Essai – Skoda Superb Combi : Et Tchèque et mat…

Wheels And You passe au crible la déclinaison break du vaisseau amiral de Skoda, la Superb, dans une version pour le moins surprenante : « Greenline ». Suivons donc cette ligne verte…



- 4 cylindres, 1’598 cm^3
- 105 CV à 4’400 t/min
- 250 Nm à 1’500-2’500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rapports
- Vitesse maxi : 192 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.5 sec.
- Poids : 1’524 kg
- Conso. mesurée : 5.3 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 114 g/km (A)
- dès CHF 42’950.-
  modèle essayé : CHF 39’900.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Skoda jouit en Suisse d’un succès indéniable. L’Octavia, la berline familiale

disponible également en break, truste depuis 2008 la seconde place des meilleures ventes helvétiques toutes catégories confondues derrière la sempiternelle VW Golf. Apparue en 2002 puis restylée en 2008, la Superb, grande routière de la marque tchèque basée sur la Volkswagen Passat avec un empattement allongé de quelques centimètres, ne démérite pas non plus dans son segment, se classant derrière sa cousine de Wolfsburg et donneuse d'organe, la BMW Série 5 et la Mercedes-Benz Classe E mais taillant de belles croupières aux Citroën C5, Peugeot 508 et Ford Mondeo. Signe des temps, Skoda propose depuis 2011 sur chacun des modèles de sa gamme une version « Greenline », promettant des performances écologiques de premier plan. Hum… Une grande routière revendiquant une consommation et des rejets de CO2 record pour la catégorie ? Ou le bœuf qui voulait se faire aussi petit que la grenouille ?

A l'extérieur

4.84 m de long, 1.82 m de large, la Superb en impose, mais reste finalement dans la bonne moyenne de la catégorie en termes d'encombrement. Elle n'est donc pas véritablement une baleine, mais visuellement, c'est surtout cet empattement allongé qui donne l'illusion de se trouver avec une limousine d'apparat à hayon, sans toutefois alourdir le style de l'ensemble qui conserve une belle élégance. Le long capot se termine sur une face avant imposante au regard plutôt sévère avec ses gros blocs optiques entourant la calandre bordée de chrome et affiche sans ambigüité la fonction statutaire qu'endosse la Superb au sein de la gamme. Alors que la première version de la limousine Skoda ressemblait beaucoup à la Passat de l'époque, la version actuelle s'est émancipée de sa cousine. Les flans sont sobres, sans grande recherche stylistique si ce n'est des passages de roues accentués qui rejoignent la ligne du bas des portes avant de mourir sur le pare-chocs arrière. Les surfaces vitrées sont généreuses tandis que la courbure du hayon est inspirée de la petite sœur Octavia. La poupe se veut massive, sans saveur, mais avec un seuil de coffre bas, idéal pour le chargement de lourds objets. Si le coloris blanc de notre modèle d'essai lui confère une allure de « véhicule d'entreprise », le nuancier de la marque dispose d'un choix intéressant pour habiller la Superb d'une robe plus élégante et discrète.

