

# Essai - Skoda Kodiaq 2.0 TSI 4x4 : Un grand ami

*Le Kodiaq fut l'une des grandes annonces du Salon de l'Automobile de Paris en 2016, mais surtout la présentation du premier SUV de Skoda. Après avoir bâti sa réputation avec ses modèles Octavia et Yeti connues pour être fonctionnels et sa polyvalente berline compacte Fabia, il était temps pour la marque de mettre les pieds sur un nouveau type de marché, déjà très fréquenté.*



- 4 cylindres turbo, essence, 1'968 cm<sup>3</sup>
- 180 ch à 3'900 t/min
- 320 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 207 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.0 sec.
- Poids : 1'738 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'697 x 1'882 x 1'655
- Conso. mesurée : 10.64 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 170 g/km (G)
- dès CHF 38'870.-, mod. essayé: CHF 52'640.-

---

Les annonces de nouveaux SUV ne finissent pas de pleuvoir ces dernières années. Qu'ils soient compacts, de segment intermédiaire ou de grande capacité, leurs marchés sont devenus, en très peu de temps, outrageusement concurrentiels. Chaque constructeur y va de sa proposition, ajoutant au passage ses ingrédients maison et son savoir-faire. C'est tellement vrai que le terme « SUV » devient de plus en plus galvanisé, pour ne plus finir qu'à désigner un volume de caisse, une forme de carrosserie, plutôt qu'un segment précis de l'industrie automobile. Une question naturelle vient alors à l'esprit : où se situe le Kodiaq dans l'offre pléthorique actuelle ? Réponse dans la suite.



## ***A l'extérieur***

On peut l'affirmer sans trop de peine : le dessin du Kodiaq ne fait pas dans l'extravagance.

La face avant est construite autour de la calandre à branches verticales distinctive de la marque, ainsi que des phares étirés à double regard qui rappelle grandement les autres modèles du constructeur, à commencer par la Superb. Le bouclier y est proéminent et garni de plastiques noirs à motif plein en nids d'abeilles. Le tout est bien complété par le capot qui intègre des arêtes saillantes, offrant ainsi un peu de caractère au visage de cette voiture.

A l'arrière, point de fioritures non plus : les feux ont un dessin simple mais efficace, tout comme la structure du hayon, qui fait dans l'essentiel. On peut d'ailleurs regretter que le design de cet arrière soit très proche, à s'y méprendre, de celui du cousin de groupe VAG, le Seat Ateca.

De profil, les traits sont peu nombreux. Seule la ligne de ceinture structure le design en partant du haut des feux avant pour s'achever vers ceux placés à l'arrière. La timide plongée du pavillon sur le hayon vient adoucir l'esthétique

massive de la voiture.



## ***A l'intérieur***

Dès lors que l'on monte dans le Kodiaq, on retrouve l'intérieur type du groupe Volkswagen et force est de constater que dans l'alliance allemande, le maître mot est rendement et efficacité. En témoignent le volant multifonctions, le sélecteur de feux placé sur la gauche particulièrement caractéristique ou l'écran central que de nombreuses voitures du groupe partagent.

Sobre pour les uns, terne pour d'autres, il demeure que l'ensemble est vraiment monochrome. La finition est inégale, entre le plastique qui orne la boîte à gants supérieure par exemple et ceux employés pour les poignées sur les contre-portes et les parties inférieures. Si le premier est d'un beau rendu, les seconds apparaissent comme un peu « cheap » et leurs grincements à l'usage ne sont pas du meilleur effet.

Passées ces premières constatations, on ne peut qu'être impressionné par l'espace intérieur proposé par le SUV. Il n'y a pas un endroit de l'habitacle qui en manque. Le volume à l'avant convient à n'importe quelle stature, celui de l'arrière est considérable également ; quant au coffre de 720 litres en configuration standard, il est tout simplement énorme ! L'impression de grandeur est renforcée par le toit panoramique qui laisse abondamment entrer la lumière, en plus de s'ouvrir sur la moitié de sa longueur.

