

SKODA ENYAQ COUPE RS 250 kW (340ch) 4x4 Bat. 84 kWh !

écrit par Luc Vandersleyen



Le **SKODA ENYAQ** est arrivé sur notre marché au début de **2021** avec des batteries de 60 ou 80 kWh et nous avons, alors, essayé cette première version familiale. En **avril 2023**, nous avons **essayé**, pour vous, la version **ENYAQ Coupé RS en 4 roues motrices de 220 kW (299ch)**. Cet SUV électrique avait une batterie de 82 kWh. En **2025**, SKODA a fait un **beau restylage** avec une face avant plus moderne qui s'inspire du dernier SKODA Elroq. Il a, donc, maintenant des **phares très effilés** et de larges zones noires sur sa face avant tandis que le nom « SKODA » est écrit en toutes lettres sur le capot. Les **blocs lumineux arrière** ont, aussi, été **affinés**. En plus, des clignotants dynamiques intègrent de nombreux LED. Bien sûr, un **travail** a aussi été **fait sur l'aérodynamisme** et le coefficient de trainée est ici de 0,225. Bien que ce soit un coupé, cet SUV reste parmi les SUV familiaux électriques les plus habitables tout en étant très performant.







PRESENTATION DE CE SKODA ENYAQ COUPE RS de 250 kW (340ch) avec Batterie de 84 kWh :

Ce **SKODA ENYAQ Coupé RS** de 340ch est une remise à jour du véhicule **Coupé RS** essayé en 2023. Il a, les motorisations et batteries du Groupe VW. Et pour la batterie, de type NMC, il n'y a pas de changement si ce n'est qu'elle est rebaptisée : 84 kWh. L'appellation RS (Rally Sport) est propre à cette version « Coupé » et elle est d'office équipée d'une transmission intégrale. Il y a donc un **second moteur sur l'essieu avant**. Ce dernier est de type asynchrone de 109 ch, tandis qu'à l'arrière, il est de type synchrone de 204 ch. Il est construit sur la **plateforme MEB** du Groupe VW comme, notamment, l'Audi Q4 e-Tron ou le VW ID.4. Bien sûr, ce Coupé est plus aérodynamique que la version berline, mais presque tout aussi habitable que la version familiale. La ligne de toit est plongeante à l'arrière, ce qui limite un peu la hauteur des places arrière

pour les personnes de grande taille. Le **coffre**, lui, garde une **bonne capacité de 430 à 1400 litres**. L'habitacle n'a pas beaucoup évolué. La disposition de l'ensemble est toujours bien claire et fonctionnelle, même s'il y a des plastiques moussés, mais les assemblages sont de grande qualité. Le **tableau de bord** n'a pratiquement **pas changé**, mais, il y a un **nouveau volant**. Plus moderne. On dispose d'un petit écran de 5 pouces derrière le volant avec les informations essentielles et d'un affichage tête haute avec des informations de conduite ou de navigation. **Au centre** nous avons un **écran tactile de 13 pouces** avec de très nombreuses fonctions. On a cependant, des **touches sous l'écran** multimédia **pour les fonctions essentielles** -climatisation ou radio- tandis que les **confortables sièges avant « Sportline »** sont toujours d'actualité. Ils disposent de bons supports latéraux et sont monoblocs avec le logo RS. Logo que l'on retrouve toujours sur la branche du bas du volant -et sur les ailes avant-. De plus, nous disposons **d'une pompe à chaleur** et des « **Packs Ultra et Transport** », en option. Nous avons, aussi, des Jantes en alliage léger de 8,5jx21 à l'avant et de 9jx21 pouces à l'arrière, Vision, Anthracite-Métallique.













EN ROUTE AVEC NOTRE SKODA ENYAQ Coupé RS de 250 kW (340ch) Iv 4x4 et batterie de 84 kWh :

Comme sur la plupart des SUV électriques, nous disposons de **plusieurs modes de conduite**. Il y en a 5 : Eco, Confort, Normal, Sport, Traction (4x4) et Individuel. C'est le mode Normal que nous avons privilégié. Le démarrage se fait en douceur et **l'accélération est très linéaire**. De ce fait, nous n'avons pas vraiment l'impression d'être dans une voiture sportive. Le **confort et le silence de marche** sont de **haut niveau**. Les évolutions **en ville** sont faciles et nous avons un **excellent dynamisme dans nos reprises**. Par contre, **sur routes**, en mode sport, la **suspension** fait un **très bon travail**, mais est plus ferme. Le **maintien de caisse en virage** est **impressionnant** et la **tenue de route** est **rassurante**. Il est vrai que le **châssis** est **bien calibré** et que nous avons **4 roues motrices**. Bien sûr, on peut passer de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes et passer de 80

