

J'AI CONDUIT
LA

LA NOUVELLE COLT

...125 ch PLUTÔT CONVAI

■ Bien que le nom de Mitsubishi soit beaucoup moins connu de l'automobiliste français que Toyota ou Datsun -devenu depuis peu Nissan il est vrai- il n'en contient pas moins, aux yeux d'une minorité éclairée, une sorte de message de qualité très vraisemblablement mérité, ne serait-ce qu'en raison des références aéronautiques que cet énorme conglomérat nippon est capable d'aligner.

Sur le plan automobile, Mitsubishi n'est pas loin de s'être fait le champion du turbocompresseur, d'une manière sans doute encore plus ostentatoire que la Régie Renault en France et c'est en tenant compte d'autre part d'une nécessité de renouvellement incessant de sa gamme, que la marque japonaise vient de présenter sa nouvelle Colt, dont la version GTI Turbo est, comme on s'en doute, le fleuron.

Pour ce faire, on n'a pas lésiné sur les moyens : une nouvelle carrosserie associée à une mécanique fortement renouvelée. De la sorte, l'observateur a vraiment l'impression de se trouver en face d'une voiture nouvelle et, à tout prendre, il n'a pas tort. En premier lieu, le moteur. En faisant passer l'alésage de 74 à 76,9 et la course de 82 à 86, la cylindrée qui était de 1 410 cm³ s'est hissée aujourd'hui à 1 597 cm³ et, comme on pouvait s'en douter, la puissance a fait un bond. Hier, la Colt Turbo disposait de 107 CV à 5 500 t/m., alors qu'elle affiche maintenant, et au même régime, 125 cv.

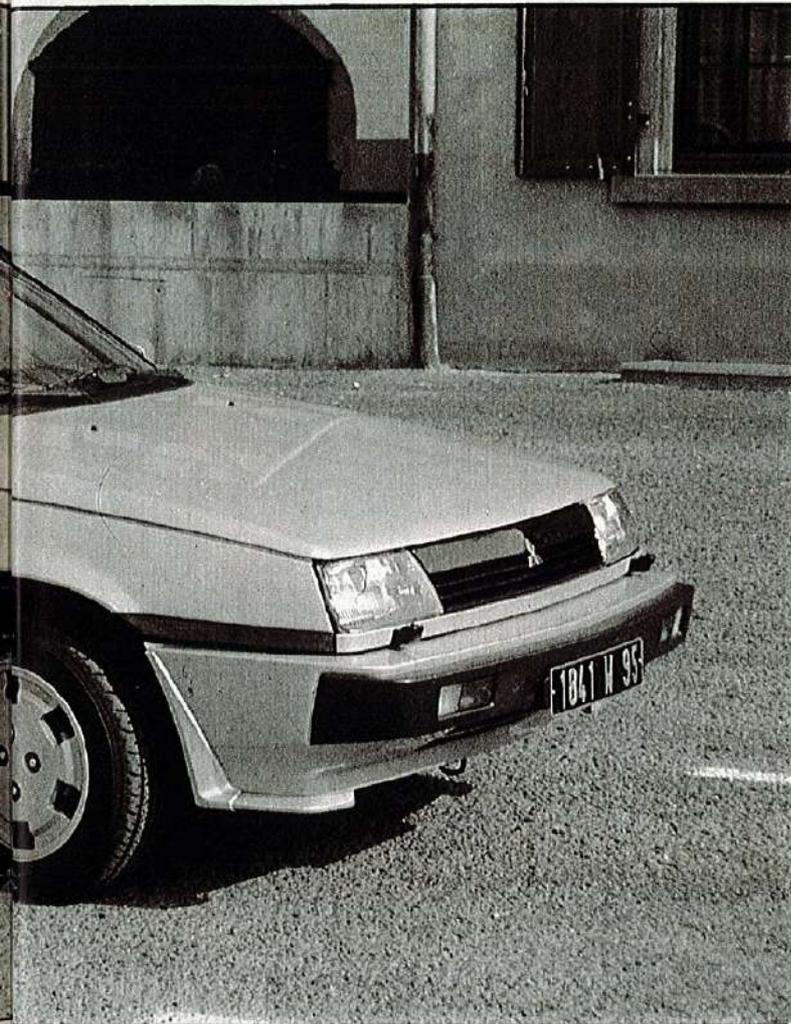
Le turbo lui-même est toujours un Mitsubishi de petite taille mais qui accepterait de tourner jusqu'à 190 000 t/m., ce qui ne laisse pas d'impressionner le profane... L'alimentation s'effectue par l'intermédiaire d'un système d'injection électronique entièrement géré par calculateur tandis que l'allumage, également électronique, comporte un détecteur de cliquetis disposé sur le bloc et agissant sur l'avance à l'allumage, ainsi qu'un régulateur automatique du régime de ralenti.

