

# Essai - Skoda Fabia Combi RS : Appel aux jeunes papas dynamiques

*Marque à part entière de la galaxie Volkswagen, Škoda jouit sous nos latitudes d'un engouement à nul autre pareil, comme le démontre la croissance de la marque, près de 20% par an depuis 2000. La gamme s'est enrichie et n'a strictement rien à envier aux ténors de la vieille Europe, interprétations sportives incluses. Revue de la Fabia Combi RS.*



- 4 cylindres, turbo + compresseur, 1390 cm<sup>3</sup>
- 180 CV à 6'200 t/min
- 250 Nm de 2'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique DSG 7 rapports
- Vitesse maxi. : 226 km/h
- 0 à 100 km/h : 7.3 sec.
- Poids : 1'313 kg
- Conso. mesurée : 8.0 l./100 km
- CO<sub>2</sub> : 148 g/km (B)
- dès CHF 31'190.-  
modèle essayé : CHF 33'760.-

---

Pour beaucoup, une Škoda (prononcez Schkoda) était une voiture venant des pays de l'Est emmenant avec elle tous les clichés péjoratifs sur la qualité de fabrication et la fiabilité que l'on peut imaginer, en se remémorant notamment la production automobile de l'ex-bloc communiste. Mais depuis son intégration dans le groupe VW en 1991, ce sont bien les standards allemands qui prévalent au sein de toute la gamme de la marque tchèque.

D'ailleurs cette année, et pour la onzième fois consécutive, Škoda a remporté le prix du meilleur rapport qualité/prix en Suisse (prix décerné par les lecteurs du magazine « auto-illustrée »). Les clients suisses le savent très bien car pour la première fois, en 2010, la marque figure à la huitième place du classement des meilleurs importateurs en Suisse, avec 14'388 véhicules vendus (+ 23,9 %). Pour ma part, je suis aussi convaincu que les produits de la marque sont plutôt intéressants et je me réjouis de découvrir le potentiel de cette nouvelle Fabia dans sa déclinaison alliant sportivité et praticabilité, la Combi RS.

Notre voiture d'essai se présente dans un coloris bleu électrique (bleu race) qui ne vous fera pas passer inaperçu et qui souligne les lignes agressives de la face avant accentuées par les phares à LED et le bas de caisse spécifique. On retrouvera encore des jantes 17" de série, un diffuseur arrière et une double sortie d'échappement qui identifient le modèle RS. Autant vue de l'avant cette Fabia Combi RS dégage de la sportivité dans son habillage, autant l'arrière est discret. Ajoutez-y une garde au sol élevée, des voies relativement étroites et l'ensemble apparaîtra plutôt simple et passe-partout, digne d'une voiture allemande, en somme. Heureusement que la teinte flashy vient donner un peu de piment à ce petit break. La vraie originalité proviendra de son positionnement dans la catégorie, car à l'exception de la Mini Clubman Cooper S, il n'existe pas d'autre citadine sportive dans cette déclinaison de carrosserie.

Je ne m'attarderai que brièvement sur l'habitacle proposé aux occupants de cette Fabia Combi RS tant je le trouve triste. Même si cela permet probablement de

rogner sur les coûts de fabrication, les designers pourraient y apporter un peu de gaité. Seule allusion dans l'habitacle à la version « RS » de cette Fabia Combi : le pictogramme brodé sur les sièges baquets, très accueillants et confortables au demeurant. Le tableau de bord et les commandes proviennent directement de la banque d'organes du groupe VW et la petite différence se trouve dans l'affichage de l'instrumentation teinté de vert. Du cuir habille le volant sport trois branches ainsi que le pommeau de vitesse et le frein à main, contrebalançant le plastique omniprésent dans l'univers de cette Škoda.

L'équipement de série déjà bien complet, avec par exemple une climatisation automatique, s'agrément de quelques packs contenant à la fois des options très intéressantes tels que le régulateur de vitesse et l'assistance de parage arrière, que certaines plutôt inattendues, comme les vitres électriques à l'arrière, que l'on s'attendrait à voir de série dans l'ère actuelle qui nous bombarde continuellement de technologie. Mais au vu des tarifs pratiqués pour ces suppléments, cela ne suffira pas à ébranler l'excellent rapport prix/prestation de la voiture. L'espace réservé au conducteur et ses passagers est généreux pour une citadine. Cinq adultes pourront prendre place sans souci et le tout avec un coffre immense pour la catégorie. Le confort à bord est correct malgré un amortissement plutôt ferme.

Notre petite tchèque est animée par le très intéressant moteur 1.4 TSI d'origine VW qui développe la puissance de 180 CV à 6'200 t/min avec un couple maximum de 250 Nm disponible entre 2'000 et 4'500 t/min. Un compresseur et un turbo sont greffés à cette petite motorisation lui conférant un attrait tout particulier. En effet, selon le constructeur, il s'agirait de la potion magique pour allier performance et économie d'essence (consommation mixte annoncée à 6.4 l/100km). Très agréable en ville par sa souplesse, le moteur sait aussi se montrer performant sur les routes de montagne. A la moindre sollicitation du pied droit, il réagit instantanément avec rage. Tellement rageur d'ailleurs que les roues avant peinent parfois à digérer la puissance. Lors d'un trajet sur autoroute, sa sonorité quelconque envahira un peu trop l'habitacle à mon goût.

