



LA RÉFÉRENCE EN MATIÈRE DE PICK-UP

Même si ce n'est plus un perdreau de l'année, le Mitsubishi L 200 reste la référence en matière de pick-up. En France, il devance largement le Toyota Hilux essayé le mois dernier et le Nissan Navara qui sera l'objet de notre prochain numéro.

G. D.



Esthétiquement, le pick-up Mitsubishi recueille le plus de suffrages. Sorti l'an dernier, ses lignes s'inspirent largement des concepts EVO ainsi que du Pajero de compétition mené à la victoire par Luc Alphand et Stéphane Peterhansel. La filiation est claire et offre une forte personnalité à ce nouveau L200 produit en Thaïlande. Il se démarque de ses concurrents par sa couleur bi-ton et sa prise d'air sur le capot. Selon le niveau de finition, on peut aussi retrouver des projecteurs antibrouillard et d'imposantes jantes de 16 pouces en alliage. Il démontre son côté aventurier avec la présence, au centre de la planche de bord, d'un thermomètre, d'une boussole et d'un témoin de charge de batterie. C'est sur des routes en virages serrés et sur des chemins pierreux que ce pick-up nous a livré ses premières

informations dynamiques. Les suspensions mises à rude épreuve ont donné entière satisfaction, quel que soit le revêtement. En effet, le L200 est resté confortable même sur les chemins défoncés. Son châssis en échelle, ses 5 m de long et ses 1 770 kg engendrent toutefois un léger roulis en appui.

Une motorisation suffisante

Au chapitre motorisation, ce nouveau L200 propose toujours son 2,5 litres Diesel mais qui a reçu l'injection common rail. Ce bloc passe ainsi de 133 à 136 chevaux et le couple progresse de 36 Nm pour culminer à 314 Nm. Une mécanique présente sur toute les carrosseries de ce nouveau pick-up, qu'il soit single (vrai VUL), Club (avec 2 strapontins) et Double Cab (plus SUV, 80 % des ventes). Si la progression de cette mécanique n'est pas phénoménale, le L200 gagne en agrément mais surtout en consommation, puisque cette dernière est inférieure de près de 2 litres aux 100 km (111/100 km) par rapport à la génération précédente. Ce moteur se situe dans la moyenne du marché actuel même s'il existe une version 170 ch. Dans le bas de la fourchette, Toyota se limite à 102 chevaux sur son Hilux alors que Nissan en propose 133 sur ses versions Single et King Cab et 174 sur le Navara Double Cab.

Des équipements de sécurité

Selon la charge (environ 1 tonne) ou l'objet tracté (750 kg sans frein, 2 700 kg avec freins) la puissance

Fiche technique :

Moteur diesel DI-D 2,5 l/136 ch (228 g/km de CO₂) 10 CV
Couple : 314 Nm dès 2 000 tr/mn
Boîte manuelle 5 rapports
Réservoir de 75 l
Freins à disques à l'avant et tambours à l'arrière
Dimensions
L : 5 m ; l : 1 750 m ; h : 1 780 m
Empattement : 3 m
Poids : Poids (kg) A vide/PTAC 1 770/2 850; Remorque freinée 2 700 kg.
Prix : 22 300 € (single) ; à partir de 25 500 € en Club cab et de 27 300 € en Double cab.

peut avoir son importance. Pour les bémols, on constate un volume sonore élevé, voire même envahissant à haut régime. Les freins demandent également de garder ses distances. En revanche, le L200 propose des équipements jusqu'ici absents du segment des pick-up. Ainsi de l'ASTC (Active Stability & Traction Control), contrôle de traction et de stabilité pour une plus grande sécurité. Toujours dans cette optique d'une sécurité optimale, cette nouvelle génération offre, avec la transmission Super Select, la possibilité d'être en 4x4 permanent. Dernier atout de choix, financier celui là, même en Double Cab, donc plutôt SUV, la carte grise reste en VU faisant que les entreprises et autres artisans pourront récupérer la TVA et ne pas payer la TVTS. ■



