



Octavia Combi 2.0 TDi Elegance

Break

Prix du modèle testé : **29.985** €

TMC : **495** €

TR : **429** €

Autonomie : 55 litres = 950 km

Émission de CO₂ = 150 gr/km



Les voitures suiveuses du Tour de France ne sont plus italiennes. Les modèles Skoda se sont imposés pour une durée de quatre ans, renouvelable. C'est ainsi que deux cent cinquante Superb, Octavia et Fabia suivront les cyclistes cet été. Les retombées médiatiques dopent encore vraisemblablement les ventes qui actuellement sont en progression. Depuis 1991, le constructeur Skoda est parvenu à créer une image de qualité, de fiabilité digne de ses productions actuelles. La rigueur allemande est de mise. Assemblage irréprochable et confort teuton.

L'intelligence du groupe est de proposer des voitures construites avec les mêmes matériaux, des conjugaisons qui se complètent. Ainsi, l'Octavia s'insère entre deux autres modèles allemands auxquels elle ne fait pas d'ombre. Spécifiquement, la berline et le combi présentent un encombrement identique. Cela conforte le break dans sa stabilité et sa tenue de route. Il s'agit en fait d'une berline dotée d'une plus grande capacité de chargement. Gigantesque ! Le Combi transportera confortablement quatre adultes avec tous leurs bagages et du fret en plus. Les rangements répartis dans l'habitacle sont nombreux.

S'il accueille tant de volume à l'intérieur, le Combi se fait discret à l'extérieur et n'exige que peu de place pour se garer en ville. D'autant que les aides au parking avant et arrière du modèle testé facilitaient les manœuvres. Le seuil de chargement est étonnamment bas. De

nombreuses astuces ont été retenues dans le coffre, toutes facilitant l'utilisation au quotidien. La commande à distance ouvre aussi le coffre. De nombreux crochets y sont prévus pour les sacs de commissions. Le filet de charge est également présent. Des glissières guident le cache-bagages qui s'ouvre d'une simple pression de l'avant-bras.

À l'intérieur, les sièges en cuir chauffants offrent une bonne tenue et les réglages permettent toutes les combinaisons possibles. Des tirettes découvrent les attaches Isofix. Les sièges arrière se rabattent sans devoir enlever les appuie-tête. Au poste de pilotage, les indicateurs sont lisibles et les commandes sont à portée de mains. Il sera nécessaire de prendre le temps de lire le mode d'emploi pour bénéficier de toutes les astuces intégrées dans l'instrumentation. La valeur de revente d'une Skoda correspond de plus en plus à la réalité du produit proposé. D'autant plus que le propriétaire d'une Skoda peut la garder pendant de nombreuses années. La technologie embarquée ferait frémir certains autres constructeurs.

L'Octavia se manifeste aussi par son moteur. Le deux litres à injecteurs offre plus de couple qu'il n'en faut. Il invite, il incite même à défier les pandores sur les accotements. Les reprises sont sèches et vives, rappelant que Skoda s'est déjà fait connaître dans les compétitions. Il n'y aurait qu'un minuscule petit pas à franchir pour considérer que la route est une piste ouverte aux Fangio...

Pourtant, le moteur lui-même est capable, pour autant qu'il soit accompagné dans cette démarche, de réaliser des consommations contenues. Certains conducteurs se contenteront de 5.5 litres aux cent. Les pilotes atteindront facilement huit litres... Juste une question de discipline !

Il y a certes des choses qui peuvent être améliorées dans l'Octavia. La caisse est rigide et les amortisseurs privilégient la tenue de route au confort. Le comportement du break est sain. Les irrégularités du revêtement routier sont perceptibles. En virage, sur route dégradées, les amortisseurs auront tendance à pomper entraînant de ce fait des pertes d'adhérence. L'habitacle fait aussi caisse de résonance et amplifie les bruits de roulements et de pneumatiques. La tonalité des injecteurs à pompes lors des accélérations a déjà fait couler beaucoup d'encre. C'est vrai que l'Octavia est une voiture bruyante pour ceux qui parcourent rapidement de nombreux kilomètres chaque année.

Options : Standard

Climatisation semi-automatique, autoradio-CD, ordinateur de bord, airbags, rétroviseurs électriques et dégivrants, commande électrique automatique aux quatre fenêtres...

Pour 5905 € supplémentaires :

Intérieur cuir, GPS avec écran maxi, aide au stationnement, filet de séparation dans le coffre, phares au Xenon avec lave-phares, jante en alliage 16", volant multifonctions.

