de ces berlines a permis de corriger un des problèmes qui handicapait Audi auparavant: un manque de puissance.

Par contre, la S4 Quattro, avec son moteur cinq cylindres turbocompressé de 220 chevaux, a de la puissance à revendre. Et Audi dévoilera bientôt un nouveau cabriolet dont l'élégance et les performances n'auront rien à envier à la BMW Cabrio.

Chez Porsche, la diffusion des produits est maintenant quasiment confidentielle. Ce qui n'empêche pas la compagnie de multiplier les modèles. Après l'arrivée de la 968, en 92, et de la 911 Turbo, en 93, voici que la Carrera 4 adopte la carrosserie de la version Turbo, tout en conservant son moteur atmosphérique. Cette année, une nouvelle version de la 911, portant le nom de code 993, reprend la silhouette générale et la mécanique de la 911. Mais sa partie avant est toute nouvelle. Il s'agit toutefois d'un modèle qui sera présenté plus tard en tant que version 95.

Même les banlieusards devraient se munir de pneus d'hiver

La plupart des automobiles présentement vendues sur le marché sont équipées de pneus toutes saisons. Avec la grande popularité des tractions et les récents développements dans le secteur des pneus toutes saisons, l'équation est intéressante. En fait, avec l'arrivée sur le marché de nouveaux pneus capables de durer au moins 60 000 kilomètres, il est presque possible de ne pas changer de pneus pendant toute la durée de possession de la voiture.

Mais il s'agit là, bien sûr, d'une possibilité. La réalité est parfois toute différente, du moins pour les automobilistes du Québec. Il est certain qu'un résident de Vancouver ou de quelque État du Sud-Est américain n'a pas tellement à se préoccuper de la performance de ses pneus dans la neige ou la gadoue. Par contre, son homologue québécois doit affronter des conditions qui sont jugées très difficiles, et dans certains cas, extrêmes. Il est donc important de se rappeler que des pneus prévus pour affronter toutes les saisons se doivent d'être le meilleur compromis possible, mais il s'agit toujours d'un compromis, quand même!

Une nouvelle génération performante

Lorsque les premiers pneus toutes saisons ont fait leur apparition au début des années 80, ils promettaient beaucoup mais donnaient peu. En effet, ces pneus étaient des deux saisons et leur efficacité dans la neige était limitée, inexistant dans certains cas. De plus, cette efficacité limitée s'atténuait rapidement avec l'usure de la semelle. Tant et si bien que plusieurs automobilistes se précipitaient sur des pneus d'hiver à leur deuxième saison.

De nos jours, une nouvelle génération de pneus de type «Touring» est venue remplacer ces premiers modèles plus ou moins décevants. Ces nouveaux pneus offrent en fait des performances relevées, une semelle d'une longévité impressionnante et un confort de roulement fort intéressant. De nouveaux développements en matière de gomme, de dessins de la semelle et de carcasse permet également de pouvoir compter sur des performances décentes lorsqu'il pleut ou neige. Et le silence de roulement des pneus de cette nouvelle génération est également impressionnant.

Ce qui signifie que ces pneumatiques sont en mesure d'affronter la plupart des conditions routières rencontrées au cours d'une année. Toutefois, ils ne peuvent pas encore maîtriser les conditions extrêmes lors des tempêtes de neige ou lors des chutes de verglas. De plus, encore une fois, leur efficacité diminue avec l'usure. Toutefois, ces dessins de la nouvelle génération peuvent dans certains cas durer deux années au lieu de quelques mois, comme c'était le cas il y a une dizaine d'années.

Si les pneus toutes saisons ont accompli des progrès en durabili-

té et en performance au cours des cinq dernières années, ils ne peuvent toujours pas avoir la même efficacité que les pneus d'hiver spécialisés toujours fabriqués, et même en hausse de popularité.

En fait, au cours des récentes années, le nombre de pneus d'hiver vendus au Québec a augmenté. Plusieurs personnes réalisent leur efficacité et leur importance en équipant les quatre roues de leur véhicule de tels pneus. Cette approche peut en surprendre plusieurs, mais c'est le moyen le plus efficace d'obtenir une performance optimale en conduite hivernale. Par exemple, deux pneus d'hiver montés uniquement sur les roues motrices d'une traction créent une disproportion telle au chapitre de la traction qu'il y a risque de tête à queue en certaines circonstances.

Il est bien évident que si vous n'utilisez votre voiture qu'occasionnellement et ne roulez jamais lorsque les conditions routières sont mauvaises, les pneus quatre saisons peuvent suffire. Mais si vous devez rouler quotidiennement et ce, peu importe les conditions de la route, les pneus d'hiver sont à conseiller. Et il ne faut pas croire que cette recommandation s'applique uniquement aux skieurs fréquentant les stations les plus éloignées des Laurentides. Même les banlieusards ont

besoin des pneus d'hiver. Et dans certaines circonstances, ils sont ceux qui en ont un besoin encore plus pressant.

