Essai – SsangYong Korando D20T 4WD : La révélation

Sssssang… quoi ? SsangYong Korando. Nous passons au crible le dernier modèle du constructeur coréen arrivé il y a 10 ans sur le marché suisse. Dans le segment des crossovers fortement concurrentiel, quels sont les atouts du nouvel outsider venu du Pays du Matin Calme ? En voiture pour un essai plein de surprises…

- 4 cylindres, diesel, 1’998 cm^3
- 149 CV de 3’400 à 4’000 t/min
- 360 Nm de 1’500 à 2’800 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 186 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.0 sec.
- Poids : 1’727 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’410 x 1’830 x 1’760
- Conso. mesurée : 8.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 157 g/km (D)
- dès CHF 29’690.-, modèle essayé: CHF 35’690.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais et Jérôme Marchon

SsangYong était surtout connu pour avoir produit le 4×4 le plus laid de ces dernières années. Oui mais voilà, après moult turpitudes financières et des versions du Korando qui s'enchainent depuis 1983 sans vraiment convaincre, voici qu'arrive le quatrième opus qui pourrait bien déchainer des foules pour qui le produit importe plus que le prestige d'une marque.

Voyons ensemble ce que nous offre ce nouveau Crossover et s'il a suffisamment d'atouts pour se faire une place au soleil parmi tant de SUV compacts présents sur notre marché.

A l'extérieur

Proche d'un Tiguan par sa taille, le nouveau Korando (4'410 mm de long, 1'830 mm de large) se veut aux « normes » du marché européen.

Avec sa face avant revue et complètement corrigée par rapport au modèle 2012, nous avons un SUV dynamique au regard, à projecteurs lenticulaires et feux diurnes à LED, fort expressif. Un nouveau bouclier avec des feux antibrouillard, une nouvelle calandre maillée et enfin un nouveau capot complètent le changement total de cette proue. L'arrière est un peu plus commun mais l'intégration des nouveaux feux montre clairement une recherche d'esthétisme.

Trois finitions sont proposées : la « Quartz » et la « Crystal » représentent les deux premiers niveaux et sont déjà fort bien équipés alors que la « Sapphire », que nous essayons aujourd'hui représente le haut de gamme, comprenant entre autres des jantes 18''. Les ajustages de carrosserie n'inspirent aucune critique. Le design surpasse pas mal de SUV actuels avec ce look plutôt sportif. Nous sommes à mille lieues de ce que la marque pouvait nous évoquer il y a encore quelques mois !

A l'intérieur

Ceux qui sont montés dans l'ancien modèle du Korando seront surpris du changement. Adieu planche de bord basique du 4×4 baroudeur à la finition plus qu'hasardeuse. Bonjour 21ème siècle ! Plastiques moussés doux au toucher surplombent une planche de bord bien dessinée, à l'ergonomie réussie et aux

ajustages, là encore, dans la moyenne haute de ce qui se fait actuellement. Quelques inserts type aluminium ajoutent une touche de sportivité et de gaieté.

Quel que soit le niveau de finition choisi, l'offre de série est plus que complète. Sur cette finition « Sapphire » nous avons droit aux sièges en cuir, ce qui rend ce SUV plus luxueux. Ce constat plutôt flatteur est malheureusement en partie terni par quelques manques flagrants d'attention dans la finition, comme la platine électronique et ses câbles supportant le système de réglage des sièges avant, totalement visible, non-protégée et donc particulièrement vulnérable…

De nombreux rangements sont disponibles à l'avant comme à l'arrière. Avec son coffre généreux à la base (486 l.) et pouvant se moduler en abaissant partiellement ou entièrement la banquette arrière jusqu'à obtenir 1312 l., nous avons l'un des SUV les plus logeables. Beaucoup de rangements astucieux et de nombreuses attentions comme par exemple la poignée de coffre accessible et facile d'usage, un seuil de coffre haut et plat ou encore les miroirs de courtoisie éclairés font de ce SUV un véhicule agréable à utiliser quotidiennement.

