

# SKODA OCTAVIA

## 1.4 TSI, 1.8 TSI & 1.9 TDI

Par David Leclercq

Photos: Sébastien Mauroy

Sans chambouler ses acquis qui ont fait sa réputation, la **Skoda Octavia** accueille maintenant le récent **1.4 TSI** de 122 ch, tandis que le **1.8 TSI** peut être accouplé à la récente boîte **DSG 7**. En Diesel, le **1.9 TDI** de **105 ch** figure toujours au programme, mais ses jours sont désormais comptés.

Pour l'heure, Skoda semble relativement épargné par les affres de la crise que connaît le secteur automobile. Certes, les chaînes d'assemblage du constructeur tchèque ont aussi connu – et vont encore connaître – des baisses de production, mais l'année 2008 s'est tout de même soldée par une hausse globale des ventes avoisinant les 10%. Au sein de la gamme, c'est toujours l'Octavia qui récolte le plus de suffrages, puisqu'elle s'adapte à elle seule plus de 51% du total des ventes, arrêté à 345.000 unités l'an

dernier. Logique, dès lors, qu'après l'introduction de la grande Superb, elle fasse à son tour l'objet d'une remise à niveau.



### CONCEPTION D'ENSEMBLE

On ne change pas une équipe qui gagne! Ce précepte est à la base du restylage de l'Octavia, qui a logiquement préféré, ne serait-ce que pour des raisons économiques évidentes, évoluer par petites touches plutôt qu'à travers une refonte totale. Sans toucher à l'excellent rapport encombrement/habitabilité/prix/polyvalence qui caractérisait cette berline familiale, la mise à jour s'articule autour de la présentation extérieure et intérieure (face avant inspirée de celle de la récente Superb, nouveaux habillages, qualité perçue en hausse), de l'équipement (multimédia notamment) et, surtout, des moteurs et transmissions. Ainsi, en essence, le récent 1.4 TSI de 122 ch rejoint le programme, tandis que la boîte robotisée DSG à 7 rapports est désormais disponible avec



ce même 1.4 TSI, mais également avec le 1.8 TSI de 160 ch.

En revanche, du côté des mécaniques Diesel, il faudra attendre encore quelques mois. Le temps que le sempiternel 1.9 TDI de 105 ch soit remplacé par un tout nouveau 1.6 TDI à rampe commune (105 ch) et que le 2 litres de 140 ch abandonne lui aussi ses injecteurs-pompes au profit d'une rampe à accumulation. Patience, c'est pour cet été!

**SÉCURITÉ**

Hormis les *airbags* de tête, facturés au prix fort sur les deux premières déclinaisons (710 € sur Classic et Ambiente, de série sur Elégance), l'Octavia embarque un attirail sécuritaire plutôt complet. La dotation de série inclut de nouveaux appuie-tête actifs à l'avant, l'antiblocage, le contrôle de traction, 4 *airbags* et 2 points d'ancrage Isofix pour la banquette. Moyennant supplément, l'ESP peut venir compléter l'équipement (470 €), à l'instar du contrôle de la pression des pneumatiques (60 €).

**MOTEUR**

Même s'il est encore très récent, le petit *quatorze-cents* suralimenté n'est plus un inconnu, puisqu'il équipe de nombreux modèles du groupe Volkswagen. La version qui prend place sous

le capot de l'Octavia est la plus modeste de la gamme, celle qui délaisse la double suralimentation (compresseur + turbo) pour ne plus conserver que le turbocompresseur.

Cela dit, l'élimination du compresseur mécanique a malgré tout nécessité une série d'interventions: la cartographie a été recalibrée pour réduire la quantité d'imbrûlés, le collecteur d'admission a été entièrement redessiné pour limiter les pertes par pompage, tandis que le turbocompresseur présente ici une soupape de décharge commandée électriquement. Le refroidissement de l'air admis est en outre assuré par un échangeur air/eau, plus compact que le radiateur air/air des TSI 140 et 170. Même dans cette variante «dégonflée», le 1.4 TSI montre une disponibilité à faire pâlir bien des mécaniques de cylindrée supérieure: les 122 ch répondent présent de 5000 et 6400 tr/min, tandis que 200 Nm sont constamment disponibles de 1500 à 3500 tr/min.

Déjà connu de l'Octavia, le 1.8 FSI recourt aux mêmes techniques que le 1.4 TSI: injection directe, calage variable à l'admission et turbocompresseur à échangeur air/air pour la suralimentation. Au banc, ce 4 cylindres s'annonce aussi très généreux puisque, à côté des 160 ch délivrés de 5000 à 6200 tr/min, pas moins de 250 Nm sont disponibles de 1500 à 4500 tr/min.

En Diesel, Skoda continue pour l'heure d'utiliser les blocs à injecteurs-pompes, dont l'insubmersible *dix-neuf-cents*. Reconduit sans changement, ce 4 cylindres délivre toujours 105 ch à 4000 tr/min

et 250 Nm dès 1900 tr/min. Un filtre à particules peut compléter son dispositif de dépollution... en option à 650 €. Regrettable...

**PERFORMANCES**

Les relevés chronométrés de l'Octavia 1.8 TSI nous ont laissés pantois. Pensez donc: 28,2 s sur le 1000 m départ arrêté, c'est mieux qu'une Clio RS (197 ch, 28,4 s) et pratiquement le temps d'une Golf GTI (200 ch, 27,8 s)! Et tout ça à bord d'un break familial confortablement équipé, modestement chaussé (195/65 R15) et, de surcroît, à boîte robotisée. On croit rêver! Pourtant, les reprises viennent confirmer cette santé olympique: 4,2 s pour passer de 60 à 90 km/h et 5,8 s pour couvrir le 90 à 120 km/h.

**Au volant, on profite tant de la disponibilité et de l'allonge du dix-huit cents, que de son caractère linéaire.**

Cette remarquable vitalité s'apprécie aussi au volant, où l'on profite tant de la disponibilité et de l'allonge du *dix-huit cents*, que de son caractère linéaire qui participe au confort de marche. Quel raffinement! Il faut par ailleurs reconnaître que la boîte DSG 7 apporte ici sa pierre à l'édifice de la performance non seulement grâce à sa rapidité à égrener les rapports, mais aussi parce qu'elle offre une fonction *launch control* qui catapulte la voiture hors des *starting-blocks* de manière très efficace en gérant au

mieux le patinage sur les premiers mètres de l'accélération.

