

Premier contact - Skoda Octavia : Le best-seller !

La troisième génération de Skoda Octavia débarque sur nos routes ; Wheels And You se devait d'aller à sa rencontre pour une première prise en main tant le modèle a du succès dans notre pays.



- 4 cylindres, 1'197 cm³
- 105 CV de 4'500 à 5'500 t/min
- 175 Nm de 1'400 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 196 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.3 sec.
- Poids : 1'233 kg
- Conso. mixte : 4.9 l./100 km
- Emissions de CO₂: 114 g/km
- dès CHF 20'520.-

Texte et photos : Sébastien Morand

La marque tchèque séduit de plus en plus de conducteurs suisses, les chiffres sont là pour le prouver. Pour la douzième année consécutive, Skoda remporte le titre du meilleur rapport qualité-prix décerné par les lecteurs de notre confrère

Auto-Illustrierte. Le constructeur se place aussi à la troisième place des ventes en Suisse et pour les clients « flotte » (voitures d'entreprise), l'Octavia est numéro un ! C'est justement la nouvelle mouture de ce modèle phare qui nous intéresse aujourd'hui et il y a fort à parier que le succès sera une nouvelle fois au rendez-vous.

Toujours disponible en deux carrosseries, Berline et Combi, c'est cette dernière qui aura bien évidemment le plus de succès dans notre pays et même en Europe. En effet, dans les deux cas, l'Octavia Combi a été le break le plus vendu en 2012, toutes marques confondues. En Suisse, le break a même représenté 98.4% des ventes d'Octavia.

Esthétique

Présentée en nouveauté mondiale en mars dernier lors du Salon de Genève, la nouvelle Skoda Octavia évolue en douceur par rapport au modèle précédent. Elle a gagné en taille, +90 mm en longueur et +45 mm en largeur, mais a perdu en poids, 102 kg de moins sur la balance. La face avant exhibe fièrement la nouvelle calandre, inaugurée sur la Rapid, plus moderne et dynamique. Dorénavant détaché de cette dernière, le badge Skoda termine les nervures centrales du capot moteur. Les phares gagnent en prestance et proposent un regard plus acéré. Aussi bien en Berline qu'en Combi, la nouvelle Octavia affiche des lignes plus tendues, plus prononcées, lui conférant un design global plus dynamique, totalement dans l'ère du temps. Alors que la berline fait très élancée, le break est lui plus traditionnel ; toutefois dans les deux cas, c'est une réussite. A l'arrière, on retrouve les feux à LED dont la forme en « C » est typique de la marque.

A l'intérieur, c'est l'habitabilité qui saute aux yeux immédiatement. Réputée pour être spacieuse, cette nouvelle Octavia dispose d'encore plus de place pour les occupants. La longueur de l'habitacle est de 1'782 mm, soit 33 mm de plus que la version précédente. L'espace pour les jambes à l'arrière augmente aussi de quelques millimètres, 26 pour être précis, atteignant ainsi 73 mm. Le coffre gagne en volume, établissant ainsi un nouveau record pour la catégorie. 590 litres pour l'Octavia Berline et 610 litres pour l'Octavia Combi. Sur cette dernière, en rabattant la banquette arrière, la capacité de chargement atteint 1'740 litres. L'accès au coffre est facilité grâce à une ouverture encore plus généreuse. Vous

l'aurez compris, cette nouvelle Octavia propose des atouts indéniables en terme d'espace à bord.

Niveau présentation, si cela reste relativement sobre, voir austère pour certains, j'ai trouvé que la qualité de finition était bien meilleure que sur la Skoda Rapid essayée récemment. C'est donc en toute logique aussi un peu mieux que l'Octavia précédente et surtout elle n'a rien à envier à ses cousines du groupe VW. Surtout que niveau équipement, c'est Versailles. Déjà bien fourni de base, il suffit d'opter pour la finition « Elegance », le haut de gamme, plus quelques options pour bénéficier de toutes les dernières technologies imaginables. Je noterai par exemple l'assistant au maintien de trajectoire (Lane Assist), la reconnaissance des panneaux de signalisation, un détecteur de fatigue (Driver Activity Assist), etc. Deux systèmes GPS sont au catalogue, le haut de gamme dispose d'un plus grand écran. Dans les deux cas, ils sont tactiles et leur utilisation est très intuitive avec un fonctionnement relativement rapide.

Sous le capot

Niveau motorisation, vous aurez le choix entre trois essence et deux diesel, tous suralimentés par un turbo. La gamme débute avec un 1.2 TSI de 105 CV pour un couple de 175 Nm, puis toujours en essence, un 1.4 TSI de 140 CV pour un couple de 250 Nm. Viennent ensuite les diesel, un 1.6 TDI de 105 CV pour un couple de 250 Nm et un 2.0 TDI de 150 CV pour un couple de 320 Nm. Finalement, le plus puissant, à un nouveau un essence, un 1.8 TSI de 180 CV avec un couple de 250 Nm. Que les amateurs de sensations fortes se rassurent, Skoda vient d'annoncer l'arrivée prochaine de l'Octavia RS, déclinaison sportive de ce modèle à succès, pourvu d'un 2.0 essence de 220 CV.

