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

Nombreux étaient ceux qui attendaient que l'Octavia RS dispose d'une transmission 4×4, c'est chose faite. Ainsi équipé, ce break sportif devient une alternative attrayante pour tous ceux qui ont besoin d'une transmission à quatre roues motrices, d'un généreux espace intérieur et de performances routières d'excellent niveau, le tout à prix raisonnable.

- 4 cylindres turbo, diesel, 1'968 cm^3
- 184 ch de 3'500 à 4'000 t/min
- 380 Nm de 1'750 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 224 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.7 sec.
- Poids : 1'572 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'865 x 1'814 x 1'452
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 131 g/km (C)
- dès CHF 39'390.-, mod. essayé: CHF 47'311.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Alors qu'à son modèle Octavia, Skoda vient d'appliquer un lifting pas encore arrivé en concession, Wheels And You vous propose un essai complet de la version RS 4×4 Combi équipée du groupe propulseur diesel et d'une boîte à double embrayage DSG.

A l'extérieur

Le design de l'Octavia RS n'évolue pas entre les versions 2 et 4 roues motrices. Il faut dire que ses lignes sont très réussies, à la fois harmonieuses et dotées d'un certain caractère. La face avant est sportive et les nervures ornant le capot moteur rejoignant les ailes de papillon qui signent les calandres de la marque. L'éclairage est excellent, avec de véritables bi-xénon directionnels autant en position croisement que plein phare. Ces derniers sont complétés avec des feux de brouillard et virage à double bulbe halogène chacun.

De côté, la ligne est fluide et sportive avec un pare-brise arrière très incliné. Enfin, la face arrière ne diffère des versions aux motorisations moins puissantes que par une double sortie d'échappement chromée oblongue et les insignes RS et 4×4. L'ensemble est esthétiquement homogène et plaisant.

Ma voiture d'essai est chaussée de pneus hiver 225/35 R 19 montés sur des jantes bicolores du plus bel effet et fournies en option dans le paquet RS Xtreme II.

Alors que plus de 58'000 Octavia "Troisième Génération" se sont déjà vendues en Suisse, c'est la version Combi qui représente plus de 2/3 des ventes. Sa longueur est exactement la même que celle de la berline – 4.685 m – mais le break offre sensiblement plus d'habitabilité et de modularité. Large de 1.814 m sans les rétroviseurs, il s'adapte fort bien à la ville, même si cette voiture est plutôt conçue pour de plus longs trajets ainsi que pour la conduite en montagne. Pour un véhicule de cette taille, le poids demeure contenu et s'élève à 1'572 kg à vide

pour le Combi.

A l'intérieur

L'Octavia Combi est connue depuis longtemps pour son habitabilité et cette version RS 4×4 n'y déroge pas. Le coffre fournit 610 litres de contenance et propose plus d'un mètre d'espace utile autant en longueur qu'en largeur. Sièges rabattus, le volume atteint 1'718 litres !

L'espaces pour les occupants est généreux, autant à l'avant qu'à l'arrière. Avec quasi 1 mètre entre l'assise des sièges arrière et le ciel de toit, même les personnes de 1.90 m s'y sentent à l'aise, l'espace aux genoux étant lui aussi important. J'ai même relevé des chauffages de sièges arrière, c'est plutôt rare exceptés sur le très haut de gamme.

L'assemblage de l'intérieur est de bonne qualité mais demeure un peu austère, tout au moins sur mon véhicule d'essai équipé d'une finition en cuir noir. Le maintien latéral des sièges avant est bon et l'empiècement gris arborant le logo RS renforce la touche sportive. Le bloc compteurs est complet et propose des cadrans principaux avec des aiguilles physiques qui encadrent un afficheur multifonctions central. Un grand écran tactile occupe l'essentiel de la colonne centrale et regroupe toutes les commandes des systèmes embarqués excepté celles de la climatisation, disposées au-dessous. J'aime son ergonomie et son excellente réactivité. Seul le bouton poussoir du démarreur, situé sur la colonne de direction à la place du conventionnel barillet, ne me semble pas idéalement placé. Un autre petit détail que je trouve un peu pingre sur cette version haut de gamme de l'Octavia est l'absence de mode automatique pour le recyclage d'air. Quant au GPS, il est plutôt précis et soumet d'office trois variantes de trajet pour chaque destination.

Le levier de commande de la boîte arbore le logo DSG et les traditionnelles positions Park, Rear, Neutral et Drive. Une fois en position D, en donnant une

impulsion vers l’arrière, on bascule la boîte en mode sport. Un mode séquentiel est également disponible en poussant le levier vers la droite, ce que je trouve assez illogique dans la mesure où, pour une utilisation manuelle, il serait plus ergonomique de le rapprocher plutôt que l’éloigner du conducteur. De plus, les marques du groupe VAG s’entêtent à proposer une commande séquentielle inversée, contraire au bon sens et aux standards sportifs universels : il faut pousser le levier vers l’avant plutôt que le tirer vers soi pour passer une vitesse supérieure. Elles pourraient au moins proposer un inverseur permettant au conducteur de choisir sa préférence. Heureusement, il y a les palettes de part et d’autre du volant qui permettent de ne pas recourir au levier, mais comme elles tournent avec la direction, elles ne sont pas idéales non plus.