Le 1.4 TSI offre des prestations au moins égales à celles d'un tout bon 2 litres. Il fait même mieux si l'on considère l'agrément de conduite, où il profite logiquement d'un couple élevé (200 Nm) disponible sur une très large plage (de 1500 à 4000 tr/min). Traduit en sensations, si le *quatorze-cents* n'a évidemment pas la vigueur du 1.8 ni son aisance à haut régime, il ne s'en passe pas moins remarquablement homogène en toute circonstance.

Inchangé, le 1.9 TDI reproduit fidèlement les performances déjà relevées au volant des modèles précédemment chiffrés.

Souple et bien plein dès 1200 tr/min, il produit une poussée linéaire et suffisamment vigoureuse pour envisager une utilisation quotidienne et familiale. Bref, le

1.9 TDI reste plus que jamais un fidèle serviteur qui ne pêche que par une présence sonore trop marquée, surtout à froid et dans les phases transitoires.

Elaborée sur la même plate-forme et recourant aux mêmes principes d'essieux, l'Octavia restitue assez logiquement les excellentes aptitudes routières de la Golf V.

**SKODA OCTAVIA 1.4 TSI**

Consommation moyenne ... 8,6 l/100 km  
Extrêmes ..... de 6,5 à 10,3 l/100 km  
Consommation Euromix .... 6,6 l/100 km  
CO<sub>2</sub> ..... 154 g/km  
1000 m départ arrêté ..... 31,5 s  
Prix de base Classic ..... 17.390 €  
Prix de base Ambiente ..... 19.290 €

**LES QUALITES**

- Moteur agréable et performant
- Consommation mesurée
- Habitabilité et coffre impressionnants
- Qualité et finition «Volkswagen»
- Confort global de marche
- Position de conduite
- Tarif intéressant

**LES DEFATS**

- Insonorisation (vent et roulement)
- Portières arrière et hayon encombrants
- Essuie-vitre arrière optionnel (5p.)
- Interrupteur de verrouillage mal placé

TECHNIQUE	SKODA OCTAVIA		
	1.4 TSI	1.8 TSI DSG	1.9 TDI
<b>Moteur</b>			
Disposition Type	transversale avant 4 cylindres en ligne, turbo, inj. directe	transversale avant 4 cylindres en ligne, turbo, inj. directe	transversale avant 4 cylindres en ligne, turbo Diesel
Matériau bloc/culasse(s)	fonte/alliage	fonte/alliage	fonte/alliage
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1390	1896	1896
Alésage x course (mm)	76,5 x 75,6	82,5 x 84,1	79,5 x 95,5
Rapport volumétrique	10 : 1	9,6 : 1	18,5 : 1
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	122/90 à 5000	160/118 de 5000 à 6200	105/77 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/min)	200 de 1500 à 4000	250 de 1500 à 4500	250 à 1900
Distribution	2 ACT, 16 soupapes par chaîne	2 ACT, 16 soupapes par chaîne	1 ACT, 8 soupapes par courroie crantée
- entraînement	à l'admission/---/---	à l'admission/---/---	---/---/---
- calage/levée/durée variable	---	---	---
- commande des soupapes	poussoirs à gilet hydraulique	poussoirs à gilet hydraulique	poussoirs hydraulique
- compensation du jeu	---	---	---
Injection	directe (essence)	directe (essence)	directe (gazole)
- injecteurs	à 5 orifices (110)	à 5 orifices (150)	injecteurs-pompes
Suralimentation	turbo à géométrie fixe	turbo à géométrie fixe	turbo à géométrie variable
- refroidissement air de charge	échangeur air/eau	échangeur air/air	échangeur air/air
- pression absolue (bar)	1,9	1,8	1,9
Gestion du moteur		Bosch/Euro 4	
<b>Transmission</b>			
Type		aux roues avant	
Boîte de vitesses manuelle	6 rapports	6 rapports	5 rapports
Boîte de vitesses automatique			
Boîte de vitesses robotisée	DSG 7 (option)	DSG 7 (option)	DSG 6 (option)
Différentiel à glissement limité	non	non	non
Rapport de pont	4,056 : 1	4,438/3,227 : 1	3,389 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tours (km/h)			
- 1 <sup>a</sup>	3,62 : 1 ( 7,89)	3,76 : 1 ( 6,97)	3,78 : 1 ( 9,08)
- 2 <sup>a</sup>	1,95 : 1 (14,65)	2,27 : 1 (11,55)	2,06 : 1 (16,66)
- 3 <sup>a</sup>	1,28 : 1 (22,31)	1,53 : 1 (17,13)	1,35 : 1 (25,43)
- 4 <sup>a</sup>	0,97 : 1 (29,45)	1,12 : 1 (23,41)	0,97 : 1 (35,39)
- 5 <sup>a</sup>	0,78 : 1 (36,62)	1,18 : 1 (30,55)	0,74 : 1 (46,39)
- 6 <sup>a</sup>	0,65 : 1 (43,94)	0,95 : 1 (37,95)	-
- 7 <sup>a</sup>	-	0,80 : 1 (45,06)	-
- AR	3,18 : 1 ( 8,98)	4,17 : 1 ( 8,65)	3,60 : 1 ( 9,54)
<b>Châssis</b>			
Type		coque autoportante en acier galvanisé	
Carrosserie		berline ou break 5 portes/5 places	
Suspension AV		jambes McPherson, triangles inférieurs, barre antiroulis	
Suspension AR		essieu multibras (4 par roue: 1 longitudinal, 3 transversaux), barre antiroulis	
Freins AV (ø en mm)		disques ventilés (N.C.)	
Freins AR (ø en mm)		disques pleins (N.C.)	
ABS/aide au freinage d'urgence		oui/oui	
Antipatinage/contrôle de stabilité		oui/option	
Direction		à crémaillère	
- assistance		électromécanique ZF	
- nombre tours volant		3,0	
- ø braquage murs/traitoirs (m)		N.C./10,2	



**CONSOMMATION**

Etonnants en performances, les deux TSI le sont également à la pompe. Menées sur plus de 1.500 km de routes variées, nos deux Octavia à essence se sont contentées de 8,6 l/100 pour la 1.4 et de 9 l/100 pour la 1.8. Des résultats tout à fait appréciables qui, moyennant quelques précautions de conduite, peuvent encore être améliorés. Avec le 1.4 TSI, il est par exemple tout à fait envisageable de se cantonner aux alentours des 7,5 l/100 sur un parcours autoroutier, tandis que, dans ce même cas de figure, le 1800 ne réclame pas plus de 8 l/100 km. Bref, avec les Octavia TSI, consommer peu reste possible, même pour les distraits, qui peuvent compter sur l'indicateur de passage de rapport greffé au bas de l'afficheur sur les versions à boîte manuelle.

