Essai – Skoda Octavia RS 4×4 : L’habit ne fait pas le moine

C’est à travers un voyage au long cours que nous avons décidé de tester le bien connu break Octavia RS. Un passage sur le grill pour ce break étudié pour être polyvalent mais surtout vendu comme petite dose de sportivité dans une carrosserie de « daddy-mobile ».



- 4 cylindres turbo, diesel, 1’968 cm^3
- 200 ch à 3’600 t/min
- 400 Nm de 1’500 à 4’400 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 238 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.8 sec.
- Poids : 1’768 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’700 x 1’830 x 1’450
- Conso. mesurée : 6.10 l/100 km
- Emissions CO_2 : 146 g/km (C)
- dès CHF 50’080.-, mod. essayé: CHF 59’360.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

Nul besoin d’être une Italienne racée et rageuse, ni une turbulente et

caractérielle « British » pour se forger une solide réputation de voiture dynamique et efficace. Le sigle (V)RS de Skoda est certes bien connu des amateurs d'automobiles, mais aussi de Monsieur et Madame Tout-le-Monde. Synonymes d'introduction à une forme tranquille de sportivité, les modèles RS ont su conquérir un large public en quête de voiture avec un franc tempérament, mais qui n'atomise pas le compte en banque (à défaut d'en vouloir un peu à votre permis).

L'Octavia fait naturellement partie du lot, avec trois générations qui ont marqué, à leur manière, plus d'un conducteur. La quatrième débarque donc avec un fort capital sympathie en poche et un héritage solide. Mais pour en faire quoi ? Réponse dans la suite.



A l'extérieur

L'esthétique des Skoda, aussi siglées RS, a longtemps été le point souvent décrié par le grand public. Trop simple, trop terne, trop « bloc de l'est » pour ceux qui aime appuyer sur les clichés. Avec cette génération, les choses changent clairement, avec un dessin global plus volontaire et surtout plus détaillé. La face avant gagne franchement en caractère. Les projecteurs donnent une allure plus énervée, ces derniers étant équipés de série – pour le modèle RS – avec la technologie LED avec fonction « Matrix Beam » et AFS (Adaptive Frontlight System).

La combinaison bouclier, spécifique au modèle RS aussi, et grille de radiateur confère un aspect plus raffiné. Les antibrouillards sont plus hauts, pour laisser la place aux simili-entrées d'air latérales, ce qui renforce l'accent sport du design. C'est plaisant à voir, sans pour autant verser dans l'outrance et le m'as-tu-vu inutile. L'arrière est dans le même esprit, avec des lignes tendues et des volumes prononcés.

Les flancs ne se distinguent en rien des standards du genre break. La ligne de

pavillon décline très légèrement vers l'arrière tandis que la ligne de ceinture est haute, créant un pincement visuel à mesure que le regard avance vers la poupe du véhicule. Juste de quoi alléger le design, pour éviter un bloc disgracieux. La lucarne arrière et les vitres latérales de la seconde rangée sont teintées de série.

Les modèles RS sont pourvus de base avec les jantes en alliage léger « Comet » de 18 pouces, toutes de noir vêtues, alors que notre voiture d'essai bénéficie des « Altair », anthracite avec surface polie, en 19″ proposées en option. Pour parfaire le look sport, les barres de toit sont aussi complètement noires.

On est clairement en plein dans le style Skoda du moment, les liens de parenté avec d'autres modèles de la gamme sont évidents. Je trouve l'ensemble harmonieux et cohérent. Ce n'est pas furieusement original, mais néanmoins efficace, nettement plus esthétique que les précédentes générations.





