

MITSUBISHI **Outlander PHEV**

PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle, traduisez véhicule électrique hybride rechargeable. Ce gros SUV se paie ainsi le luxe d'être le premier crossover à transmission intégralement électrique.

Sa charge autonome lui permet de parcourir plus de 820 km.

Avec lui, fini les bruits et les odeurs de combustion dans les sous-bois.

Essai dans la région de Maastricht aux Pays-Bas.



Lors de sa genèse, l'Outlander a été conçu pour recevoir une motorisation traditionnelle ainsi qu'un système alternatif, en l'occurrence hybride. A l'extérieur rien, ou presque, ne différencie l'Outlander électrique de son homologue classique. Ses spécificités se limitent à une calandre chromée, des feux arrière transparents, une couleur bleu glacier ou encore les jantes de 18". Le badge PHEV et une trappe dédiée à la connexion des câbles de charge informent que ce gros bébé (4,65 m) respecte l'envi-

ronnement.

Sous sa robe, l'Outlander cache un moteur électrique de 82 ch. pour l'essieu avant, un autre, de même puissance, pour l'essieu arrière ainsi qu'un bloc 2 litres essence de 121 ch. accouplé à un générateur. Sous le plancher est dissimulée une batterie lithium-ion de 300 V. Tout ce petit monde va cohabiter. La cohérence de cet ensemble est gérée électroniquement sans que le conducteur décèle le moindre à-coup.

Comment ça marche ?

Nous quittons le parvis du Krui-sherenhotel et traversons Maastricht en silence. Les deux moteurs électriques sont en action, car, rappelons-le, ce SUV est un 4x4 permanent. Pour alerter les piétons de notre présence, un système sonore retentit en dessous de 35 km/h. L'autonomie de 52 km, annoncée dans cette configuration, est presque atteinte durant cette première partie d'essai. Nous atteignons même les 120 km/h, toujours en électrique, dans un silence de fonctionnement étonnant.

Le constructeur aux diamants insiste sur le terme transmission intégrale électrique permanente. Mais alors pourquoi un moteur thermique ? Plusieurs cas de figures. Aussitôt que l'autonomie arrive à un point critique, le bloc essence rentre en action pour recharger les batteries par le biais du générateur. Les roues sont toujours entraînées par les moteurs électriques.

Deuxième cas, lors d'une demande de puissance momentanée, le bloc s'active de nouveau et entraîne un lien électromécanique sur l'essieu avant. Cette fonction épaula les moteurs électriques qui restent le mode de transmission principal. Dans cette configuration, la batterie est également rechargée. Avec de rares contributions, le moteur thermique s'est contenté d'une moyenne de 4 l./100 km. L'Outlander PHEV récupère aussi de l'énergie au freinage et en décé-

lération. 5 niveaux de frein moteur sont gérables avec des palettes au volant.

Nous profitons de notre passage dans les forêts de Spa pour tester ses capacités de baroudeur. Nous enfonçons le bouton Lock, pour équilibrer la puissance sur les deux essieux, et constatons encore que sur terrain gras, son efficacité est remarquable. Notez que la bête accuse tout de même 1,8 tonne sur la balance, dont 240 kg de batterie...

Charge autonome

Nous avons presque épuisé notre réserve de courant et il est temps de tester une autre option concernant la présence de ce moteur essence, la charge autonome. En pressant le bouton Charge sur la console centrale, le moteur s'active pour recharger plus de 80% d'énergie en 40 minutes. Tout ça en roulant et toujours avec les moteurs électriques en qualité de transmission. Cette solution est idéale sur un parcours autoroutier avec comme but de revenir en mode 100% électrique à l'approche d'une agglomération. Attention toutefois à la consommation de carburant... Pour la recharge sur secteur, Mitsubishi a équipé ce véhicule de 2 options. Charge Normale (environ

5 heures pour une charge à 100%) et Charge Rapide, pour récupérer 80% en une demi-heure. Le coût d'une charge avoisine alors les 3 euros.

Une seule ambiance, instyle

Cette finition offre entre autre, l'assistance anti-collision, l'alerte sortie de file (très réactive), l'aide au démarrage en côte... A l'intérieur, cuir et sièges électriques chauffants, volant multifonctions, et autre écran multimédia (faisant également office de moniteur de contrôle du système hybride). Via une application smartphone vous pourrez démarrer et contrôler la charge du véhicule ou encore programmer la climatisation ou le chauffage de l'habitacle depuis votre canapé...

Modèle essayé :

Outlander PHEV 53 900 €
(49 900 € bonus déduit)

Texte / Photos
© Thierry ANDRE