A l'intérieur

Vous rappelez-vous de la publicité française pour la Superb à sa sortie ? Nous y voyions la belle Adriana Karembeu les genoux bleuis à force de ne trouver suffisamment de place partout pour y caser ses gambettes de girafe de 1,26 m. Sauf dans la Superb. Et bien la pub ne ment pas, pour une fois. L'espace pour les passagers arrière est g-i-g-a-n-t-e-s-q-u-e ! Même avec les sièges avant repoussés à leur maximum, la banquette arrière demeure incroyablement loin ! Certes, il s'agit d'un avantage indéniable au bénéfice de l'habitabilité offerte aux passagers. Mais dans une configuration familiale, avec bébé dans son rehausseur faisant voltiger sa lolette et son doudou, la pauvre Maman assise à la droite du père aura vite fait de se faire un tour de reins ou une élongation des vertèbres à essayer de récupérer les objets du gamin tombés parterre. Il est impossible d'atteindre l'assise de la banquette depuis l'avant sans effort car la longueur aux jambes à l'arrière dépasse allègrement les 40 cm ou plus selon les réglages des sièges avant. C'est vite vu, dans la catégorie, aucune concurrente n'arrive à la cheville de la Superb. L'habitabilité dans le sens de la largeur se veut aussi exemplaire, avec une largeur aux coudes généreuse à l'arrière. Le coffre n'est pas en reste : offrant 633 litres en configuration standard, il est possible de porter sa contenance jusqu'à 1'865 litres en rabattant l'assise et le dossier de la banquette arrière. Médor le labrador y aura certainement plus de place que dans sa niche. Et c'est mieux que la Passat (588 à 1'731 litres), par exemple. S'agissant de la dotation en équipements, la Superb Greenline calque la sienne sur la finition « Ambition », le milieu de gamme. Pas d'opulence pour autant, mais une finition « à la VW » quasi sans faille : quelques touches de cuir sur le volant et le levier de vitesses, un peu d'aluminium par-ci par-là et globalement un choix de matériaux valorisants. Côté équipements, le minimum exigé dans ce segment est présent, tant au niveau du confort que de la sécurité. Nous compterons malgré tout sur la liste des options pour y puiser le GPS, les phares bi-xénon ou les sièges chauffants. A ce sujet, le catalogue regorge de possibilités innombrables d'idées ; mais il est à noter que leur choix n'entame pas trop sérieusement la limite budgétaire. Et « last but not least », un parapluie dissimulé dans la porte arrière gauche fait partie des délicates attentions… comme chez Rolls-Royce ! Je regrette toutefois la tristesse ambiante de l'habitacle où le noir règne en maître ; peut-être est-ce le côté obscur de la force de cette Superb Greenline ? Sans rien avoir de luxueux dans cette livrée, cet intérieur révèle cependant son côté pratique et fonctionnel sans être trop « dommage ». Mais n'ayez crainte, il est également

possible, en puisant dans le catalogue ad hoc d'en faire un écrin où cuir, couleurs chatoyantes et bois précieux se côtoient.

Sous le capot

Voilà donc le secret de notre destrier. En soulevant l'énorme capot, qui pourrait sans problème abriter un bon gros V8 comme les Germains savent aussi les faire, j'y trouve un « petit » quatre cylindres TDI Common Rail de 1.6 litres de cylindrée… Gloups ! C'est un peu court pour trimbaler les quinze quintaux à vide bien tapés que le bestiau affiche sur la balance, me dis-je. La Superb n'est certes pas un pur-sang de course, mais 105 chevaux à 4'400 t/min et les 250 Nm de couple entre 1'500 et 2'500 t/min sont des valeurs que l'on retrouve facilement sur la fiche technique de n'importe quelle compacte à la masse et la charge utile bien plus restreinte. Cette Tchèque est un gag, alors ? Eh non ! Encore une fois l'idée était de proposer des performances correctes pour un bilan écologique rikiki et je dois bien avouer qu'au terme de cet essai de plus de 2'000 km l'exercice est convaincant. Donc, ne rejetant que 114 grammes de CO_2 par km, ce petit bloc diesel accomplit avec soin et célérité sa tâche, aidé en cela par une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports. Sur ce point, alors que le groupe VW ne jure que par ses boîtes à double-embrayage, Skoda n'a pas opté pour cette transmission ni même pour une boîte manuelle à six rapports, probablement en vue de préserver la valeur de consommation. D'ailleurs, la Skoda Superb Greenline se voit affublée de quelques artifices peu ou invisibles pour optimiser sa soif : ainsi, les pneus offrent moins de résistance au roulement, la suspension est rabaissée de quelques millimètres et le soubassement est profilé. Mine de rien, ces quelques améliorations mineures permettent d'économiser près d'un demi-litre de gasoil aux 100 km. Nous arrivons donc au constat de la consommation moyenne… et j'espère que vous êtes bien assis. Mesurée tout au long de mon essai, mené à un rythme normal, mélangeant autoroute, ville, campagne, avec et sans passagers eux-même avec ou sans bagages, il faut en moyenne à la pompe 5.27 l. de diesel à la Superb Greenline pour couvrir 100 km. Oui, vous avez bien lu ! 5.27 l./100 km et sans effort. Et même à l'heure d'écrire ces quelques mots je n'arrive toujours pas à y croire. Face à ce constat, je ne peux que m'interroger sur la légitimité des propulsions hybrides tant vantées de nos jours.