En matière de confort, le 4X4 format XXL n'a pas à rougir de la concurrence. Les sièges, à l'avant comme à l'arrière, sont une invitation aux longs voyages, tant il est facile de s'y sentir bien. Même après un périple de 700 kilomètres vers le nord de l'Allemagne, je suis prêt à en redemander encore.

De plus, la dotation technologique de notre modèle d'essai est un réel soutien au conducteur. Si certains relèveront que l'offre n'est pas révolutionnaire, elle a le

mérite, pourvu qu'on y mette le prix, d'être complète. Pour agrémenter le tout, le système d'infodivertissement embarqué et siglé VAG est exemplaire, pour ne pas dire l'un des meilleurs du marché.



### ***Sous le capot***

Le Kodiaq peut être équipé, à choix, de deux moteurs essence ou d'un seul diesel. Pour ce dernier, il s'agit du 2.0 litres TDI développant 190 ch et 400 Nm de couple. Que vous choisissiez la finition Active, Ambition ou Style, le moulin peut être couplé avec une boîte manuelle 6 rapports ou l'automatique DSG 7 vitesses.

En ce qui concerne les essences, le 1.4 litre de 150 ch et 250 Nm ou le 2.0 litres de 180 ch et 320 Nm sont disponibles. Les mêmes boîtes de vitesses que pour le pendant diesel sont proposées, sauf pour une finition Style dotée du plus petit moteur, où seule la DSG est disponible. Il est à noter que toutes les configurations sont, de série, équipées de la transmission intégrale.

Notre véhicule d'essai emporte le plus gros des deux cœurs essence et la boîte à double-embayage. Malgré le poids de la bête, je suis agréablement surpris par le dynamisme de ce 2.0 litres qui délivre avec panache de franches accélérations. On est bien sûr loin de tout accent sportif, cependant, qu'importe le terrain bitumé, ce Kodiaq se meut avec aisance, mais avec une certaine gloutonnerie. Après 1'830 kilomètres parcourus, je constate une consommation générale de 10,64 l/100km, avec un pic à 14.55 litres en milieu purement urbain contre 7.97 pour un trajet uniquement autoroutier.



## ***Au volant***

La période d'essai du Kodiaq coïncide merveilleusement bien avec un événement de mon calendrier que j'attends toujours fébrilement : mon pèlerinage annuel au Nürburgring. Car, oui, une fois l'an, il est devenu traditionnel d'aller user de la gomme avec une poignée d'amis sur l'impitoyable goudron de la Boucle du Nord. S'il n'est pas question de mettre à l'épreuve ce SUV sur le circuit, il n'en demeure pas moins que les 1'400 kilomètres aller-retour qui séparent Genève de Nürburg me permettent de passer au grill la voiture. Une fois arrivé, les vertes contrées de l'Eifel sont un terrain de jeu magnifique pour tester les capacités dynamiques de la machine.

C'est par une fraîche matinée d'été que j'embarque certains de mes comparses pour un voyage d'un peu plus de sept heures. Je suis familier du parcours et je sais pertinemment que la portion d'autoroutes suisses est, de loin, la partie la moins sympathique du voyage. En cause le trafic capricieux de l'A1 et ses - trop - nombreuses variations de limitations de vitesse. Cependant, au volant de cette Skoda, l'exercice devient moins compliqué. J'active toutes les aides à ma disposition et je me laisse alors emmener par l'auto, bougeant çà et là le volant pour lui signifier que je suis toujours bel bien éveillé. Le trafic se gère sans peine, le moteur autorisant de solides reprises qui me permettent de me défaire rapidement de conducteurs plus lents que moi.