En effet, le banlieusard doit souvent circuler tôt le matin sur des routes encore mal dégagées. Et au retour du travail, la chaussée humide gèle une fois le soleil disparu et les conditions sont souvent très glissantes. Encore là, des pneus plus performants sont appréciés. Et comme on doit généralement se rendre à son travail coûte que coûte et ce, peu importe les conditions, il est important de pouvoir compter sur des pneumatiques de qualité.

Progrès techniques

Il faut également souligner que des progrès techniques ont été réalisés dans le secteur des pneus d'hiver au cours des dernières années.

Des gommes «hydrophobiques» assurent une bonne traction sur la glace. Le dessin des semelles, par ailleurs, rend celles-ci efficaces et silencieuses à la fois. On est loin des moulins à bruit d'autrefois, aux performances souvent décevantes sur pavé sec et à haute vitesse. En fait, les compagnies ont développé des pneus d'hiver adaptés aux voitures haute performance et les résultats sont fort intéressants.

COMPAREZ Continental® AVEC LES AUTRES GRANDES MARQUES

Continental® ... la technologie européenne
Les pneus d'hiver haute performance Continental® font partie de l'équipement de série de bien des Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW, Audi, Porsche, etc.
LE TS750



	Continental®	Pirelli	Michelin
155R13	49,95 \$	58,75 \$	67,50 \$
185/70R13	77,95 \$	87,35 \$	93,00 \$
185/70R14	69,95 \$	84,25 \$	98,50 \$
185/65R14	69,95 \$	100,35 \$	98,75 \$
195/65R14	89,95 \$	104,00 \$	110,30 \$
205/60R15	94,95 \$	125,85 \$	134,80 \$



● BAS PRIX ● SERVICE RAPIDE ● VASTE CHOIX ● INSTALLATION GRATUITE
EQUIPEMENT D'ATELIER DE PNEUS DERNIER CRI SUR PLACE
7316, MOUNTAIN SIGHTS (angle Jean-Talon, 1 rue à l'est de Décarie) 731-7811
LES SPÉCIALISTES DES PNEUS ET DE LA MÉCANIQUE

RÉVOLUTION SUR GLACE

GARANTIE DE SATISFACTION*
30 JOURS
Si vous n'êtes pas satisfait nous les échangerons.

MICHELIN XM+S100
LE PNEU D'HIVER REDÉFINI:

- Technologie d'avant-garde
- Jusqu'à 2000 lamelles d'attaque ultra-adhérentes
- Traction et freinage hors-pair sur routes glacées

• Achetez vos pneus d'hiver Michelin chez un revendeur participant et, si vous n'êtes pas satisfait dans les 30 jours suivant votre achat, il vous les échangera.



*Cet offre se termine le 15 décembre 1993 et est disponible pour la province de Québec et les provinces Maritimes. Tous les détails chez les Revendeurs participants.

MICHELIN. LA SUPÉRIORITÉ À MEILLEUR PRIX.

La sécurité d'une voiture: un système complet

De nos jours, la sécurité en matière d'automobiles est à la mode. Après avoir ignoré pendant des années les bienfaits de la sécurité dans les voitures, le public devient de plus en plus exigeant en la matière. Dorénavant, les systèmes de freins ABS, les systèmes antipatinages et les coussins gonflables font partie du vocabulaire quotidien de tout acheteur.

C'est tout un contraste avec ce qui se passait il y a une vingtaine d'années, alors que les compagnies General Motors et Ford ont proposé ces accessoires de sécurité en option pour devoir ensuite les retirer du marché faute de preneur.

Incidemment, alors qu'une compagnie japonaise défraie les manchettes pour avoir mis sur le marché une berline dotée de coussins de sécurité gonflables aux sièges arrière, General Motors a été la première compagnie à expérimenter de tels coussins en 1976. Malheureusement, le projet fut abandonné faute d'intérêt de la part du public.

Mais il ne faut pas oublier que les coussins de sécurité gonflables, les freins ABS et les ceintures de sécurité sont les éléments d'un système complet de sécurité. Comme le soulignait un ingénieur de Mercedes: «Le coussin de sécurité gonflable perd de son efficacité s'il n'est pas installé dans une voiture bien conçue». Il ne faut pas croire qu'un coussin sera une panacée universelle.

Il ne suffit pas d'installer des coussins de sécurité gonflables dans une voiture. Il faut que la voiture constitue un système de sécurité dont font partie les coussins gonflables.

