



Outlander

2.4 mivec - 4WD

Mitsubishi s'est démarqué ces dernières années dans le monde fermé des rallyes 4x4. Il serait dommage de restreindre ses connaissances du constructeur Nippon à ces seules victoires glanées haut la main, entre autres, sur les pistes désertiques du Nord de l'Afrique. Mitsubishi a connu ses heures de gloire, aussi sur les routes belges, avec la Galant diesel, la Colt... Depuis quelques années cependant, la marque semblait avoir choisi la discrétion. Elle revient aujourd'hui en force, avec des prétentions costaudes. Quatorze modèles apparaîtront d'ici à cinq ans... Préparons-nous à les voir de nombreuses fois sur les routes !



Il y a quelques années, Subaru avait ouvert la porte d'une nouvelle niche, les breaks surhaussés, suivie par Volvo et ses XCross et maintenant par le Outlander de Mitsubishi. A mi-chemin entre

les SUV et les breaks, ces modèles apportent des réponses pour ceux qui veulent éviter la grisaille triste des niches classiques du siècle dernier. Ce sont certes des véhicules de loisirs, intégrant les quatre roues motrices en permanence, sans réducteur ni capacité réelle de franchissement, avec des pneus adaptés à la route vélocé, une garde au sol relativement basse. Pourtant le Outlander, dont le nom aurait laissé penser à des sorties tranquilles des chemins bitumeux, fait partie en plein de cette catégorie. Avec un bémol majeur pour nos régions, c'est qu'il est disponible exclusivement en version essence, à défaut d'utiliser les diesel remarquables concoctés par Mitsubishi pour d'autres modèles. Quel dommage !

Les différentes versions du Outlander s'adressent pour le moins à une population ayant des actions chez les distributeurs de carburant... fut-ce dans le



SUV - 4x4 permanent

Prix du modèle testé : **29.390 €**

TMC : **1.239 €**

TR : **479 €**

Autonomie : 60 litres = 500 km

regard de la gérante de la station d'essence ! Avec à peine soixante litres de contenance, le réservoir prendra régulièrement rendez-vous à la pompe pour se sustenter. D'autant que la bête, malgré ses quinze cents kilogrammes, se laisse agréablement titiller pour libérer ses chevaux qu'elle manifeste en pagaille. Le 2.4cc testé adopte la technologie MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing and lift Electronic Control system), système à admission variable qui délivre de la puissance à haut régime et du couple à bas régime. Le tout en souplesse dès que le moteur est chaud.

L'habitacle est sérieux, simple, neutre, juste agrémenté d'une horloge centrale analogique gris clair et rouge. Les plastiques noirs sont robustes, le volant et le changement de vitesse recouverts de cuir noir, comme les confortables fauteuils chauffés. Seule fausse note, à mon goût, l'éclairage rouge des cadrans fatigue les yeux la nuit. La taille du coffre est décevante et la hauteur du seuil ne facilite guère les chargements. Il y aurait bien une façon de gagner de la place, c'est de choisir la



bombe anti-crevaisson à la place de la roue de secours. Dans ce cas, inutile d'envisager d'installer le gaz.

Avec son centre de gravité baissé, ses quatre grandes roues motrices de 17 pouces, ses freins à disques généreux aux quatre roues, ses suspensions arrière multibras, et ses chevaux disponibles à la demande, le Outlander autorise une conduite faite de fluidité, de performance et de plaisir. Croisons les doigts qu'un moteur diesel viendra compléter l'offre européenne pour faire de ce véhicule un maître-achat dans les années à venir.