Au volant

La Superb a été conçue pour faire voyager ses passagers confortablement, nous l'avons vu. Sur la route, la théorie se confirme, toutes les imperfections de la route sont parfaitement filtrées et les bruits de roulement très peu présents. La Skoda Superb Greenline est équipée de série du châssis « Sport » qui lui confère une agilité bienvenue malgré son empattement, mais surtout permet d'aborder les courbes en toute quiétude profitant du couple du moteur à la relance sans rétrograder à l'entame du virage. Un agrément que jamais je n'aurais soupçonné avant de prendre le volant. Petit revers de la médaille, sur chaussée dégradée le train avant semble vite dépassé et la sensation de perte de contact avec la route se fait ressentir dans le volant. C'est également peut-être dû à la présence des pneus hiver sur notre modèle d'essai. La direction à assistance électromécanique manque un peu de consistance dans les enchaînements mais s'avère très agréable en milieu urbain ou sur autoroute. Le freinage se montre performant pour autant que vous ne multipliiez pas les exercices de freinage d'urgence trop longtemps. Même si l'insonorisation de l'habitacle est bien réalisée, impossible de nier la présence d'un bloc TDI sous le capot. Anémique en-dessous de 1'500 t/min et essoufflé au-dessus de 4'400 t/min, le moteur se montre toutefois élastique à l'intérieur de cette plage, le couple se laissant facilement dompter. Une fois en température et à allure constante, son bruit est particulièrement rond et peu fatiguant. Il ne démérite pas dans la capacité à mouvoir notre auto une fois chargée de ses quatre ou cinq occupants, leurs bagages et le chien. Sur autoroute les dépassements nécessiteront immanquablement de descendre un rapport, les montées de cols seront un peu plus laborieuses qu'à l'accoutumée, mais dans 90% des cas, soit en conduite coulée et posée, il ne montrera aucun signe de faiblesse.

Verdict

Élégante et discrète, une habitabilité exceptionnelle et une soute à bagages vaste, un équipement très correct, agréable à rouler… décidément, les éloges pleuvent sur cette Skoda Superb Combi. Ajoutez à cela une frugalité inédite à ce niveau et il devient bien compliqué d'y chercher des défauts. Côté finances ? Rien à signaler. Affichée au catalogue CHF 42'950.-, mais bénéficiant de nombreuses

offres temporaires (équipements gratuits, primes additionnelles, bonus CO_2), la Superb Combi Greenline telle que nous l'avons essayée revient à CHF 39'900.- tout rond en ayant puisé dans les options (voir descriptif)… Que demande le peuple ? Objectivement, il n'y a aucune raison de se priver de cette auto. Imbattable en tous points, tout plaide en sa faveur. Sauf peut-être, sous nos latitudes, une image pas assez « haut de gamme » dans la catégorie. Vous auriez bien tort de vous en priver !

Prix et principales options – Skoda Superb Combi "GreenLine"

Prix de base : CHF 42'950.-

Sièges chauffants avant : CHF 360.-

Phares bi-xénon : CHF 1'390.-

Rétroviseurs extérieurs jour/nuit : CHF 160.-

Téléphone Bluetooth : CHF 400.-

Volant multifonctions : CHF 200.-

GPS/audio AMUNDSEN : CHF 940.-

./. Rabais équipements gratuits : -CHF 3'000.-
./. Prime additionnelle : -CHF 1'500.-
./. Bonus CO2 : -CHF 2'000.-

Prix TOTAL : CHF 39'990.-

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

Nos remerciements à Skoda Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Skoda Superb Combi.

A lire aussi

Essai – Skoda Fabia Combi RS : Appel aux jeunes papas dynamiques

Genève 2012 – Skoda Citigo

Nouveauté – Skoda Citigo

Genève 2011 – Skoda Vision D

Genève 2011 – Skoda Fabia Monte-Carlo




GreenLine
AG·68564
W.A.Y.


GreenLine
A
CO₂ 114 g/km
Superb
AG·68564
W.A.Y.


GreenLine
Superb
GreenLine
W.A.Y.


W.A.Y.


RADIO
MEDIA
PHONE
NAV
TMC
SETUP
PASSENGER AIR BAG
AUTO
AC
OFF
DUAL
W.A.Y.


W.A.Y.


TDI
W.A.Y.


R 1 3 5
2 4
W.A.Y.




AG 68564


GreenLine
A
CO_2 114 g/km
W.A.Y.


A
CO_2 114 g/km
AG·68564


Système
d'information
Škoda
Débrayez
pour démarrer !
1/min x100
km/h
W.A.Y.


GreenLine
W.A.Y.




OFF
SET
A
OFF


W.A.Y.


GreenLine
A
CO2 114 g/km
AG·68564
W.A.Y.