De nos jours, toute voiture conçue en fonction de la sécurité des passagers propose une cage de sécurité offrant un écran protecteur aux occupants de l'habitacle, que ce soit au niveau de la cloison pare-feu avant ou du toit. Et il ne faut pas oublier de souligner que les parois latérales ont une importance capitale dans l'efficacité



de cette cage. Cette même cage est protégée par le capot avant et le coffre arrière qui offrent des zones d'impact déformantes. L'énergie de l'impact est ainsi dissipée afin de réduire l'impact au sein de la cabine. De plus, plusieurs compagnies installent des poutres longitudinales avant destinées à répartir plus efficace-

ment le choc d'un impact frontal. Certaines firmes, dont Volvo et Mercedes, ont dessiné un pilier latéral capable d'absorber les chocs latéraux et de répartir l'énergie dans le châssis.

Comme on peut le constater, il faut plus que certains accessoires de sécurité pour rendre une voi-

ture efficace sur le plan de la sécurité.

Le coussin ne doit pas toujours se gonfler

La popularité et la prolifération des coussins gonflables font croire à plusieurs que ces derniers doivent se déployer à la moindre occasion. En fait, dans certaines

circonstances, le système est prévu pour ne pas se déclencher, car il est plus sécuritaire de ne pas le faire. Par exemple, le fait de frapper un chevreuil pourrait constituer un impact suffisamment important pour déclencher le coussin de sécurité. Mais comme l'animal est projeté au loin, le conducteur aura besoin de pouvoir conserver le contrôle du véhicule. Il ne pourra le faire si le sac se gonfle.

Chez General Motors, par exemple, on est très fier du discernement des capteurs et du système du coussin que l'on dit le plus efficace au moment du déploiement.

Comme le souligne le Dr David Viano, du Centre de recherche biomédicale de GM, il faut concevoir le système de coussin gonflable en fonction de chaque modèle. Cette compagnie effectue plus de 1500 collisions simulées à ses laboratoires de Milford, au Michigan, afin de découvrir quels sont les emplacements les plus efficaces pour installer les capteurs de décélération. Ceux-ci doivent être placés aux bons endroits afin de leur permettre d'être sélectifs et de ne pas se gonfler inopinément.

Il est également important de souligner qu'il faut adopter une bonne position de conduite pour profiter au maximum de toute la protection offerte par le coussin de sécurité. Un conducteur qui se tient trop près du volant risque d'être blessé par le coussin lors du déploiement de ce dernier. Le gonflement et le dégonflement est très rapide, mais l'impact risque d'être inconfortable si on se tient trop près du volant. Après tout, ces coussins ont été développés présumant que le conducteur aura une position de conduite tout au moins normale.

Et il ne faut pas oublier que les coussins de sécurité sont efficaces, mais en autant que les ceintures de sécurité soient bouclées. Sinon, vous risquez de sérieuses blessures, même si le coussin peut vous sauver la vie.

Les freins ABS: ces méconnus

Les freins ABS sont une autre vedette de cette nouvelle vague concernant la sécurité automobile. Toutefois, les compagnies ont tellement vanté les mérites de ces freins que le public est porté à croire qu'il s'agit d'une panacée universelle. Pour certains, il suffit d'appuyer à bloc sur les freins et le système s'occupe du reste. Tel n'est pas le cas. Il faut savoir comment les ABS fonctionnent pour en connaître les limites et les qualités.

Les freins ABS sont d'un fonctionnement simple. En partant du principe qu'une roue qui bloque est une roue dont la vitesse de rotation est inférieure aux autres, les ingénieurs ont développé des capteurs pour chaque roue. Ces senseurs permettent de déceler toute disparité entre la vitesse de rotation des roues. Ces informations sont transmises à un centre de contrôle. Et si jamais une roue bloque ou tourne à une vitesse moindre, le système va relâcher la pression des freins une fraction de seconde, et ce à plusieurs reprises, jusqu'à ce que la vitesse atteigne celle des autres roues.

En plus d'empêcher le blocage des roues, le système ABS permet de diriger la voiture afin d'éviter un obstacle. Chose impossible à faire avec des freins conventionnels.

Toutefois, en certaines circonstances comme sur la glace et la neige mouillée, les distances de freinage ont parfois tendance à être plus longues. Il est alors préférable de freiner plus gentiment et de n'enclencher les ABS qui si un obstacle doit être évité.

Mais tous les experts sont d'accord: il est nettement préférable de compter sur les freins ABS pour immobiliser sa voiture, en toutes circonstances. Les chances de survie sont nettement meilleures en raison du contrôle supérieur qu'ils procurent.

Plusieurs personnes confondent freins ABS et système antipatinage. Pourtant, même si les composantes des deux systèmes partagent plusieurs éléments, leur fonction est totalement différente.

