

Essai - SsangYong XLV : Evolution en cours...

Sous nos latitudes, quand on évoque la marque SsangYong à quelqu'un, les yeux ont tendance à se plisser, les bouches se pincent et l'expression du visage exprime rapidement une profonde surprise. Pourtant, le constructeur sud-coréen est bien présent en Europe, plus que jamais d'ailleurs avec l'arrivée de la version étendue du Tivoli, le XLV.



- 4 cylindres, diesel, 1'597 cm³
- 115 ch de 3'400 à 4'000 t/min
- 300 Nm de 1'500 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h : n/c
- Poids : 1'405 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'440 x 1'798 x 1'635
- Conso. mesurée : 9.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 131 g/km (C)
- dès CHF 18'400.-, mod. essayé: CHF 29'800.-

Texte : Matthieu Giraudier / Photos : Matthieu Giraudier et Patrick Schneuwly

Méconnaître SsangYong n'a rien de surprenant. Avec une production de 150'000 véhicules en 2012, le constructeur est loin des multiples millions d'unités assemblées par les leaders mondiaux.

L'entreprise est fondée en 1954 et ce n'est qu'en 1988 que les activités automobiles débutent. Le parcours de la société sud-coréenne va alors être chaotique, fait de dettes croissantes et de faillites, jusqu'à l'acquisition de la firme en 2011 par l'indien Mahindra & Mahindra. De cette ère, le crossover Tivoli est le premier véhicule, modèle duquel le XLV est l'extension.



A l'extérieur

SsangYong est coutumier de designs automobiles particuliers, pour ne pas dire singuliers. Le XLV ne déroge pas à la règle. L'ensemble apparaît comme assez cubique, même si la ligne de toit fuyant vers la poupe vient affiner le dessin. Les épaulements des ailes arrière viennent aussi casser la géométrie générale taillée à la serpe.

La signature lumineuse avant manque de caractère et n'évoque rien de bien spécial. Les phares arrière quant à eux sont massifs et l'oblique de la ligne intérieure tend à les faire loucher. Des détails çà et là rehaussent le design, tel que le bouclier avant, avec ses traits plus recherchés.

D'une manière globale, l'esthétique de ce crossover est loin des standards européens, mais marque une nette amélioration comparativement à ses prédécesseurs, tels que la Rodius ou le Musso.



A l'intérieur

Après 10 jours passés au volant de cette voiture, je me demande ce qui s'est passé entre les ingénieurs lors des réunions de projet. Le niveau de finition de l'intérieur et des divers détails est franchement hétérogène. Les arbitrages en matière d'équipements et de commodités sont assez surprenants. En voici des exemples.

Les panneaux de portes intègrent des finitions imitations fibres de carbone de bonne tenue, mais le plastique de la console centrale est un reliquat longtemps caché des années 90 ; les buses de ventilation extérieures sont réglables mais il est impossible de couper l'aération centrale ; le système d'infodivertissement assure le minimum syndical mais on peut brancher une prise HDMI à l'avant. On peut aussi ajouter au compte le combo de bouton « Map » et « Navigation », tous deux agissant sur une seule et même fonctionnalité. Le meilleur de l'incongru reste les choix fonctionnels et ergonomiques du tableau de bord : alors que les compte-tours sont illuminés de diodes rouges ou bleues, alternant selon le cycle jour/nuit, on se rend vite compte que le régulateur de vitesse n'est en réalité qu'un tempomat à l'ancienne. Le système, réellement désuet, est dénué de toute ergonomie. Il est impossible de savoir, alors que le régulateur est actif, à quelle vitesse il est réglé. Pire encore : aucune incrémentation de cinq en cinq ou de dix en dix kilomètres par heure n'est possible. Le plus pratique est alors de couper totalement le dispositif, d'ajuster manuellement sa vitesse puis le réactiver. Il aurait pourtant été facile de soutenir ce choix technologique par un système de sélection de vitesses prédéfinies, à choisir via l'écran tactile.

On peut aussi citer à la volée : le choix de navigation TomTom qui, ici, est en permanence en retard sur la position réelle du véhicule, ce qui me vaut de beaux détours non souhaités. Ensuite, seule la fenêtre conducteur est automatique, en descente seulement ; le système son est de basse qualité, tout comme le micro pour les communications téléphonique - c'est une vraie gageure de passer un

appel.

Tout le tableau n'est pourtant pas sombre. Les sièges avant chauffants (et ventilé côté conducteur) ont une assise au confort dans la norme et un soutien correct. Il en va de même pour la banquette arrière, qui est au format deux-tiers/un-tiers. Je peux facilement dire que je ne me suis jamais senti mal assis dans cette voiture. L'insonorisation est quant à elle excellente, on évolue en toute quiétude sur autoroute.

Côté espace, l'habitabilité est correcte sans être exceptionnelle. Si, à l'avant, on ne se sent pas à l'étroit, le volume se resserre néanmoins à l'arrière. Le coffre pour sa part est le grand argument de vente de cet XLV. La différence avec le Tivoli vient de l'allongement du porte-à-faux arrière de 245 mm, ce qui accroît le volume du coffre de 297 litres, le passant de 423 à 720 litres. Il figure ainsi en tête de son segment, loin devant son challenger direct, le Hyundai Tucson et d'autres comme la Peugeot 3008 ou le Renault Kadjar. Cependant, il souffre grandement d'un haut seuil de chargement.



Sous le capot

Il est possible d'équiper le XLV avec deux motorisations au choix : la configuration essence e-XGi160, 1.6 litres de cylindrée, développant une puissance maximale de 128 ch à 6 000 t/min, avec un couple maximal de 160 Nm pour 4 600 t/min, ou le pendant diesel, l'e-XDi160, de 115 ch et 300 Nm de couple entre 1'500 et 2'500 t/min. A ces cœurs peuvent se greffer une boîte manuelle 6 rapports ou une transmission automatique 6 vitesses dite « Aisin ».

