

Essai - Skoda Superb 2.0 TSI 4x4 : Plus que superbe

Si le nom de « Superb » fut d'abord utilisé par Skoda entre 1934 et 1949, c'est en 2001 que l'appellation ressurgit pour désigner la nouvelle grande routière du constructeur tchèque. Quatorze ans plus tard, c'est la troisième génération qui débarque sur le marché, modèle que nous avons pu essayer dans sa version la plus vitaminée.



- 4 cylindres turbo, essence, 1'984 cm³
- 280 ch de 5'600 à 6'500 t/min
- 350 Nm de 1'700 à 5'600 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.8 sec.
- Poids : 1'806 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'860 x 1'860 x 1'470
- Conso. mesurée : 9.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 160 g/km (E)
- dès CHF 45'420.-, mod. essayé: CHF 55'690.-

Derrière le nom Skoda se cachent 148 ans d'histoire, dont 97 ans dans le secteur automobile. Une histoire faite de hauts et de bas et notamment marquée par un rachat, en 1991, par Volkswagen. Depuis, le groupe allemand n'a cessé de marquer de son empreinte les modèles de la marque, influence que l'on retrouve grandement sur la dernière mouture de la Superb.

Si cela peut déplaire à certains, il demeure que le passage sous égide allemande réussit particulièrement à l'entreprise fondée par Emil Skoda. Les années noires des 80's semblent désormais loin, le constructeur ayant retrouvé une dynamique positive, dont son fleuron, la Superb, est un parfait exemple.

A l'extérieur

Le moins que l'on puisse dire c'est que le changement de génération est particulièrement bénéfique à la Superb. L'esthétique générale est plus moderne, plus raffinée. La nouvelle signature lumineuse offre une pointe d'agressivité qui lui convient parfaitement, aspect renforcé par les arêtes saillantes du capot moteur. La grille de radiateur à motif vertical, typique de la marque, cerclée de chrome, apporte de la distinction au visage de la voiture.

A l'arrière, les phares, au dessin rectiligne, sont en totale cohérence avec les feux avant. Le design du hayon est, quant à lui, particulièrement réussi. Pourvu d'un petit aileron à son extrémité, générant ainsi un léger gain d'appui, il confère à la Superb une allure de tricorps. La berline garde pourtant les pleines fonctionnalités d'une bicorps.

Divers détails, çà et là, contribuent à l'élégance de l'ensemble dont les sorties d'échappement, les jantes alliage ou encore les rétroviseurs. Seul petit défaut à mes yeux : les deux pots catalyseurs ne sont que partiellement cachés par le bouclier arrière. Un point de l'ordre du détail, j'en conviens aisément.



A l'intérieur

De l'espace ! A l'avant, à l'arrière, dans le coffre, il y a dans cette voiture de la place à revendre. Avec ses 4,86 mètres de longueur, le contraire eut été étonnant !

Côté conducteur comme côté passager, les assises sont larges, axées sur le confort. En plus d'être chauffées, elles sont aussi ventilées. Les deux sièges sont réglables électriquement, avec possibilité, pour les occupants à l'arrière, de modifier la position du siège passager via une commande sur la gauche de ce dernier. Dès lors qu'on l'avance, il se libère alors sur la partie droite de la banquette un véritable salon, le volume disponible pour les jambes étant déjà conséquent dans une configuration standard.

Le coffre, pour sa part, est grand, vraiment grand. D'une contenance de 625 litres à la normale, il se transforme en piste de billard une fois les dossiers rabattus, amenant sa capacité à 1'760 litres. En plus de ces chiffres, le modèle essayé est doté de la fonction « KESSY » (déverrouillage sans clef), ainsi que de l'ouverture mains libres, permettant ainsi de déployer le hayon électrique sans effort. Sur ce dernier point, je me suis tout de même heurté à quelques difficultés. Il s'avère que la détection du passage de pied sous le bouclier arrière est assez aléatoire. Dans le doute, j'ai demandé à plusieurs personnes de mon entourage de tenter l'opération pour un résultat sans appel : le dispositif est capricieux.

