

Un centenaire pour l'avenir

Décembre 1935

Mitsubishi PSF33 / PX33 – 80 ans de patrimoine 4x4

Lorsque Mitsubishi Motors Corporation (MMC) a dévoilé l'Outlander PHEV lors de l'édition 2012 du Mondial de l'automobile de Paris, il a lancé sur le marché un tout nouveau concept : celui d'un SUV hybride rechargeable quatre roues motrices et deux moteurs électriques, reposant sur une architecture de véhicule électrique.

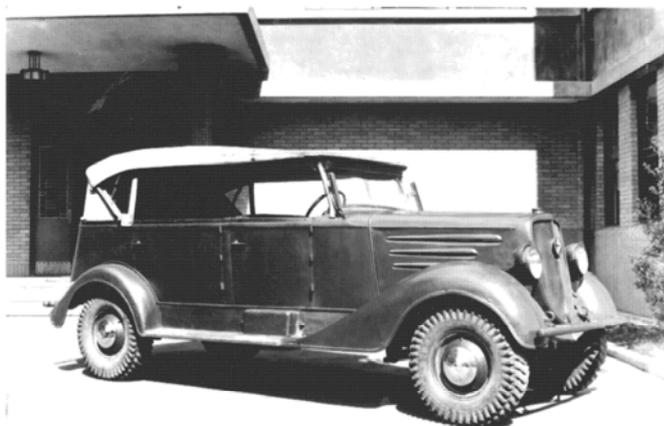
Succès commercial annonciateur de la future stratégie produit de MMC (SUV + EV), l'Outlander PHEV a été/est également le dernier descendant d'une longue lignée de véhicules quatre roues motrices de Mitsubishi dont les origines remontent à décembre 1935, date à laquelle fut achevé le développement du PSF33, quelques mois à peine avant la présentation du tout premier prototype quatre roues motrices PX33...

PX33 1936 : l'année où tout a commencé

Le PX33 est un modèle marquant pour Mitsubishi Motors puisqu'il était le premier véhicule 4x4 à arborer le logo aux trois diamants.

Développé à l'époque par Mitsubishi Heavy Industries (MHI), il était issu d'un premier prototype, le PSF33, équipé du moteur à essence de type S6, achevé en décembre 1935.

Le PX33 lui a succédé en 1936 en tant que second prototype, mais doté cette fois du moteur à essence de type X, produit à quatre exemplaires en juillet 1937 après avoir fait l'objet de plusieurs améliorations. Testés aux limites de leurs capacités, ils ont tous réussi avec brio leurs examens de passage. Toutefois, MHI était quelque peu réticent à produire ce modèle en grande série pensant le projet prématuré, et le projet PX33 a donc été abandonné.



PX 33 - 1936

Clin d'œil au tout premier 4x4 conçu par Mitsubishi, Sonauto (autrefois distributeur français de MMC) a développé une version rallye-raid du PX33 de 1936 reprenant les trains de roulement du Pajero. Un exemplaire faisant partie du team usine fort de sept voitures a participé à l'édition 1989 du rallye Paris-Tunis-Dakar et a terminé 31^{ème} du classement général entre les mains du français Jean-Pierre Jaussaud.



Réplique PX 33 Rallye Dakar - 1989

En guise de reconnaissance supplémentaire, une réplique du PX33 est aujourd'hui exposée au musée de MMC, la « Mitsubishi Auto Gallery », récemment rénové et situé à Okazaki (Japon), à proximité du centre de R&D de la compagnie.

Jeep 1953 : le chemin de la gloire

Le second chapitre de l'histoire des véhicules 4x4 de Mitsubishi a commencé - indirectement - dix-sept ans plus tard en 1953, lorsque la compagnie a signé avec Willys Overland Corporation un accord visant à construire sous licence leur célèbre Jeep (CJ3) au Japon, dont la première version était la Mitsubishi Jeep J3.



Jeep J3 - 1956

Personne en 1953 n'aurait pu s'attendre à ce que sa production se poursuive jusqu'en 1998, totalisant quelque 200 000 exemplaires, incluant des versions courtes et longues, ainsi qu'une version SW (break) fermée.

