



TCS Test de voiture
MITSUBISHI OUTLANDER PHEV
DIAMOND S-EDITION

Emblématique des SUV en *transition*

Acteur de la transition énergétique, le Mitsubishi Outlander PHEV peaufine ses performances et son autonomie. Tout en conservant un caractère de SUV, cet hybride rechargeable affiche d'indéniables qualités routières.



E4 cylindres 2,4 l + 2 moteurs électriques, 224 ch **W**5,8 l + 8,8 kWh/100 km (moyenne du test),
étiquetteEnergie B **k**Poids: 2018 kg (modèle testé) **P**9,6 s de 0 à 100 km/h **L**52 900 fr.

Décembre 2018 / Janvier 2019



Un joystick et une touche à bascule bloquant la traction 4x4.



Un véritable SUV qui dissimule un 2,4 l essence et deux moteurs électriques.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Mitsubishi Outlander PHEV Diamond S-Edition: 5 portes, 5 places; 52 900 fr. (véhicule testé: 53 700 fr.)

Gamme: PHEV Value, 224 ch (39 900 fr.) à Diamond S-Edition, 224 ch, (52 900 fr.)
Option: peinture métallisée (800 fr.).

Garantie: 5 ans/100 000 km d'usine et système hybride, 8 ans sur la batterie; garantie antirouille: 12 ans (cond.)
Importateur: MM Automobile Schweiz, 4624 Härkingen, mitsubishi-motors.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteurs: 4 cylindres, 2,4 l essence 135 ch, 2 moteurs électriques avant/arrière 82/95 ch, puissance cumulée 224 ch; batterie lithium-ion 13,8 kWh; boîte monorapport, 4x4. Poids: 2018 kg (véhicule testé), total admissible 2390 kg, charge tractable 1500 kg



La fonction créant l'organe, ce SUV aux dimensions plutôt imposantes se royale en trafic urbain et d'agglomération. Une fois habitué à son gabarit, on se plaît à le lancer, tel une citadine, dans le flot de la circulation. Les deux blocs électriques (95 ch à l'arrière, 82 ch à l'avant) font l'impasse sur le moteur essence, même si l'on sollicite franchement l'accélérateur. On avise alors avec satisfaction l'ordinateur de bord affichant une consommation de 0 l/100 km. C'est que la batterie lithium-ion logée dans le plancher autorise un roulage électrique sur environ 40 km. Tout dépend en fait de la topographie du tracé. Le quatre cylindres porté à 2,4 l se réveille lorsque l'on aborde résolument une entrée d'autoroute. Quoiqu'en ménageant la pédale des gaz, on peut continuer à rouler en mode électrique. Mais là, l'autonomie des batteries fond à vue d'œil. A chacun de mettre ses priorités, par exemple en appuyant la touche Save préservant la charge de la batterie.

Comportement sécurisant

Bien qu'il revendique une puissance cumulée de 224 ch, l'Outlander PHEV privilégie avant tout l'agrément de marche. En mode Sport, les trois moteurs se contentent de distiller des accélérations solides et très linéaires. Moyennement exaltant car la sonorité du moteur essence apparaît décalée par rapport à la vigueur des relances, un peu comme sur un modèle à prolongateur d'autonomie. On est davantage conquis par le châssis Bilstein de la version S-Edition. Ferme en roulage conventionnel, il dévoile un bel aplomb quand on pousse l'Outlander dans ses derniers retranchements. A la fois rassurant et presque ludique.

On en oublierait que les terrains de prédilection de cette traction intégrale sont la conduite urbaine et autoroutière. Une fois la batterie déchargée, le moteur thermique prédomine, ne manifestant qu'un léger ronronnement dans l'habitacle. Et là, la consommation prend promptement l'ascenseur. Reste que sur des distances plus longues, on pourra améliorer le bilan énergétique en dénichant une borne de recharge rapide (env. 80% en 25 minutes). Au quotidien, le test s'est soldé par 5,8 l et 8,8 kWh/100 km. On précisera que cet Outlander PHEV bien doté coûte quelque 10 000 fr. de plus que son pendant thermique, certes moins performant (150 ch).

- Commandes dispersées et complexes
- Faible charge utile (env. 372 kg)
- Alertes sonores agaçantes
- Sonorité moteur décalée
- Consommation en mode thermique
- Garde au toit restreinte (toit ouvrant)
- Navigateur limité à version Diamond



coffre: 463-1602 litres
pneus: 225/55R18, min. 215/70R16



TECHNIQUE

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	9,6 s
Elasticité:	
60–100 km/h (mode D)	5,3 s
80–120 km/h (mode D)	6,7 s
Diamètre de braquage:	11,5 m
Freinage (100–0 km/h):	36,9 m

Insonorisation:

60 km/h: 60 dB (A)
120 km/h: 69 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
15 000/12	1,7	397.–
30 000/24	2,7	562.–
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	29,2	7076.–

¹ matériel inclus

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	85	732.–	332.–
30 000	56	732.–	664.–

Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.
(OFS), agences Mitsubishi: 95 à 175 fr.

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI

(UE 80/1268)

	mixte	
Usine	1,8 l + 14,8 kWh/100 km	
Emissions de CO ₂ (usine):	40 g/km	
Étiquette Énergie (A–G):		B

CONSOMMATION DU TEST

5,8 l + 8,8 kWh/100 km
Parcours normé TCS: 5,7 l + 8,8 kWh
réservoir: 45 litres + 13,8 kWh



Accueillante banquette et dossiers ajustables.



Un coffre assez vaste malgré les caissons de basses.

Le hayon électrifié est surmonté d'un becquet.



