

# Essai - Skoda Enyaq iV 80x 4x4 : L'électrique familiale séduisante

*Après le Diesel Gate, le groupe Volkswagen a entrepris une profonde mutation vers la propulsion électrique. Cette conversion concerne toutes les marques du groupe, à commencer par VW qui propose désormais l'ID.3, l'ID.4 et très bientôt l'ID.Buzz. Audi n'est pas en reste avec les différents modèles e-tron, comme Porsche avec la Taycan. La marque économique du groupe, Skoda, propose désormais aussi un véhicule tout électrique, l'Enyaq.*



- 2 moteurs électriques
- 265 ch
- 465 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.9 sec.
- Poids : 2'195 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'620 x 1'880 x 1'620
- Conso. mesurée : 18.6 kWh/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 0 g/km (A)
- dès CHF 51'460.-, mod. essayé: CHF 61'120.-

---

Cet Enyaq partage sa plateforme et sa motorisation avec la Volkswagen ID.4 et l'Audi e-Tron Sportback. Il s'inscrit dans le segment des SUV familiaux en proposant à la fois un espace généreux et un prix contenu. Il vient d'ailleurs d'être élu voiture de l'année en Suisse. Voyons ce qu'il me réserve durant un essai de deux semaines.



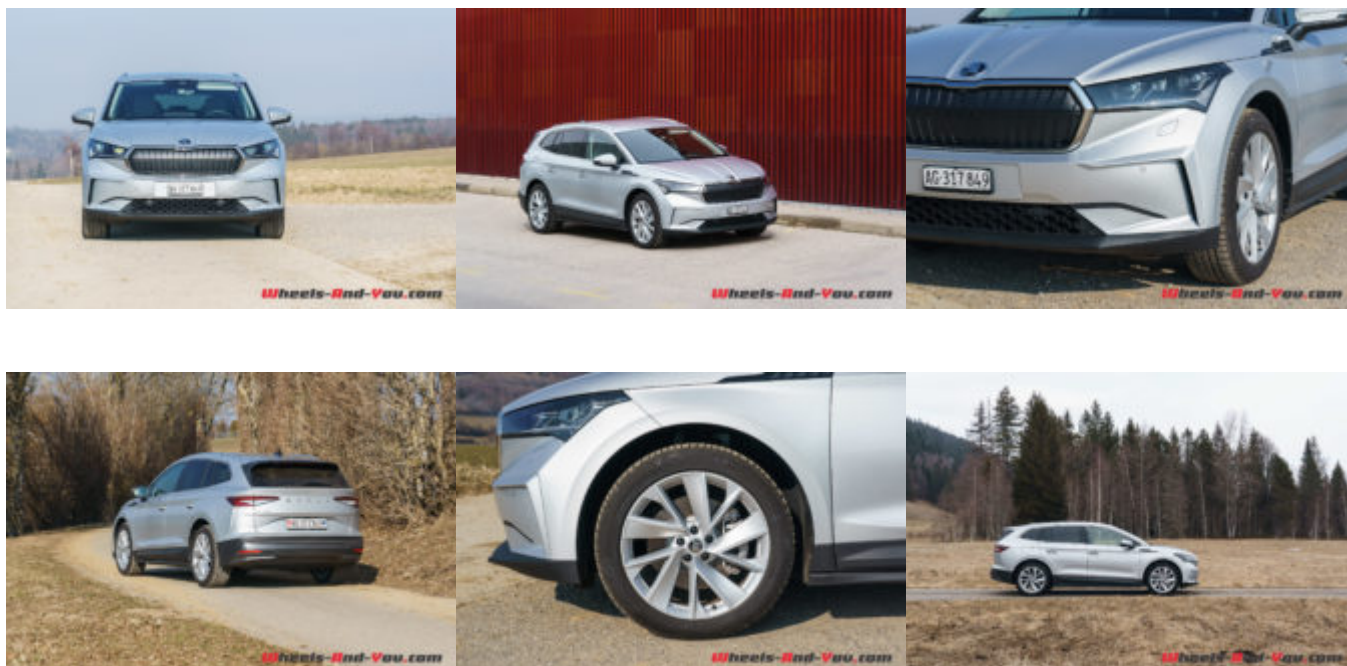
## ***A l'extérieur***

Je trouve le design de l'Enyaq véritablement réussi. Il reprend les codes stylistiques de la marque et en particulier de l'Octavia : grandes optiques acérées, lignes tendues, arrêtes saillantes.

De profil, on hésite entre un break et un SUV tant la ligne de toit est régulière après le pare-brise incliné. Le capot est certes assez haut mais la face avant est très dynamique, avec une calandre pleine et un fond plat qui permettent d'atteindre un excellent Cx de 0.257, ainsi que des dérives verticales sur les bords du bouclier, appendices plus souvent observés sur de véritables sportives.