A l'intérieur

Habitacle de véhicule du groupe Volkswagen oblige, le style global est très monochrome, basé sur le noir. On sent néanmoins que les concepteurs ont fait un effort pour « sportifier » l'ensemble. Le modèle RS est doté de série avec les sièges chauffants sport, alliant cuir et Alcantara, surpiqués rouge. On retrouve des pièces de suède artificiel sur l'habillage de porte et de la planche de bord. Cette dernière arbore un design très linéaire où se fiche l'écran de bord de 10 pouces dont l'intégration est assez basique et peu élégante à mon goût. On

retrouve aussi une applique décorative en imitation carbone, qui offre son petit effet sport qui va bien. La dotation d'origine propose l'accoudoir central recouvert de cuir, réglable en profondeur et en hauteur. Un élément simple qui offre un supplément agréable de confort.

Parmi les éléments livrés de base dans l'Octavia RS, on peut aussi citer le volant sport en cuir, multifonctions à trois branches, avec palettes solidaires au volant. L'ergonomie et la distribution des commandes est excellente, comme à l'accoutumée avec une voiture du groupe VAG. C'est intuitif, minimisant le nombre d'interaction nécessaire pour activer une fonctionnalité. Si l'interface homme-machine est exemplaire, certains systèmes mis à disposition sont eux d'une qualité largement discutable. Bien que le « virtual cockpit » soit d'une clarté et d'un pratique sans faille, le système embarqué dans l'écran tactile central n'est pas n'est pas des plus pratiques. Son démarrage est lent, son utilisation est laborieuse. Le GPS est compliqué à paramétrer, souffre de délai dans l'affichage et propose des itinéraires qui sont la moitié du temps pas les plus optimisés, alors que le réseau routier ne souffre pas de perturbations. J'en viens rapidement à avoir de la défiance envers le système, préférant utiliser le bon Google Maps de mon téléphone à la place.

Mais ce n'est rien face aux assistances au conducteur. Je suis de base favorable à ce type de fonctionnalité, surtout dans une routière. Jugées trop intrusives par une large frange de conducteurs, je suis de nature à les considérer comme utiles et agréables. Mais force est de constater que dans cette Octavia RS, à vouloir trop assister, les fonctions électroniques génèrent de l'inconfort. Pour exemple, prenons le régulateur de vitesse adaptatif : il s'appuie entre autres sur la reconnaissance des panneaux, dans une forme peu optimisée. Il dépasse les bornes dans l'assistance, entrant dans la sphère de l'automatisation dangereuse. Pour illustrer mon propos, je peux citer ce moment où, roulant à 130 km/h sur autoroute française, l'automobile visualise un panneau « 70 km/h » et décide d'appliquer brutalement les freins pour aligner la vitesse du véhicule avec l'obligation signalée. Deux soucis majeurs dans la manœuvre : il est clairement dangereux d'autoriser un système à freiner avec un différentiel de vitesse aussi élevé, l'ordinateur de bord ne devrait que se contenter de signaler « l'infraction », avec vigueur possiblement. Dans le cas que j'évoque, je suis sur la voie de droite, la limitation de vitesse est… pour la voie de sortie de l'autoroute ! Je ne vous cache pas que l'automobiliste qui me précède m'arrose copieusement d'appels de

phares et très certainement de noms d'oiseaux. Pour l'anecdote, je suis confronté en une semaine à une quinzaine de cas similaire, me forçant à désactiver la fonction, de peur d'avoir un accident. Surpris de ce type de comportement, je ne peux qu'imaginer qu'il s'agit d'un souci spécifique à notre voiture de test et qu'une mise à jour du système pourrait résoudre cela, enfin je l'espère.

Dans une gamme plus positive, le confort offert par les sièges avant et la banquette est vraiment bon, autorisant des longues périodes de conduite sans aucune peine. Autre point fort, le volume offert. Il y a tout simplement de la place partout. La seconde rangée à dossier indépendant permet un accroissement du volume du coffre et autorise une utilisation très modulable de l'habitacle. C'est un indéniablement un des grands points fort de l'Octavia.