à 120 km/h en 3,4 secondes. La vitesse maxi étant limitée à 180 km/h. Si cette **version « Coupé »** est **surbaissée**, elle est, cependant, **très lourde** avec un poids de 2239 kg à vide et de 2750 kg en charge. On comprend qu'il soit difficile de trouver le dynamisme et la réactivité d'une voiture légère. Au niveau du freinage, nous avons un **bon freinage régénératif** avec la position « B ». Nous avons, aussi, des palettes au volant qui nous permettent de décélérer sur 3 niveaux, mais il faudra utiliser la pédale de frein pour l'arrêt complet. En mode « Sport », les moteurs fonctionnent ensemble avec une belle homogénéité et nous profitons de belles accélérations, mais toujours très linéaires. Le confort et le silence de fonctionnement sont toujours de la partie. Sur **autoroutes**, en mode « Normal », nous avons une **grande routière** capable d'aller très loin, puisque **l'autonomie peut dépasser les 400 km...** Et toujours en silence et avec grand confort.







LA CONSOMMATION ET LE COUT DE NOTRE SKODA ENYAQ Coupé RS de 250 kW (340ch) 4x4 et Batterie de 84 kWh :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 19,8 kWh/100 km** avec une variation allant de 17,1 à 24,8 kWh/100 km en fonction des températures qui allaient de 1° à 12°C, de l'utilisation, des autoroutes ou des heures de la journée, puisque les heures de clarté étaient assez limitées. Notre **autonomie se situait entre 300 et 400 Km**. Par contre, pour la recharge, nous avons une recharge embarquée de 11 KW, mais sur les petites bornes bruxelloises de 7,4 kW, elles étaient particulièrement longues. Il est vrai, que ces dernières ne débitaient que 3 kW !! Ainsi, nous avons dû attendre 5h pour récupérer 100 km ! Bien sûr, il est possible de recharger de 20 à 80% en DC sur borne rapide de 135 kW en 30 minutes.

LE PRIX DE NOTRE SKODA ENYAQ Coupé RS de 250 kW (340ch), 4x4 et Batterie de 84 kWh : 73.315 Euros.

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Attache-remorque pivotante : 810,00 E
- Pompe à chaleur : 1.165,00 E
- Jantes en alliage VISION, Anthracite Metallic : 750,00 E
- Pack Transport : 405,00 E
- Design Selection RS Suite : 765,00 E
- Pack Winter : 465,00 E
- Contribution environnement : 10,00 E
- Pack ULTRA : 3.925,00 E
- Préparation livraison : 395,00 E

Total des options : 8.690,00

Notre SKODA Enyaq Coupé RS de 250 kW (340ch) 4x4 avec Batterie

de 84 kWh valait donc : 82.005,00 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€
Eco malus	/	0€	/

Category	Value
Category 1	Value 1
Category 2	Value 2
Category 3	Value 3
Category 4	Value 4
Category 5	Value 5
Category 6	Value 6
Category 7	Value 7
Category 8	Value 8
Category 9	Value 9
Category 10	Value 10
Category 11	Value 11
Category 12	Value 12
Category 13	Value 13
Category 14	Value 14
Category 15	Value 15
Category 16	Value 16
Category 17	Value 17
Category 18	Value 18
Category 19	Value 19
Category 20	Value 20
Category 21	Value 21
Category 22	Value 22
Category 23	Value 23
Category 24	Value 24
Category 25	Value 25
Category 26	Value 26
Category 27	Value 27
Category 28	Value 28
Category 29	Value 29
Category 30	Value 30
Category 31	Value 31
Category 32	Value 32
Category 33	Value 33
Category 34	Value 34
Category 35	Value 35
Category 36	Value 36
Category 37	Value 37
Category 38	Value 38
Category 39	Value 39
Category 40	Value 40
Category 41	Value 41
Category 42	Value 42
Category 43	Value 43
Category 44	Value 44
Category 45	Value 45
Category 46	Value 46
Category 47	Value 47
Category 48	Value 48
Category 49	Value 49
Category 50	Value 50

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen