

LE SKODA ELROQ , LE PETIT SUV COMPACT DE SKODA A MIS SA TENUE DE SPORT et SE PRESENTE EN VERSION RS !

écrit par Luc Vandersleyen



Nous vous avons présenté l'ELROQ, en version 85 Sportline, le nouveau SUV compact de SKODA, au mois de décembre dernier. Il est le pendant électrique du KAROQ qui est un petit SUV thermique. A peine quelques mois après son lancement, le constructeur nous présente une version survitaminée de 340 ch (250kW) : une version RS ! Pourtant, SKODA est synonyme de voitures assez sages, rationnelles, solides et abordables... Cependant le label RS -Rally Sport- est décliné sur de plus en plus de modèles qui s'appellent Octavia, Kodiaq ou Enyaq, et maintenant sur le compact électrique ELROQ ! Cette version ultra sportive se distingue de la version 85 Sportline de 210 kW (285ch) essayée, par des pare-chocs redessinés et de nouvelles jantes. Bien sûr, il y a encore quelques détails distinctifs noirs et les logos RS sur les flancs. C'est surtout son habitacle qui a mis ses vêtements de sport. Ainsi, nous y retrouvons des sièges et un volant Sport. Et, en plus, il y a des surpiqûres vert-jaune sur le tableau de bord et sur les sièges et un revêtement de type Alcantara, que l'on retrouve, aussi sur la planche de bord et les contre-portes. Du côté de la mécanique, nous retrouvons celle de l'Enyaq RS essayé en début d'année. Bien sûr, les 2 moteurs sont présents pour une puissance combinée de 340 ch (250kW) et les 4 roues sont motrices.







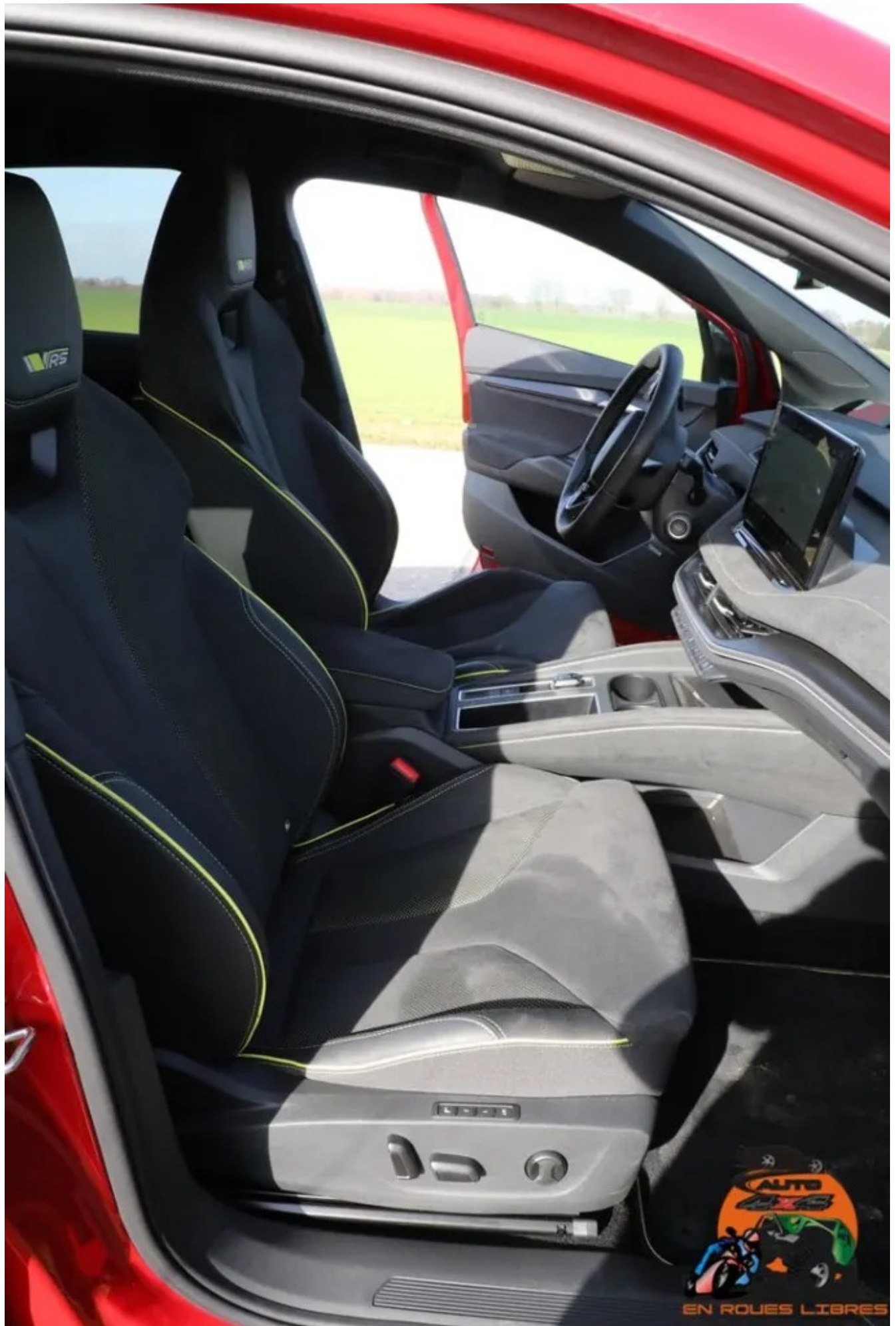
PRESENTATION DE NOTRE SKODA ELROQ RS de 250 kW (340ch) 1v 4x4 avec Batterie de 84 kWh :