Forte 1980 : un nouveau départ

Tout en continuant de produire à la chaîne des Jeep dans son usine de Oye, près de Nagoya au Japon, Mitsubishi Motors a commencé à façonner son avenir, s'attachant à développer sa propre technologie innovante de transmission intégrale, qui a débouché sur la conception du pick-up Forte, baptisé L200 sur de nombreux marchés d'exportation.

Au début des années 1970, MMC a compris qu'un style davantage axé sur les passagers permettrait de séduire un plus large public sur le segment des petits pick-up, à condition de conserver les qualités de robustesse requises par les clients professionnels, et d'y ajouter la commodité d'une transmission intégrale.

Après des travaux approfondis de recherche et de développement, le Forte - lancé sous le nom de L200 sur de nombreux marchés étrangers - a finalement été lancé en 1978, soit huit longues années entre sa conception et sa production, mais huit années employées à bon escient. La première année, ce modèle s'est vendu à 45 000 exemplaires, puis ses ventes ont grimpé en flèche pour atteindre plus de 100 000 unités l'année suivante. Le groupe propulseur à transmission intégrale est arrivé en 1980.



L200 - 1979

Le Forte/L200 première génération occupe une place à part dans l'histoire de la compagnie connue sous le nom de Mitsubishi Motors depuis 1970 (après la scission dont a fait l'objet l'ancienne division automobile de Mitsubishi Heavy Industries Co. pour devenir une entité à part entière), car il est à l'origine de la technologie 4x4 développée ultérieurement pour le SUV Pajero (mai 1982) et le monospace Delica 4x4 (octobre 1982 en version 4x4).

Pajero 1982 : « lifestyle »

Mitsubishi Motors a anticipé la demande des clients pour des véhicules tout-terrain plus civilisés et plus « tendance », en proposant plusieurs SUV de démonstration « Lifestyle », basés sur différents produits existants tels que le Pajero I (1973), jusqu'à la présentation du Pajero final.

Dérivé du concept car Pajero II présenté en 1979 - soit trois ans avant son lancement en production – le Pajero de première génération a ouvert un nouveau chapitre dans l'histoire des véhicules tout-terrain, définissant une nouvelle et très populaire tendance en faveur de SUV compacts modernes orientés « lifestyle »



Pajero 1ère génération US

Aussi à l'aise sur route qu'en tout-terrain, soit baroudeur endurant pour professionnel ou SUV chic et élégant pour gentleman farmer, le Pajero a ajouté la magie de la compétition automobile à son crédit lorsque MMC et Sonauto ont décidé de le faire participer au légendaire rallye Dakar.

Depuis sa première participation au Dakar en 1983, le Pajero affiche un palmarès impressionnant incluant 12 victoires dans cette course entre 1985 et 2007, auxquelles s'ajoute la Coupe du monde 2003 des rallyes-raids de la FIA. Autant de solides fondations à l'origine de la fantastique réputation que MMC a développé sur le marché mondial des SUV, sans équivalent à ce jour parmi les autres constructeurs de SUV... et qui perdure aujourd'hui avec le pionnier Outlander PHEV ou le tout nouveau Eclipse Cross.

Plus de 3 millions de Pajero ont été produits de 1982 à ce jour (chiffre combinant la production de l'usine « Pajero Manufacturing Co., Ltd. » de Mitsubishi Motors dans la préfecture de Gifu au Japon et les ensembles non montés destinés aux usines d'assemblage implantées à l'étranger.)

Lancer Evolution 1992 : championne du monde

Appliquée aux robustes tout-terrain que sont le Pajero et le L200 (versions classiques et de course), la technologie quatre roues motrices est devenue une arme de prédilection en rallye, ainsi qu'au cours des années 1990 avec l'émergence d'une nouvelle génération de voitures, dont la Lancer Evolution de Mitsubishi Motors qui est rapidement devenue une icône.



Lancer Evolution I - 1992

S'inscrivant dans la lignée des précédentes Lancer de course, la Lancer Evolution a été développée par Mitsubishi Motors à partir de la version berline de la Lancer de série – et ses 2 500 exemplaires homologués en groupe A – dans le but d'être plus compétitif en championnat du monde des rallyes FIA (WRC).