44 touring | déc 2018 / jan 2019

Mitsubishi Outlander PHEV

CARROSSERIE

Le design très contemporain reste dans la mouvance SUV. Les passagers jouissent d'une position dominante et d'une vaste habitabilité. La modularité se résume aux dossiers de banquette ajustables. Le rabattement de cette dernière implique de relever les assises, mais on obtient un espace de chargement plan. Déploiement lent du hayon motorisé.

HABITACLE

D'apparence robuste et stylée, l'agencement intérieur bénéficie d'une qualité perçue de bon ton. Un temps d'adaptation est nécessaire pour maîtriser la nuée de commandes et le système d'infodivertissement. Comme souvent, le toit ouvrant, fourni de série, restreint la garde au toit des passagers arrière.

CONFORT

En bon hybride plug-in, l'Outlander PHEV est aussi rompu aux longues distances. On y apprécie le niveau sonore modéré ainsi que le confort et le maintien de la sellerie cuir. A noter qu'en accélération, le bruit du moteur essence apparaît décalé par rapport à la vitesse du véhicule.

PRIX-PRESTATIONS

La dotation est complète dès le second niveau d'équipement (caméra 360 degrés, clim bizona). Le modèle S-Edition ne comporte quasi pas d'options. Le navigateur n'est disponible que sur la version Diamond (4500 fr. avec sellerie cuir). Prix attractif, mais entretien onéreux.

COMPORTEMENT

Evidemment pas léger (2 tonnes), l'Outlander est doté d'un châssis sain, légèrement sous-vireur et sujet à un certain roulis en courbes serrées. Rien de rédhibitoire: la précision est suffisante et la direction assez informative.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Les blocs essence et électriques (puissance cumulée 224 ch) fonctionnent en bonne harmonie. Outre de solides accélérations, cette unité hybride procure des relances consistantes et progressives.

CONSOMMATION

La donnée d'usine (1,8 l + 14,7 kWh/100 km) est très théorique. La moyenne du test s'est élevée à 5,8 l + 8,8 kWh. Elle peut être abaissée en rechargeant la batterie lithium-ion de 13,8 kWh autorisant environ 40 km en mode électrique.

SÉCURITÉ

La plupart des assistances à la conduite sont de série. On a apprécié le régulateur adaptatif, moins l'aide au maintien de voie peu utile et les alertes sonores retentissant fréquemment.



La vidéo du test

tcs.ch/portail-video

**Notation**

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	58	15
habitabilité (dimensions intérieures)	80	15
modularité et rangements	70	20
qualités pour le transport en général	80	10
visibilité circulaire	60	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	70	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	72	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	60	20
intérieur	60	10
sensation d'espace	80	10
finition/toucher	70	20
utilisation	50	20
Note	64%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	70	10
bruits intérieurs	50	30
visibilité circulaire	60	60
suspension	70	10
sièges	80	10
équipement de confort de série et équipement effectif	80	30
équipement de confort en option et équipement effectif	80	10
Note	69%	10%

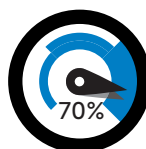
RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	80	40
prestations de garantie	70	25
coûts des services	20	15
rapport puissance/poids	20	5
performances	60	10
frais de consommation	60	5
Note	63%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	60	15
direction	70	15
plaisir de conduite	60	20
comportement routier	60	50
Note	62%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	60	20
puissance et accélération	70	10
régularité de fonctionnement	70	10
traction	80	15
boîte manuelle / boîte automatique	80	15
étagement de la boîte	80	15
charge tractable	60	15
Note	71%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	10	10
consommation cycle TCS	100	35
consommation données d'usine	50	10
consommation effective	100	35
autonomie	50	10
Note	81%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	70	25
équipement de sécurité en option	70	15
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	70	50
Note	72%	15%

Note finale

**Données techniques et mesures**

MOTEUR	
version	4 Reihe
cylindrée	2360 ccm
puissance/tours-minute	99 kW/Orpm
puissance mesurée	99 kW
couple/tours-minute	332 Nm/rpm
TRANSMISSION	
système de propulsion	4x4
boîte à vitesses	CVT
dimensions pneus de série	225/55R18
dimensions pneus véhicule de test	225/55/R18
CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	1.8 l/100km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	1.8 l/100km
mixte TCS-P	5.7 l/100km
effective	5.8 l/100km
émissions de CO ₂ usine	40 g/km
autonomie au TCS-P	789 km
volume du réservoir	45 litres
DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	10.5 /9.6 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	5.3 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	6.66 s
freinage à 100 km/h	36.9 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.5 /11.4 m
insonorisation à 60 km/h	60 dBA
insonorisation à 120 km/h	69 dBA
DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.7 /1.8 /1.7 m
poids à vide usine	1975 kg
poids à vide mesuré	2018 kg
poids total	2390 kg
charge utile effective	372 kg
charge tractable freinée	1500 kg
capacité du coffre minimum	463 litres
capacité du coffre maximum	1602 litres
largeur du coffre (entre les passages de roue)	101 cm
profondeur du coffre jusqu'à la 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	190 /98 /0 cm
hauteur du coffre (ouverture de coffre)	80 cm
chargement de bagages types TCS (semblables à des cartons bananes)	7
largeur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	148 /147 /0 cm
hauteur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	103 /104 /0 cm
espace pour les jambes 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée (de/à)	88 -107 cm/ 71 -93 cm/ 0 -0 cm
GARANTIE	
garantie d'usine en années	5 ans
garantie d'usine en km	100000 km
garantie antirouille en années	12 ans
en gras = mesures effectuées par le TCS	



la vidéo du test