Dans l'ensemble, l'Octavia est une proposition correcte, avec des qualités indéniables et des défauts très prononcés avec lesquels il faut composer. La sensation globale de qualité reste bonne, même si je déplore une baisse de prestation comparativement aux anciennes générations de la marque. On sent ici la stratégie globale du groupe, qui fait glisser gentiment Skoda vers l'entrée de gamme, pour laisser plus de place aux autres marques, notamment Volkswagen.





Sous le capot

L'Octavia RS peut être équipée de deux moteurs au choix : l'essence 2.0 TSI et le diesel 2.0 TDI SCR (le SCR désignant le second catalyseur qui fractionnent les

composés d'azote NOx en eau et en azote grâce à des composés à base d'urée, type AdBlue). Le bloc fonctionnant à la benzine développe 245 chevaux et 370 Nm de couple, tandis que le diesel déploie juste 200 équidés pour un couple passant à 400 Nm.

Néanmoins, point à noter, pour le modèle qui nous intéresse ici, à savoir à transmission intégrale, seul le bloc diesel est disponible. Un choix étrange, voire très surprenant, d'autant plus dans le contexte actuel. Cette stratégie contrevient nettement à l'esprit RS, qui basait précisément sur une voiture 4×4 essence, avec une puissance appréciable et une allonge agréable.

La consommation observée sur plus de 2'500 kilomètres d'essai est de 6,1 l/100km, avec un appétit autoroutier mesuré à 5.6 litres en moyenne. En cycle purement urbain, les valeurs grimpent à 6.3 litres, si on se montre souple dans la conduite.





Au volant

Les Skoda que j'ai pu tester auparavant se sont toujours distinguées par leur efficacité et leur rapport qualité/prix difficilement battable. C'est vraiment avec joie que j'apprends que l'essai de l'Octavia RS m'est dévolu. La période de test tombe particulièrement bien, j'ai planifié un déplacement en terres bretonnes, de quoi facilement passé en revue le break tchèque.

Premier passage obligé, les longs runs d'autoroute, entre Genève et Le Mans. Je ne reviendrai pas sur les frayeurs que me cause le régulateur de vitesse (car oui, il y en a plusieurs !). Sans surprise, l'Octavia se prête très bien à ce type d'exercice. Le moteur est souple et coupleux, les relances sont nettes. Le confort de roulement est impeccable, la carrosserie étant très bien suspendues. Seule léger hic, l'insonorisation n'est pas optimale. A 130 km/h, c'est un peu bruyant, surtout sur la partie basse, avec des bruits de roulement nettement perceptibles, même quand les 8 haut-parleurs diffusent de la musique. Cela reste supportable,

mais on devine que sur ce point des économies ont été faites.

Avant de poser bagages à Douarnenez, je décide de découvrir la ville de Nantes. L'Octavia se montre agile et docile, qui se faufile sans peine dans la circulation hachée nantaise. Encore une fois, le 2.0 diesel fait parler son couple et offre un comportement dynamique à bas régime. C'est un vrai plus, très appréciable, surtout dans les petites rues du vieux-Nantes, logé au nord de la Loire.

La vraie question demeure : que vaut l'Octavia RS sur le réseau routier départemental, au milieu des forêts d'Armorique ? Alors que le temps se montre menaçant et que le vent se lève, je décide de hausser l'allure et de mettre à l'épreuve la Skoda. Je passe en mode Sport et je lâche les chevaux. L'accélération est timide, voire décevante. Pire encore, l'allonge est inexistante. Avec une zone rouge à 4'000 t/min, la boîte claque logiquement les rapports très tôt. Ça tire définitivement court.

Qu'à cela ne tienne, je garde un rythme soutenu. Le châssis répond bien, avec une rigidité surprenante et un roulis à peine perceptible. Je sens néanmoins que l'adhérence est parfois précaire, avec un arrière qui montre rapidement des faiblesses, s'inscrivant mal en entrée de virages. Si je sens que l'avant tracte bien, je perçois que trop peu d'accroche à l'arrière, en sortie de courbe particulièrement. Je m'attendais à petit effet catapulte du 4×4, il n'en est rien.

