Essai – Skoda Kodiaq RS : Un SUV RS pour Routes Sinueuses

C'est à l'automne 2016 que Skoda lance la production de son nouveau SUV nommé Kodiaq. Il sera fabriqué en République Tchèque dans l'usine de Kvasiny. Surfant sur la mode des SUV puissants, le constructeur profite de sa notoriété en rallye pour sortir une version RS de ce Kodiaq.



- 4 cylindres turbo, diesel, 1'998 cm^3
- 240 ch à 4'000 t/min
- 500 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 221 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.9 sec.
- Poids : 1'998 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'700 x 1'890 x 1'690
- Conso. mesurée : 7.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 167 g/km (F)
- dès CHF 56'490.-, mod. essayé: CHF 60'740.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Skoda, Rally, Sport mais comment ? En fait, Skoda n'est de loin pas le dernier

venu dans le sport automobile et peut se prévaloir d'une expérience vieille de 117 ans. De ce fait, la marque utilise l'abréviation RS depuis 1974 et depuis 2000 il désigne ses modèles les plus sportifs.

Kodiaq RS : voici donc un défi relevé et Skoda nous propose depuis janvier 2019, un Kodiaq musclé avec un moteur puissant, coupleux et tout ce qui va avec le badge RS. Mais je vois mal un Kodiaq s'inscrire en WRC. Essayons ensemble ce SUV pour voir s'il est digne ou pas de ce sigle RS. Il part d'ailleurs avec une petite notoriété pour avoir réussi l'exploit d'être le SUV sept places le plus rapide au Nürburgring avec un beau 9'29″84 minutes. Voyons ce que cela donne au quotidien sur la route de tous les jours.







A l'extérieur

Au premier regard on sait que nous ne sommes pas face à un simple Kodiaq. J'avais déjà croisé un RS dans une livrée bleu métallisé (Bleu Race métallisé) qui m'avait fait tourner la tête. Mais j'avoue que cette couleur grise (Gris Acier) très tendance n'est pas pour me déplaire et va tout aussi bien à ce modèle.

La ligne du Kodiaq ne change pas pour ce badge. L'arrière est dans ce qui se fait actuellement sans vraiment apporter quelque chose de plus en terme de design, hormis des feux full LED. Esthétiquement on est entre un Seat Tarraco et un BMW X3. L'avant est plus prometteur et cette calandre devenue noir laquée et spécifique à ce modèle est une réussite. Pour ce RS il y a en plus des diffuseurs à l'avant comme à l'arrière, renforçant le côté sportif de ce SUV.

Le nouveau design du badge VRS est parfait. A noter que le V en rouge symbolise respectivement la victoire et la puissance. Les jantes en 20 pouces baptisées “Xtreme” sont modernes et s’intègrent parfaitement bien sur ce SUV sportif. Les deux sorties d’échappement chromées apportent la dernière touche de sportivité à l’ensemble.

Chromes qui par ailleurs ont été supprimés autour des vitres au profit du noir laqué, plus sportif encore. Noir que l’on retrouve également sur les coques des rétroviseurs. C’est parfait comme association de couleurs. Je ne suis d’ailleurs pas étonné de voir à quel point ce SUV plait, et pas qu’aux jeunes.













A l'intérieur

Ceux qui pensent encore que Skoda est une marque low cost, sachez que nous sommes ici dans une voiture aux finitions plutôt proches d'un premium. Le tableau de bord est digne d'une Audi, les ajustages sont parfaits. L'écran central bien intégré propose la gestion du véhicule et du multimédia/GPS. Les sièges cuir alcantara sur coutures rouge et badgés VRS sont magnifiques offrant suffisamment de maintien sur route ouverte.

Nous avons deux boites à gants l'une au-dessus de l'autre. Celle du bas offre un bon volume de rangement. Au centre, sous l'accoudoir, se trouve un autre espace de rangement. De ce côté, le Kodiaq n'est pas avare. Petite touche « So British » dans l'esprit Rolls-Royce, il y a un parapluie rangé dans l'épaisseur de la portière avant côté conducteur. J'adore ce style d'attention !