En option, on peut s'offrir la Cristal Face, une calandre translucide dont les nervures verticales sont éclairées par la bagatelle de 131 LED ! A noter que l'éclairage Matrix Full LED, dont le faisceau est à la fois large et puissant, est l'un des plus efficaces que j'ai observés. Les feux arrière rappellent ceux de l'Octavia par leur forme assez géométrique se refermant en pointe vers l'intérieur. La vitre de hayon est assez verticale et surmontée d'un béquet de toit noir mat.

Avec 4.65 m de longueur, 1.88 m de largeur et 1.62 m de hauteur, l'Enyaq joue dans le même gabarit que l'ID.4 (4.56 / 1.85 / 1.63). Il paraît toutefois nettement plus dynamique. Dans sa version 80x 4x4 (deux moteurs), il pèse 2'195 kg, soit environ 100 kg de moins que l'ID.4 GTX (deux moteurs également et quatre roues motrices). Le crochet d'attelage permet de remorquer jusqu'à 1'400 kg.



## ***A l'intérieur***

La présentation est à la fois plutôt sobre et moderne, avec un mixe de cuir végétal et de tissu style alcantara fait de matériel recyclé. L'austérité est moindre que dans l'ID.4 et l'ergonomie de bon niveau. Je trouve rapidement une position adéquate avec la possibilité de baisser le siège suffisamment bas, ce qui n'est pas toujours le cas.

L'écran qui sert de compteurs derrière le volant est assez petit en taille et affiche toutes les informations nécessaires à la conduite alors qu'au milieu de la planche de bord, un grand écran 13" regroupe tous les paramètres du véhicule ainsi que les commandes de l'infotainment. Je regrette sa finition particulièrement brillante qui marque absolument toute commande par une trace de doigt. Quelques boutons physiques bien pratiques ont été maintenus au-dessous de l'écran pour un accès direct aux commandes courantes dont le chauffage de l'habitacle assuré par une pompe à chaleur.

Je découvre l'assistance Travel Assist qui combine un régulateur de vitesse intelligent et un mode de suivi de voie actif. Il fonctionne bien sur autoroute mais montre rapidement ses limites sur les autres routes, ce qui le rend inutilisable hors autoroute à mes yeux. Heureusement, on peut supprimer le suivi de voie tout en maintenant le régulateur intelligent, ce qui permet d'utiliser ce dernier sur tous les types de parcours.



Mon essai révèle tout de même ce que je considère comme un manquement logiciel incompréhensible : chaque fois qu'on arrête l'auto, divers paramètres de conduite se réinitialisent. C'est assez agaçant pour certaines assistances de conduite intrusives comme le maintien de voie qui agit de manière assez erratique selon le type de route emprunté, mais c'est juste incompréhensible pour le mode de conduite : alors que je privilégie le mode Eco dont l'agrément convient parfaitement au roulage quotidien, la voiture resélectionne le mode normal après chaque arrêt, m'obligeant à passer par 3-4 écrans successifs à paramétrer chaque fois que je reprends l'auto. C'est juste agaçant alors qu'un écran de réglages supplémentaire permettrait de configurer ces fonctions une fois pour toutes.

Le coffre propose un généreux volume de 585 litres avec un fond absolument plat. Au-dessous, un compartiment est prévu pour stocker les câbles de recharge. Les sièges peuvent se rabattre 1/3 - 2/3, la partie large comportant une trappe à skis.



### ***Sous le capot***

La version 4×4 dispose de deux moteurs : l'un sur l'essieu avant qui développe 102 ch et 200 Nm de couple et l'autre sur l'essieu arrière de 204 ch et 310 Nm. On a donc une prépondérance assez marquée sur l'essieu arrière, gage de dynamisme routier. Lorsque les deux fonctionnent de consort, ils développent un total de 265 ch et 465 Nm au maximum, soit moins que la puissance ou le couple additionné. Il s'agit là sans doute d'une stratégie de marque pour laisser une puissance supérieure à l'ID.4 GTX.

La batterie affiche une puissance de 82 kWh dont 77 kWh utilisables. Une recharge de 80% sur borne 100 kW en courant continu nécessite 45 min alors que sur une borne 11 kW à courant alternatif, il faut 5 heures et 30 minutes pour recharger ces 80%. Ainsi, avec une WallBox installée chez soi, le véhicule est plein chaque matin. L'autonomie WLTP est annoncée à 460 km et la consommation mixte à 18 kWh/100 km. Avec un poids de 2'195 kg, la vitesse est limitée à 160 km/h et il faut 6.9 sec pour passer de 0 à 100 km/h.

A noter que l'Enyaq est disponible avec plusieurs motorisations : le iV 60, version 4x2 avec une batterie de 58 kWh utiles annonçant 400 km d'autonomie WLTP, le iV 80, versions 4x2 avec la batterie de 77 kWh utiles promettant 527 km d'autonomie et la version iV 80x dont je vous présente l'essai ici (batterie 77 kWh, autonomie WLTP 460 km). Skoda annonce également la version Coupé RS iV. Cette carrosserie de coupé, proche de l'Audi e-tron Sportback, sera également déclinée avec les diverses versions de motorisations et batteries ci-dessus.



## ***Au volant***

Je suis d'emblée séduit par le comportement de l'Enyaq. Je lui trouve beaucoup d'homogénéité, avec un bon compromis confort/rigueur des trains roulants parfaitement adapté au positionnement de l'auto. Malgré le poids conséquent qu'implique la batterie de 82 kWh, la voiture affiche un bel équilibre, sans doute aidée par la prépondérance du couple sur l'essieu arrière. Et cela malgré le fait que mon véhicule de test n'est pas équipé de l'option suspensions actives.

Si la motorisation ne procure pas des accélérations équivalentes à celles d'une Tesla Model 3 - rappelons que la puissance de l'Enyaq est limitée à 265 ch contre 352 pour l'américaine - le véhicule accélère franchement à la moindre sollicitation sur la pédale de droite et le dynamisme est plus que suffisant pour une voiture qui ne se veut pas sportive dans l'âme.

Le système de recharge à la décélération peut être actionné de deux moyens distincts : le système One Pedal qui permet de gérer le freinage jusqu'à l'arrêt quasi complet sans devoir toucher la pédale de frein, ou la présence de palettes au volant. Celles de gauche permettent d'augmenter le frein par régénération sur trois niveaux alors que celle de droite a l'effet inverse. Ainsi, chacun trouvera le mode de conduite qui lui conviendra le mieux tout en maximisant l'efficacité énergétique et l'autonomie.

De plus, je suis positivement surpris par l'autonomie réelle constatée. Malgré la période hivernale de mon test dont les basses températures ne favorisent pas l'autonomie, je mesure 18.6 kWh/100 km en moyenne sur les 1'100 km de l'essai, soit une autonomie de 411 km sur les 77 kWh de la capacité batterie utile. L'ordinateur de bord a même affiché 418 km au départ après une pleine charge alors qu'en utilisation normale où il est recommandé de charger la batterie à 80%, la voiture me propose tous les matins une autonomie calculée entre 320 et 335 km. Une distance plus que suffisante pour une majorité d'usages au quotidien.

Sans compter que je suis convaincu qu'il y a moyen de mieux faire puisque j'habite sur les flancs du Jura, à 850 m d'altitude, et que la majorité de mon essai se déroule sur des routes avec dénivelé ou sur autoroute (env. 350 km). D'ailleurs, sur un trajet de 160 km en plaine dont une centaine de kilomètres d'autoroute peu favorables à l'autonomie, l'afficheur indique 18.3 kWh/100 km. En comparaison, mon collègue a réalisé 19.8 kWh/100 km avec l'ID.4 disposant d'un seul moteur, mais qui souffre d'un poids supérieur.





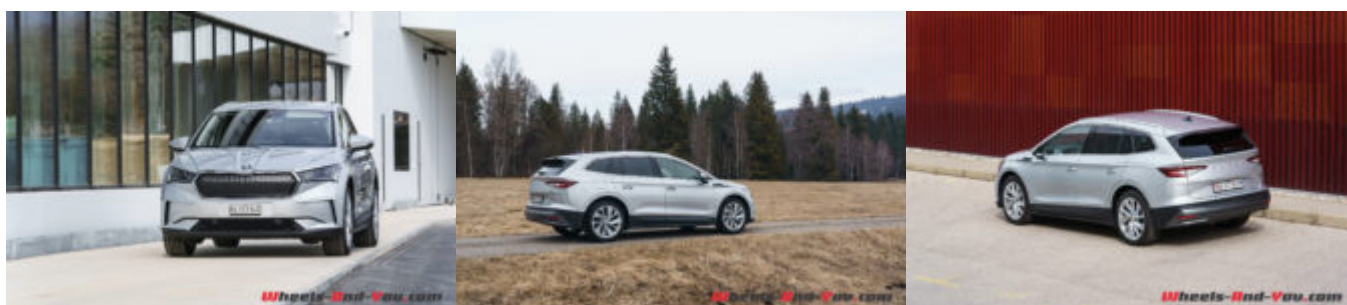


## **Verdict**

Un peu dubitatif avant de le découvrir, j'avoue que l'Enyaq s'est révélé une belle surprise dans le paysage des véhicules tout électrique qui ne cesse de s'agrandir. Objectivement, l'Enyaq offre un ensemble de prestations très homogènes et réussies : un style moderne avec une silhouette entre break et SUV, un intérieur contemporain, une grande habitabilité facilement modulable, un dynamisme de conduite d'excellent niveau et une autonomie suffisante pour une large majorité d'occasions.