Le 1.9 TDI est insensible aux variations de rythme de conduite. Particulièrement sobre, ce 4 cylindres nous a gratifiés d'une moyenne de 6,5 l/100 sans jamais dépasser les 7,7 l/100, même à un rythme soutenu. Sachez qu'un parcours autoroutier mené sans excès fera tomber la moyenne à 6 l/100, tandis qu'une évo-

lution exclusivement urbaine exigera environ 7 l/100 km. Avec ce TDI, l'Octavia procure une autonomie de grande routière, soit plus de 850 km entre deux ravitaillements. Voire davantage avec un minimum de concentration.

**TRANSMISSION**

Si les deux TSI bénéficient d'une boîte à 6 rapports, le 1.9 TDI doit toujours se contenter de 5. Cela dit, il ne s'agit pas d'un handicap, puisque l'étagement est judicieux (la vitesse de pointe est atteinte légèrement au-dessus du régime de puissance) et permet d'exploiter efficacement toutes les capacités du *dix-neuf cents*. Agréablement dessiné, le sélecteur présente des verrouillages plutôt précis, sauf si l'on tente des passages à la volée - il se montre alors accrocheur. En option (1.600 €), le client pourra préférer la boîte DSG à 6 rapports, un modèle de rapidité et d'efficacité.

La boîte DSG constitue précisément le sujet d'actualité pour les 1.4 et 1.8 TSI. Toujours optionnelle (1.600 €), il s'agit toutefois dans leur cas de la récente unité à 7 rapports, destinée aux mé-

caniques à essence de moins de 250 Nm en raison de l'utilisation de deux embrayages secs plutôt qu'à bain d'huile. A l'usage, ça ne change pas grand-chose et l'on continue de savourer la promptitude et le caractère judicieux des changements de rapports de cette boîte robotisée. Simplement, le premier rapport est assez court, ce qui peut surprendre lors des premiers kilomètres. A l'inverse, la 7<sup>e</sup> a été choisie très longue pour favoriser la sobriété.

Comme pour les autres modèles du groupe élaborés à partir de la même plate-forme, la transmission intégrale reste disponible avec les moteurs 1.8 TSI et 1.9 TDI. Le mouvement est alors transmis aux roues arrière par un embrayage multidisque Hal-

**L'Octavia conserve l'assistance électromécanique ZF, dont le moteur électrique est directement monté sur la crémaillère.**

dex. Il s'agit désormais de la 4<sup>e</sup> génération de ce coupleur, à la fois plus compacte (44 kg pour l'ensemble) et plus rapide grâce au traitement par la centrale électro-

roues arrière n'étant effectif que lorsqu'une différence de vitesse de rotation entre les deux essieux est détectée.

**DIRECTION**

L'Octavia continue naturellement d'utiliser l'assistance électromécanique ZF, dont le moteur électrique est directement monté sur la crémaillère. Comme déjà observé sur le modèle précédent, ce dispositif figure parmi les meilleurs du genre. Parfaitement linéaire dans sa réponse, le volant offre une montée en effort judicieuse quelle que soit la vitesse, tandis que, chose rare dans le cas d'un système «tout électrique», la direction reste parfaitement informative sur l'état du revêtement ou le degré de saturation du train avant. Et comme

l'ensemble se montre aussi impeccablement précis (tant en virage qu'en ligne droite), on se demande bien ce qu'on pourrait demander de plus...

PERFORMANCES	SKODA OCTAVIA		
	1.4 TSI	1.8 TSI DSG	1.9 TDI
<b>Conditions de l'essai</b>	berline	Combi	Combi
Dates	du 12 au 17/12/08	du 17 au 20/12/08	du 20 au 24/12/08
Kilométrage de départ (km)	650	750	600
Distance parcourue (km)	2.000	1.700	1.000
Poids constructeur/mesuré (kg)	1.265/-	1.340/-	1.325/-
Répartition AV/AR (%)	N.C.	N.C.	N.C.
Température (°C)	4	5	5
Pression atmosphérique (hPa)	1009	1023	1023
Vitesse du vent (km/h)	10	12	12
<b>Facteurs de performances</b>			
Puissance spécifique (ch/l - kW/l)	89,9 - 64,7	88,9 - 65,6	55,3 - 40,6
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,30/N.C.	0,30/N.C.	0,30/N.C.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	10,1	8,3	12,6
<b>Nos mesures</b>			
Vitesse maxi (km/h à tr/min)	203 à 5550 en 5'	222 à 5900 en 6'	191 à 4150 en 5'
Vitesses maxi sur les intermédiaires (km/h)	51/95/146/179	37/65/112/157/204	46/82/123/163
<b>Accélération (s)</b>			
- 400 m départ arrêté (vitesse)	17,4 (134 km/h)	15,6 (149 km/h)	17,9 (127 km/h)
- 1000 m départ arrêté (vitesse)	31,5 (166 km/h)	28,2 (187 km/h)	32,9 (158 km/h)
	vit. lue s	vit. lue s	vit. lue s
- 0-60 km/h	6,2 4,8	6,1 3,7	6,1 4,8
- 0-80 km/h	8,2 7,0	8,3 5,2	8,2 7,6
- 0-100 km/h	10,3 10,1	10,3 7,4	10,3 11,0
- 0-120 km/h	12,3 13,7	12,3 10,2	12,3 16,0
- 0-140 km/h	14,3 19,0	14,4 13,5	14,3 22,7
- 0-160 km/h	16,5 26,2	16,4 18,4	16,4 33,3
- 0-180 km/h	- -	18,6 25,7	- -
- 0-200 km/h	- -	- -	- -
<b>Reprises (s)</b>	4' 5'	en Drive	4' 5'
- 400 m à p. de 40 km/h (vitesse)	18,1 (120) 20,2 (105)	14,7 (147)	18,4 (120) 22,4 (108)
- 1000 m à p. de 40 km/h (vitesse)	33,0 (162) 36,8 (152)	27,5 (187)	33,6 (156) 39,8 (164)
- 40-60 km/h	4,6 6,8	3,0	5,6 10,8
- 40-80 km/h	9,0 12,1	4,7	9,5 17,1
- 40-100 km/h	13,3 18,1	6,8	13,5 22,7
- 40-120 km/h	17,9 24,6	9,6	18,3 28,7
- 40-140 km/h	23,3 31,9	13,2	24,5 36,5
- 40-160 km/h	31,2 -	18,0	- -
- 60-90 km/h	7,2 9,0	4,2	6,6 9,8
- 90-120 km/h	7,7 10,2	5,8	7,6 9,7
<b>Consommation</b>			
Moyenne de l'essai (l/100 km)	8,6	9,0	6,5
Minimum mesuré (l/100 km)	6,5	6,9	5,0
Maximum mesuré (l/100 km)	10,3	11,3	8,3
Normalisée			DPF
- urbaine (l/100 km)	8,8	9,1	6,5
- non urbaine (l/100 km)	5,3	5,4	4,5
- moyenne (l/100 km)	6,6	6,6	5,2
CO <sub>2</sub> (g/km)	154	155	137
Volume du réservoir (l)	55	55	55
Autonomie pendant l'essai (km)	± 640	± 610	± 850



