



SSANGYONG **MUSSO** TDX Sports 2.9 - Pick-Up - 120cv



«De mon temps, ce n'était pas pareil !» Qui n'a jamais entendu cette rengaine de la part de l'un ou l'autre nostalgique des années passées et des qualités présumées que la mémoire avait bien voulu garder des moments historiques engrangés dans les neurones. Avec le Musso, «le bon vieux temps» est de retour, avec toute sa force. Le Musso pick-up reprend le bon vieux cinq cylindres 2.9 turbo diesel de Mercedes et le glisse dans une carrosserie d'aujourd'hui, dotée des technologies courantes. Ce bloc issu de la gamme Mercedes, prédécesseur des rampes communes, a déjà maintes fois fait ses preuves d'ardeur à la tâche. Il ne répondra malheureusement plus aux normes anti-pollution de demain, conséquences évidentes des résolutions de Kyoto. SsangYong, constructeur conscient de cet état de choses, envisage son remplacement, dans de brefs délais, par un common rail.

Premier contact, après la GoldWing, le contraste est surprenant. Quelques kilomètres plus tard, les appréhensions de parcourir plusieurs centaines de kilomètres avec un utilitaire sont apaisées et les qualités du Musso émergent. Nous sommes neuf à nous rendre en Suisse en passant par la Lorraine. Deux véhicules démenagent ce petit monde. La benne du pick-up SsangYong reçoit les bagages pour laisser leurs aises aux passagers. Quatre d'entre nous prennent place dans le Musso dont nous avons d'abord apprécié l'esthétique. Sa robe

noire chère à la marque, ses lignes inhabituelles pour un utilitaire pur et dur, son pare buffles chromé qui se démarque à la proue attire les regards pendant toute la semaine. À chaque arrêt, des badauds nous interrogent, prennent des photos, commentent le pick-up. Au-delà du design, nous sommes enchantés par l'espace réservé à l'intérieur de la cabine aux passagers, tant à l'avant qu'à l'arrière.

L'itinéraire du test emprunte des autoroutes, des départementales, passe par des cols de montagnes et nous mène parfois, rarement, dans les villes. La consommation que nous craignons importante est restée limitée, sans doute parce que les envies de vitesses sont naturellement contenues et que la conduite cool est de rigueur. La mode 4x4 existe, qu'elle soit appréciée ou décriée. Ces engins ont des caractéristiques qui les différencient immanquablement des voitures. Ils sont lourds de leurs équipements avec leurs dimensions imposantes, les roues larges, les châssis renforcés, les éventuels treuils, les pare buffles... Ils présentent une surface frontale importante, offrent des résistances mécaniques incomparables avec celles d'une berline. Ce sont des engins, au départ, inadaptés à la route et aux files quotidiennes. Pourtant, c'est une réalité que de nombreux usagers de la route ont opté pour ces pachydermes afin d'assurer leurs transports journaliers. Certains constructeurs ont réagi en transformant le concept du franchis-seur.

Certains livrent des ersatz en deux roues motrices ayant l'apparence du 4x4 traditionnel. D'autres ont poussé le concept afin d'obtenir une tenue de route plus que satisfaisante et des qualités de confort digne d'un salon au Hilton.

Sans épiloguer sur les motivations des utilisateurs des 4x4 routiers, remarquons quand même que cinq à dix pour cent d'entre eux en usent directement pour leurs loisirs. Trois activités principales se démarquent dans ce cas : la balade, la randonnée et le franchissement. La première concerne les promenades en famille ou entre amis près de la maison. La randonnée prend des itinéraires pré-établis variant en distances et en difficultés. En Belgique, des journées sont organisées qui vont de la promenade tout chemin accessible à tous au raid en Écosse ou en Crète où l'on partage aussi la gastronomie ou le tourisme en passant par l'expédition plus technique qui invite à utiliser les caractéristiques de l'engin en gravissant des pentes, traversant un gué, suivant un dévers... Enfin, le franchissement est une activité sportive qui se pratique sur des terrains privés aménagés dans ce but. Signalons aussi que certains professionnels ont besoin d'un moyen de déplacement et de chargement dans des conditions difficiles. Par exemple le vétérinaire s'occupant des troupeaux de bovins, l'entrepreneur ouvrant un nouveau chantier, l'agriculteur entretenant les clôtures, le

Pick-Up utilitaire	
Prix du modèle testé :	22.390 euro
Autonomie :	73 litres = 850 km
Émission de CO ₂ :	230 gr/km
Couple maxi :	245 Nm à 2.250 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.851 kg Cx : x.xx SCx : x.xxx

propriétaire d'un cheval de compétition de saut... Parce qu'en matière de traction de remorque, le Musso est dans un de ses domaines de prédilection.

Les réactions des usagers de la route sont nettement plus amicales lorsque nous sommes au volant du pick-up que lorsque nous conduisons d'autres des 4x4 de luxe. Le Musso attire la sympathie avec sa bouille inhabituelle. Par rapport à la réglementation belge, il propose une longueur de chargement inférieure à la moitié de l'empattement et ne devrait donc pas être considéré comme un utilitaire. Certains, grâce à une bonne négociation avec leur contrôleur du fisc, arrivent cependant à bénéficier des conditions avantageuses accordées par l'État.

Même en dehors de ces considérations, le SsangYong est une bonne affaire parce que son prix de vente est particulièrement attractif compte tenu de la dotation standard : Radio CD-RDS, vitres et rétroviseurs électriques, climatisation semi-automatique, sièges et volant réglables en hauteur. Il propose, en plus de la boîte la transmission par les deux roues arrière, gage de consommations modérées, deux motricités, longue et courte, par les deux essieux. La gamme courte est jumelée à un différentiel à glissement limité. Avec ces atouts, le pick-up Musso est un outil efficace pour celui qui en a besoin dans les terrains difficiles tout en restant discret et économe sur le réseau routier.