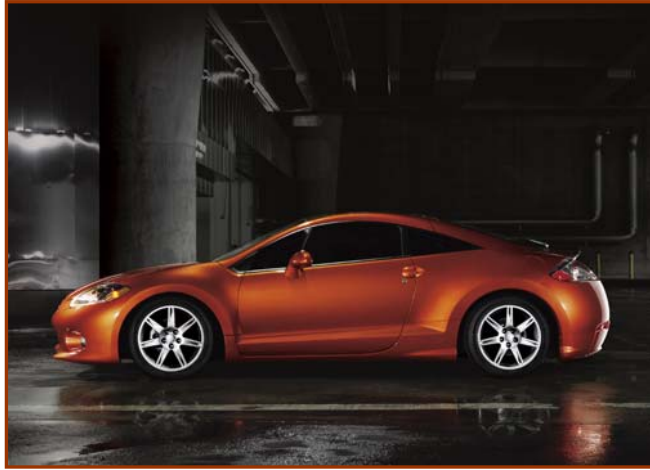


MITSUBISHI ECLIPSE GT 2006



La toute nouvelle Eclipse est plus imposante que l'ancienne et c'est au chapitre de la largeur qu'on note la plus grande différence. Cette voiture sport continue d'être une traction qui est offerte en version GS avec un quatre cylindres de 2,4 litres et en GT avec un V6 de 3,8 litres.

Habitacle et coffre

Bien que la voiture soit basse, l'accès aux englobants sièges avant est relativement facile. Selon le format des occupants le confort sera jugé très bon ou moyen. En effet, les personnes de grande taille et/ou costaudes trouveront le haut du dossier étroit. La position de conduite est très bonne mais serait meilleure si la colonne de direction était télescopique et non seulement inclinable. Avec le toit ouvrant les personnes de grande taille manquent d'espace pour la tête. À droite il n'y a pas beaucoup d'espace pour les pieds. Le dossier du siège de droite ne garde pas en mémoire sa position initiale après avoir été rabattu pour permettre l'accès à l'arrière.

L'accès aux places arrière nécessite beaucoup de souplesse. La banquette ne peut accueillir que des enfants ou des adultes de très petite taille et pour dépanner seulement. Le dossier est rabattable 50/50.

Le hayon ouvre grand mais le coffre est de très petite capacité surtout lorsque le caisson de basses est présent. De plus le seuil est élevé.

Commodités et sécurité

Dans l'habitacle on trouve de bons matériaux qui sont assemblés avec soin. L'insonorisation laisse pénétrer les bruits de route. La capacité totale des espaces de rangement laisse à désirer tout comme l'emplacement des porte-gobelets, tout juste derrière le levier de vitesses. Il n'y a pas de poignée de maintien.

Les commandes sont bien placées mais plusieurs ne sont pas éclairées le soir. Le climatiseur/système de chauffage est efficace et propose plusieurs positions entre les différentes possibilités de modulation. En option on peut obtenir une assourdissante chaîne audio de 650 watts.

Comme la trappe du réservoir d'essence est presque horizontale elle devrait être verrouillable parce qu'un facétieux pourrait l'ouvrir ainsi que le bouchon et on peut facilement imaginer le dégât s'il pleut ou s'il neige pendant que le tout reste ouvert.

Au chapitre de la sécurité, l'Eclipse fait appel à deux appuis-tête – pas assez hauts pour les grandes tailles – à deux coussins gonflables à l'avant, à deux coussins latéraux, à deux rideaux gonflables, à quatre freins à disque avec ABS. La visibilité est bonne sauf de $\frac{3}{4}$ arrière et vers l'arrière en reculant puisqu'on ne peut bien évaluer les distances. L'essuie-glace arrière, qui n'a que le mode intermittent, laisse une section non dégagée du côté droit. Les miroirs extérieurs sont trop en arrière dans les portes ce qui complique la vision vers l'arrière. La puissance des phares est bonne.

Moteur et transmission

Le nouveau V6 de 3,8 litres développe 263 chevaux et 260 livres de couple. Il va de soi qu'avec une telle cavalerie dans une voiture de 1 575 kg, les accélérations et les reprises sont pour le moins très vives et instantanées en tout temps. Le moteur monte en régime avec aisance et semble avoir un second souffle vers 3 500-4 000 tr/min. Il s'exprime toujours avec une belle sonorité. Le couple est généreux même à bas régime ce qui fait que le conducteur n'est pas obligé de rétrograder à propos de tout et de rien.