J'ai bien aimé, même si un peu chère (CHF 1000.-), l'option pack luxe qui, entre autres, offre le volant chauffant très agréable en hiver, le siège conducteur réglable électriquement et enfin la supervision Cluster. Supervision Cluster, Késako ? C'est une réalisation technique originale concernant les deux compteurs ronds, rétro éclairés d'un bleu glacé et donnant un aspect visuel en 3D du plus bel effet. Au premier regard et sans savoir que cela faisait partie d'une option, j'avais trouvé le design original et novateur.

Sous le capot

Là encore, nous avions en mémoire un SsangYong utilisant une mécanique d'origine Mercedes. Nous avons maintenant un quatre cylindres diesel de 1998 cm3 maison, associé à une boîte de vitesses mécanique à six rapports, offrant des prestations plus qu'honorables avec 10 secondes pour le 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 180 km/h. Le tout permet de mouvoir ce quatre roues motrices permanentes de presque 1'800 kilos. Que demander de plus ? Qu'il soit propre, c'est le cas avec 157g de CO_2 au kilomètre, et économique, c'est le cas avec moins de 9.0 l./100 km. Ce bloc se montre très volontaire avec un couple de 360 Nm disponible dès 1'500 t/min et une puissance de 149 CV à 4'000 t/min.

Il faut savoir qu'un moteur moins écologique mais plus puissant (175 CV et 360 Nm) existe. Enfin, côté moteur essence SsangYong propose un quatre cylindres de deux litres développant 145 CV et seulement 197 Nm, ce qui peut être un peu juste pour ce type de véhicule. Chaque moteur est disponible en 2 ou 4 roues motrices et, selon la finition, avec l'option boite automatique (CHF 2'200.-).

Au volant

La position de conduite haute offre une vision de la route très rassurante. Par ailleurs, la surface vitrée est telle que l'on jouit d'un champ de vision périphérique large avec peu d'angle mort. Face à un poste de conduite "simple » et sans fioritures, je trouve rapidement ma position idéale, aidé par les multiples réglages électriques du siège conducteur. Comme c'est le cas chez la majorité des constructeurs, il est regrettable que le siège passager en soit dépourvu.

Au démarrage, on voit de suite que le travail d'encapsulage et de fixation du moteur au châssis est réussi car de l'intérieur il se fait discret. Peu de vibrations dans le volant, on se sent de suite en confiance. La première s'enclenche avec une nette précision. Le levier, ni trop court ni trop haut, se manie avec plaisir. En revanche, j'ai trouvé la première et deuxième rugueuses et un peu courtes. Cela détonnerait presque dans cet ensemble si cohérent. La troisième vitesse, elle, a une allonge incroyable. On passe de 1'000 t/min, donc sous le déclenchement du turbo qui s'opère vers 1'500 t/min, à 5'000 t/min avec une réelle vigueur qu'il sera important de ne pas se laisser griser par l'accélération au risque d'être vite au dessus des vitesses légales. Puis on monte les rapports à l'oreille ou aidé par l'indicateur de vitesse au tableau de bord et ce jusqu'à la sixième. Sur autoroute, à allure légale, on cruise dans un silence confortable permettant une discussion sans avoir à hausser la voix.

J'en reviens à la vigueur de ce moteur: en sixième vous pouvez aisément reprendre dès 90 km/h sans avoir à descendre d'un rapport. La relance sera vive et rapide. Une des raison : le couple. 360 Nm dès 1'500 t/min et jusqu'à 3'000 t/min. Pour parfaire le tableau, la direction à assistance électrique se montre précise et bien calibrée. Mais tout cela ne serait rien sans un bon châssis. Là encore, j'ai été enthousiasmé.

Le Korando, avec sa structure monocoque et le système Active Rollover

Protection de série, ne prend pas un roulis exagéré malgré un centre de gravité haut perché. Par ailleurs, son poids ne se fait sentir que si vous roulez vraiment très vite dans une descente et que pris dans une conduite dynamique vous en êtes arrivé à oublier que vous êtes dans un SUV et non dans une Lotus. Mais ça freine bien, fort même, avec une bonne répartition de la force de freinage. Ce SUV est d'ailleurs bardé des systèmes électroniques de sécurité que l'on peut trouver sur les voitures européennes actuelles. Ssangyong n'a pas lésiné sur ce plan.

