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

Cette année Skoda fête ses 125 ans et les ambitions d'une des plus vieilles marques automobiles du monde sont importantes et elles commencent avec l'Octavia. Avec cette quatrième génération, le constructeur lié au groupe Volkswagen apporte un nombre important de nouveautés sur ce modèle phare.



- 4 cylindres turbo, diesel, 1'968 cm^3
- 150 ch de 3'000 à 4'200 t/min
- 360 Nm de 1'600 à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 222 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'473 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'689 x 1'829 x 1'505
- Conso. mesurée : 5.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 141 g/km (A)
- dès CHF 38'840.-, mod. essayé: CHF 50'030.-

Texte et photos : Tony da Silva

Dire que la marque tchèque attend énormément de ce lancement est un euphémisme. En tout, depuis le coup d'envoi de l'Octavia, c'est plus de 7 millions d'exemplaires qui ont été vendus avec, à chaque génération, un volume des ventes en constante augmentation.

La Skoda Octavia est véritablement un best-seller pour la marque, mais aussi de manière générale pour tout le marché automobile, notamment dans notre pays.



A l'extérieur

La voiture a gagné en maturité et je la trouve beaucoup plus cossue avec cette calandre importante mais plus fine. L'arête latérale donne une bonne dynamique et sur mon modèle Combi (break), les feux situés à l'arrière se veulent plus fins et mieux intégrés par rapport au modèle précédent.

Du côté du volume, l'Octavia grandit un peu, de 22 mm en longueur pour atteindre 4'689 mm et de 15 mm en largeur pour atteindre 1'829 mm, alors que l'empattement reste le même à 2'686 mm. Ces changements sont faibles et la réelle évolution à mes yeux se trouve du côté du design.

Ce nouveau modèle a clairement bénéficié d'une attention particulière au niveau du groupe en recevant des éléments caractéristiques et dédiés, je dirais même épurés. Le résultat est très concluant et pour le break, la marque se permet même d'afficher un coefficient Cw de 0.26, un des meilleurs du marché.





A l'intérieur

Une fois installé derrière le volant, je suis un peu moins enthousiaste mais je rassure tout le monde : la qualité et l'agencement sont au rendez-vous. Toutefois, c'est très rigoureux, froid et, à mon goût, impersonnel. Bien sûr, les options sont présentes et pas mal de choses sont personnalisables comme les lumières LED à l'intérieur pour diffuser des ambiances en fonction du style de conduite ou des goûts des passagers.

Mais globalement, ça reste un peu terne et pas très excitant alors que toutes les nouveautés ou facilités du groupe sont là : un écran de 10 pouces tactile au centre du tableau de bord, en option le Cockpit Virtuel de 10.25 pouces, un rangement malin pour smartphone au dos des sièges et même des prises USB-C de la dernière génération.

Cette rigueur toute germanique demeure un gage de qualité mais pour une marque outsider dans le giron VW, je trouve que les équipes pourraient se lâcher un peu plus.









Sous le capot

Ma version d'essai est équipée du moteur 2.0 diesel produisant 150 ch entre 3'000 et 4'200 t/min et un couple de 360 Nm entre 1'600 et 2750 t/min. Grâce à la boîte automatique DSG à 7 rapports dotée de la technologie « Shift by Wire », la marque améliore encore un peu les performances.

A noter que le réservoir contient 45 litres seulement car à côté de celui-ci, et norme Euro 6 oblige, il y a un réservoir pour l'AdBlue. Pour rappel, cette mixture est sensée réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx).

Alors que la fiche technique annonce une valeur moyenne de 4.8 l/100km, j'ai pour ma part mesuré une consommation mixte durant l'essai de 5.4 l/100km.





Au volant

Grâce au système keyless, pas besoin de dégainer la clé et je me glisse dans l'habitacle sans encombre avec un siège électrique programmé pour offrir le maximum de place avant de se positionner automatiquement dans la configuration de conduite. Avec une simple pression du bouton Start/Stop, le diesel s'ébroue avec un bruit très caractéristique et pas très agréable. Après les réglages d'usage, me voici parti pour rejoindre l'autoroute.