La planche de bord n'évolue que par détails. Certains matériaux ont été remplacés tandis que le nouveau volant a déjà été vu sur la Superb. Quoiqu'il en soit, l'ergonomie reste exemplaire.

Le nouveau système de navigation à écran tactile propose également un disque dur pour stocker les MP3. Si une prise auxiliaire est d'office fournie, il faut par contre sortir les billets pour disposer d'une connexion USB.

Optionnelle sur les 1.4 et 1.8 TSI, la boîte robotisée DSG compte 7 rapports.

**FREINS**

On s'en doutait: la remise à niveau de l'Octavia n'a pas entraîné de révision du système de freinage. Et c'est sans doute un peu dommage dans le sens où la présence de l'aide au freinage d'urgence est toujours dépendante du montage optionnel du contrôle de trajectoire (470 €). Cela dit, la qualité du dispositif ne soulève pas de critique particulière: la puissance est au rendez-vous et la commande fait preuve d'une belle progressivité. Seule l'endurance aurait sans doute pu être meilleure, en particulier pour la plus puissante et plus performante 1.8 TSI, dont les freins avouent assez rapidement leurs limites après quelques

ralentissements musclés. Toujours conditionnée à la présence de l'ESP, l'aide au démarrage en côte est disponible moyennant 80 €. Une option bien pratique pour qui arpente fréquemment des centres urbains accidentés ou les rampes de parkings.

**TENUE DE ROUTE**

Elaborée sur la plate-forme de la Golf V et recourant aux mêmes principes d'essieux (McPherson à l'avant, train multibras à l'arrière), l'Octavia restitue assez logiquement les excellentes aptitudes routières de sa cousine germanique. Voilà une familiale qui n'a rien d'ennuyeux à conduire et se distingue par une belle vi-

vacité générale autant que par une stabilité à toute épreuve. Bien entendu, l'amortissement judicieusement taré contribue à ce bon bilan en maîtrisant efficacement la majorité des mouvements de caisse, ainsi qu'en procurant des mises en appui nettes. Sans surprise, c'est toujours un caractère sous-vireur qui se manifeste à la limite, mais le phénomène est loin d'être caricatural et, dans les enchaînements serrés, c'est même une certaine neutralité qui domine, en particulier dans le cas des FSI, dont le train avant est forcément moins «chargé» que celui des Diesel. Bref, en dépit de son apparence sage, l'Octavia offre un plaisir de conduite indéniable. On l'a vu, l'ESP – partiellement déconnectable (il se réactive au freinage) – est facturé en option (470 €).

**CONFORT**

L'amortissement contribue lui aussi au bon confort général: le filtrage des hautes fréquences ou l'absorption des aspérités plus prononcées sont tout à fait corrects. En pinaillant un peu, on épingle simplement que sur les très grosses déformations, l'Octavia fait encore preuve d'un peu plus de sécheresse que certaines de ses concurrentes, notamment la dernière Golf VI, qui, il est vrai, a remarquablement progressé en progressivité d'amortissement. Cette impression de fermeté est renforcée par la sellerie, qui offre un excellent maintien à l'aide de mousses plutôt fermes. Cela mis à part, l'Octavia peut compter sur une position de

**EQUIPEMENT**

S = Standard O = Option A = Accessoire -- = Non disponible ou sans objet

Fonctionnalité	SKODA OCTAVIA		
	Classic	Ambiente	Elegance
Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S	S/S	S/S
– multifonction	O	O	O
Sièges conducteur/passager			
– à réglages électriques	-/-	-/-	O/O
– réglables en hauteur	S/O	S/O	S/S
– réglables en inclinaison d'assise	-/-	-/-	O/O
– réglables en soutien lombaire	O/O	O/O	O/O
Banquette AR			
– dossier(s)/assise(s) rabattables	S/S	S/S	S/S
– trappe à skis/sac à skis	-/-	S/O	S/O
Rétroviseurs extérieurs			
– sphérique côté conducteur	S	S	S
– électriques/rabattables/dégivrants	S/-/S	S/O/S	S/O/S
– électrochromes G/D	-/-	O/O	O/O
Rétroviseur intérieur électrochrome	-	O	O
Espaces de rangement			
– porte-gobelets AV/AR	2/2	2/2	2/2
– ambonnières au dos des sièges AV	S	S	S
– tiroir sous le siège du passager AV	-	O	O
– bacs de portières AV/AR	S/S	S/S	S/S
Verrouillage centralisé/télécommande	S/O	S/S	S/S
– condamnation automatique en roulant	S	S	S



L'habitabilité fait toujours partie des points forts de l'Octavia. Cinq personnes peuvent y prendre place confortablement.

