

# Essais : Skoda Enyaq IV 80 & Sportline : Le SUV électrique familial

écrit par Nicolas Vandersleyen



## Skoda, Volkswagen, Audi, une même plateforme pour les véhicules électriques

Il aura fallu un peu de temps avant que le groupe VAG ne sorte ses véhicules électriques, mais une chose est sûre, ils comptent bien rattraper le temps perdu. Ainsi, **la plateforme conçue est la même pour les VW ID3, VW ID4, Audi Q4 e-tron et Skoda Enyaq IV.** De quoi faire d'une pierre 4 coups (du moins pour l'instant). Néanmoins, si la plateforme MEB (Modularer ElektroBaukasten) et les batteries et moteurs électriques sont également les mêmes, chaque marque a dessiné son design de carrosserie avec ses particularités. Ainsi, Volkswagen a choisi de créer un look radicalement moderne avec une planche de bord très futuriste et de développer un petit modèle : l'ID3 (article disponible [ici](#)) et un grand modèle : l'ID4 (article disponible [ici](#)). Audi a, quant à lui, décidé de surfer sur la vague des SUV coupés en créant un SUV ressemblant au populaire Q3 Sportback. Enfin, Skoda, comme à son habitude a décidé de mettre l'habitabilité et le confort des passagers à l'honneur en optimisant l'ergonomie de l'habitacle.







## 1) Skoda Enyaq IV 80

### **Habitacle haut de gamme et habitabilité hors pair pour ce Skoda Enyaq IV !**

Malgré le fait que la plateforme soit la même pour tous, Skoda a réussi à tirer son épingle du jeu en proposant un Enyaq légèrement plus long que ses concurrents et donc avec plus de place pour les passagers. Ainsi, **le confort aussi bien aux places avant qu'aux places arrière est de grande qualité et toute la famille est bien installée.** La planche de bord est quant à elle dans un style classique avec un grand écran de 13 pouces pour reprendre la majorité des fonctions. Celui-ci se veut rapide, à jour et facile d'utilisation. Le petit écran du combiné d'instruments reprenant uniquement la vitesse, l'autonomie et le cruise control se veut un peu petit à l'heure

d'aujourd'hui. L'ensemble du tableau de bord de notre Skoda Enyaq d'essai est bien fini, avec des matériaux de qualité et cela donne une atmosphère de sérénité au sein de ce SUV. Bien sûr, les aides à la conduite ne manquent pas, avec notamment :

- La détection de fatigue,
- Le Cruise control adaptatif,
- Le Traffic Jam Assist,
- Le lane assist,
- Le Side assist,
- L'emergency assist,
- Les phares LED avec matrix beam













## « Pack High », synonyme de SUV bien équipé !

Toutes les options citées précédemment font partie du « **Pack High** » en option, à **11 695€** TVAC sur notre modèle d'essai. Bien sûr, ce pack ne comprend pas que cela, et on peut ainsi ajouter les options suivantes dans celui – ci :

- Coffre à ouverture électrique avec virtual pedal,
- Chargement sans fil de smartphone,
- Sièges chauffants avant et arrière,
- Pare-brise chauffant,
- Climatisation à 3 zones,
- Stores pare soleil aux places arrière,
- Prise 230V et 2 prises USB à l'arrière
- Sécurité enfant électronique,
- Siège conducteur électrique avec mémoire et appui lombaire
- Plancher de coffre variable avec filet de rangement et rabattage des sièges depuis le coffre,
- Volant chauffant avec palettes, driving mode et « progression steering »,
- Système de navigation,
- Jantes 21 pouces « Betria »,
- Chargeur DC 125 kW,
- Attache remorque,
- Pompe à chaleur (une option indispensable si on veut pouvoir économiser de l'énergie en hiver).

Comme on peut le voir, ce pack regroupe toutes les options et les divers packs disponibles pour ce véhicule. Bien sûr, chaque option peut être prise indépendamment du reste ou presque.









## Le Skoda Enyaq IV : un enfant pourrait le conduire

Une fois parti sur la route à bord de ce SUV tchèque, on ressent tout de suite **une grande facilité de conduite et une certaine sérénité**. En effet, comme tout véhicule à propulsion électrique, la prise en main est vraiment aisée. Il suffit de s'asseoir sur le siège et de pousser sur le frein pour mettre le véhicule en marche. Ensuite, on sélectionne le mode « D » ou « B » (break) et on démarre. L'avantage du **mode « B » est qu'il permet un excellent freinage régénératif** en levant le pied de la pédale d'accélérateur. Le frein devient donc quasiment inutile. Bien sûr, **la puissance de 204 ch et les 310 Nm disponibles immédiatement procurent un démarrage rapide**. Une fois lancé, la sensation de poussée s'atténue vite. Si les démarrages brusques peuvent être amusants, **il est dommage que Skoda n'ait pas prévu un mode « parking » pour permettre des stationnements en douceur**. En effet, dans des rues en pente,

l'assistant empêche la voiture de descendre, si bien qu'il faut accélérer pour la débloquer et cela provoque un saut du véhicule, qui peut provoquer un accident si nous nous trouvons dans une place étroite. D'autre part, la caméra de recul s'avère très bien de jour mais est quasiment illisible de nuit si la rue n'est pas parfaitement éclairée.







