



Actyon Sports A200 XDi 4WD bvm5 - 141cv

Les réalisations du constructeur coréen spécialisé dans le véhicule tout-terrain de loisirs se complètent avec le modèle Actyon Sports : une corde de plus à une gamme de plus en plus étoffée dans ce segment. Si l'esthétique ne vous a pas encore indiqué sans équivoque la provenance de l'engin du jour, apprenez donc qu'un tel faciès ne peut être signé que SsangYong ! Et si la bouille de l'Actyon Sports ne vous rappelle rien, ce n'est pas grave, l'arrière vous en dira tout aussi long et maintenant vous le saurez pour longtemps ! La filiation avec son petit cousin Actyon tout court essayé précédemment ne s'arrête pas qu'au nom et c'est ainsi que l'on trouve énormément de similitudes entre les deux modèles, du moins de l'avant jusqu'à la banquette arrière; après, ça change radicalement ! Je pensais qu'une tronche pareille était inimitable, SsangYong se la joue donc double.

Ainsi, on retrouvera un brûleur à mazout connu, toujours aussi volontaire malgré une cylindrée contenue de 2 litres avec assistance respiratoire à turbine, judicieusement placée sous un capot et derrière une poupe que même une tenue de camouflage ne saurait dissimuler au plus distrait d'entre nous. L'intérieur est accueillant et spacieux, avec des commandes disposées en rond, pour celles encore présentes par rapport au petit cousin. Exit

certaines aides à la conduite : l'Actyon Sports montre ici le chemin de l'utilitaire. La climatisation fait partie de la dotation, comme la sellerie cuir.

D'un SUV coupé, en rallongeant l'empattement et en rajoutant une piscine à l'arrière, SsangYong a métamorphosé les lignes tendues de l'Actyon en un pick-up de loisirs. S'attarder sur l'arrière de l'engin est nécessaire, tant les lignes courbes de l'avant contrastent avec les angles vifs du greffon, sous forme d'une benne profonde que la lourdeur de la ridelle vous rappellera à chaque usage. En effet, passé la banquette arrière, on pourrait presque croire que les designers ont laissé leur compas et autre pistolet au placard, pour tirer des lignes au cordeau. Certains ténors de ce genre de véhicules osent les courbes jusqu'à la benne pour appâter un public moins tourné vers le côté pratique et utilitaire. SsangYong réussit là à donner un vrai goût d'utilitaire à un crapahuteur ciblant une clientèle jeune en recherche d'aventure et de démarcation ; autre approche !

En pleine période d'art antérieur cubique, l'Actyon Sports en oublie toutefois une bonne partie. En effet, l'absence de protection particulière de la custode arrière et une charge utile réduite à quelques centaines de kilos confirment que l'usage

de ce modèle est bien plus destiné à la pratique de loisirs qu'à celle d'un utilitaire tâcheron. Sous la bête, une architecture peu commune pour un pick-up explique ce dernier point, car en lieu et place des sempiternelles et sautillantes suspensions à lames à l'arrière, SsangYong offre ici des ressorts hélicoïdaux sur son assise arrière, un peu plus éloignée de l'indépendance du train avant que l'Actyon coupé. Le comportement s'en trouve un chouia amélioré par rapport à son court cousin. La monte pneumatique est aussi plus en accord avec l'usage d'un tel véhicule. Mais il conviendra de se souvenir que l'engin est un vrai tout-terrain de par sa charpente à châssis séparé et boîte de transfert. Inutile donc de vouloir suivre une autre marque de SUV étoilé (entendons Subaru) dans ses envolées lyriques d'un flat four titillant la zone rouge.

La boîte de transfert du SsangYong pourrait alors vous être d'un précieux secours pour vous ressortir de l'ornière... Une gamme courte bien réduite et des débrayements corrects, le tout associé à un moteur d'origine Mercedes-Benz un tantinet retravaillé à la mode coréenne, coupleux et volontaire dès les plus bas régimes, confèrent à ce relativement gros gabarit des capacités hors piste tout à fait convenables. Une mécanique tranquille accouplée à une boîte de vitesses et de transfert à

SUV look Pick-up

Prix du modèle testé :	26.100 euros
Autonomie :	75 litres = 830 km
Émission de CO ₂ du test :	228 gr/km
Couple maxi :	310 Nm à 1.800 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.963 kg
Puissance/Poids :	52,98 kW/t

l'image du véhicule permet au conducteur et aux passagers de profiter tranquillement des espaces nouvellement conquis.

La place et le confort à bord se payent toutefois cash avec un empattement conséquent et un porte-à-faux arrière pénalisant l'angle ventral et de sortie, la ligne inférieure de la benne étant néanmoins à l'abri des petites grattes sous le couvert d'un pare-chocs en polymère non peint. Que les citadins se rassurent, aucun souci dans les parkings souterrains ou les descentes de trottoirs ! La benne est également bien protégée sous plastique des éventuelles rayures que pourraient laisser les adorables pattes de votre couple de Saint-Bernard.

Attention cependant au tonneau qui pourrait en entamer l'arête en quelques points... Véhicule atypique et décalé, comme bon nombre des réalisations de SsangYong, il saura certainement convaincre une clientèle avide de rouler différemment et désireuse de se démarquer à un prix raisonnable en ville ou à la campagne. À condition de réserver son usage à une utilisation de SUV et non d'utilitaire.