Une fois passé Bâle, l'Allemagne nous accueille, elle et ses mythiques « autobahns ». Sitôt le premier panneau « fin de toutes limitations » passé, une seule envie me prend : écraser la pédale et vérifier si le 207 km/h de vitesse de pointe, annoncé par le constructeur, est juste. Le deux litres sort tout ce qu'il a. Je rappelle au passage qu'il doit mouvoir ses presque 1'800 kg à vide, quatre occupants et un coffre plein. Si l'accélération n'est pas à couper le souffle, la barre des 200 km/h s'abat sans aucune peine et sans franchement se faire attendre. Résultat des courses : 205 km/h. Plus qu'honorable. Si la haute vitesse

est grisante, elle n'est pas adaptée pour un voyage au long cours. Je reviens donc à 160 km/h, valeur plafond pour le régulateur de vitesse actif. Le reste du voyage est une pure formalité. L'amortissement est bon, l'insonorisation impeccable et le système de haut-parleurs « Canton » distille les chansons favorites de chacun des occupants de l'habitacle avec un rendu de très bonne facture.

Les routes aux abords du célèbre circuit allemand sillonnent un terrain très vallonné, à l'image du Nürburgring, un endroit idéal pour tester le roulis. Ce dernier est dans la limite de l'acceptable. Encore une fois, l'ensemble est plutôt lourd et cela se ressent dans n'importe quel transfert de masse. Il en reste pas moins que je peux enchaîner les virages avec plaisir, à allure modérée. Dès lors que je hausse la cadence, les Pirelli Scorpion Verde de notre modèle viennent à crisser, me signifiant de rester raisonnable. C'est aussi un moment choisi pour mettre à contribution les freins. Le mordant est timide, mais le résultat très bon.

De retour en territoire genevois, j'entreprends un périple dans l'hypercentre de la cité de Calvin. Le Kodiaq s'avère être un bonbon à conduire, tout en souplesse et tranquillité. Mon envie n'est pas d'aller à vive allure mais, au contraire, de parcourir les rues en toute quiétude. Le vrai écueil est logiquement le parcage qui n'est pas forcément une mince affaire. Si la largeur du véhicule est parfaitement gérable, la longueur peut être parfois un problème.



## **Verdict**

Du terme « SUV », je ne retiens ici que deux lettres : U et V. A mes yeux, point de caractère sportif, seulement une capacité dynamique honnête. Le volet « Utility » est cependant, lui, bel et bien réel et constitue la grande force de ce modèle. L'espace offert est incroyable et ne fait aucun jaloux parmi les occupants. La modularité de l'intérieur permet de jongler entre activités de famille, vie de parent ou de couple bien remplie et escapades plus ou moins durables dans des contrées proches comme lointaines.

Le Kodiaq est un formidable compagnon d'aventures offrant une vraie confiance au conducteur et un environnement confortable aux passagers. Le tout pour un juste prix puisque l'entrée de gamme, équipé du 1.4 TSI de 150 ch, s'affiche dès CHF 32'220.-.