Une fois assimilé le temps de réaction de la boîte DSG 7 rapports, il est possible de prendre du plaisir au volant de cette Fabia RS. Les passages de vitesses sont très rapides, autant à la montée qu'à la descente des rapports. Je suis surpris en bien car j'avais gardé un souvenir très mitigé de mes premiers essais de cette

boite à double embrayage lors de son apparition sur les véhicules du groupe. Toutefois, elle manque clairement de souplesse lors des manœuvres ou lorsque l'on subit la circulation urbaine intense de fin de journée. Trois modes possibles : « D », « S » et « Manuel ». Le sélecteur sur « D », vous vous laissez guider par la technologie, quoi qu'un peu lente, mais idéale pour une utilisation quotidienne. Une petite route se profile à l'horizon, vous passez en mode « S » (Sport) et vous serez surpris de constater que les changements de rapports se font à l'entrée de la zone rouge tandis que vos oreilles seront titillées par les petits coups de gaz durant le rétrogradage lors de freinages appuyés.

Finalement, vous attaquez un col et c'est instinctivement que vos doigts attrapent les palettes situées derrière le volant. Gaz à fond en troisième, click sur la palette de droite, le quatrième rapport est enclenché en quelques fractions de seconde. Premier virage, double click sur la palette de gauche et la première épingle est attaquée en deuxième en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire. Alors que leur utilisation en ville me laissait sur ma faim, je me surprends à m'amuser avec ces palettes sur un parcours sinueux. Il est bien clair qu'adopter ce rythme soutenu péjorera la consommation. Tout au long de notre essai, alliant tous les styles de conduite, l'ordinateur de bord nous a annoncé une moyenne de tout juste 7.0 l/100km ; mais une fois calculée par nos soins, la consommation mixte se rapprochait plus des 8.0 l/100km, soit plus d'un litre et demi au-dessus de la norme annoncée.

Comme le dit si bien la publicité d'un grand fabricant de pneumatiques, « Fun is not a straight line » ; reste à vérifier si malgré un moteur rageur, le comportement routier de cette Škoda Fabia Combi RS permet de profiter pleinement de la puissance qu'elle propose. Jantes taille basse, conception sportive du châssis, les ingrédients semblent au rendez-vous. Pourtant, la relative légèreté de ce petit break se fait clairement sentir dès qu'on le brutalise un peu. La voiture prend du roulis et semble se détacher de la route lorsque la vitesse augmente, la faute à un centre de gravité haut perché. La direction trop souple accentue encore la sensation de flottement et le train avant manque clairement de motricité pour revendiquer le titre de vraie sportive. Je vais toutefois modérer mes propos en soulignant que la voiture disposait de pneus hiver et j'imagine qu'avec une monte adéquate pour une conduite intense, ces impressions seraient moindres. Cependant c'est pour moi le point négatif de la voiture et je me

demande s'il ne serait pas intéressant de proposer cette RS avec une transmission intégrale, même si un tel dispositif amènerait un surplus de poids non négligeable. Les freins sont par contre parfaitement à la hauteur de la tâche qui leur est confiée.

A l'image de cette combinaison originale alliant la puissance d'une sportive et le côté pratique d'un break, tout cela au format « citadine », je ne peux que féliciter la marque tchèque de proposer une voiture avec un rapport prix/prestations défiant toute concurrence. En effet il vous faudra dépenser bien plus d'argent pour trouver une équivalence sur le marché. Bien évidemment c'est au détriment de la finition ou de certains matériaux qui sont chers à beaucoup de passionnés d'automobiles, mais il en faut pour toutes les bourses. De plus, je suis convaincu que plus d'un jeune homme, fraîchement élevé au rang de père de famille, sera ravi de remplacer sa traditionnelle petite GTI par une Škoda Fabia Combi RS et cela en annonçant à sa douce moitié qu'il y aura clairement la place pour emmener tout le nécessaire à leurs nouvelles responsabilités sans bien évidemment que cela n'impacte trop le budget familial.

### **Prix et options - Škoda Fabia Combi RS**

**Prix de base : CHF 31'900.-**

**Peinture métallisée : CHF 530.-**

**Navigation dynamique AMUNDSEN : CHF 790.-**

**Pack High-Tec : CHF 650.-**

Régulateur de vitesse, assistance de parage arrière, dispositif de nettoyage des phares, liaison Multimedia

**Pack High-Lux : CHF 600.-**

Vide-poches sous les sièges avant, accoudoir central, logement pour lunettes, lève-glaces électrique arrière, sièges avant chauffants

**Prix TOTAL : CHF 33'760.-**

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

Nos remerciements à Škoda Suisse pour le prêt de cette Škoda Fabia Combi RS.

### **A lire aussi**

Genève 2011 - Skoda Vision D

Genève 2011 - Skoda Fabia Monte-Carlo