Sous le capot

L’Octavia RS reprend des blocs largement utilisés dans le groupe VAG et propose trois motorisations distinctes : 2 moteurs essence 2.0 litres TFSI de 220 et 230 ch et un moteur diesel 2.0 litres TDI de 184 ch. La transmission à quatre roues motrices n’est disponible qu’avec cette dernière motorisation et c’est celle qui nous intéresse aujourd’hui.

La gestion du 2.0 TDI ne dispose sans doute pas des dernières évolutions puisqu’il ne développe « que » 184 ch, alors que dans l’Audi A4 essayée l’année passée il affiche 6 ch de plus. Son généreux couple de 380 Nm est disponible entre 1’750 et 3’000 t/min. Il offre de jolies performances à cette RS 4×4 : 224 km/h en pointe et 7.7 sec pour effectuer le 0 à 100 km/h. La consommation annoncée est de 5.0 l/100 km (131 g de CO2/km) mais sur les plus de 2’000 km de mon essai effectué principalement sur des routes départementales françaises et à allure soutenue, j’enregistre 7.4 l/100 km.

Le moteur est associé à une boîte DSG à double embrayage et 6 rapports alors que les Audi A4 proposent une version S-Tronic à 7 vitesses. Sans doute est-ce le

résultat d’une stratégie au sein du groupe VAG qui entend laisser une supériorité technique à sa marque phare. On verra que ce choix n’est pas sans conséquences sur l’agrément de conduite. La transmission 4×4 est de type Haldex qui répartit le couple entre les essieux en fonction de l’adhérence, la voiture fonctionnant en traction lorsque l’accroche est bonne.

Côté freinage, on trouve quatre disques ventilés pincés par des étriers flottants autant à l’avant qu’à l’arrière, suffisant pour freiner efficacement la tonne et demi de la voiture, même dans les longues descentes.

