

Mitsubishi Eclipse Cross

Un nouvel acteur chez les SUV coupés

Le constructeur japonais, un des pionniers dans les véhicules tout terrain, dévoile à son tour son SUV. Fraîchement dévoilé lors du dernier salon de Genève, il compte sur ses lignes de coupé et sa transmission intégrale pour charmer les clients, nombreux sur ce segment. C'est en Espagne, entre Barcelone et Gérone qu'il nous démontre ses atouts.

Après plusieurs concepts aux lignes futuristes et tarabiscotées, la marque aux diamants a enfin levé le voile sur les lignes de son SUV compact, l'Eclipse Cross. Fraîchement baptisé en terre Helvétique, il doit son nom au coupé Eclipse des années 90 et Cross pour la spécialité de Mitsubishi dans les tout-terrain. La marque avoue avoir été timide dans le passé en terme de design. Cette époque est révolue. Ainsi, l'imposante face avant reprend les arches chromées du grand frère Outlander. Elles sont surmontées d'optique LED, effilées et saillantes. Les antibrouillards et les clignotants sont confinés dans des ouïes béantes à l'extrémité du bouclier, dont une fine lame argentée vient le souligner. Sur le profil de 4,40 m, on retrouve deux caractéristiques automobile. Au niveau inférieur, au-dessous d'une hauteur de caisse conséquente,

l'esprit Crossover est identifié avec des passages de roues cerclés d'une protection noire et une garde au sol rehaussée. Bon point, les portières recouvrent intégralement les bas de caisse, évitant toute salissure lors de la montée à bord. Sur le haut, clin d'œil à l'esprit sportif avec cette ligne de toit fuyante venant terminer sa course dans l'énorme bécquet qui, astuce esthétique, abrite l'essuie-glace. De très fines barres de toits incarnent quant à elles l'esprit baroudeur. L'arrière aussi veut sa part de virilité. Il se pare d'une double lunette séparée par une baguette venant relier les imposants blocs feux. Lors de la conduite cette vue "coupée en deux" de la rétrovision perturbe un peu, mais s'estompe après quelques kilomètres. Les jantes de 18", avec monte pneumatique de 225, supportent les 1500 Kg du japonais qui compte sur des disques de freins de 17" pour s'arrêter.

Texte / Photos © Thierry ANDRE



VIE À BORD

Dans un intérieur sobre et assez bien fini, on constate la volonté de monter en gamme. Pièces plastiques laquées noires ou argentées sont ainsi parsemées dans l'habitacle. Quelques touches de "simili" carbone sont également présentes de manières discrètes, même si l'Eclipse Cross ne revendique pas sa vocation sportive. Petite fantaisie, les deux arches qui viennent surplomber la large console centrale. Elles servent d'écran pour le système multimédia dont l'écran est pilotable depuis le touchpad situé non loin du levier de vitesse.

L'espace à bord est assez généreux et chaleureux avec des sièges en cuir étoffés de surpiqures argentées ou cuirivres suivant la finition (en tissu en entrée de gamme). Les passagers arrière seront aussi choyés avec une banquette chauffante et coulissante sur 20 cm. Les dossiers inclinables



leur permettront de bénéficier de la lumière diffusée par le toit vitré panoramique. Le volume du coffre varie de 341 à 448 litres suivant l'inclinaison des dossiers.

Le constructeur a bien sûr doté son dernier-né de toutes les nouvelles technologies d'aides à la conduite et de sécurité. Système anticollision et freinage d'urgence, Alerte en cas de franchissement de ligne, Alerte de présence de véhicule dans l'angle mort, Régulateur de vitesse adaptatif ou encore Allumage automatique des feux avec permutation automatique route/croisement. Pour la

sérénité du conducteur, quatre caméras veillent sur la périphérie du véhicule afin de retransmettre une vue à 360° très utile pour les manœuvres délicates (bordures de trottoirs ou éventuels blocs de béton). Enfin, la concentration sur la route sera optimisée par la présence d'un afficheur tête haute couleur. Vitesse, informations de sécurité, indicateur de rapport de vitesse ou rappel de navigation seront fidèlement retranscrits dans le champ de vision. Concernant la téléphonie, le Bluetooth avec reconnaissance vocale est de la partie ainsi qu'Apple CarPlay et Android Auto.

SUR LA ROUTE

La gamme compte une seule motorisation. Il s'agit d'un tout nouveau bloc 1,5 litre essence de 163 ch. disponible en boîte manuelle 6 rapports ou avec la transmission CVT en 2 roues motrices. Si votre choix se porte sur la version 4x4, cette dernière, en finition supérieure Instyle, sera uniquement disponible avec la boîte CVT 8 rapports avec palettes au volant. C'est la configuration de notre modèle d'essai. Le comportement routier est sain avec un peu de roulis sur les portions sinueuses du parcours et à vitesse soutenue. Mais, rappelons que ce n'est pas la vocation de l'Eclipse Cross qui préférera les chemins terreux et accidentés. Sur ses terrains de prédilection, trois modes de conduites lui sont alloués. AUTO, lors des conditions normales, gère la répartition de la motricité (80% sur l'avant la plupart du temps). Avec le mode SNOW (neige ou verglas) le système peut



envoyer jusqu'à 55 % de couple sur le train arrière. Enfin, la mode GRAVEL envoie 60% de propulsion sur les roues arrière pour se dégager facilement dans la boue ou franchir une portion de route très dégradée. Un seul point négatif ressort de cet essai, la transmission CVT, bien que d'énormes progrès, notamment sonores, aient été faits sur ce type de technologie. Une boîte automatique de der-

nière génération aurait été bienvenue.

Positionné entre ASX et Outlander en terme de dimensions, le nouvel Eclipse Cross ne compte pas faire de l'ombre à ses frères et propose des tarifs oscillants entre 24 990 € (Invite) à 35 990 € (Instyle 4WD). Une version respectueuse de l'environnement de l'Eclipse Cross est, paraît-il, dans les cartons...