Une ambiance intérieure agréable



HORS DES CHANTIERS BATTUS

Avec un sympathique Freetrack, Seat occupe le « tout terrain »

G. D.

Déclinaison du Freetrack Prototipo apparu à Genève, cette version fun du monospace Altea XL ne manque pas d'allure. Il ne faut pas attendre de cette nouvelle version des capacités en franchissement. Ce ne sont pas les 40 mm de plus en hauteur qui lui permettront d'affronter les ornières, d'autant que ses angles d'attaque et de fuite sont très limités. Prolongeant la fibre sportive de l'Altea, le Freetrack occupe le « tout terrain » chez Seat en attendant un vrai 4x4. Il n'est certes pas le premier à le faire puisque Renault l'avait tenté avec le Scénic RX4 qui ne fut pas une franche réussite. Mais aujourd'hui, la mode des crossovers genre Qashqai Nissan peut entraîner cet Hidalgo vers un succès d'estime. Il s'agit en effet d'un véhicule à vocation de niche plus que de grands volumes de vente. Son originalité et ses couleurs vives orientent ce destin intimiste.

La transmission VW Haldex

Le Freetrack reçoit la transmission Haldex déjà vue sur les Octavia 4x4 et Golf Four Motion de la maison Volkswagen, ce qui constitue un gage de qualité. Techniquement, l'adaptation n'a pas présenté de difficulté particulière. Dès lors, il restait un peu de budget pour

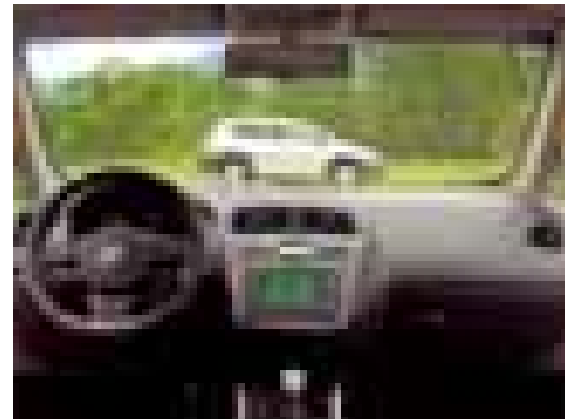
personnaliser à l'envi cette nouvelle version « baroud » et les stylistes maison s'en sont donnés à cœur joie. Les boucliers avant et arrière se parent de plastiques largement enveloppants qui offre un contraste saisissant avec les couleurs vives proposées par le constructeur. Voilà qui permettra au Freetrack d'affronter sans crainte le stationnement en ville ou les chocs sur les parkings de supermarchés. Un souhait évident de gaieté dans l'habitacle se traduit par une débauche de plastiques différents. Mais le bon goût du design extérieur ne se retrouve pas à l'intérieur.

Abondance d'équipements

Côté équipement c'est l'abondance. L'engin offre même en série une installation vidéo pour les places arrière dont les prises RCA peuvent

accueillir un lecteur DVD ou MP3. Quatre freins à disques et un ESP (correcteur de trajectoire) accouplé à un stabilisateur de remorque ou de caravane TSP complètent une longue liste d'éléments de sécurité. Pour le confort, c'est la totale. Outre le lecteur DVD, on trouve la climatisation bi-zone, l'allumage automatique des feux et le

Détecteur de stationnement, ordinateur de bord...



Les boucliers avant et arrière se parent de plastiques qui offrent un contraste avec les couleurs vives.



déclenchement des essuie-glaces, le détecteur de stationnement, le contrôle de vitesse, l'ordinateur de bord, des jantes alu et de superbes barres de toit. A partir de 28 500 € en TDi 140 ch suffisant malgré les 100 kg de plus que l'Altea, le Freetrack s'affiche plutôt comme un modèle haut de gamme, ce que confirme ses autres motorisations puisqu'il reçoit également le 2.0 TDi 170 ch et le 2.0 TFSI 200 ch de la Golf GTI. Enfin, cette orientation de la marque espagnole annonce une future gamme de 4 roues motrices (Altea, Leon, etc.) avant un véritable SUV en 2010. ■