L'ambiance de l'habitacle est clairement à la sobriété, quitte à tomber dans le copier-coller. En effet, le tableau de bord, la console centrale et le système d'infodivertissement sont exactement similaires à ceux que l'on peut retrouver, par exemple, dans la Golf VII Alltrack que nous avons essayée récemment. En l'espèce, cela n'a rien de dramatique, tant la disposition des fonctionnalités est efficace et le design soigné. Tout comme pour le système central et les fonctionnalités attenantes (SmartLink, Navigation, etc.), brillants d'ergonomie et de rapidité. On peut toutefois regretter que la filiale tchèque n'ait pas choisi d'innover ou de se démarquer. Il apparaît néanmoins logique, dans une stratégie d'abaissement des coûts visant à rendre attractifs les modèles Skoda, que pareils points descendent directement des modèles Volkswagen.



Sous le capot

En fonction de la finition choisie, ce sont trois moteurs essence, allant de 150 à 280 ch, et deux déclinaisons diesel, d'une puissance de 150 ou 190 ch, qui sont disponibles à la configuration. En ce qui concerne les boîtes de vitesses, il est possible d'opter pour une version 6 vitesses manuelle (traction ou 4×4), DSG ou DSG 4×4, ou pour une 7 vitesses DSG, tout cela dépendant du moulin choisi.

Dans notre cas, nous avons la chance de tester le plus puissant des cœurs, le 2.0 TSI de 280 chevaux, exclusivement couplé avec la boîte 6 rapports DSG 4×4. Quand bien même la belle routière affiche plus de 1'800 kilos à vide sur la balance, la combinaison moteur turbo surboosté et transmission intégrale font que cette Superb propose des capacités dynamiques réellement agréables. Les réponses aux sollicitations de l'accélérateur sont immédiates et les accélérations franches.

Il n'est plus nécessaire désormais de vanter les qualités de la boîte à double-embrayage, toujours aussi réelles. Même s'il persiste ce petit défaut que je retrouve sur beaucoup d'automatiques, à savoir ce délai dans la relance à basses ou très basses vitesses. On peut facilement remédier à cet inconvénient en prenant le contrôle des changements de rapports, via les palettes au volant ou le levier.



Au volant

Quand on lit la puissance du moteur sur la brochure de présentation, il se passe deux choses : un sourire irréprensible apparaît sur le visage et l'on se dit qu'avec un moulin de 280 chevaux, il y a moyen d'avoir de bons moments au volant. Durant le test, ce sourire de grand garçon ne me lâche pas et j'ai effectivement du « fun » avec une berline, que dis-je, avec une limousine.

Aux commandes de ce type de paquebot, on a tendance à éviter les hyper centres tortueux de certaines villes ou les petits villages aux voies exiguës. Pourtant, dans notre cas, le résultat est positif : cette Superb est équipée d'un arsenal de capteurs répartis autour de la voiture, il devient alors facile de se faufiler partout. Aidées par un excellent le rayon de braquage, les manœuvres sont faciles, de même que les parages, hormis parfois lors des stationnements en place latérale. La raison est purement technique : il faut trouver un emplacement pour ranger les presque 5 mètres de la voiture. Le « park assist » se charge pour vous de repérer l'endroit idéal et d'y déposer avec précision l'auto.

Mais c'est en dehors des zones urbaines que l'on apprécie, voire que l'on adore cette Superb. Je m'adonne à de franches accélérations pour tester la relance et mettre à contribution la transmission intégrale, à mobiliser toutes les aides à la conduite à ma disposition. Pour paraphraser Beaudelaire : « Tout est luxe, calme et volupté ».

Luxe, parce que le confort est réellement présent. On ne se sent jamais mal assis, jamais en fatigue. Sur routes comme sur autoroutes, la détection des lignes blanches simples (ligne centrale) ou doubles assure une tranquillité et une sécurité de tous les instants. Le repérage de présence dans les angles morts facilite la gestion du trafic et les assises, en finition cuir perforé (gamme « Style »), larges et confortables, vous portent sur des centaines de kilomètres sans la moindre peine. Pour avoir traversé, littéralement, la Suisse deux fois en une journée, je peux vous le certifier.