Première bonne surprise, le silence à bord est excellent. Lancée à 120 km/h, l'auto engloutit les revêtements dans un silence remarquable pour un véhicule de

cette classe. A l'inverse, l'extinction du moteur automatique aux feux ou arrêts de la voiture se traduit par un démarrage bruyant et désagréable, caractéristique aux moteurs diesel. Pour désactiver cette fonction d'allumage/arrêt automatique du moteur, les constructeurs avaient pour habitude de proposer bouton sur la console centrale mais aujourd'hui, il faut aller dans les menus et sous-menus pour désactiver ce système. C'est ennuyeux.

Autre petit grief, la marque a abandonné le levier de vitesse traditionnel pour sa boîte automatique à 7 rapports et a opté pour un bouton pour le traditionnel P et une sorte de petit joystick pour sélectionner le mode R, N et D/S. Au niveau de l'espace et de l'agencement, c'est clairement un plus mais lorsque je manœuvre, je dois regarder ce que je fais pour être certain que j'ai bien sélectionné le bon mode de transmission. Une habitude à prendre probablement.

Pour le reste, comme toujours, ce moteur diesel offre une élasticité plus exploitable que l'essence mais à quel prix ? Est-ce que les jours du diesel ne sont pas comptés ? Assurément, tout comme ceux du moteur essence à long terme mais pour le moment, ces véhicules bénéficient encore d'un confort et d'une autonomie qu'aucune voiture électrique ne peut offrir actuellement (environ 700km).

Au niveau de la conduite, cette nouvelle Octavia bénéficie de la plateforme MQB Evo, la même qui équipe l'Audi A3, la Seat Leon et la dernière VW Golf. Par conséquent, le résultat est bon et la conduite révèle une voiture bien née. Grâce aux suspensions arrière équipées de silentblocs hydrauliques, le ressenti à bord transcrit une volonté claire de privilégier le confort. Silence, élasticité du moteur, amortissement souple, vous l'aurez compris, ce modèle est prêt à affronter tous les profils et sur de grandes distances. Les freins et la direction sont efficaces sans pour autant offrir une combinaison digne d'une sportive… pour ça il faudra probablement opter pour la version RS et ses 245 ch.









Verdict

Depuis que Skoda a intégré le groupe Volkswagen, la marque s'est toujours démarquée en offrant plus pour un prix attractif face aux marques allemandes. C'est toujours le cas et s'il y a quelques années c'était possible de critiquer l'agencement, la qualité ou les performances, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Pour un prix de départ fixé à CHF 38'840.-, les futurs acquéreurs en auront pour leur argent avec un paquet taillé sur mesure entre qualité, performance et efficacité.

En d'autres mots, l'Octavia est le fer de lance de la marque et cette quatrième génération ne déroge pas à la règle. La version Combi permet de bénéficier d'un coffre de 640 litres ce qui devrait combler tous les futurs propriétaires.

Bien entendu, quelques éléments sont perfectibles avec des choix discutables comme la migration de certains boutons physiques vers un sous-menu qui oblige de regarder l'écran ou de galérer dans toutes les options pour trouver ce qu'on cherche. Toutefois, la tendance est générale et pas propre à Skoda ou au groupe VW… mieux vaut donc s'y habituer.







Prix et options – Skoda New Octavia “Style” 2.0 TDI SCR 150 CH 7-vitesses DSG

Prix de base : CHF 38’840.-

Peinture métallisée “Argent Brilliant” : CHF 800.-

Toit panoramique ouvrant : CHF 1’210.-

mySKODA Pack Basic : CHF 4’590.-

Head-up Display : CHF 720.-

Pack clima : CHF 710.-

Jantes alu 18” PERSEUS anthracite : CHF 680.-

«Sièges Ergo» : CHF 3’480.-

Réglage adapt.du train roulant : CHF 1’100.-

Dispositif d’attelage : CHF 960.-

Pack chrome : CHF 550.-

Pack safety : CHF 890.-

Clever Bonus : CHF -2.000.-

Avantage client mySKODA Pack : CHF -1’690.-

Avantage client Pack chrome : CHF -160.-

Avantage client Pack safety : CHF -460.-

Avantage client Pack clim : CHF -190.-

Prix TOTAL : CHF 50’030.-





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

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














A lire aussi

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 – 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