Autant je ne suis guère fan du design du VW ID.4 que je trouve déjà vieillot à peine présenté, autant celui de l'Enyaq me plaît depuis notre première rencontre. Cet essai me confirme que les modèles sont très aboutis, cela même si le groupe allemand limite leurs équipements pour préserver à VW un positionnement supérieur. Corollaire de cette stratégie de groupe, l'Enyaq est nettement plus avantageux à prestations égales, soit dès CHF 51'460.- en version 4x4, alors que son équivalent VW, l'ID.4 GTX, démarre à CHF 58'700.-. Si c'est le type de

véhicule qu'il vous faut, je ne peux que vous encourager à demander un essai à Skoda avant de déterminer votre choix !



### **Prix et options - Skoda Enyaq iV 80x 4x4**

**Prix de base : CHF 51'460.-**

**Peinture métallisée « Argent Brilliant » : CHF 860.-**

**Pack Convenience Plus : CHF 1'590.-**

**Design Selection Lounge : CHF 1'380.-**

**Pack Visibilité Basic : CHF 1'370.-**

**Pack Assist Drive Plus : CHF 1'120.-**

**Infotainment Basic : CHF 770.-**



**Roues 20" Vega : CHF 620.-**

**Sièges Confort Basic : CHF 540.-**

**Climatisation Basic : CHF 490.-**

**Parking Plus 1.0 : CHF 370.-**

**Châssis Drive Sport Basic : CHF 250.-**

**Préparation crochet d'attelage : CHF 200.-**

**Finish normal : CHF 100.-**

**Prix TOTAL : CHF 61'120.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page Facebook.

Nos remerciements à Skoda Suisse SA (AMAG) pour le prêt de cette Skoda Enyaq iV 80x 4x4, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.





## **A lire aussi**

Essai - Skoda Octavia RS 4x4 : L'habit ne fait pas le moine

Essai - Skoda New Octavia 2.0 TDI SCR : La quatrième génération a tout d'une grande

Essai - Skoda Kodiaq RS : Un SUV RS pour Routes Sinueuses

Essai - Skoda Kodiaq 2.0 TSI 4x4 : Un grand ami

Essai - Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4x4 Combi : La success story continue !

Essai - Skoda Superb 2.0 TSI 4x4 : Plus que superbe

Essai - Skoda Octavia Combi RS : Dix sur dix !

Premier contact - Skoda Octavia : Le best-seller !

Essai - Skoda Rapid : La bonne affaire ?

Essai - Skoda Superb Combi : Et Tchèque et mat...

Essai - Skoda Fabia Combi RS : Appel aux jeunes papas dynamiques

Nouveauté - Skoda Fabia

Présentation - Skoda Fabia

Nouveauté - Škoda ENYAQ iV

Nouveauté - Skoda Octavia RS iV

Nouveauté - Skoda Citigoe iV

Nouveauté - Skoda Octavia

Nouveauté - Skoda Kamiq

Nouveauté - Skoda Scala

Nouveauté - Skoda Kodiaq RS

Présentation - Skoda Vision RS

Avant-première - Skoda Vision X

Nouveauté - Skoda Karoq

Avant-première - Skoda Karoq

Avant-première - Skoda Vision E

Nouveauté - Skoda Citigo

Nouveauté - Skoda Octavia RS 245

Nouveauté - Skoda Kodiaq SportLine

Nouveauté - Skoda Kodiaq Scout

Nouveauté - Skoda Octavia MY2017



Nouveauté - Skoda Kodiaq

Avant-première - Skoda Kodiaq

Nouveauté - Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4x4

Nouveauté - Skoda Superb Combi

Nouveauté - Skoda Superb MY2015

Nouveauté - Skoda Fabia Combi

Nouveauté - Skoda Fabia

Nouveauté - Skoda Octavia Scout

Présentation - Skoda VisionC

Nouveauté - Skoda Yeti

Nouveauté - Skoda Rapid Spaceback

Nouveauté - Skoda Octavia RS

Nouveauté - Skoda Superb

Nouveauté - Skoda Octavia

Présentation - Skoda Rapid

Genève 2012 - Skoda Citigo

Nouveauté - Skoda Citigo

Genève 2011 - Skoda Vision D

Genève 2011 - Skoda Fabia Monte-Carlo