Le choix est limité et porte sur des moulins aux puissances honorables mais qui, une nouvelle fois, n'affolent pas les foules.

Nous testons ici la version diesel à boîte manuelle et quatre roues motrices (selon sollicitation). Ce qui surprend immédiatement, c'est la dynamique spéciale du

moteur. Si les spécifications techniques indiquent un couple max disponible dès 1'500 tours par minute, force est de constater que, dans les faits, tout le couple débarque dans les alentours des 2'200 t/min. On a alors droit à un surprenant boost, très relatif cependant. Ce comportement de narcoleptique est franchement déroutant et passer les vitesses haut dans les tours va à l'encontre de la bonne habitude de conducteur éco responsable que je tente d'être. Ajuster son rapport devient presque un jeu de stratégie, ce qui peut s'avérer à la longue un brin fatigant, d'autant que le levier de vitesse n'est pas un modèle de souplesse.



Au volant

Sans être menu, le XLV est tout de même assez compact. C'est sans surprise qu'il s'avère maniable en ville, malgré la légère dureté de la direction. Un manque de souplesse bien compensé par un rayon de braquage autorisant de courtes manœuvres en espace réduit.

Comme indiqué précédemment, le comportement du moteur est particulier, ce qui a tendance à pimenter les trajets urbains. Ajuster le rapport au volant de cette voiture est un vrai souci et un exercice pointu. Face au manque de patate en bas et moyen régime, on en vient à jouer, à user et abuser des quelques qualités à disposition pour sortir son épingle au milieu d'un trafic dense. Le premier des points positifs est que cette auto est très roulante. Une fois mise en mouvement, il en faut vraiment peu pour la garder dans son allure. Cela représente une excellente chose pour la consommation et vous transforme en docteur ès décélération ou vous ouvre les portes à un Master en gestion temps réelle du trafic.

Mais cette qualité peut s'avérer être un défaut dans un autre milieu, à savoir la montagne. En effet, l'ensemble moteur-transmission génère, en descente, que très peu de frein moteur. On abuse alors sans cesse de la pédale du milieu, même en squattant le deuxième rapport, et l'on peut redouter que les plaquettes se

mettent à coller aux disques d'un instant à un autre. A ce stress s'ajoute la confiance limitée que je peux avoir dans les pneus. Les Kumho Solus XC qui équipent ma voiture d'essai ont la fâcheuse tendance à crisser sous peu de contraintes. Ça freine très vite les ardeurs et invite à redescendre des cols à une allure plus que modérée.

Ce défaut vient entacher les qualités comportementales de la sud-coréenne. En effet, le châssis et l'amortissement maîtrisent bien le roulis et le crossover grimpe sans difficulté, pour peu qu'on laisse traîner en longueur chaque rapport. La dynamique est soutenue par la modularité de la transmission qui, dans son état normal, est une traction, mais devient intégrale si la sollicitation devient trop importante. On peut sentir en pleine grimpe le système se mettre en branle et apprécier l'assistance apportée par ce dispositif. Il est aussi possible de verrouiller le différentiel inter-ponts, répartissant le couple de manière équitable sur chaque essieu.

Sur route et autoroute, le SUV compact s'en sort, sans mention cependant. Si, comme mentionné auparavant, l'insonorisation garde l'habitacle au calme, il demeure que l'ergonomie de conduite est en deçà des normes actuelles. Si le job de transporter d'un point A éloigné d'un point B est rempli, c'est non sans mal. La moindre manœuvre demande de claquer un, voire deux rapports. Les relances sont anémiques et l'on en vient rapidement, sur voies rapides, à se caler entre 10 et 15 km/h en dessous de la limite pour ne plus à avoir à dépasser.



Verdict

Au final, cette voiture m'a franchement rendu bipolaire. Une partie de moi déplore ses défauts flagrants. Sa conception souffre de choix plus que discutables, son design traîne un héritage stylistique daté, sa motorisation est clairement narcoleptique. Mais une autre partie de moi a une profonde sympathie pour elle car je trouve qu'elle s'inscrit dans une dynamique d'évolution et d'amélioration de la marque sud-coréenne, et son atypisme a su cultiver mon étonnement et mettre mon statut de conducteur au défi.

En fin de compte, elle remplit parfaitement sa mission première qui est d'offrir une mobilité à bas coût. Mais c'est ici que le bât blesse. Les ingénieurs de Pyeongtaek ont dû résoudre cette quadrature du cercle : mettre dans une minuscule boîte ce que peut contenir le grand coffre de la XLV, et ce, avec trois francs six sous. Et cela engendre des arbitrages douloureux et des sacrifices difficiles qui abaissent toujours, en bout de ligne, la qualité générale du véhicule final. Il demeure que le XLV rentre dans un marché où la concurrence est plus que féroce et où les françaises, même si plus dispendieuses, offrent des propositions intéressantes, à la logique et aux qualités de finitions plus acceptables pour le grand public.



Prix et options - Ssangyong XLV e-XDi160 Sapphire 4WD

Prix de base : CHF 28'400.-

Peinture métallisée « Flaming Red » : CHF 600.-

Système de navigation « TomTom » : CHF 800.-

Prix TOTAL : CHF 29'800.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à SsangYong Schweiz AG pour le prêt de ce SsangYong XLV ainsi qu'au garage Ultra à Gland pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - SsangYong Korando D20T 4WD : La révélation

Présentation - SsangYong LIV-2 concept

Présentation - SsangYong Tivoli

Présentation - SsangYong XLV Concept



