



Kyron

M200 XDi AWD bvm5 - 136cv

D'un nom dont l'orthographe peut surprendre tout autant que l'esthétique de plusieurs de ses réalisations, SsangYong s'est, dans la deuxième version de son Kyron, un tant soit peu assagi dans quelques excentricités. Dommage disent les uns, tant mieux diront les autres ! Le fait est que l'insertion de ce modèle dans le flot des véhicules actuels circulant sur nos routes provoque, à la fois, moins de torticolis et de sourires en coin.

La filiation de la marque coréenne avec un associé germanique étoilé est plus que mécanique. Des traits de visage rappellent certaines berlines allemandes. De là à prétendre avoir affaire à une classe M coréen, il y a une marche que le Kyron M200Xdi ne franchit pas encore. Est-ce son but d'ailleurs ? L'image et la qualité de SsangYong sont établies et ne sont pas à comparer aux plagiats grotesques et irréalistes de certains constructeurs chinois.

Le soleil est censé se lever à l'Est. Ce jour-là, soit son réveil-matin n'a pas sonné, soit les obscures barrières douanières l'ont fait durablement patienter à une hypothétique frontière... Toutefois, un petit rayon nous est parvenu de là-bas sous la forme d'un véhicule issu d'un industriel encore peu connu et qui mériterait de l'être plus.

Le contact humide avec ce SUV s'est fait sans surprise, en retrouvant bon nombre des éléments de l'Actyon essayé il y a quelques semaines. L'espace intérieur est généreux, également pour le coffre, agréable, même si des détails et accessoires prétendus utiles peuvent manquer à d'aucun. Celui-ci pourra toujours se tourner vers le Rexton II, fleuron de la marque. La vocation du

Kyron étant de permettre, à un coût, ma foi, fort raisonnable, de disposer de volume, de praticité et d'un tant soit peu de luxe. SsangYong à réussi là quelque chose d'intéressant qu'il faudra prendre en compte lors d'un choix d'achat de véhicule capable d'être un peu plus qu'éprouvé pour la ville.

Pourvu d'une motorisation diesel volontaire et suffisante dont le couple débarque de manière présente à relativement bas régime, le modèle d'essai était doté d'une boîte automatique à cinq rapports reprenant le concept TipTronic de Mercedes. La sélection manuelle se fait via un petit sélecteur bien pratique sur le levier. Le Kyron offre également d'une transmission intégrale et d'un réducteur enclenchable. Une version XVT de l'engin dispose d'une traction aux quatre roues permanente avec répartition du couple variable entre les essieux avant et arrière. Cette boîte de vitesse est à l'image du véhicule et de la manière dont il doit être mené : avec calme, sérénité et anticipation. Partant de là, aucun souci, tout se déroulera comme prévu !

L'équipement pneumatique de base du Kyron étant à la hauteur des chaussures de ville du conducteur, c'est de façon très raisonnable que l'aventure hors bitume s'est réalisée. Dommage, car le potentiel en tout-terrain est évident, sans pour autant aller titiller un classe G, nous sommes d'accord. Néanmoins, sa transmission avec réducteur permet sans problème d'envisager beaucoup plus que l'ascension d'un trottoir. À ce prix, astiquer la moquette boueuse du Kyron coûtera moins cher que le nettoyage à sec d'un tapis de luxe "made in M, Q or X, products of Germany" souillé d'une odoriférante déjection canine. Celle-ci est

malheureusement une des caractéristique de l'univers de prédilection de ces véhicules... Quel gâchis !

Le Kyron a abordé l'arpentage des sous-bois et des talus sans appréhension. Son architecture à châssis séparé est un gage de rigidité et de robustesse en off-road ou en traction de lourdes charges. Le couple de roues indépendantes à l'avant et de l'essieu rigide à l'arrière assure de bons débattements, une garde au sol constante même quand une famille de Montagnes des Pyrénées occupent le coffre spacieux. La première surprise agréable a été une faible montée herbeuse détrempee et légèrement boueuse, que le couple du diesel et la douceur de la boîte automatique avaient vaincue sans un seul ripage.

Tout encouragé par cette réussite, c'est avec bonheur que la suite est venue, avec l'abordage de déclivités dont les angles d'approche et de fuite, mais surtout ventral de l'auto ont montré leurs limites. La garde au sol est correcte sans être extraordinaire et les quelque vingt centimètres sont malheureusement constants sur près de deux tiers du dessous. Attention donc aux bourbiers et congères, ce d'autant plus que le poids du mastodonte ne favorisera pas une faible portance du sol. Qui disait que tout corps plongé dans un liquide subit une pression du bas vers le haut ?

Le Kyron était équipé de la programmation de contrôle de vitesse en descente (HDC - Hill Descent Control). Les réjouissances se sont alors prolongées avec l'approche, profils de pneus remplis et inadaptés à la situation, d'un bon versant gras et glissant à

souhait. Le Kyron n'y a pas démerité, non plus. L'efficacité de cet équipement a démontré ici son utilité malgré les vingt-cinq quintaux de l'engin, ses passagers et le matériel embarqué.

Les aides électroniques sont bien évidemment présentes sur ce modèle. L'ABS/ESP intervient à juste titre, quand cela est nécessaire. Par respect pour le véhicule confié, je n'ai pas voulu faire l'essai du système de surveillance de stabilité qui réagit, par exemple, en cas de manœuvre d'évitement... que la souplesse des suspensions, agréable et utile en TT, pourrait rendre hasardeuse. Le cuir des sièges a bien mieux résisté que les chaussures de votre serviteur au traitement plus qu'humide auquel tout a été soumis durant ce rapide essai !

Ce Kyron deuxième mouture semble a priori un choix idéal pour celles et ceux qui désirent un moyen de transport suffisamment robuste et performant pour tracter remorque ou van, accéder aux endroits escarpés avec un volume important de bagages. Ou encore, simplement, permet-il de se démarquer en hauteur dans le flot quotidien sur la route... Le tout pour un coût raisonnable et un confort, ma foi bienvenu, compte tenu du prix.



Franchisseur	
Prix du modèle testé :	33.160 euros
Autonomie :	75 litres = 830 km
Émission de CO ₂ du test :	240 gr/km
Couple maxi :	310 Nm à 1.800 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.935 kg
Puissance/Poids :	51.68 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	232 gr/km
CO :	0,170 gr/km
NO _x :	0,310 gr/km
HC + NO _x :	0,350 gr/km
Particules :	0,040 gr/km