De nuit, l'éclairage intérieur se tamise et un liséré rouge ceinture le véhicule sous les fenêtres, c'est discret et sportif à la fois. En version cinq places, la vie à bord est royale. Surtout aux places arrière on se croirait dans une longue limousine ! Le toit ouvrant panoramique offre une belle luminosité mais, malgré le filet saute au vent, on sent ce dernier taper sur le dessus de la tête.

L'écran central et le virtual cockpit offrent toutes les informations « dernier cri » dont le conducteur a besoin. On peut varier à sa guise le type d'affichage et d'info souhaitée sous son regard. On pourra ne garder sous les yeux par exemple, qu'un compte tour. Mais ce serait le comble pour un diesel ! Je n'avais jamais testé le système audio de marque CANTON. L'acoustique est bonne et il y a pas mal de réglages qui permettent de mettre le son à notre convenance. Un visuel du véhicule intérieur, vue de dessus, permet de régler la balance AV/AR et DR/GA.

Le coffre en version 5 places offre un volume de chargement conséquent avec 1'950 litres et son seuil de chargement est aisé. De plus, l'intérieur est bien carré et propose des filets de rangement bien pratique. Le hayon s'ouvre électriquement. Rien ne m'a manqué.













Sous le capot

On retrouve ici le 2.0 litres Bi-TDi pour diesel biturbo compressé à deux niveaux du groupe Volkswagen. Il y a ainsi deux turbocompresseurs agencés l'un derrière l'autre et qui se complètent. Le premier est un turbo dit haute pression avec une petite turbine, une petite roue de compresseur et une géométrie variable électrique. Ce montage assure une réaction rapide dès les bas régimes. Le deuxième turbo qui prend le relais est un compresseur dit basse pression. Là, c'est une grande turbine qui peut atteindre des pressions de suralimentation très élevée jusqu'à 3,8 bars. Ce montage en deux étapes assure ainsi une puissance optimale dès les premiers tours minutes.

Ce dispositif distille une puissance plus qu'honorable de 240 ch mais surtout un couple maximum de 500 Nm disponible dès 1'750 t/min et ce jusqu'à 2'500 t/min. Mais n'allez pas croire qu'il ne se passe plus rien après. Non ! Cela continue de grimper très vite jusqu'à 4'500 t/min puis passage du rapport supérieur, rechute à 2'000 t/min et l'aiguille repart de plus belle vers les 4'500 t/min jusqu'à atteindre des vitesses peu avouables, sauf outre Rhin. Ce moteur à allumage spontané par compression est le plus puissant à être utilisé jusqu'à aujourd'hui chez Skoda.

La boite DSG7 est une merveille de rapidité et de gestion. Pour une fois, je la laisse gérer seule, sans faire appel aux palettes. C'est dire sa rapidité et sa gestion optimale. Certains crieront au scandale sur le fait qu'un tel véhicule soi-disant typé sportif soit équipé en diesel. Et pourtant, c'est un ensemble homogène. Surtout que ce moteur marche fort, alors pourquoi pas ?

Niveau consommation, j'ai mesuré une moyenne de 7.8 l/100km tout au long de mon essai. Cela aurait pu être mieux, mais j'admets n'avoir pas rechigner à exploiter ce Kodiaq RS. En attaquant fort sur un parcours mixte de 350 kilomètres, je suis aux environ des 10.0 l/100km. Pourtant ce Skoda intègre un système de récupération d'énergie au freinage afin de diminuer la consommation. Peut-être que je ne freine pas assez !







Au volant

La première chose agréable avec ce SUV est que l'on est perché haut et de ce fait la vision est lointaine et sécurisante. La deuxième est le confort ferme de ces

magnifiques sièges. Après mes ultimes réglages j'appuie sur le poussoir en lieu et place où l'on enfile l'habituelle clé de contact. Le moteur s'ébroue avec un son particulier, comme surfait et diffusé via des haut-parleurs. En mode Normal le son n'est pas si présent mais en mode Sport il devient rauque et puissant et ressemble presque à celui d'un gros moteur essence. En fait, les ingénieurs ont étudié des sons de moteur et ont ajouté un amplificateur dans le silencieux de la voiture (système Dynamic Sound Boost) reprenant un mix de ses sons (ici trois sons). Ce système accentue les basses et cela donne vraiment l'illusion d'un gros moteur sportif. Parfois je retrouve le son des flat 4 des anciennes Subaru équipées de pots sport et des fois cela semble si surfait que je me crois dans une navette spatiale..