Instrumentation	SKODA OCTAVIA		
	Classic	Ambiente	Elegance
Jauge d'huile électrique	-	-	-
Manomètre/thermomètre d'huile	-/-	-/-	-/-
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	O/O	S/S	S/S
Ordinateur de bord	O	S	S
– consommation moyenne/instantanée	O/O	S/S	S/S
– vitesse moyenne/instantanée	O/O	S/S	S/S
– distance parcourue/autonomie	O/O	S/S	S/S
Indicateur d'intervalles d'entretien	-	-	-

Confort	SKODA OCTAVIA		
	Classic	Ambiente	Elegance
Air conditionné manuel/automatique	O/-	S/O	-/S
– réglage séparé G/D	O	O	S
– capteur d'ensoleillement/toxicité	-/-	O/O	S/S
Toit ouvrant manuel/électrique	-/O	-/O	-/O
Lève-vitres électriques AV/AR	S/-	S/O	S/S
– fermeture automatique au verrouillage	S	S	S
Eclairage intérieur			
– plafonnier(s) AV/AR	1/-	1/-	1/-
– lampes de lecture AV/AR	2/-	2/-	2/-
Miroirs de courtoisie G/D	S/S	S/S	S/S
– éclairés	-/-	-/-	S/S
Accoudoir central AV/AR	-/-	O/S	O/S
Equipement audio			
– radiocassette/radio-CD	-/O	-/O	-/O
– changeur de CD/prise AUX/prise USB	O/S/-	O/S/-	O/S/-
– commandes au volant	O	O	O
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	O/-/-	O/-/-	S/-/-
Système de navigation	-	O (DVD)	O (DVD)

Sécurité	SKODA OCTAVIA		
	Classic	Ambiente	Elegance
Airbags			
– frontaux/atéraux AV/atéraux AR	S/S/-	S/S/-	S/S/-
– de tête AV/AR	O/O	O/O	S/S
Dispositifs d'aide à la conduite			
– ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S	S/S	S/S
– antipatinage/contrôle de stabilité	S/O	S/O	S/O
– surveillance pression des pneus/affichage	-/-	-/-	-/-
– aide au parking AV/AR	-/O	-/O	-/O
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	S	S	S
Ceintures de sécurité AR	2	2	2
– centrale à 3 points	-	-	-
– latérales à limiteur d'effort	-	-	-
Appui-tête AV/AR	2/2	2/2	2/2
– réglables en hauteur	S/S	S/S	S/S
Point d'ancrage Isofix AV/AR	S (2)	S (2)	S (2)
Eclairage			
– projecteurs au xénon	-	O	O
– allumage automatique	-	O	O
– antibrouillards	-	S	S
Eclairage du seuil des portes AV/AR	-/-	O/O	O/O
Essuie-glace AV	2	2	2
– intermittence/pauses réglables	S/S	S/S	S/S
– automatique à capteur de pluie	-	O	O
Lave/essuie-glace AR	O/S (Combi)	O/S (Combi)	O/S (Combi)
– balayage automatique en marche AR	S	S	S

Esthétique	SKODA OCTAVIA		
	Classic	Ambiente	Elegance
Boucliers teints/rétroviseurs extérieurs teints	S/O	S/S	S/S
Peinture métallisée	O	O	O
Jantes en alliage	O	S	S
Intérieur en tissu/velours/Akantara/cuir	S/-/O	S/-/O	S/-/O
Volant/pommeau gainés de cuir	O/O	S/O	S/O

**SKODA OCTAVIA 1.8 TSI DSG**

Consommation moyenne ... 9,0 l/100 km  
 Extrêmes ..... de 6,9 à 11,3 l/100 km  
 Consommation Euromix .... 6,6 l/100 km  
 CO2 ..... 155 g/km  
 1000 m départ arrêté ..... 28,2 s  
 Prix de base Ambiente DSG .... 22.490 €  
 Prix de base Elegance DSG ..... 24.690 €

**LES QUALITES**

- Moteur de feu, performances de sportive
- Rapport perfs/consommation
- Boîte DSG efficace (douceur, rapidité)
- Habitabilité et coffre impressionnants
- Qualité et finition «Volkswagen»
- Tarifs intéressants

**LES DEFATS**

- Insonorisation (vent et roulement)
- Portières arrière encombrantes
- Essuie-vitre arrière optionnel (5p.)
- Interrupteur de verrouillage mal placé



conduite absolument parfaite (réglage en hauteur du siège du conducteur et double ajustage de la colonne de direction de série) ainsi que sur un espace habitable particulièrement généreux. A l'arrière, trois enfants ou deux adultes peuvent prendre place très confortablement, tandis que l'accès à la banquette est facilité par des portières s'ouvrant largement. Tout aurait été parfait si seulement l'insonorisation avait été plus soignée: quelle que soit la version considérée, les bruits aérodynamiques et de roulement sont légion. Si les 4 cylindres à essence savent se montrer très discrets à allure stabilisée, on ne peut pas en dire autant du TDI à injecteurs-pompes, qui claque toujours trop à l'oreille, en particulier à froid et dans les phases transitoires. Vivement le *seize-cents* à rampe commune!

**CARROSSERIE**

Les quelques modifications consenties à la carrosserie de l'Octavia visaient bien entendu à rendre cette familiale conforme à la nouvelle identité stylistique de la marque introduite par la récente Superb. Ainsi, les optiques avant plus fuyantes – au xénon et directionnelles contre suppléments – ont nécessité une nouvelle découpe des ailes, tandis que le bouclier, plus enveloppant et teint dans sa partie basse, est plus élégant. On notera également la nouvelle calandre à 19 lamelles et les rétroviseurs extérieurs de plus grandes dimensions (à répétiteur de clignotant intégré). A l'arrière, les changements sont plus ténus: le bouclier s'est départi de sa languette de protection et intègre

deux catadioptrés. De forme inchangée, les optiques présentent une partie centrale blanche.

Mais le grand argument de l'Octavia réside toujours dans son exceptionnel rapport encombrement/habitabilité. Les utilisateurs seront ébahis par le volume du coffre, de loin le plus généreux de la catégorie. En 5 portes, cette familiale offre pas moins de 560 l, tandis que la variante Combi – de longueur identique – porte cette valeur à 580 l. En rabattant la banquette (asymétrique sur tous les modèles), l'Octavia se transforme même en redoutable déménageuse, offrant de 1.420 à 1.620 l selon la carrosserie. Pour plus de modularité, Skoda propose divers aménagements pour le Combi, dont un filet de séparation (170 €), un porte-parapluie entre les sièges arrière (30 €) ou encore le *Cargo*

*Platform Concept* (160 €), un double plancher (repliable) qui permet d'obtenir un espace de chargement parfaitement plan.