Alors que la pluie s'abat sur la pointe du Raz, je suis contraint de revenir à une allure nettement plus calme, sentant que des dérapages du train avant sur les sollicitations appuyées. Sur ce point, je pense que ce sont davantage les pneus Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 équipant la voiture qui sont à incriminer plutôt que le groupe motopropulseur. La direction se montre en tout temps très communicatrice, avec une dureté bien dosée, qui permet de bien ressentir la route. Elle est précise et réactive, permettant de bien s'adapter quand la motricité est variable, surtout sur revêtement dégradé et humide.

La tempête passée, je peux reprendre mon vagabondage sur le bord de côte, à une allure raisonnable. Le caractère médian et timide du couple moteur/boîte me pousse à respecter une allure particulièrement tranquille. Le manque de dynamisme est accentué sur les reprises à basse vitesse : la boîte de vitesse manque de réactivité, générant des délais incroyables de réponse à l'accélération, la faute à l'algorithme de boîte trop lisse et trop sage.



Verdict

Je le dis sans ambages, la Skoda Octavia RS 4×4 de quatrième génération est pour moi une déception. Malgré des qualités indéniables, la motorisation diesel et la boite de vitesse DSG 7-rapports ici équipée se marient mal avec le concept RS, historiquement porteur de sportivité. Il y a, à mon sens, ici un abus dans l'emploi du sigle RS : la sportivité d'une voiture ne se résume pas à ses éléments de finition, à ses signes distinctifs de gamme mais se démarque par sa proposition moteur, par son caractère et sa dynamique qui sort de l'ordinaire. Il semblerait que la marque Skoda et les décideurs du groupe VAG l'aient oublié, ou aient été trop influencé par l'équipe marketing.

Je suis cependant loin de penser que l'Octavia RS est une mauvaise voiture. Bien conçue, bien finie, elle a de beaux arguments à faire valoir, comme un habitacle agréable, un espace intérieur spacieux et pratique. C'est simplement à mon sens une voiture qui porte mal son nom, avec une étiquette de prix qui n'est pas en adéquation avec la proposition.








<u>Prix et options – Skoda Octavia RS 2.0 TDI SCR 200 CH 7-vitesses DSG 4×4</u>

Prix de base : CHF 50’080.-

Peinture métallisée «Bleu Race» : CHF 280.-

Volant en cuir multifonction super sport à trois branches avec palettes, chauffant : CHF 160.-

Toit ouvrant panoramique : CHF 1’230.-

Head-up Display : CHF 740.-

Chauffage stationnaire à télécommande : CHF 1’190.-

Jantes en alliage léger 7,5 J x 19” «ALTAIR», anthracite avec surface polie : CHF 830.-

Pack Sleep : CHF 250.-

mySKODA Pack RS : CHF 2’130.-

Roue de secours en acier, gain de place : CHF 160.-

Pack clima / Pack Relax pour RS : CHF 3’110.-

Réglage adaptatif du train roulant «DCC – Dynamic Chassis Control» : CHF 980.-

Pack safety : CHF 920.-

Dispositif d’attelage pivotant : CHF 980.-

Prise, 230 V, trois ports USB-C : CHF 290.-

Prolongation de garantie 1 année, 100’000 km au maximum : CHF 370.-

Clever Bonus : CHF -2.000.-

Avantage client mySKODA Pack RS : CHF -890.-

Avantage client Pack safety : CHF -520.-

Avantage client Pack clima : CHF -930.-

Prix TOTAL : CHF 59’360.-



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

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










A lire aussi

Essai – Skoda New Octavia 2.0 TDI SCR : La quatrième génération a tout d'une grande

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

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 Fabia

Présentation – Skoda Fabia

Nouveauté – Škoda ENYAQ iV

Nouveauté – Skoda Octavia RS iV

Nouveauté – Skoda Citigoe iV

Nouveauté – Skoda Octavia

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