La boîte en « D » et les presque 2 tonnes de la « bête » s'arrachent du sol comme si la voiture pesait la moitié moins. Le couple catapulte ce SUV et vous colle au siège. Je ne vous cache pas que je laisse de côté les modes « Eco », « Normal » et « Individuel » pour abuser du mode « Sport ». Direction plus ferme et plus précise, accélérateur tendu comme un… enfin, très réactif et pour finir le châssis à régulation adaptative (DCC) raffermit. Je commence à saliver.

Petite poussée sur une route de campagne et je m'aperçois que ce Kodiaq RS est sain et encaisse magistralement les irrégularités de la route. Il survole tout, même les grosses bosses. Néanmoins, à très haute vitesse, la voiture balance d'un côté et de l'autre. Ce n'est qu'un ressenti de mouvement de caisse car dans les faits le train avant est magistralement collé à la route. Il faut juste faire confiance et accepter ces balancements.

En montagne, sur un col et en sortie de virage on sent parfois, lors d'une forte relance, que la puissance et surtout le couple passent d'abord sur le train avant et que le système 4 roues motrices se régule pour envoyer une partie de cet excès de couple, sur l'arrière. La répartition se fait assez vite mais reste palpable. En descente, la voiture enchaîne les virages avec plus ou moins d'aisance selon la vitesse, mais surtout le freinage ne s'essouffle pas. Il ne faut néanmoins pas faire 20 kilomètres à « donf » et pied sur les freins, il y a des limites à ne pas franchir. Il y a quand même près de deux tonnes à freiner. Ce Kodiaq possède tout de même le système de freinage des modèles sportifs du groupe avec de beaux étriers rouges.

J'ai un peu de sous virage en arrivant vraiment fort en descente sur certaines

courbes serrées, mais rien de méchant. Les aides électroniques veillent. Dommage que le centre de gravité soit situé si haut car franchement déjà là, c'est un véhicule plaisant à conduire. Je n'ose imaginer le même SUV 15 cm plus bas. Ce ne serait plus un SUV, me souffle mon cerveau gauche ! Pour résumer, dans les appuis, même en mode Sport, on sent le poids et la hauteur de l'engin. Sans vraiment s'affaisser en virage, il fait vite comprendre quand la limite est atteinte. Dommage car le moteur pousse à aller plus loin mais après ce sont les pneus qui commencent à crisser et demander grâce. Avec ce Kodiaq RS il y a vraiment de quoi rouler vite et en toute sécurité sur de belles enfilades.

Je n'ai pas essayé le mode « Snow » et pour cause, nous sommes en pleine canicule… Mais c'est un 4×4, assisté d'un gros couple moteur et doté d'un empattement (2m70) qui font que je n'ai aucun doute sur les capacités qu'aura ce SUV pour vous emmener dans n'importe quelle station d'hiver. Reste le tout terrain. Il y a bien un mode « Offroad » dédié mais… Les jantes sont si belles que je n'ai pas le cœur d'essayer de peur de les rayer sur de grosses pierres.

Disons que c'est un SUV familial dont la vocation n'est pas vraiment de grimper un chemin défoncé dans un sous-bois. Laissons cela aux purs et durs. Simplement ce mode existe et Skoda nous livre ici un 4×4 bien complet. Il possède toutes les aides électroniques modernes. Un peu trop pour mon goût. Sur route, je débranche l'assistant de franchissement de ligne via l'écran de gestion du véhicule. Je ne le supporte toujours pas. En ville, je n'ai pas de difficulté particulière mais il faut garder en mémoire le fort rayon de braquage (11m60) et la longueur de 4m70 qui n'autorise pas toujours les créneaux.













Verdict

Ce Skoda Kodiaq RS est surprenant et attachant. Je ne m'attendais pas à ce qu'au final j'aie autant de mal à rendre la clef. En effet, ce 4×4 pouvant transporter jusqu'à 7 personnes en offre beaucoup pour un prix finalement très serré. La qualité de fabrication, les aides à la conduite, le confort d'amortissement, le châssis rigoureux, un moteur coupleux qui pousse fort, du luxe sportif dans un intérieur lumineux et très spacieux, surtout en version cinq places. Et pour finir, son look est moderne et sympa. La bonne recette et surtout les bons ingrédients pour avoir un SUV qui vaut le détour.