**ÉQUIPEMENT**

Des trois lignes d'équipement proposées, la Classic est la plus dépouillée. Opter pour elle, c'est choisir un environnement plus simple qui se passe de climatiseur, de télécommande pour le verrouillage central, d'ordinateur de bord ainsi que d'accoudoir central arrière et de trappe à skis. Pour qui exige davantage de confort, l'Ambiente vaut sans doute le supplément exigé par Skoda (1.850 €). Cette exécution fait profiter des rails de toit sur les Combi, des rétroviseurs extérieurs peints et, plus intéressant, des anti-

**LES CONCURRENTES** essayées par le Moniteur

	SKODA OCTAVIA 1.9 TDI	FORD MONDEO 1.8 TDCi	RENAULT LAGUNA 1.5 dCi 110
<b>Prix de base (€)</b>	19.490 5 portes, Ambiente	25.400 5 portes, Trend	23.900 5 portes, Expression
<b>Équipement</b>			
Aide au stationnement	340	450	450
Airbags de tête	710	série	série
Airco manuel/automatique	série/600	-/série	série/500
Contrôle de stabilité	470	série	série
Cuir	1.220	1.550	-
Ordinateur de bord	série	série	série
Peinture métallisée	420	450	500
Phares au xénon	900	-	-
Radio-CD	330	série	série
Régulateur de vitesse	210	500	500
Système de navigation	2.390	2.300	1.500
Toit ouvrant	860	780	-
Volant multifonction	390	-	-
<b>Performances</b>	sur Combi		
Vitesse maxi (km/h)	191	193	190
1000 m DA (s)	32,9	33,9	33,8
60- 90 km/h en 4 <sup>e</sup> (s)	6,6	5,6	6,8
90-120 km/h en 5 <sup>e</sup> (s)	9,7	7,6	8,9
Consommation moyenne (l/100)			
- de l'essai	6,5	6,4	7,2
- cycle mixte	5,2	5,8	4,9



FORD MONDEO 1.8 TDCi  
Le Moniteur Automobile N°1405



RENAULT LAGUNA 1.5 dCi 110  
Le Moniteur Automobile N°1402

**SES QUALITES**

- Confort en hausse
- Habitabilité impressionnante
- Position de conduite

**SES DEFAUTS**

- Etagement de boîte
- Aptitudes dynamiques en baisse
- Visibilité périphérique

**SES QUALITES**

- Comportement
- Insonorisation et confort
- Sobriété

**SES DEFAUTS**

- Habitabilité à l'arrière
- Reprises en 5<sup>e</sup>

Téléchargez maintenant ces essais ou commandez ces numéros: [www.moniteurautomobile.be](http://www.moniteurautomobile.be)



**SKODA OCTAVIA 1.9 TDI**

Consommation moyenne ... 6,5 l/100 km  
Extrêmes ..... de 5,0 à 8,3 l/100 km  
Consommation Euromix .... 5,2 l/100 km  
CO<sub>2</sub> ..... 137 g/km  
1000 m départ arrêté ..... 32,9 s  
Prix de base Classic Combi ..... 18.590 €  
Prix de base Ambiente Combi . 20.490 €

**LES QUALITES**

- Moteur TDI volontaire et élastique
- Consommation basse/autonomie
- Habitabilité et coffre impressionnants
- Qualité et finition «Volkswagen»
- Position de conduite
- Montage de la DSG 6 possible
- Tarifs intéressants

**LES DEFAUTS**

- Moteur bruyant
- En attendant le 1.6 TDI...
- Insonorisation (vent et roulement)
- Portières arrière encombrantes
- Essuie-vitre arrière optionnel (5 p.)
- Interrupteur de verrouillage mal placé
- Filtre à particules en option



Gigantesque, le coffre offre un volume de 560 l sur la berline et jusqu'à 580 l dans la version Combi.

brouillards, du climatiseur manuel, de la télécommande pour le verrouillage et de l'ordinateur de bord avec indicateur de température extérieure. En haut de gamme, l'Elégance (+2.200 €) ajoute les deux sièges avant à réglage en hauteur et lombaire, l'accoudoir central avant, les airbags de tête, le porte-lunettes (dans le ciel de pavillon), le climatiseur automatique bizona, les jantes alu, les 4 lève-vitres électriques, les rétroviseurs rabattables électriquement, le régulateur de vitesse et un prééquipement radio comptant 8 HP au lieu de 4. C'est bien, mais curieusement, il faut encore sortir le chéquier pour la radio-CD.

Dans le domaine de la finition, la Skoda Octavia n'a rien à envier à une Volkswagen. En cela, elle fait par exemple mieux qu'une Seat León pour ce qui concerne le choix des matériaux. La tchèque ne recourt que peu aux plastiques durs et brillants qui, bien que

résistants dans le temps, sont peu engageants visuellement.

Claire et lisible, la planche de bord reste fidèle à l'ergonomie de la génération précédente. On renoue donc - malheureusement - avec l'interrupteur mal placé (à côté du frein à main) du verrouillage des portes, qui oblige de se glisser entièrement dans l'habitacle pour l'actionner. On peut également regretter l'absence de verrouillage automatique des portes en roulant.