Le système antipatinage utilise les mêmes capteurs que celui des freins ABS, mais il s'intéresse aux roues motrices. Lorsque celles-ci tournent plus vite que les deux autres roues, c'est qu'il y a une perte d'adhérence et patinage des roues. A ce moment, le mécanisme agit pour diminuer la puissance transmise aux roues motrices et éliminer le patinage. Certains systèmes le font par l'intermédiaire de l'alimentation en essence, tandis que d'autres utilisent sporadiquement les freins. Certains systèmes plus sophistiqués font appel aux deux.

Comme on peut le constater, la sécurité d'une automobile, c'est autre chose que d'y greffer des coussins de sécurité et des freins ABS. Et il ne faut jamais oublier que la voiture la plus efficace au chapitre de la sécurité n'est pas une excuse pour ne pas respecter les lois de la circulation.



Gagnante en Australie, gagnante chez vous



VOICI L'ELANTRA 1994

La voiture du haut est une Hyundai Elantra. Elle a gagné le grand Rallye d'Australie* deux ans de suite dans la catégorie voitures de série.

La voiture du bas est aussi une Hyundai Elantra. Il s'agit d'une gagnante, car aux points de vue élégance, performances et rapport qualité-prix, elle éclipsé la concurrence.

En 1994, la Hyundai Elantra GLS, berline de type familial, établit de nouveaux rapports entre la qualité et le prix. Intérieur spacieux, conforme aux règles de l'ergonomie. Nouvelles lignes élégantes.

Équipement de sécurité avancé, tel que coussin gonflable et, en option, freins ABS. Moteur de 124 chevaux à 16 soupapes et double arbre à cames en tête. L'Elantra gagne sur toute la ligne.

De plus, la nouvelle Hyundai Elantra bénéficie du Programme d'assistance routière 24 heures et d'une des meilleures garanties de l'industrie.

Voyez votre concessionnaire Hyundai et découvrez pourquoi l'Elantra 1994 éclipsé la concurrence. Ici comme ailleurs.



* L'Elantra de Team Australia a été, en 1991 et 1992, une gagnante double catégorie au grand Rallye d'Australie parmi les voitures de série du groupe N, dans le cadre du Championnat mondial de rallye.

OUEST
Autos Euroflux Inc.
2500, boul. Hébert
Valleyfield 377-1985

Automobiles
Ulsan Ltée
1625, boul. Hymus
Dorval 683-5702

Ile Perrot Hyundai
500 Don Quichotte
Ile Perrot 425-2960

Formule Hyundai
9565 rue Clément
Ville Lasalle 364-1124

Hyundai de Sigi
1124 rue Bleury
Montréal 879-1531

SUD
Seray Auto Inc.
730, boul. Périgny
Chambly 875-1959

Longueuil Hyundai
1680, boul. Marie-Victorin
Longueuil 670-2080

Les Automobiles
Clognir Inc.
359, rue Laberge
St-Jean-sur-Richelieu
348-6817

Le Carrefour de la
Voiture Importée Inc.
2499, boul. Casavant
St-Hyacinthe 774-6344

Hyundai Granby
1196, rue Principale
Granby 378-4666

Hyundai Rive-Sud
34 boul. Taschereau
La Prairie 444-4244

Hyundai de Châteauguay
77, St-Jean-Baptiste
Châteauguay 699-8555

Hyundai Varennes
1855 Route 132
Varennes 652-4979

NORD
Desmeules Hyundai
1237, boul. des Laurentides
Ville de Laval 668-6393

Hyundai Auto St-Jérôme
1180, boul. des Laurentides
St-Antoine 432-4252

Hyundai Mont-Laurier
1756, boul. Paquette
Mont-Laurier 623-5018

Hyundai Val David - ENR.
990, Route 117
Val David 322-6620

Chomedey Hyundai
2480, boul. Curé Labelle
Chomedey, Laval
682-6000

Hyundai Blainville
1053, Curé Labelle
Blainville 434-5484

Houle et Frères Hyundai
401 boul. des Seigneurs
Terrebonne 471-4647

Excellence St-Eustache Hyundai
885 boul. Arthur Sauve
St-Eustache 974-0440

Hyundai Ste-Agathe
1751 rue Principale
Ste-Agathe 326-8211

EST
Pointe-aux-Trembles
Hyundai Enr.
12150, rue Sherbrooke est
Montréal 645-2233

Hyundai de Lanaudière
1165, de Lanaudière
Joliette 759-7669

Coiteux Hyundai
5187, avenue Papineau
Montréal 521-3201

Excellence Hyundai
1250 Marie-Victorin
Tracy 743-1244

Hyundai Repentigny
845 rue Notre Dame
Repentigny 582-3182

Lombardi Hyundai
7200 boul. Langelier
St. Leonard 255-2222

Hyundai s'implante chez nous pour mieux nous servir