### **Prix et options - Skoda Kodiaq 2.0 TSI 4x4 Style**

**Prix de base : CHF 41'200.-**

**Store pare-soleil/arrière : CHF 170.-**

**Dossier arr./ télécommandé : CHF 90.-**

**Poubelles amovibles : CHF 20.-**

**Pack High-Lux : CHF 2'990.-**

**Trois clés personnalisables : CHF 40.-**

**Second port USB arr./230 V : CHF 150.-**

**Buses lave-glace dégivrantes : CHF 30.-**

**Sièges en cuir/ventilés avant. : CHF 1'270.-**

**Prolongation de garantie 1 ans : CHF 390.-**

**Réglage adaptatif du train roulant : CHF 1'050.-**

**Airbags latéraux arrière : CHF 310.-**

**Toit panoramique ouvrant : CHF 1'090.-**

**Roue de secours : CHF 110.-**

**Chauffage de pare-brise : CHF 280.-**

**Jantes en aluminium SIRIUS 19" : CHF 530.-**

**Pack LED Plus : CHF 190.-**

**Media Command : CHF 80.-**

**Sièges avant mémoire : CHF 1'010.-**

**Sièges avant et arrière chauffants : CHF 170.-**

**Protection moteur : CHF 270.-**

**Volant cuir multifonctions et super sport : CHF 210.-**

**Barres de toit argent : CHF 150.-**

**« Climatronic » 3-zones : CHF 270.-**

**Dispositif d'attelage : CHF 900.-**

**Enceintes « CANTON » : CHF 380.-**

**« Trailer Assist » / « Park Assist » : CHF 610.-**

**Bonus Clever : CHF -2'000.-**

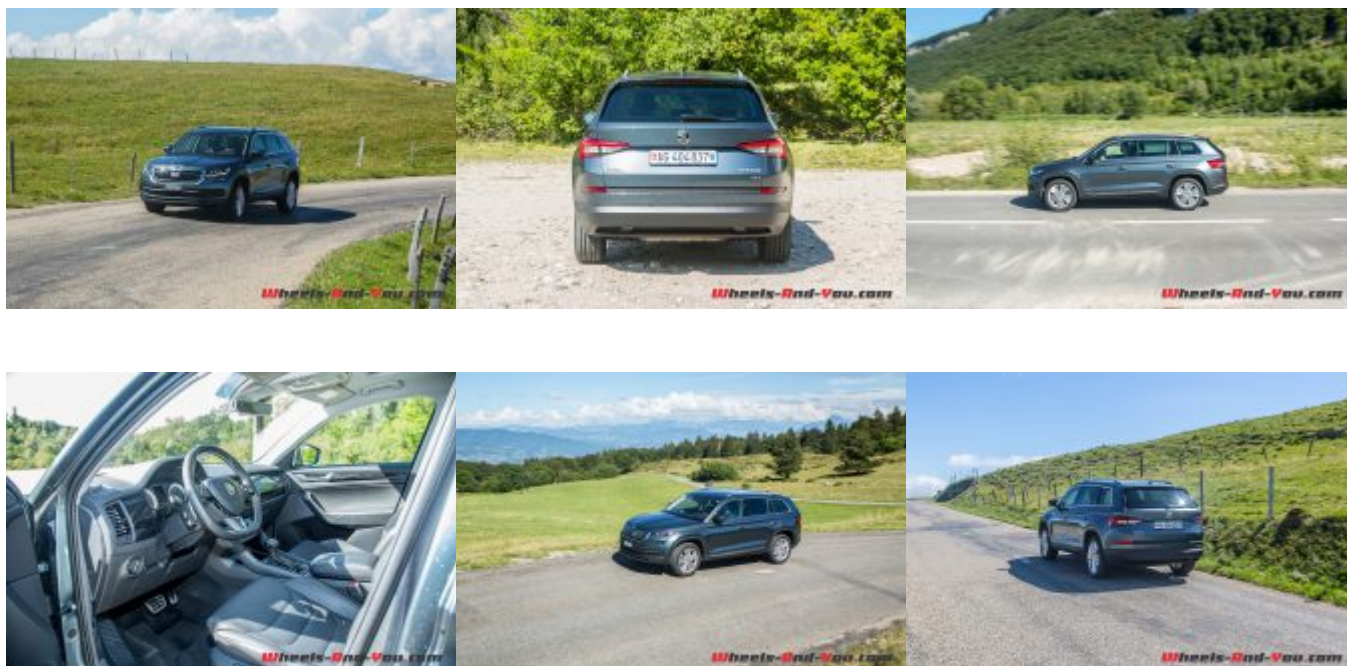
**Prix TOTAL : CHF 52'640.-**



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

Nos remerciements à Skoda Suisse SA (AMAG) pour le prêt de ce Skoda Kodiaq 2.0 TSi 4×4 Style, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.





## **A lire aussi**

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 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