J'en reviens au châssis : confortable, sans plus. Sur certaines bosses ou passages dégradés, l'arrière moins souple tape un peu. Certes, la monte pneumatique de 18'' peut engendrer cette légère « dureté ». Je précise que nous sommes avec un essieu multibras moderne pour ceux qui pourraient encore avoir des préjugés. Il s'agit donc bien d'un choix de calibrage pour lequel ont opté les ingénieurs afin d'obtenir le bon compromis : une tenue de route rassurante et un avant incisif et précis, sans que l'arrière nous offre des escapades impromptues. Cela me convient parfaitement, et pour avoir transporté des passagers à l'arrière, cela ne les a pas dérangé.

Le mode 4×4 d'un SUV à tendance urbaine sera-t-il capable d'une escapade montagneuse ? Dans cette version intégrale (il existe aussi une version traction), ce Korando se montre surprenant sur tous types de terrains. Le verrouillage de différentiel « LOCK » offre une répartition du couple avant/arrière de 50/50 actif jusqu'à environ 40 km/h. Il permet dès lors de se dégager d'une ornière avec facilité. La transmission agit en fonction de l'adhérence et la caisse, rigide, encaisse ce que le groupe motopropulseur lui ordonne. C'est comme aux commandes d'un vrai 4×4 plus rustique, tel un Wrangler ou un Land Rover Defender. L'embrayage supporte bien les contraintes imposées également. Pour un SUV compact, c'est vraiment bluffant.

Serait-ce la longue expérience de la marque dans le 4×4 plus « basique » qui a aidé et insufflé un tel développement ? On pourrait le supposer, même si je pense aussi que l'ingénierie actuelle ne doit plus être la même que par le passé. Chapeau en tout cas, ce Korando est vraiment une très agréable surprise pour moi.

Verdict

La révolution est en marche pour la marque au double dragon. Ce Korando offre de bonnes prestations avec des équipements de sécurité et de confort modernes et une habitabilité plus que correcte.

Sur le plan dynamique, ses qualités routières associées à ce fougueux moteur n'ont rien à envier aux stars du moment que sont les Peugeot 3008 et 4008/Citroën C4 Aircross, Kia Sportage ou Ford Kuga. De plus, avec une garantie constructeur de 5 ans et son prix de base affiché à CHF 24'900.- (moteur essence, version Crystal en traction), le Korando jouit d'un très bon rapport qualité/prix.

Je recommanderai toutefois notre version d'essai 4×4 diesel pour sa grande homogénéité. Reste à SsangyYong de réitérer la même démarche avec le reste de sa gamme (Rexton, Actyon, Rodius) et l'on pourra dire que la marque aura une chance de se pérenniser sous nos latitudes.

Prix et options – Ssangyong Korando D20T 4WD Sapphire

Prix de base : CHF 32'690.-

Peinture métallisée "Space Black" : CHF 750.-

Toit ouvrant électrique : CHF 1'250.-

Pack "Luxe" : CHF 1'000.-

Prix TOTAL : CHF 35'690.-

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

Nos remerciements à SsangYong Schweiz AG pour le prêt de ce SsangYong Korando D20T 4WD Sapphire.

A lire aussi

Présentation – SsangYong XLV Concept

W.A.V.

KOREAN Premium 4x4
korando
ZH 732571
SSANGYONG
W.A.V.

W.A.Y.

W.A.Y.

ODO 3956km
X1000rpm
OUTSIDE
SEAT BELT
km/h

NRJ
TRIP RESET
AUTO
A/C
MODE

NRJ
MUTE
TUNE
TRIP RESET

AUTO
22.5°c
A/C
ON/
OFF
MODE
AUX

ZH732571

W.A.Y.

ZH 732571
W.A.Y.

KOREAN Premium 4x4
korando
ZH·732571
SSANGYONG
D20T
W.A.Y.

ZH·732571
W.A.Y.

KOREAN Premium 4x4
korando
ZH·732571
D20T
W.A.Y.

ZH·732571
W.A.Y.

korando
korando
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·732571
W.A.Y.

KOREAN Premium 4x4
torando
ZH·732571
D20T
W.A.Y.

ZH 732 571
W.A.Y.