



Franchisseur de luxe	
Prix du modèle testé :	35.240 euro
Autonomie :	80 litres = 900 km
Émission de CO ₂ :	230 gr/km
Couple maxi :	345 Nm à 3.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.972 kg Cx : 0.44 SCx : 1.214



L'histoire de SsangYong, société créée en 1986, a été particulièrement agitée ces dernières années. Daewoo l'avait reprise sous son propre nom et avait commercialisé le Rexton pendant deux ans avant de faire faillite. Reprise par GM, la marque Daewoo est commercialisée aujourd'hui sous le label Chevrolet. Lors de la reprise, GM abandonna cependant SsangYong et ses 4x4. Le repreneur chinois «Shangai Automotive» relance le patronyme SsangYong ainsi que ses trois modèles principaux Korando, Musso et Rexton avec un actionnaire de choix pour les motorisations : Mercedes. Aujourd'hui, fort des investissements chinois, la gamme se renove et se complète des modèles Kyron et Rodius. SsangYong Belgium, branche indépendante du groupe néerlandais Kroymans Corporation, assure les importations en Belgique. Pour la petite histoire, SsangYong signifie « Deux Dragons ».

La voiture proposée pour le test est toute nouvelle. Elle affiche 150 kilomètres au compteur quand nous en prenons livraison. Dans le parking, elle paraît gigantesque et l'espace intérieur confirme cette impression. Dans le coffre, pour protéger le tapis de sol, un énorme bac en plastique noir épousant les formes de la carrosserie sur une hauteur de trente centimètres serait même capable de recevoir un

trophée de chasse gros comme un chevreuil ou les sacs chariot de golf de quelques amis. Ce Rexton revu par le designer italien Giugiaro a de l'allure. La version mise à notre disposition comprenait le cruise control et une commande T-Tronic pour la boîte de vitesse. Nous avons particulièrement apprécié les passages forcés aux rapports inférieurs et supérieurs par déplacement vers la gauche et vers la droite. On s'y fait très vite. Le toit ouvrant électrique, le volant en bois et cuir et les marchepieds complètent l'offre.

SsangYong refait surface après son épopée Daewoo. Avec le Rexton, le constructeur se frotte aux franchisseurs de luxe, en arborant un prix défiant toute concurrence pour ce niveau d'équipement et cette capacité de traction. Les seuls ingrédients négligés par les Coréens sont les quelques raffinements comme les capteurs de recul, les freins, essuie-glace et phares automatiques et aussi la permanence de la transmission intégrale ainsi que l'ESP proposé seulement en option... Au premier abord, nous considérons l'aide à la marche arrière comme intangible. Et pourtant, la perception des limites du véhicule s'est avérée simplissime. D'autre part, les réels atouts des

franchisseurs sont préservés. Le châssis en échelle, fait de longerons et de traverses, c'est du costaud qui, grâce à une transmission à toute épreuve, intégrale gérée par l'électronique, ira loin dans la boue avant de déclarer forfait. Le rayon de braquage réduit facilite les évolutions dans les terrains difficiles. Avec le Rexton, vous en avez pour vos sous. À la limite, vous regretterez peut-être, après six cents kilomètres d'autoroute, les tressautements accentués par les jantes dix-sept pouces, qui ne dérangeaient pas pendant la première moitié du trajet.

Le moteur est celui de l'actionnaire minoritaire (cinq pour cent des actions), le 2.7 Mercedes diesel common rail de cinq cylindres. Il manifeste le souci de SsangYong de rester dans le peloton des 4x4 de luxe en respectant les normes relatives aux pollutions autorisées. Comme le Rexton invite à une conduite cool, nous avons atteint sans trop y faire attention une consommation de moins de neuf litres aux cent kilomètres sur autoroute. Alors que la bête est à peine sortie des chaînes de fabrication et que le rodage est à peine entamé. Après quelques prises de plaisir dans un terrain de franchissement, la frugalité était toujours de mise. Onze litres aux

cent pour environ une heure de gentilles circonvolutions en terrain caillouteux et gadoueux à souhait. La courbe de couple est plane entre 1800 et 3200 tours. Les 120km/h exigent une rotation du moteur d'environ 2400 tours par minute, proche du couple maximum. Il y a manifestation de la réserve pour tracter une lourde remorque de 3500 kg. La sonorité fait penser à un gros ventilateur.

La propulsion sera avantageusement utilisée pour les longs trajets par temps sec. La pluie, la neige et les routes à virolos exigeront les quatre roues motrices. Le réducteur viendra bien à point pour les difficultés à faibles vitesses. La suspension est sautillante, impression renforcée par la monte en 17 pouces. Nous avons eu l'impression de rebondir sur les différents itinéraires, qu'ils soient faits d'autoroutes ou de chemins de terre. Vous prenez l'habitude de cet état de choses ou vous optez pour un tarage plus rigoureux. Lors de la prise en main du véhicule, le nouveau GPS de Kenwood nous a donné quelques petits soucis. Les réactions du service de presse et du concessionnaire ont été exemplaires. Quand les clients sont traités avec autant de sérieux, les risques de problèmes après la vente sont limités.