Calme, car l'habitacle est insonorisé comme il se doit : ni coupé du monde, ni l'oreille sur le moteur. Si le système son ne figure pas parmi le must de ce qui se fait aujourd'hui, il reste au-dessus de la moyenne et offre un bon rendu de vos pistes musicales favorites.

Volupté, car la Skoda sait glisser sur la route à la manière dont vous le désirez. C'est en ce point que la plus grande qualité et, sans doute, le principal défaut de

cette berline résident.

Il est possible de conduire selon quatre modes prédéfinis : Normal, Eco, Sport et Confort. Si, dans nombre de voitures que j'ai pu conduire, les différents modes disponibles modifient légèrement le comportement du véhicule, ici les changements sont flagrants.

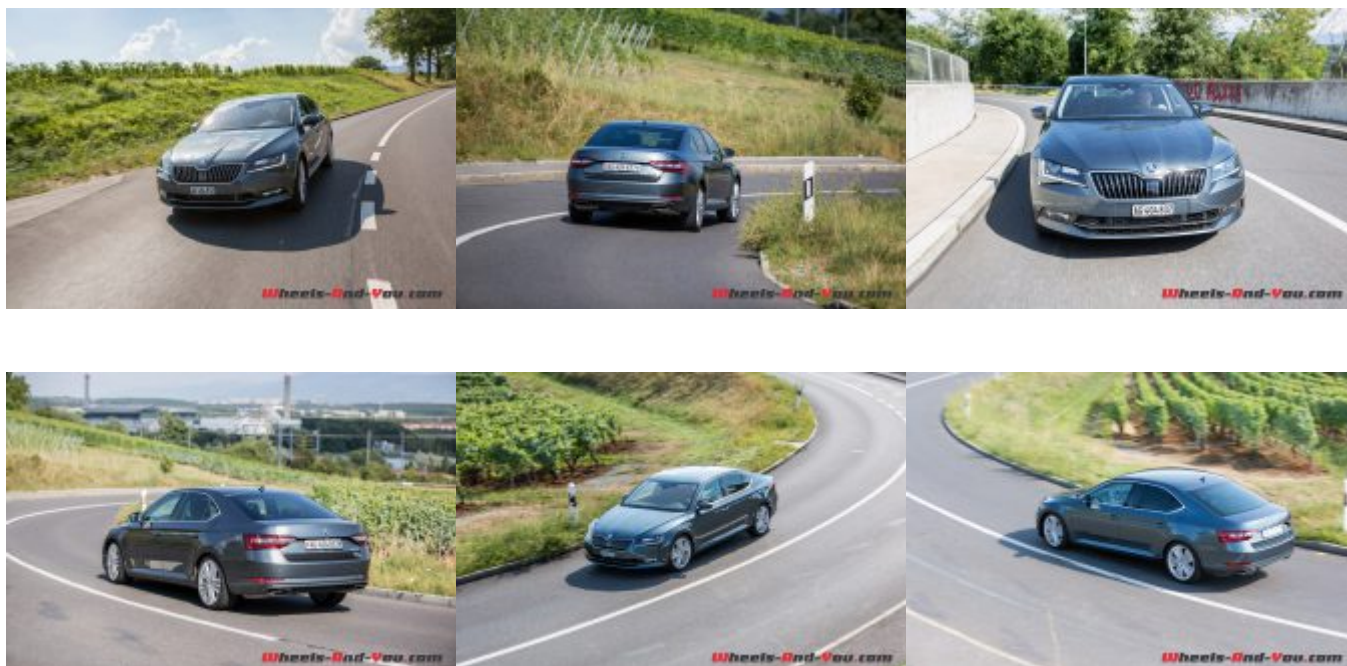
Sous le régime « Confort », la berline se meut tout en souplesse. L'amortissement est d'un moelleux surprenant et l'on se plaît à conduire doucement, à appréhender les virages paisiblement.

Une fois l'option « Sport » activée, la cinq-portes lâche le Kraken. On peut faire vrombir le moteur, les passages de rapport sont hauts dans les tours et les limitations de vitesse s'atteignent rapidement, très rapidement. Ce mode m'est particulièrement agréable en montagne. En ascension, je le confesse, je suis du genre à y aller franchement. J'aime sentir mon véhicule reprendre sans attendre, m'engager dans les épingles avec entrain. Et, dans pareille situation, cette configuration moteur 2.0 et transmission DSG 4×4 transforme l'exercice en un jeu d'enfant.