Evidemment avec 340 ch et un 0 à 100 km/h en à peine 5,4 s, ce SKODA ELROQ RS est la voiture la plus dynamique de la marque. Elle n'est, cependant pas la plus rapide car sa vitesse maxi est limitée à 180 km/h. Le **badge RS** –Rally Sport- signifie aussi, un **châssis surbaissé**, une **direction plus directe** et de **plus gros freins**. Il est équipé des **mêmes moteurs** et de la **même batterie NMC de 84 kWh** que l'Enyaq RS. Et est construit sur la même **Plateforme MEB du Groupe VW**. Nous avons **2 moteurs électriques**, asynchrone à l'avant -de 109ch- et synchrone à l'arrière -de 286 ch- à aimant permanent pour un total de **340 ch (250kW)** avec un **couple de 545 Nm**. Bien sûr, on dispose d'un **mode « Sport »** et d'**amortisseurs pilotés**. La récupération d'énergie peut se faire en utilisant la touche B, ou les palettes du volant. Comme signalé ci-dessus les différences

avec la version Elroq 85 Sportline sont assez peu visibles. Nous avons, aussi, la **signature lumineuse à double étage** avec de **fins bandeaux de LED** juste sous le capot et 2 modules LED, en-dessous pour les feux de route et de croisement. De plus, de **petits traits lumineux verticaux** **relient** discrètement **les feux de jour**. A l'arrière, on retrouve les 2 optiques LED de la version 85.













L'habitacle, lui, est franchement sportif avec de très beaux **sièges Sportline**, qui maintiennent bien avec une **sellerie** partiellement en **Alcantara** et en **tissus microfibres**. Les **pédales** en **inox** participent, aussi à l'ambiance sportive. La **planche de bord** est identique à celle des autres Elroq avec le petit **combiné d'instrument de 5 pouces** et **l'écran central tactile de 13 pouces**. Il reste une **série de boutons physiques** sous ce dernier pour la climatisation, les modes de conduite ou la radio. En plus, nous avons, en option, **l'affichage tête haute**. Et, toujours en option, il y a le **système audio Canton** à 12 haut-parleurs d'une **excellente qualité**. Malgré sa taille, l'empattement de 2,77 m est identique à celui de l'Enyaq. Bien sûr, la place centrale arrière est assez étroite et le **coffre** n'a qu'un volume de **470 litres** qui peut passer à **1580 l.** en rabattant les dossiers de la banquette arrière. A noter que sa **capacité de remorquage n'est que de 1400 Kg**. En plus, il n'y a malheureusement pas de frunk pour les **câbles**, mais un **filet** sous la **tablette arrière**. Ce qui est bien pratique !