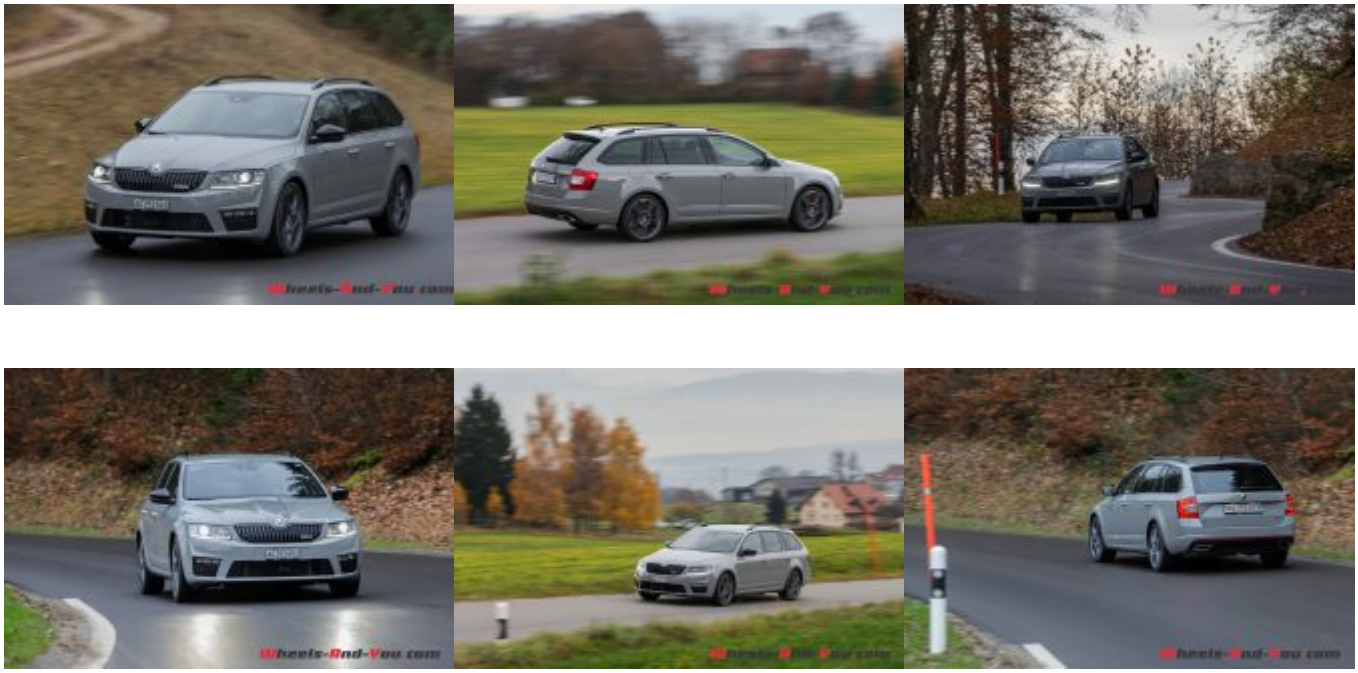
Au volant

Ce qui me frappe immédiatement quand je prends le volant de l’Octavia RS 4×4, c’est la rigueur et l’efficacité de son châssis. L’équilibre est de haute volée et la voiture vire sans roulis même sur les forts appuis. Alors que je m’attendais à une tendance sous-vireuse, je constate que la voiture engage franchement au lever du pied, sans aucun sous-virage, enroulant les lacets en sécurité. L’amortissement est très bon et procure un excellent confort sportif, annulant tout mouvement de caisse incontrôlé. De plus, les bruits de roulement sont parfaitement filtrés, participant au confort général. Quant à la transmission 4×4, je peux en constater l’efficacité sur route mouillée où la motricité en sortie de virage séré ne souffre d’aucune critique.

Je suis par contre plus mitigé sur l’ensemble moteur-boîte. Alors que la motorisation est la même que celle de l’Audi A4 que j’avais essayée il y a une année, son implantation dans cette Octavia génère nettement plus de vibrations et distille un bruit peu agréable. Il me fait penser aux diesels de génération précédente. De plus, et même si les atouts de la boîte DSG procurent un fonctionnement sans défaut, l’étagement à seulement six rapports provoque une importante chute du régime moteur entre chaque rapport. Si ça n’a pas de conséquence notoire sur les performances, le couple du 2.0 TDI étant suffisant

pour assurer de bonnes accélérations et reprises, cela pénalise notablement l'agrément de conduite, notamment au rétrogradage où le moteur gronde haut dans les tours à chaque passage de vitesse inférieure. C'est vraiment dommage que, pour préserver l'aura de la marque phare, le groupe VAG dégrade l'agrément de cette Octavia qui mérite vraiment mieux.

Les modes de conduite Eco, Normal et Sport n'interviennent que sur le rappel de direction et le bruit du groupe propulseur et n'influencent ainsi pas les performances. Je préfère personnellement le mode Normal, le bruit du mode Sport me faisant plus penser à du tractor pulling qu'à une sportive…



Verdict

Malgré les quelques défauts évoqués ci-avant, je suis surpris en bien par cette Octavia RS 4×4 dont le châssis est véritablement efficace et permet d'emmener confortablement toute la famille en parfaite sécurité tout en se faisant plaisir en conduite sportive.

Avec une qualité d'assemblage de bon niveau et même si l'intérieur demeure un peu austère, le package proposé dès les tarifs très compétitifs de 39'390.- CHF pour la Combi et 38'560.- pour la version trois volumes constitue assurément un excellent rapport prestations/prix pour qui souhaite un break avec un grand volume de chargement et une transmission 4×4.

Espérons que, dans une évolution future, VAG révisera l'implantation et la gestion

moteur pour en réduire les vibrations et proposera la boîte 7 vitesses vue sur l'Audi A4 TDi, dotant ainsi cette Octavia RS 4×4 de l'agrément de conduite que mérite son excellent châssis.

Quoi qu'il en soit, si cette voiture correspond au segment de véhicule que vous cherchez, je ne peux que vous recommander d'aller l'essayer avant de faire votre choix : ce n'est pas par hasard que Skoda rencontre un tel succès avec son Octavia.

<u>Prix et options – Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4×4 Combi</u>

Prix de base : CHF 39'390.-

Couleur Gris Steel : CHF 225.-

Habillage des bas de caisse : CHF 54.-

Système City Safe : CHF 351.-

Syst. protection des passagers : CHF 189.-

Buses lave-glace dégivrantes : CHF 36.-

Kessy (système d'ouverture sans clé) : CHF 459.-

Pare-brise chauffant : CHF 234.-

Détecteur de fatigue : CHF 54.-

Airbags latéraux arrière : CHF 2601.-

Traveller Assistant : CHF 666.-

Phares antibrouillard Corner : CHF 135.-

Sièges chauffants AV/AR : CHF 198.-

Capteurs de stationnement AV/AR : CHF 369.-

Isofix siège passager AV : CHF 45.-

SmartLink avec WLan : CHF 89.-

Paquet « Plus RS » : CHF 1341.-

Fonction SmartGate : CHF 126.-

Téléphone Premium : CHF 191.-

Sonorisation Canton : CHF 558.-

<u>Prix TOTAL : CHF 47’311.-</u>

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

Nos remerciements à Skoda Suisse SA (AMAG) pour le prêt de cette Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4×4 Combi, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 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