Pour faire face à cet accroissement de puissance, le moteur a été doté d'un radiateur d'huile, les têtes de piston étant également refroidies à l'huile, et il a été attelé à une nouvelle version de la boîte de la Colt qui, rappelons-le, possède sur l'ancien modèle, l'originalité de comporter deux gammes de quatre vitesses, sélectionnables par l'entremise d'un inverseur. Sur la nouvelle version, la boîte comporte quatre rapports sélectionnables mécaniquement, plus une cinquième surmultipliée qui, quoique obéissant au même levier, est



MITSUBISHI

NCANT



commandée par une soupape pneumatique contrôlée électriquement.

Nous avons toujours affaire à une traction avant à train avant à déport négatif, l'arrière se contentant d'un essieu rigide, le tout monté sur ressorts hélicoïdaux, à section variable à l'arrière. La voie avant a également été légèrement augmentée et les freins comportent à l'avant des disques ventilés et à l'arrière des tambours. La direction est commandée par crémaillère et, par rapport à l'ancien modèle qui, soulignons-le, demeure en production ou, du moins, en vente, le poids en ordre de marche annoncé par le constructeur est passé de 860 à 930 kg.

A l'examen, la nouvelle carrosserie se présente sous des dehors plutôt séduisants. Il n'est pas certain que l'aérodynamique y trouve son compte mais le coup de crayon est sec et nerveux, surtout avec les becquets et spoilers propres à la Turbo. La planche de bord est également assez agréable à contempler et, surtout, la voiture se comporte de façon sympathique, même lorsqu'on la pousse

dans ses derniers retranchements, ce qui signifie sans doute - nous vérifierons au cours d'un essai véritable - autour de 200 chrono, avec un 1 000 mètres départ arrêté légèrement supérieur à 30 secondes.

Tout au moins sur routes sèches, la motricité m'a paru bonne pour une TA, avec un comportement équilibré qui semble parfois aller jusqu'à autoriser une légère tendance au survirage. Roulis et tangage n'atteignent pas des ampleurs rédhibitoires et le freinage m'a paru correctement équilibré et endurant. Bien qu'elle soit relativement démultipliée, la direction est ferme dans les manœuvres, tout comme d'ailleurs la suspension.

Aux côtés de la Turbo, une GT atmosphérique de 1 458 cm³ offre 75 cv à 5 500 t/m. et ne paraît pas ridicule, avec une finition également très acceptable. Enfin, une version quatre portes trois volumes se nommera Lancer, en reprenant exactement le même schéma technique mais avec une longueur hors-tout de 4,12 mètres contre 3,87 mètres pour la GT.

Un mot à propos des prix. La Turbo sera vendue 84 000 F, plus, éventuellement, un supplément de 1 200 F pour des lave-glaces électriques à l'avant qu'on s'attendait plutôt à voir apparaître en série sur une voiture de cette classe. De son côté, la GT vaudra 57 900 F en trois portes et 60 100 F en cinq portes, la Lancer étant d'ailleurs proposée au même prix. Un modèle dépouillé trois portes sera enfin lancé à 49 100 F.

A gauche, la Colt GTI turbo équipée d'un tableau de bord agréable. Ci-dessous, la Lancer, qui n'est autre qu'une Colt trois volumes.

A. C.