EN ROUTE AVEC NOTRE SKODA ELROQ RS DE 340 ch (250 kW) 1v 4x4 avec Batterie de 84 kWh :

Bien sûr, cette version RS permet au conducteur d'avoir une **excellente position de conduite** avec un siège « baquet » qui soutient bien et qui est très confortable. En plus, le **volant sport tombe bien en main**. Comme la version 85 Sportline, que nous avons essayé, notre ELROQ RS est à son aise **en ville** grâce à son **gabarit**, la **bonne visibilité** et les **excellentes caméras**. Bien sûr, en fonction du mode choisi, le moteur avant, n'intervient que si nécessaire afin de limiter la consommation. Nous avons, en effet, le choix entre **6 modes : Eco, Comfort, Normal, Sport, Traction et Individual**. Sur les routes normales, les **accélérations** peuvent être **très franches** en fonction du mode de conduite choisi. Afin **d'économiser notre batterie**, Nous avons, souvent, sélectionné le **mode de régénération B**, d'autant que lors de notre essai, les températures se situaient autour de 0°C. Nous pouvions aussi utiliser, à sa place, les palettes derrière le volant, qui permettaient de régler la régénération sur 3 niveaux. Nous l'avons, cependant trouvé moins pratique à l'usage. Bien sûr, si ses **accélérations** sont **impressionnantes** en ligne droite, cette **version RS** reste vraiment **collée à la route en virage**. Et ce malgré son poids de plus de 2,2 tonnes à vide. Les **reprises** restent **vives**, la **direction** est **incisive** et le **train avant** reste **imperturbable**. On sent que tout a été fait pour une **conduite rapide**, mais **rassurante**. Evidemment, la transmission intégrale assure, une très bonne motricité, même sur routes humides. Nous restons, cependant, un peu sur notre faim, car les **accélérations** sont **très linéaires** et nous n'avons pas vraiment l'impression d'être à bord d'une voiture sportive, même si nous pouvons rouler très vite. Les **bruits de roulement des pneus** de 21 pouces **augmentent avec la vitesse**, tandis que les **moteurs** restent assez **discrets**. Cela ne nous donne **aucune émotion particulière**. Certes, nous pouvons rouler assez vite, mais nous sommes à bord d'une petite familiale confortable et

agréable à conduite. Sur autoroutes, nous reprenons le mode confort ou normal pour ne pas perdre trop de notre autonomie. Le mode « Eco », est malgré tout trop bridé, mais pourra être utile en ville.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE SKODA ELROQ RS DE 340 ch (250kW) 1v 4x4 avec Batterie de 84 kWh :

Avec les **températures porches de 0°C** lors de cet essai, nous avons **consommé 21,1 kWh/100 km**, ce qui est très loin des 15,6 kWh/100 km de la version 85 Sportline. Le constructeur annonce une consommation de 16,2 kWh/100 km. Pour la **recharge** à Bruxelles sur les bornes **AC de 7,4 kW** avec notre chargeur intégré de 11kw, il nous a fallu **7h pour récupérer 120 km**, la borne ne débitant que 4 kW. Sur borne rapide DC, nous pouvions utiliser une borne d'une puissance maxi de 185 kW et pouvions charger de 20 à 80% en 26 minutes. Du côté de son prix, cette **SKODA ELROQ RS de 340ch (250 kW) n'est vraiment pas donnée avec un prix de base de 52.990 Euros**

Et, bien sûr, il y a des options :

- Peinture carrosserie Velvet Red :1.335 Euros.
- Attache-remorque pivotant : 770 Euros
- Pompe à chaleur : 1.175 Euros
- Jantes alliage 8,5j AV -9j AR Vision : 750 Euros
- Pack Maxx : 3.155 Euros
 - plancher coffre
 - filet de rangement
 - tapis réversible coffre
 - Remote Park Assist
 - Siège AV avec fonction massage
 - SOUND System CANTON – 12 haut-parleurs
 - Trained parking
 - Sièges à réglage électrique + mémoire
 - Store pare-soleil
 - vitres ARC
 - Compartiment de rangement pour passagers AR
 - Caméra 360°Climatronic (3 zones)
 - Affichage tête haute :

▪ Préparation livraison : 395 Euros

Total des options : 7.579 Euros

Notre SKODA ELR0Q RS valait, donc : 60.570 Euros.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	75,79€	75,79€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	102,96€	102,96€	0,00€

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen