

ŠKODA ELROQ RS

Du dynamisme au quotidien

Texte Daniel Riesen Technique Andrea Scuderi Photos Emanuel Freudiger



Depuis l'an dernier, le SUV compact Elroq vient compléter la gamme électrique encore restreinte de Škoda. Il a déjà dépassé l'Enyaq au niveau des ventes, qui devraient désormais être dopées par la version RS.



Le vert mamba (ou jaune?) et les éléments décoratifs noirs hissent l'Elroq au rang de RS.

Un petit écran (selon les normes actuelles), complété par un affichage tête haute animé.



L'Enyaq s'est si bien imposé sur les routes suisses que l'Elroq, le nouveau modèle électrique de Škoda, est souvent présenté comme le petit Enyaq. Même plateforme électrique, même largeur et hauteur, mais 17 cm de moins en longueur. A l'instar de son grand frère, l'Elroq est désormais aussi disponible en version haut de gamme RS. Une abréviation qui signifie «Rally Sport», mais qu'il ne faut pas prendre à la lettre dans le contexte d'un SUV.

Cela étant, l'Elroq RS offre bel et bien une valeur ajoutée. Ce ne sont pas tant les quelques millimètres de surbaissement qui importent, ni même le surcroît de puissance du moteur. Les versions standard 85 et 85x (4x4) délivrent une puissance maximale de 210 kW, contre 250 pour la RS, soit 340 ch dans l'ancienne monnaie. Le poids du véhicule, environ 2,3 t, garantit toutefois que le chapeau ne s'envole pas immédiatement. Ce qui procure encore plus de plaisir que la performance, c'est l'habitacle aménagé avec goût, avec un plastique agréable au toucher rappelant l'alcantara (suédine), des sièges sport anatomiques et des coutures sur le volant. La planche de bord et les sièges, de teinte vert lime, sont assortis au vert mamba de la carrosserie, ce qui confère une touche de magie à ce SUV familial d'aspect solide.

L'un des atouts du RS est son châssis adaptatif. Il est variable sur 15 niveaux, même si les réglages prédéfinis dans les modes de conduite offrent une large gamme allant du confort à la fermeté sportive et sont donc pleinement satisfaisants. L'Elroq RS n'est pas une voiture de sport, mais il illustre bien les progrès réalisés dans le développe- ➤

Chronique tchèque



Le passé

Škoda a fêté ses 130 ans d'existence l'an dernier. L'histoire du constructeur remonte à la marque Laurin & Klement, initialement un commerce de cycles qui a fusionné en 1925 avec l'entreprise de construction mécanique d'Emil Škoda. Le constructeur automobile de Mladá Boleslav a été racheté par le groupe Volkswagen en 1991.



Le présent

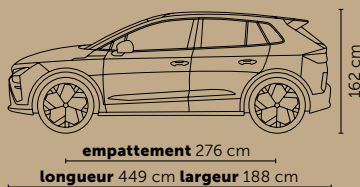
En 2025, Škoda se hisse au rang de 2^e marque automobile en Suisse. Les best-sellers étaient le Kodiaq et le Karoq, mais les SUV électriques Elroq et Enyaq figurent aussi parmi les 15 modèles les plus vendus. Si l'on regroupe les modèles Škoda techniquement très proches, ces deux derniers ont même été les voitures électriques les plus vendues en Suisse.



Le futur

Škoda reste pour l'instant fidèle à sa double stratégie combinant moteurs thermiques et électriques. La principale nouveauté de cette année devrait toutefois être une voiture électrique, à savoir l'Epiq (les noms des modèles électriques commencent par un E). Ce petit SUV de 4,17 mètres devrait être commercialisé cet automne.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 470–1580 l
pneus: avant 235/45 R21, arrière 255/40 R21

Voiture d'essai

Škoda Elroq RS: 5 portes, 5 places, dès 51 710 fr.; véhicule testé: 55 990 fr., inclus entre autres pneus 21 pouces, crochet d'attelage et pack Maxx (affichage tête haute, caméra 360 degrés, aide au parage, etc.)

Garanties: 3 ans/100 000 km générale; 8 ans/160 000 km sur batterie et chaîne cinématique; 12 ans/rouille; garantie mobilité kilomètres illimités

Importateur: Amag Import AG, Alte Steinhäuserstrasse 12, 6330 Cham, skoda.ch

Données techniques

Traction: moteur asynchrone devant (ASM), machine synchrone à aimants permanents (PSM) derrière; max. 250 kW (340 ch); 679 Nm; traction intégrale; vitesse max.: 180 km/h

Batterie: batterie lithium-ion (NMC), 84 kWh bruts, 79 kWh nets; chargeur embarqué (AC): 11 kW; puissance de charge maximale (DC): 185 kW

Poids: 2324 kg poids à vide (véhicule testé: 2384 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total: 2736 kg; charge tractable: 1200 kg

Les concurrents

Cupra Tavascan VZ Edge 4D, dès 54 700 fr.
Ford Capri AWD, dès 55 116 fr.

La recherche auto du TCS permet de comparer les voitures de toutes les marques et de tous les modèles, en termes de technique et de prix ainsi que d'émissions de CO₂ calculées sur le cycle de vie de la voiture:

tcs.ch/recherche-auto

Carrosserie / coffre

Carrosserie de forme plutôt utilitaire. Coffre nettement moins profond que celui de l'Enyaq, capacité dans la moyenne du segment des compactes.

Habitacle / multimédia

Bonne finition, matériaux de qualité. Ecran de 13 pouces, menus logiques et grandes icônes.

Confort

Les sièges sport offrent un excellent maintien latéral et sont néanmoins confortables. Espace généreux à l'arrière.

Comportement

La direction précise et bien équilibrée, associée à un volant aux contours agréables, contribue à l'agrément de conduite. Peu courante dans le segment, la suspension adaptative DCC offre une large plage d'amortissement. La version 4x4 est moins maniable (angle de braquage) que celle à roues arrière motrices.

Moteur et transmission

La traction intégrale garantit une motricité sûre, même lors d'accélération vives.

Spécificités EV

Batterie offrant un bon compromis entre une autonomie suffisante et un poids encore acceptable. Grâce au pré-conditionnement, puissance de charge culminant à 183 kW et SoC de 10 à 80% en 26 minutes. Les données du fabricant sont donc respectées et au niveau habituel de ce segment. Mise à jour prévue pour la charge bidirectionnelle. Activation en cours de préparation.

Consommation

Consommation mixte mesurée (20 kWh/100 km, pertes de charge incluses) supérieure à la valeur WLTP. Sur autoroute, l'Elroq RS consomme 22,5 kWh/100 km (sans pertes de charge), ce qui donne une autonomie acceptable. Mais on est loin de l'efficacité d'un Tesla Model Y.

Sécurité / assistances

Dotation moderne et bonnes assistances à la conduite. Comme souvent chez Škoda, la lecture des panneaux de limitation de vitesse est parfois fantaisiste.

Prix / prestations

Plus de 50 000 francs pour un SUV compact, on peut se demander si c'est bien compatible avec un budget familial. Le ticket d'entrée de l'Elroq est nettement plus abordable, mais le véhicule est alors moins amusant.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Accélération (0–100 km/h): 5,5 s
(usine: 5,4 s)

Elasticité

60–100 km/h: 2,8 s

Diamètre de braquage: 11,4 m

Freinage (100–0 km/h): 34,3 m

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 11,5 °C mixte

sans perte de charge: 17,9 kWh/100 km
autoroute: 22,5 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

mixte: 441 km

autoroute: 351 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP): 17,1 kWh/100 km

Emissions CO₂: 0 g/km

Moyenne suisse de CO₂: 111 g/km

EtiquetteEnergie (A–G): B

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien

km / mois	heures	coûts (fr.)*
illimité / 24	2	388.–

Entretien total sur 180 000 km:

15 000 km/an	12,3	2405.–
--------------	------	--------

* Matériel inclus, liquides exclus.

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	69	591.–	279.–
30 000	45	591.–	558.–

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS Assurance auto

Prime annuelle (fr.): 984.20

Exemple d'offre pour un membre TCS de 36 ans, vivant à Berne, responsabilité civile et casco complète, kilométrage annuel 10 000 km, parking souterrain, prime annuelle hors frais

Quand l'aérodynamique compte, les jantes ressemblent à cela. Ici, celles de 21 pouces en option.



Des sièges arrière pas trop bas et un espace aux jambes confortable.



Empattement identique à celui de l'Enyaq, mais porte-à-faux arrière plus court.

ment des châssis de SUV. Les amortisseurs et les stabilisateurs sont si finement pilotés que le confort et la tenue de route ne semblent plus être contradictoires. La direction de l'Elroq RS donne en outre un bon retour d'informations et un couple de braquage adapté. Les conducteurs sportifs resteront toutefois quelque peu sur leur faim concernant le freinage. Sa puissance est correcte malgré des tambours à l'arrière, mais la pédale s'avère molle.

Les prix de base des modèles Elroq varient entre 36 960 francs (Elroq 60) et 52 360 francs (Elroq RS). L'Enyaq coûte quant à lui entre 51 710 et 60 910 francs, soit de 8500 à près de 10 000 francs de plus pour des versions comparables. Un écart important pour 17 cm de plus en longueur, mais le coffre de l'Elroq est amputé d'un tiers par rapport à celui de l'Enyaq. Contrairement à la coutume chez Škoda, l'Elroq n'est donc pas un modèle très spacieux dans son segment. o

+ Sportivité sans excès
Riche équipement
Châssis adaptatif
Direction agréable
Affichage tête haute innovant
Palettes au volant pour la récupération

- Efficacité moyenne
Pédale de frein spongieuse
Prix assez élevé

Retrouvez les images du Škoda Elroq RS et d'autres tests sur : touring.ch/auto



2,5 millions de Volvo actualisées

Selon Volvo, l'une des plus importantes mises à jour «over the air» (OTA) de l'histoire automobile a débuté en mars 2026. Près de 2,5 millions de véhicules de la marque suédoise en bénéficieront, jusqu'à l'année-modèle 2020. L'écran central devrait notamment gagner en convivialité.



Radar prix des carburants du TCS: où économiser

Le prix à la pompe est toujours un sujet sensible pour les automobilistes roulant à l'essence ou au diesel. Et encore plus en ces temps incertains. Le mieux est de se tenir informé via la plateforme participative du radar prix des carburants du TCS. Et de l'actualiser soi-même avec ses propres observations.

carburant.tcs.ch

TCS TRAINING

La formation moto adaptée

C'est le printemps, et les jours s'allongent. Il est temps de préparer votre moto et de vous mettre en forme. Que vous soyez débutant, que vous repreniez la moto ou que vous soyez un conducteur expérimenté, vous trouverez chez la formation adaptée à chaque type de moto et à chaque niveau, et vous pourrez commencer là où vous le souhaitez.

tcs.ch/cours-conduite