**On renoue - malheureusement - avec l'interrupteur mal placé (à côté du frein à main) du verrouillage des portes.**

**OPTIONS**

Sans être interminable, la liste d'options est complète et variée. Parmi les équipements incontournables, il faut citer la radio-CD MP3 (330 €, prise AUX comprise), le climatiseur manuel

BUDGET	SKODA OCTAVIA		
	Classic	Ambiente	Elegance
<b>Prix de base (€)</b>			
- 1.4 TSI	17.390	19.290	21.490
- 1.8 TSI	-	20.890	23.090
- 1.9 TDI	17.590	19.490	21.690
- Combi	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000
- Boîte robotisée (DSG)	+ 1.600 (7)	+ 1.600 (7)	+ 1.600 (6)
<b>Options et accessoires (€)</b>			
Accoudoir central avant	180	180	série
Aide au stationnement AR/AV+AR	340/650	340/650	340/650
Airbags de tête	710	710	série
Changeur 6 CD	340	340	340
Climatiseur manuel/automatique	1.190/-	série/600	série
Contrôle de stabilité	470	470	470
Essuie-glace arrière sur 5 portes	80	80	80
Filet de séparation sur Combi	170	170	170
Fonction «coming home»	-	210	210
Fonction Bluetooth	-	430	430
Peinture métallisée	420	420	420
Phares au xénon	-	900	900
Phares antibrouillards	200	série	série
Radio-CD (MP3)	330	330	330
Régulateur de vitesse	210	210	série
Rétroviseurs électrochromes ext. +rabatt.	-	330	330
Sièges en cuir	-	1.220	910
Sièges avant électriques/chauffants	-/-	-/330	de 850 à 1.200/190
Système de navigation	2.390	2.390	2.390
Syst. de contrôle de pression des pneus	60	60	60
Télécommande pour le verrouillage	210	série	série
Volant en cuir + multifonction	390	390	390
<b>Garanties</b>			
Pièces et main-d'œuvre	2 ans, kilométrage illimité		
Défauts de peinture/corrosion perforante	3 ans/12 ans		
Assistance	24h sur 24 durant 2 ans		
<b>Entretien</b>			
Vidange et entretien	indicateur de maintenance		
	(tous les 30.000 km ou au moins 1 fois tous les 2 ans)		
Nombre de points de service	74		
<b>Frais d'exploitation</b>	<b>1.4 TSI</b>	<b>1.8 TSI</b>	<b>1.9 TDI</b>
Puissance fiscale (CV)	8	10	10
Taxe annuelle de roulage (€)	204,60	282,35	282,35
Taxe de mise en circulation (€)	495,00	1.239,00	123,00
Bonus/Malus Région wallonne (€)	0	0	B 100



MENSURATIONS	SKODA OCTAVIA		
	1.4 TSI	1.8 TSI COMBI	1.9 TDI COMBI
<b>Dimensions</b>			
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4569/1769/1462	4569/1769/1468	4569/1769/1468
Empattement (mm)	2578	2578	2578
Voies AV/AR (mm)	1541/1514	1541/1514	1541/1514
Largeur aux coudes AV/AR (mm)	1450/1430	1450/1430	1450/1430
Pneus	Bridgestone Turanza	Michelin Energy	Michelin Energy
- véhicule de série	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15
- véhicule de l'essai	205/55 R16	195/65 R15	195/65 R15
Roue de secours	idem, dans le coffre	idem, dans le coffre	idem, dans le coffre
Volume du coffre (dm³)	de 560 à 1.420	de 580 à 1.620	de 580 à 1.620
<b>Poids</b>			
Poids à vide/total autorisé (kg)	1.265/1.925	1.340/2.000	1.325/1.985
Attelage freiné/non freiné (kg)	1.400/600	1.500/650	1.600/650

MOTEUR	1.4	1.8	TDI
Puissance	★★★★	★★★★	★★★★
Souplesse	★★★★	★★★★	★★★★
Nervosité	★★★★	★★★★	★★★★
Sonorité	★★★	★★★★	★★
<b>TRANSMISSION</b>			
Embrayage/douceur si BVA	★★★★	★★★★	★★★★
Changement de vitesse	★★★	★★★★	★★★★
Etagement	★★★	★★★★	★★★★
<b>DIRECTION</b>			
Précision	★★★★	★★★★	★★★★
Agrément	★★★★	★★★★	★★★★
Rayon de braquage	★★★	★★★	★★★
<b>TOTAL CONDUITE</b>	<b>144/</b>	<b>164/</b>	<b>140/200</b>

Malgré sa cylindrée réduite, le 1.4 TSI offre des prestations dignes de celles d'un tout bon 2 litres. L'agrément est de surcroît au rendez-vous grâce à sa disponibilité. Le 1.8 ajoute à ce tableau une incroyable vigueur qui, pour un peu, ferait passer cette familiale pour une vraie GTI. A noter que la boîte robotisée DSG 7 est désormais disponible pour ces deux mécaniques.

DEFAUT MAJEUR	★	4 pts
EN DESSOUS DE LA MOYENNE	★★	8 pts
DANS LA MOYENNE	★★★	12 pts
AU-DESSUS DE LA MOYENNE	★★★★	16 pts
QUALITE MAJEURE	★★★★★	20 pts

FREINAGE	1.4	1.8	TDI
Puissance	★★★★	★★★★	★★★★
Endurance	★★★	★★★★	★★★★
Progressivité	★★★	★★★	★★★
<b>COMPORTEMENT</b>			
<b>SECURITE ACTIVE</b>			
En ligne droite	★★★★	★★★★	★★★★
En virage	★★★★	★★★★	★★★★
Motricité	★★★	★★★★	★★★
Adhérence	★★★	★★★★	★★★
Eclairage	★★★	★★★	★★★
<b>SECURITE PASSIVE</b>			
Frontale	★★★	★★★	★★★
Latérale	★★★	★★★	★★★
<b>TOTAL SECURITE</b>	<b>132/</b>	<b>132/</b>	<b>132/200</b>

Sans histoire, le comportement de l'Octavia est sain, facile à appréhender et plutôt plaisant grâce à une belle précision et une efficacité générale certaine. Le freinage n'appelle pas de critique, si ce n'est que l'aide d'urgence est d'office couplée à l'ESP. L'Octavia soigne aussi la sécurité des occupants, mais il est dommage que les airbags de tête soient facturés en sus sur les deux premières exécutions.



La qualité perçue est telle qu'on ne perçoit aucune différence avec une Volkswagen.

CONFORT	1.4	1.8	TDI
Suspension	★★★	★★★★	★★★★
Sièges avant	★★★★	★★★★	★★★★
Position de conduite	★★★★	★★★★	★★★★
Ergonomie	★★★★	★★★★	★★★★
Habitabilité à l'avant	★★★★	★★★★	★★★★
Habitabilité à l'arrière	★★★★	★★★★	★★★★
Banquette/sièges arrière	★★★★	★★★★	★★★★
Insonorisation	★★★★	★★★★	★★★★
Chauffage/climatisation	★★★★	★★★★	★★★★
Ventilation	★★★	★★★	★★★
<b>TOTAL CONFORT</b>	<b>152/</b>	<b>152/</b>	<b>148/200</b>

L'Octavia offre un confort de suspension correct pour autant qu'on ne retienne pas les grandes jantes en alliage. La position de conduite comme l'ergonomie sont bien pensées, tandis que l'habitabilité du modèle fait incontestablement partie de ses points forts. Seule l'insonorisation aurait mérité plus de soin.