Enfin, le mode « Normal » est la parfaite adéquation entre confort et dynamisme. Les suspensions prennent bien le roulis, quitte à être raides sur surfaces bosselées. La Superb réagit aux sollicitations de l'accélérateur et l'on se sent totalement en maîtrise de la route.

Je parlais plus haut de cette qualité de polyvalence comme d'un défaut également. Il est de l'ordre de l'ergonomie : pour passer d'un mode à l'autre, au lieu de simplement presser un bouton, pourtant disponible sur la console centrale et non exploité, il faut passer par un méandre de menus sur l'écran tactile. Franchement dommage.

Autre écueil : la consommation. Avec un 2.0 turbocompressé, je ne m'attends pas à faire du cinq litres au cent en claquant les rapports au rupteur. Cependant, sur plus de 2'000 kilomètres d'essai, j'enregistre une consommation de 9.6 l/100km. Sur un cycle purement autoroutier, la valeur tombe à 7.7 l/100km tandis que, sur un parcours pleinement urbain, on atteint 9.9 l/100km.



Verdict

Au final, ce que je retiens de cette Skoda Superb, c'est l'incroyable combinaison de dynamisme, d'espace, de confort et de sécurité de cette voiture. Je précise bien la sécurité car, outre l'armada d'aides qui vient suppléer de manière fiable votre conduite, cette mouture emporte un moteur de qualité.

Je fais partie de cette école qui pense qu'une grande puissance sur un véhicule, dans le cadre d'une conduite sur route, ne rime pas forcément avec vitesse, mais toujours avec sûreté. Elle est de plus ici couplée à une transmission intégrale qui génère une motricité exemplaire, vous permettant de mettre à contribution, de manière immédiate, les chevaux à disposition sous le capot. Aborder le trafic n'est plus alors un labeur, mais un plaisir. Et c'est, pour moi, la définition d'une bonne voiture.



Prix et options - Skoda Superb 2.0 TSI 4x4

Prix de base : CHF 45'420.-

Couleur de carrosserie Gris Quartz métallisée : CHF 670.-

Siège conducteur, réglable électrique, et fonction soutien lombaire : CHF 0.-

Dispositif d'attelage rotatif manuel : CHF 910.-

Siège passager réglable : CHF 60.-

Crew Protect assistant plus : CHF 170.-

Détecteur de fatigue : CHF 50.-

KESY incluant système d'alarme : CHF 310.-

Chauffage de pare-brise : CHF 300.-

Régulateur de vitesse ACC & fonction de freinage d'urgence "city" : CHF 360.-

Pack high tech : CHF 1'790.-

Sièges avant et arrière chauffants : CHF 260.-

Bonus clever : CHF 1'800.-

Train roulant sport : CHF 250.-

Jantes alliage "Sirius" : CHF 990.-

Pack Fond : CHF 390.-

Reconnaissance des panneaux de signalisation : CHF 80.-

Rouleaux pare-soleil latéraux arrière : CHF 180.-

Airbags latéraux arrière : CHF 330.-

Revêtement de siège en cuir : CHF 740.-

Couvre-coffre avec filet bagages : CHF 30.-

Système son "CANTON" : CHF 580.-

Buses lave-glaces dégivrants : CHF 30.-

Pré-installation téléphone premium : CHF 690.-

Fonction « SmartGate » : CHF 110.-

Caméra de recul : CHF 400.-

Volant multifonction R+T pour DSG : CHF 100.-

Pack Confort : CHF 1'650.-

Dossier de siège arrière : CHF 100.-

Pack LED: CHF 170.-

Prix TOTAL : CHF 55'690.-



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

Nos remerciements à Skoda Suisse SA (AMAG) pour le prêt de cette Skoda Superb 2.0 TSI 4x4.



A lire aussi

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 Kodiaq

Avant-première – Skoda Kodiaq

Nouveauté – Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4x4

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