Le reste appartient à l'histoire, avec dix générations successives de Lancer Evolution, une multitude de victoires et plusieurs titres WRC : 4 titres pilote (1996, 1997, 1998, 1999) et 1 titre constructeur (1998).

Grâce aux nombreux succès obtenus par son team usine en championnat WRC, la Lancer Evolution groupe A a permis de développer une technologie automobile d'avant-garde que Mitsubishi Motors a ensuite adaptée à la Lancer Evolution de série. L'un des meilleurs exemples est le très sophistiqué système « Super-All Wheel Control » (S-AWC) dont les bases sont toujours présents sur l'actuel Outlander PHEV.

... Inauguré sur la Galant VR4 lancée en 1987, le système a été développé avec l'arrivée de l'AYC (contrôle actif du lacet) en 1996 sur la Galant VR4 et la Lancer Evolution, cette dernière ayant ajouté un différentiel central actif (ACD) en 2001.

Encore optimisé pour la dernière génération de la Lancer Evolution lancée en 2007 (2008 en Europe), le système S-AWC est un système de contrôle de la dynamique du véhicule, qui comprend et gère intégralement quatre systèmes différents :

- Différentiel central actif (ACD)
- Contrôle actif du lacet (AYC)
- Contrôle actif de stabilité (ASC)
- ABS Sport

Le système S-AWC garantit un contrôle intégré et unifié de ces systèmes, améliorant ainsi le comportement en virage, la motricité et la stabilité du véhicule, non seulement à l'accélération mais également en courbe, lors des freinages en virage et dans toutes les autres conditions de conduite.

2012 : Outlander PHEV : le 4x4 passe à l'électrique

Le système hybride rechargeable de Mitsubishi Motors utilise un nouveau système de transmission intégrale à deux moteurs électriques piloté électroniquement, couplé au système S-AWC (« Super-All Wheel Control ») de Mitsubishi. Dérivé de la transmission intégrale développée pour la Lancer Evolution, le système S-AWC de l'Outlander PHEV propose un contrôle intégré des quatre roues motrices, de l'ASC, de l'ABS et de l'AYC.



Outlander PHEV

De plus, fonctionnant de pair avec le système PHEV, le système S-AWC répartit la puissance entre les roues avant et arrière, ainsi qu'entre les roues gauches et droites, afin d'améliorer la stabilité de conduite et la précision de la tenue de route. En effet, le système S-AWC réduit la force de limitation du différentiel et le patinage des roues avant, tout en optimisant la répartition de la puissance entre l'avant et l'arrière afin de garantir une puissante accélération au démarrage.

En outre, une fonction « 4WD LOCK » optimise la réactivité via une répartition de la force motrice entre l'avant et l'arrière favorisant la motricité et la stabilité en ligne droite sur les routes enneigées, boueuses et autres surfaces glissantes.

Demain...

Fruit d'une longue expérience de plus de 80 ans dans la technologie quatre roues motrices, ces toutes dernières évolutions de la transmission intégrale électrique ont permis à l'Outlander PHEV de devenir la vitrine technologique de Mitsubishi Motors. Ce dernier s'inscrit dans une gamme complète de solutions 4x4, depuis la simple transmission intégrale enclenchable disponible sur la mini-citadine japonaise eK-Wagon jusqu'à la boîte de transfert permanente ultra sophistiquée Super Select qui équipe le L200 et le Pajero, ou encore le très évolué système Super-All Wheel Control (S-AWC) proposé sur le tout nouvel Eclipse Cross.

Au-delà, ces développements mettent également en avant les principes fondamentaux de la nouvelle génération des véhicules de MMC associant une architecture de SUV à la technologie d'un véhicule électrique – qu'ils soient 100% électriques ou hybrides rechargeables – tout en offrant bien évidemment la sécurité et la commodité d'une transmission intégrale...

... Demain comme hier, comme en témoignent les concepts XR PHEV II 2015, eX 2015, GT PHEV 2016, e-Evolution...