CARROSSERIE	1.4	1.8	TDI
Accès aux places AV	★★★★	★★★★	★★★★
Accès aux places AR	★★★★	★★★★	★★★★
Visibilité	★★★	★★★★	★★★★
<b>COFFRE</b>			
Capacité	★★★★	★★★★	★★★★
Accès	★★★★	★★★★	★★★★
Modularité	★★★★	★★★★	★★★★
<b>ACCESSOIRES</b>			
Instruments	★★★	★★★	★★★
Commodités/rangement	★★★★	★★★★	★★★★
Equipement de série	★★★★	★★★★	★★★★
Finition intérieure	★★★★	★★★★	★★★★
<b>TOTAL FONCTIONNALITE</b>	<b>156/</b>	<b>156/</b>	<b>156/200</b>

Familiale dans l'âme, l'Octavia offre un volume de coffre remarquablement généreux, et ce tant en berline qu'en Combi. La modularité est confiée à une banquette rabattable asymétrique pourvue d'une trappe à skis. La finition intérieure progresse encore avec ce restylage grâce à de nouveaux habillages. L'équipement de série est complet dès la finition Ambiente.

CONSOMMATION	1.4	1.8	TDI
Route/autoroute	★★★★	★★★★	★★★★
Ville	★★★	★★★★	★★★★
Autonomie	★★★★	★★★★	★★★★
<b>ENTRETIEN</b>			
Programme d'entretien	★★★	★★★	★★★
Programme de garanties	★★★	★★★	★★★
Qualité perçue	★★★★	★★★★	★★★★
<b>PRIX</b>			
Prix/prestations	★★★★	★★★★	★★★★
Prix/équipement	★★★★	★★★★	★★★★
Prix/qualité	★★★★	★★★★	★★★★
Prix/valeur probable de revente	★★★★	★★★★	★★★★
<b>TOTAL BUDGET</b>	<b>152/</b>	<b>148/</b>	<b>168/200</b>

Performants, les deux moteurs TSI sont aussi sobres. Une qualité que le 1.9 TDI continue de faire valoir. La qualité intérieure ou extérieure n'a rien à envier à celle d'une Volkswagen et la Skoda continue de présenter un rapport prix/prestations/habitabilité tout à fait unique dans la catégorie. Le marché de l'occasion saura incontestablement reconnaître cet ensemble de qualités.

<b>SCORE TOTAL</b>	
1.4	<b>736/1000</b>
1.8	<b>752/1000</b>
TDI	<b>744/1000</b>

(Classic, 1.190 €) ou encore la peinture métallisée (420 €), la télécommande de verrouillage central (Classic, 210 €) et, pour les versions à 5 portes, l'essuie-glace arrière (80 €, plutôt mesquin!). Pour ceux qui désirent plus, on trouve les sièges chauffants (190 €), les sièges ajustables électriquement (Elégance uniquement, 1.200 €), le cuir (Ambiente et Elégance, 1.220 €), les feux au xénon et directionnels (900 €), les capteurs de pluie et de lumière combinés à l'éclairage «coming home» (Ambiente et Elégance, 210 €), le contrôle de trajectoire (470 €) ou encore le régulateur de vitesse (210 €).

Du côté multimédia, Skoda propose un nouvel ensemble radio-navigation DVD. Facturé au prix fort (2.390 €), il combine l'écran tactile, le lecteur de carte SD, la prise auxiliaire (mini-jack) pour lecteurs externes et un disque dur de 30 Go capable d'emmagasiner les cartes de navigation sur 10 Go et

des titres MP3 sur 20 Go. Moyennant un débours de 130 €, toutes les Octavia peuvent également bénéficier d'une connexion USB (MDI pour *Mobile Device Interface*) qui permet de piloter un iPod ou le contenu sonore d'une clé de stockage directement depuis la radio ou le volant. Enfin, la préparation pour connexion d'un téléphone portable *Bluetooth* se paie 430 €, sur les seules Ambiente et Elégance.

### GARANTIE & ENTRETIEN

L'indicateur de maintenance se charge d'avertir de l'imminence d'une révision. Mais globalement, sachez que les intervalles sont peu contraignants: les Octavia à essence comme les Diesel ne sont attendues dans les ateliers que tous les 30.000 km ou au moins 1 fois tous les 2 ans. Confortable. En option, Skoda

propose un contrat de maintenance We Care. Il s'agit d'un forfait englobant les entretiens, l'usure et les réparations mécaniques, pouvant s'étendre de 3 à 12 ans pour un maximum de 300.000 km.

A titre d'exemple, un contrat We Care portant sur 4 ans et 90.000 km pour une 1.9 TDI coûte 50 € par mois (TVAC). Les garanties sont classiques; elles portent sur 2 ans (kilométrage illimité) pour les pièces et la main-d'œuvre, 3 ans pour la peinture et 12 ans pour la carrosserie.

### CONCLUSION

Sans changer les fondements qui ont fait son succès, l'Octavia se remet au goût du jour et joue les coquettes. Désormais

consciente de son pouvoir de séduction, cette tchèque soigne sa présentation, peaufine sa finition et son équipement (multimédia surtout) tout en remaniant habilement sa gamme de moteurs à essence. Au sein de celle-ci, si le 1.8 de 160 ch frappe par ses performances détonantes, le 1.4 TSI de 122 ch s'érige sans coup férir comme l'offre la plus

homogène grâce à un rapport agrément/performances/consommation particulièrement séduisant. On craque! Proche de la retraite, le vibrant et sonore 1.9 TDI continue malgré tout à tenir la mesure tant en performances qu'en économie d'utilisation. Finalement, avec un tel étalage de qualités à des prix aussi comprimés, on se dit que c'est l'Octavia qui est la vraie Volkswagen du XXI<sup>e</sup> siècle.

**A titre d'exemple, un contrat We Care portant sur 4 ans et 90.000 km pour une 1.9 TDI coûte 50 € par mois (TVAC).**

