



Actyon

A200 XDi 4WD BVM5 - 136cv

Partant du principe que chaque véhicule est idéal pour un certain public, cherchons le profil de l'acheteur idyllique de l'Actyon, nouveau SUV au design décalé de SsangYong. Ses caractéristiques se découvrent dans la quiétude d'une conduite tranquille, loin des mouvements désordonnés des changements de bandes sur autoroute, des inconditionnels des passages de vitesse rageurs... Les personnalités équilibrées, un chouia fêrues de mécanique, toutefois raisonnablement rebelles pour s'affranchir d'une modestie limitante, présentent des tempéraments teintés de modération et de sérieux qui font les bons pilotes en tout-terrain. C'est justement cette frange de population que SsangYong veut convaincre.

Le constructeur coréen soumet une gamme étendue de 4x4 : Actyon, Kyron, Rexton, Rodius. Bien qu'il propose également, à un prix encore plus abordable, des versions 4x2 qui raviront ceux qui privilégient leur présence ostentatoire. Les designers coréens créent des lignes originales ou excentriques que certains contesteront avec plaisir. Laissons-les causer ! Quand vous passez au volant d'un SsangYong, tout le monde se retourne sur vous ! L'Actyon, dernier-né, ne déroge pas à cet archétype. Il présente une gueule unique, une silhouette trapue, agressive, une ligne de toit courbée vers la malle juste posée sur l'essieu arrière... Ses pneus gigantesques attachés à des jantes de seize pouces et la direction trop souple sont une injure à une conduite autoroutière à vive allure. En tout terrain, ou à des rythmes de promeneurs, confèrent-ils, par contre, un confort bonhomme.

Ses qualités, l'Actyon les distille à ceux qui prennent le temps de les apprécier. Les premières sont évidentes : le style et le prix inimitables. Quels sont les concurrents qui proposent, à moins de vingt-cinq mille euros, une élégance m'as-tu-vu apte à crapahuter allègrement dans les franchissements hors-piste ? Évidemment, les deux tonnes de l'engin et de son conducteur éviteront la gadoue épaisse qui ne pardonnera pas son poids. Mais, pour rejoindre la station de ski en période hivernale, il ne faudra pas grand-chose de plus que deux paires de pneus d'hiver. Et peut-être de faire l'impasse sur la gigantesque plaque de protection sous le châssis qui risque de coller dans la neige profonde et dans les passages de crêtes... Les angles d'attaque et de fuite, quant à eux, sont exemplaires. Cette protection tant décriée en tout-terrain réduit considérablement le CX en conduite quotidienne. Grâce à elle, aux qualités intéressantes du moteur et à la boîte manuelle, nous sommes restés, lors d'un périple de seize cents kilomètres, juste au-dessus des huit litres aux cent avec un parcours d'environ trois heures en tout terrain.

Les tarages et les débattements des suspensions de l'Actyon testé avantageaient les sorties en sous-bois. Les pneus dont nous avons déjà parlé aussi. Dommage que les possibilités de pratiquer le tout-terrain s'amenuisent de semaine en semaine. La pratique sauvage de hors-piste est condamnée par des lois, des décrets municipaux ou même par des comportements douteux de certains propriétaires de sols. Il existe bien des terrains privés réservés aux conducteurs qui désirent développer leurs

connaissances de leur véhicule. Certains organismes proposent aussi des promenades dominicales ou d'une semaine dont les difficultés sont réparties en différentes catégories. Cependant, les Jeep, Land Rover et autre SsangYong empruntent le plus souvent des routes et des autoroutes. Dans ce cas, l'Actyon mériterait une monte de pneumatiques à la hauteur des flancs limitée sur des jantes d'un plus grand diamètre ainsi qu'un réglage plus dur des amortisseurs.

Pour les testeurs de voitures, passer d'une routière de luxe à l'Actyon demande à la fois de l'humilité et du savoir s'adapter rapidement. J'étais déconcerté au premier petit coup de frein, encore sur le parking de l'importateur, par la réaction peu rassurante de la suspension. Il aura fallu quelques minutes pour concevoir que l'Actyon, ainsi réglé, donne le meilleur de lui-même avec une conduite anticipative, calme et à des vitesses loin en deçà de celles d'une sportive. Nous en reparlerons, en juillet, lors du prochain essai de la version pick-up, l'Actyon-Sport.

Conscients des caractéristiques structurelles de l'Actyon testé, les voyageurs qui l'ont investi pendant une semaine ont apprécié leur regard différent sur l'itinéraire suivi, la qualité sans reproche des matériaux et du montage et des finitions dans l'habitacle. Le ronflement contenu du moteur délivrant un couple important est resté agréable, nettement plus que les bruits, rapidement éliminés, de la radio à moindre prix. Les conversations à bord furent évidemment de rigueur.



SUV Coupé	
Prix du modèle testé :	23.995 euros
Autonomie :	75 litres = 940 km
Émission de CO ₂ du test :	205 gr/km
Couple maxi :	310 Nm à 1.800 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.856 kg
Puissance/Poids :	53.88 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	230 gr/km
CO :	0,230 gr/km
NO _x :	0,260 gr/km
HC + NO _x :	0,310 gr/km
Particules :	0,040 gr/km

