

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV

Un Hybride Rechargeable Intelligent

Lancé en 2017, l'Eclipse Cross se relooké et compte sur de nouveaux équipements. Désormais seul SUV de la gamme, il abrite sous son capot une technologie Hybride Rechargeable. Essai entre Isère, Drôme et Ardèche.

Beaucoup de choses ont changé pour ce deuxième opus, à l'instar de la face avant qui revendique encore plus son appartenance à la famille Mitsubishi. Si les grosses parties chromées en forme de boomerang sont toujours présentes, les feux de jours s'affinent et viennent prendre la place des projecteurs qui, eux, migrent dans les écopes du bouclier. Fini le chrome sur la calandre, celle-ci s'habille de noir. Le sabot de protection inférieur, gris auparavant, est maintenant dans la couleur de la caisse (idem à l'arrière) sur les versions hautes. En option, le lettrage "Eclipse Cross" pourra être ajouté en bout de capot. L'ensemble gagne en agressivité dans ce segment très convoité des SUV. Avec 4,54 mètres, la longueur gagne 14 cm par rapport à la première mouture et le tout repose sur des jantes redessinées de 18 pouces. C'est toutefois à l'arrière que le nouveau Eclipse Cross se distingue avec un porte-à-faux allongé de 10,5 cm bénéfique au volume de chargement de 328 litres. Il abandonne également sa lunette à deux étages, certes originale, au profit d'un hayon traditionnel plus qualitatif qui accueille un retour des feux et un bossage de carrosserie géométrique.

VIE À BORD

Si le design de la planche de bord reste pratiquement inchangé, celle-ci reçoit quelques petites modifications comme le nouvel écran multimédia de 8 pouces qui devient tactile. Il a été avancé de quelques centimètres pour une manipulation aisée des menus, occasionnant ainsi la disparition de l'ancien pavé de commande sur la console. Celle-ci a donc été réagencée et accueille un nouveau levier de vitesse plus élégant ainsi que le sélecteur de modes de conduite. En cherchant à le manipuler, attention toutefois à ne pas activer par erreur le frein à main électrique dont la commande se trouve quelques millimètres plus bas... A gauche du volant (chauffant dès Intense Edition) on retrouve, inchangés, les réglages des aides à la conduite (franchissement de lignes, radar anti-collision) et de l'affichage tête haute qui reste malheureusement projeté sur une lame plastique et non directement sur le pare-brise comme les productions plus récentes de ses concurrents. Caméra 360°, lecture des panneaux, régulateur adaptatif ou freinage d'urgence sont bien sûr de la partie suivant les 6 finitions au catalogue. Côté confort, notre mouture, en finition Instyle,

disposait de sièges en cuir blanc à réglages électrique à l'avant et chauffant à l'avant et à l'arrière. Le double toit vitré contribuait, lui, à la clarté d'un habitacle chaleureux. Avant de prendre la route, vous pourrez, avec le Mitsubishi Remote Control, contrôler l'état de la batterie, activer le chauffage ou la climatisation dans votre véhicule si celui-ci est branché ou si la batterie le permet. Autre point fort de l'Eclipse Cross, la présence d'une véritable prise 240 V dans le coffre. Ce système V2X permet d'alimenter des appareils électriques jusqu'à 1500W.

SUR LA ROUTE

Proposé uniquement en Hybride Rechargeable, l'Eclipse Cross reprend la technologie qui a fait le succès de son grand frère Outlander (sortie du catalogue actuellement). Ce système PHEV, qui a reçu dernièrement le prix de Technologie de l'Année par une association de chercheurs et journalistes japonais, est composé d'un moteur essence 2,4 litres et de 2 moteurs électriques. Si le moteur thermique a été "dégonflé" à 98 ch (135 ch pour l'Outlander), les deux moteurs électriques ont conservé la même puissance, 82ch à l'avant et 95ch à l'arrière. Tout ce petit monde doit



cohabiter pour optimiser le rendement énergétique du véhicule qui est, rappelons-le, un 4x4 permanent. Ainsi, plusieurs solutions s'offrent à vous suivant votre utilisation. En mode EV, 100% électrique, si le constructeur annonce une autonomie de 45 kilomètres, nous avons, lors d'un parcours mixte, atteint les 50 km. Dans ce cas, le cumul de la puissance des moteurs électriques est de 95ch. En mode hybride, le véhicule gère lui-même l'optimisation des moteurs. Il peut activer le moteur thermique, mais dans le seul but de recharger la batterie. Dans ce cas, c'est 177ch qui sont disponibles. En cas de forte accélération, sur autoroute par exemple, le moteur thermique viendra en aide sur les roues avant en complément des 2 moteurs. Au cumul, c'est 188ch qui seront attribués à ce mode. Le système privilégiera toutefois un retour rapide au mode hybride standard ou au mode électrique. Dans le cas d'une conduite normale, batterie chargée, la consommation flirtera avec les 2 litres aux 100 kilomètres. Le système Mitsubishi comporte un mode "Save" qui permet de "garder" la batterie pour activer le mode électrique lors de la traversée d'une éventuelle zone urbaine en zéro émission. Enfin en activant le mode "Charge", le moteur thermique s'activera pour recharger la batterie, mais là, attention à la surconsommation de carburant... Avec 1,9 Tonne sur la balance, l'Eclipse Cross est aussi lourd que son grand frère Outlander, mais le conducteur pourra compter sur 5 modes de conduite pour optimiser la puissance disponible. Si le mode Normal repart le couple à 55% sur l'essieu avant, il sera inversé avec le mode Gravel (terre / gravier). La sélection Snow améliorera la stabilité en période de gelées hivernales et l'activation du mode Tarmac délivrera l'Eclipse Cross en lui octroyant une âme sportive et dynamique. La fonction Eco favorisera l'éco-conduite en limitant les accélérations brusques et en optimisant la puissance de la climatisation, réputée pour être gourmande en énergie sur les voitures électriques / hybrides. Notons que le Mitsubishi propose 5 niveaux de régénération de la batterie lors des décélérations ou freinages, et ce à l'aide des palettes au volant. Pour recharger 4 heures seront nécessaires avec une intensité de 16A de votre réseau domestique. C'est ce que nous avons fait, utilisant les heures creuses durant la nuit. Coût estimé : moins de 2 euros. En charge rapide, type CHAdeMO, la batterie sera revigorée à 80 % en 25 minutes. L'Eclipse Cross est proposé à partir de 39 990 € (Invite) à 47 490 € (Instyle, notre essai).

Essai complet sur autowekend.wix.com/drive



Texte / Photos © Thierry ANDRE