La boîte manuelle à six vitesses est facile et agréable à manipuler ainsi que très précise. Les rapports sont bien étagés et la course du levier est courte. L'embrayage est progressif et assez léger.

Comportement routier

Pour une voiture sport la suspension indépendante procure une excellente douceur de roulement. Sur les inégalités il y a des réactions fermes mais jamais brusques. Cette portée constitue une agréable surprise pour ce type de voiture. La tenue de route est du même calibre c'est-à-dire excellente peu importe la qualité du revêtement. Il faut pousser la voiture assez fort pour constater le sous-virage.

La servodirection est bien calibrée, stable, précise et plus rapide que la moyenne. Elle transmet quelques sensations de la route. Le rayon de braquage est un peu long mais normal pour une telle voiture chaussée de pneus très larges. Les freins sont puissants et ne faiblissent pas après quelques arrêts d'urgence à haute vitesse.

Dans un centre technique de CAA-Québec un examen de l'Eclipse nous a appris que le dessous est robuste et très bien protégé contre la rouille. Par contre, on ne peut évaluer le niveau de lave-glace et sous le pare-chocs avant il y a une grande ouverture, 86 cm par 14 cm, par où des objets peuvent pénétrer pour abîmer des composantes du climatiseur et du système de refroidissement.

Conclusion

Cette nouvelle Eclipse est nettement plus intéressante que celle de la génération précédente. En plus d'être performante, en version GT, elle est confortable et bien équipée. Par ailleurs, comme tous les produits Mitsubishi cette voiture est protégée par une généreuse garantie.

POUR : V6 puissant et souple, transmission manuelle agréable, douceur de roulement, tenue de route, sièges avants confortables, garantie généreuse.

CONTRE : bruits de route, visibilité de $\frac{3}{4}$ arrière et vers l'arrière, accès et confort à l'arrière, petit coffre, miroirs extérieurs trop vers l'arrière, rangement insuffisant.

MITSUBISHI ECLIPSE 2006

Moteur : 4 cyl., 2,4 litres, 16 soupapes; V6, 3,8 litres, 24 soupapes
Puissance : 162 ch à 6 000 tr/min; 263 ch à 5 750 tr/min
Couple : 162 lb-pi à 4 000 tr/min; 260 lb-pi à 4 500 tr/min
Transmission : manuelle 5 ou 6 rapports; automatique 4 ou 5 vitesses
Suspension : indépendante/indépendante
Freins : disques/disques
Longueur : 456,5 cm
Largeur : 183,5 cm
Hauteur : 135,8 cm (roues 18 pouces : 136,6 cm)
Empattement : 257,5 cm
Poids : 1 485 à 1 605 kg
Pneus : P255/50R17; P235/45R18
Capacité maximale de remorquage : interdit
Coussins gonflables : standards plus deux coussins latéraux et deux rideaux gonflables.

Consommation de carburant avec le V6 et la boîte manuelle :

Selon Transports Canada:

Ville : 13,3 L/100 km (21 mi/gal) Route : 8,1 L/100 km (34 mi/gal)

Pendant l'essai :

11,5 L/100 km (25 mi/gal) Température : 5 °C à 14 °C

Capacité du réservoir : 67 litres

Type de carburant : 4 cyl : essence ordinaire; V6 : essence super

Accélération :

0-100 km/h : 7,1 secondes

60-100 km/h : 4 secondes

Concurrents : Acura RSX, Ford Mustang, Hyundai Tiburon, Toyota Celica

Garanties :

- Véhicule complet : 5 ans/100 000 km
- Groupe motopropulseur : 10 ans/160 000 km
- Rouille de surface : 3 ans/60 000 km
- Perforation : 5 ans/kilométrage illimité
- Antipollution : 5 ans/100 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

Prix de pièces d'origine :

- Pare-chocs arrière : 474 \$
- Disque de freins avant : 132 \$
- Plaquettes de frein : 81 \$
- Silencieux : 351 \$
- Aile avant : 293 \$

Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier : 1 183 \$ à 2 283 \$

Prix des versions :

- GS : 25 498 \$
- GT : 32 998 \$

Principales options :

- Ensemble haut de gamme : 3 000 (GS); 4 200 \$ (GT)
- Transmission automatique : 1 200 \$
- Ensemble aérodynamique : 2 456 \$

Prix du véhicule essayé : 37 298 \$

Frais de transport/préparation : 995 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 16 Canada : 55

© Octobre 2005. Tous droits réservés, CAA-Québec.