# Électrique rime avec silence ?

Sur la route, ce SUV de 4,65 m et 2090 kg, s'avère **agréable à conduire avec une visibilité correcte et une bonne motricité de la part des 2 roues arrière**. Malgré la puissance, **cet Enyaq n'a pas vocation à la conduite sportive**. En effet, le roulis en virage reste présent une fois que l'on arrive un peu vite et les freins arrière muni de tambour ne procurent pas un freinage mordant. Heureusement, le centre de gravité relativement bas grâce aux batteries procure une bonne stabilité de la caisse sur routes peu plane. Naturellement, il est logique que ça ne soit pas une voiture de course mais bien **un SUV nécessitant une conduite douce en bon père de famille**. Si en ville le silence règne quel que soient les circonstances, **sur autoroute, un bruit de roulement prédominant vient entacher le confort des passagers**. De ce fait, sur courts trajets cela reste tenable, mais sur de longs trajets, ce bruit devient pénible (il en est de même pour les VW ID3 et ID4 essayées).







# Autonomie et consommation de ce Skoda Enyaq 80 IV

Comme avec toute voiture électrique, les conditions météorologiques influencent très fortement la consommation et l'autonomie. Au cours de notre essai, nous avons un climat estival avec des températures de 13 à 25 degrés et pas de pluie. Notre Skoda Enyaq d'essai était également le modèle **muni de la plus grosse batterie, soit 80 kWh**. Dès la prise en main, **l'autonomie annoncée par le combiné d'instruments n'était que de 425 km à la place des 534 annoncé par Skoda au cycle WLTP**. Skoda annonce aussi une consommation de 16,7 kWh aux 100 kms. Dans la pratique :

- **En ville ou en zone péri urbaine, la consommation avoisinait les 17,5 kWh aux 100 kms et l'autonomie de 400 kms s'avère juste.**
- **Sur autoroute, de jour, la consommation avoisinait les 21 kWh/100 kms et l'autonomie réelle se rapproche donc plus de 350 km.**
- **Sur autoroute de nuit, la consommation avoisinait les 25 kWh/100 kms et l'autonomie chutait donc largement plus vite. Comptez une autonomie de maximum 280 – 300 kms.**







## La batterie de 80 kWh indispensable !

Tous ces essais ont été réalisés, comme dit, par temps estival, sans pluie et ont amené à une **consommation moyenne de 19,6 kWh**. En hiver, comptez une autonomie de 200 – 220 kms sur autoroute semble plausible. **La grosse batterie de 80 kWh est donc indispensable**. D'autre part, **la recharge sur borne 11 kW prend environ 1 min pour 1 km**. Ce qui fait environ **3h30 pour récupérer +- 200 kms**. Bien sûr l'Enyaq accepte des recharges jusqu'à 125 kW mais il est nécessaire de trouver une borne qui les délivre. Ce qu'il n'y a pas à Bruxelles (max 22 kW). En revanche une recharge à domicile sur prise domestique semble illusoire (18h pour 200 kms). **L'achat et la pose d'une borne de minimum 11 kW à domicile est donc indispensable** si on veut pouvoir utiliser cet Enyaq +- normalement. A noter que D'Ieteren propose, via sa filiale EDI, 3 types de wallbox avec pose à domicile.







## 2) Skoda Enyaq IV 80 Sportline

Notre 2<sup>e</sup> Enyaq essayé était bien une finition « Sportline », c'est-à-dire le plus haut de gamme disponible. En réalité, celle-ci ne diffère pas tellement de l'Enyaq classique. Les différences se situent **dans les détails esthétiques de carrosserie** comme la face avant légèrement différente, les jantes de 20 pouces, les bas de caisse et le bouclier arrière légèrement plus taillés « sport ». Le châssis est surbaissé, et l'ensemble est typé « Sport ». Le plus gros changement se situe au niveau des **sièges semi-baquets**. En effet, ceux-ci sont les mêmes que dans la [Skoda Octavia RS essayée](#). Ils se veulent donc **confortables au quotidien et bien dessinés mais manquent d'un réglage de serrage du baquet pour les petits gabarits**. Mise à part cela, les performances sont les mêmes et la mécanique également. Sur route, nous n'avons donc pas noté de différences notoires entre nos 2 Enyaq d'essai. Néanmoins, la version **Sportline** était équipée d'un « **pack convenance plus** » à 610€ TVAC comprenant notamment :

- Insonorisation intérieure supplémentaire
- Vitres latérales en verre acoustique avec vitres arrière fumées
- Kessy : ouverture/fermeture/ démarrage sans clé
- Coffre électrique avec virtual pedal etc

De notre point de vue, **ce pack est une option indispensable** sur ce modèle étant donné sa bien meilleure insonorisation sur autoroute. La différence est flagrante au niveau du bruit de roulement à haute vitesse et **le confort se veut donc grandement amélioré.**