A l'exception du 1.6 TDI qui sera pourvu d'une boîte manuelle 5 rapports, les autres motorisations disposeront d'une transmission à 6 vitesses. En option, il sera aussi possible d'opter pour la boîte à double embrayage DSG mais uniquement avec les moteurs 1.8 TSI, 1.6 TDI et 2.0 TDI.

Pour cette nouvelle génération, le constructeur promet une baisse de 17% sur la consommation par rapport au modèle précédent. Nous aurons bien évidemment l'occasion de mesurer cela précisément lors d'un essai complet mais par exemple, le moteur le plus économique, le 1.6 TDI GreenLine annonce une consommation

mixte de seulement 3.3 l./100km pour 87 g/km d'émissions de CO2.

A noter encore que dès cet été, l'Octavia sera disponible avec une transmission 4×4 en combinaison avec les moteurs 1.8 TSI, 1.6 TDI et 2.0 TDI uniquement, de quoi ravir encore plus la clientèle suisse.

Au volant

Lors de ce premier contact, j'ai eu la possibilité de prendre le volant du 1.4 TSI, ainsi que du 1.8 TSI et du 2.0 TDI, ces deux derniers étant équipés de la boîte DSG. Je débute tout logiquement avec le plus petit et à priori le moins sexy... que nenni, ce 1.4 TSI est LA grande surprise de cette première prise en main avec la nouvelle Octavia. C'est tout d'abord son silence de fonctionnement qui m'aura frappé et cela aussi lorsqu'on le sollicite brutalement. Cette qualité fort appréciable pour la vie à bord se retrouvera d'ailleurs sur les trois motorisations essayées. Souple et volontaire, il réagit parfaitement bien lorsqu'on écrase l'accélérateur. De plus le constructeur l'annonce comme relativement sobre. Les 140 CV de ce 1.4 TSI répondent parfaitement aux besoins d'une utilisation quotidienne pour la majeure partie des conducteurs, il faut donc impérativement l'essayer pour s'enlever toutes idées préconçues qu'on pourrait avoir en lisant ses caractéristiques.

J'ai enchaîné tout logiquement avec le 1.8 TSI dont les 180 CV et la boîte DSG promettent de ravir mon penchant pour les véhicules sportifs. Performant et rageur, de surcroît couplé avec une boîte rapide, ce modèle sera probablement très prisé dans notre pays surtout qu'il sera possible de l'avoir en quatre roues motrices. C'est d'ailleurs cette configuration que nous aurons l'occasion d'essayer plus longuement pour un test complet, mais encore un peu de patience.

Finalement j'ai terminé mes essais avec le diesel, objectivité oblige, même si je ne suis pas friand de ce type de motorisation. Le 2.0 TDI de 150 CV est certes un peu plus bruyant, surtout au démarrage, normal me direz-vous et rien de dramatique non plus. Surtout qu'une fois lancé le silence à bord est encore une fois impérial. Très performant avec son couple de 320 Nm, la mécanique réagit au quart de tour. Là encore, la boîte DSG officie parfaitement, un très bon agrément de conduite pour une utilisation quotidienne.

Je n'ai volontairement pas précisé s'il s'agissait d'une version Berline ou Combi car la différence est quasiment imperceptible. Dans les deux cas, le comportement routier est bon et les voitures très confortables. La tenue de route est excellente avec quand même une légère prise de roulis. La suspension est un peu trop souple à mon goût, mais il faut reconnaître que le modèle n'a pas de vocation sportive à proprement parlé, pour cela il faudra attendre la déclinaison RS.

Verdict

Cette troisième génération de l'Octavia confirme et améliore encore l'excellent rapport qualité-prix du modèle, c'est une véritable réussite. Skoda continuera ainsi à grappiller les parts de marché tant de nos jours la clientèle recherche à obtenir le meilleur pour un tarif contenu.

Justement pour parler de prix, la nouvelle Octavia sera disponible en trois niveaux de finition : « Active » de CHF 20'520.- à CHF 25'950.- pour la Berline et CHF 21'550.- à CHF 27'250.- pour le Combi, avec seulement les moteurs 1.2 TSI, 1.4 TSI et 1.6 TDI. « Ambition » de CHF 23'250.- à CHF 31'950.- pour la Berline et CHF 24'550.- à CHF 33'250.- pour le Combi. « Elegance » de CHF 26'250.- à CHF 34'950.- pour la Berline et CHF 27'550.- à CHF 36'250.- pour le Combi. Ces deux derniers niveaux de finition sont disponibles avec toutes les motorisations ainsi que pour certains modèles avec la transmission 4×4.

A titre d'exemple, pour une Octavia Combi 1.4 TSI en finition « Ambition », soit le milieu de gamme, avec quelques options en plus, prévoyez un budget légèrement supérieur à CHF 30'000.-. Alors que pour un modèle 1.8 TSI ou 2.0 TDI, toujours en version Combi, avec la boîte DSG et la finition « Elegance », le haut de gamme, ainsi qu'une multitude d'options, il faudra compter un peu plus de CHF 45'000.-.

Il fait nul doute que dans notre pays et ailleurs, cette nouvelle Skoda Octavia, Berline ou Combi, aura du succès. On se réjouit donc de vous proposer prochainement un essai complet.

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

Nos remerciements à Skoda Suisse (AMAG) pour l'invitation aux essais presse de cette Skoda Octavia.

A lire aussi

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 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