Alors oui, il y a ce record sur la Nordschleife, un bon coup de pub, serais-je tenté d'écrire. Car ce n'est pas un SUV « ultraextrêmesportif », nous n'avons tout de même pas 500 ch ! Mais il peut aller vite en toute sécurité et il est homogène dans tous les domaines. Alors avant de craquer pour un monospace lambda ou un autre crossover, allez donc l'essayer et vous verrez, vous aussi, vous risquerez bien de craquer.



















Prix et options – Skoda Kodiaq RS 240ch TDI SCR 4×4 5 places

Prix de base : CHF 56’490.-

Sièges avant et arrière chauffants : CHF 170.-

Sièges avant réglables électriquement avec fonction mémoire : CHF 520.-

Climatisation “Climatronic 3 zones” : CHF 280.-

Aide au stationnement “Park Assist” : CHF 340.-

Dossier banquette arrière télécommandé : CHF 100.-

Toit panoramique ouvrant : CHF 1’120.-

mySKODA Pack : CHF 4’010.-

Soundsystem “CANTON” : CHF 390.-

Dispositif d’attelage : CHF 740.-

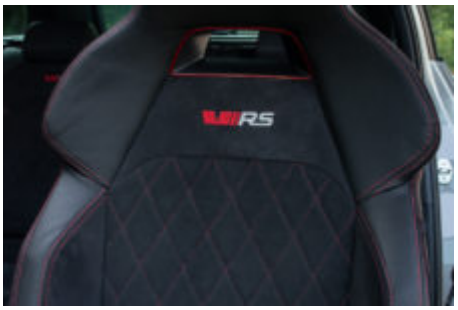
Trois clés personnalisables : CHF 40.-

Clever Bonus : CHF -2.000.-

Avantage client mySKODA Pack : CHF -1’460.-

Prix TOTAL : CHF 60’740.-







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page Facebook.

Nos remerciements à Skoda Suisse SA (AMAG) pour le prêt de ce Skoda Kodiaq RS, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.













A lire aussi

Essai – Skoda Kodiaq 2.0 TSI 4×4 : Un grand ami

Essai – Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4×4 Combi : La success story continue !

Essai – Skoda Superb 2.0 TSI 4×4 : Plus que superbe

Essai – Skoda Octavia Combi RS : Dix sur dix !

Premier contact – Skoda Octavia : Le best-seller !

Essai – Skoda Rapid : La bonne affaire ?

Essai – Skoda Superb Combi : Et Tchèque et mat…

Essai – Skoda Fabia Combi RS : Appel aux jeunes papas dynamiques

Nouveauté – Skoda Kamiq

Nouveauté – Skoda Scala

Nouveauté – Skoda Kodiaq RS

Présentation – Skoda Vision RS

Avant-première – Skoda Vision X

Nouveauté – Skoda Karoq

Avant-première – Skoda Karoq

Avant-première – Skoda Vision E

Nouveauté – Skoda Citigo

Nouveauté – Skoda Octavia RS 245

Nouveauté – Skoda Kodiaq SportLine

Nouveauté – Skoda Kodiaq Scout

Nouveauté – Skoda Octavia MY2017

Nouveauté – Skoda Kodiaq

Avant-première – Skoda Kodiaq

Nouveauté – Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4×4

Nouveauté – Skoda Superb Combi

Nouveauté – Skoda Superb MY2015

Nouveauté – Skoda Fabia Combi

Nouveauté – Skoda Fabia

Nouveauté – Skoda Octavia Scout

Présentation – Skoda VisionC

Nouveauté – Skoda Yeti

Nouveauté – Skoda Rapid Spaceback

Nouveauté – Skoda Octavia RS

Nouveauté – Skoda Superb

Nouveauté – Skoda Octavia

Présentation – Skoda Rapid

Genève 2012 – Skoda Citigo

Nouveauté – Skoda Citigo

Genève 2011 – Skoda Vision D

Genève 2011 – Skoda Fabia Monte-Carlo























