

Skoda Fabia Combi : le mini déménageur

Skoda lance un break pour la Fabia quelques mois à peine après l'arrivée de la citadine 5 portes. Qu'est-ce que peut apporter ce break de plus ? Réponse !

Le marché des breaks urbains n'est pas quelque chose de très développé dans l'Hexagone. Sur les 515 000 citadines vendues en France l'année dernière, 16 000 étaient des breaks. Certains constructeurs comme Peugeot ont même abandonné cette idée (207 SW) pour remplacer ce type de produit par un crossover (2008). D'autres y sont toutefois présents. C'est le cas de Renault avec la Clio 4 Estate, la Seat Ibiza ST, ou encore Mini avec le Clubman aux prétentions plus haut de gamme. Skoda lance une version break pour la 3e génération de Fabia.

TRÈS VASTE

De l'extérieur, il ne faut pas s'attendre à quelque chose de révolutionnaire. Le précédent break Fabia ne l'était pas, celui-ci non plus. On retrouve le style assez anguleux de la Fabia avec un porte-à-faux arrière qui a été allongé de quelques centimètres. Pas de quoi modifier le volume arrière des places qui reste le même que dans la berline 5 portes, mais de proposer une contenance de 530 litres dans le coffre. À titre de comparaison, le coffre de la Clio 4 Estate de chez Renault annonce pratiquement 100 litres de moins. On obtient le coffre le plus grand de la catégorie mais on bénéficie aussi d'un volume pouvant aller jusqu'à 1 395 litres en rabattant la banquette arrière. En revenant à l'avant, on retrouve tout naturellement l'intérieur de la Fabia classique avec son ergonomie très proche de celle de sa cousine Polo de chez Volkswagen. Si l'ensemble est parfaitement construit et bien présenté, il faut toutefois noter qu'une Polo bénéficie de matériaux plus haut de gamme que ceux d'une Fabia.

NOUVEAUX MOTEURS

C'est d'ailleurs l'un des moyens de justifier les différences de tarifs entre une Skoda et une Volkswagen. Car la gamme de motorisations disponibles est, bien entendu, issue du reste du groupe Volkswagen. On trouve notamment le bloc 3 cylindres 1,2 litre TSi disponible en 90 et 110 ch mais aussi un moteur 4 cylindres diesel 1,4 litre TDi décliné à 90 et 105 ch. Et puisqu'il est tout de même question d'une voiture urbaine, il est préférable ici de se tourner vers l'essence qui représentait 54 % des ventes l'année dernière sur cette catégorie (contre 40 % deux ans plus tôt). Sans offrir des accélérations propres à vous coller littéralement au siège, ce petit moteur assure de bonnes prestations. Les rapports de boîte sont juste un peu longs lorsqu'on doit s'attaquer à des petites routes plus sinueuses que de grands boulevards. Toujours est-il qu'en matière de consommation, les 4,7 litres de moyenne et les 107 g/km de CO2 en font l'un des breaks les plus sobres du marché. Offrant un bon comportement routier, cette Fabia Combi se distingue aussi par son excellente maniabilité, sa précision et son niveau de confort supérieurs à celui d'une Clio 4 Estate.

Côté tarif, il faut s'attendre à un prix d'entrée en gamme situé à 14 110 euros pour une version un brin dépouillée, reconnaissons-le. En montant vers notre version d'essai, le tarif est à 18 020 euros. Rien de gratuit à vrai dire, mais l'équipement y est complet et pour obtenir une voiture (la Dacia

Logan MCV et ses 3 étoiles à l'EuroNcap mise à part) bien finie et offrant une telle capacité de chargement à ce tarif-là, jusqu'à preuve du contraire, on n'a rien trouvé de mieux.