



Skoda Enyaq Coupé RS iV

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (220 kW / 299 PS)

Das RS-Label bekommen seit vielen Jahren die Skoda-Modelle mit den Spitzenmotorisierungen. So auch die Elektrovarianten - der Enyaq als Coupé startet mit der höchsten Leistung und daher folglich gleich als RS. Ihn zeichnet vor allem eine wirklich umfassende Ausstattung aus. An Assistenten ist praktisch alles an Bord, was das Skoda-Regal hergibt. Sogar das große Augmented-Reality Head-Up-Display ist Serie. Einzig drei weitere Außenkameras für die Rundumsicht kann man noch ergänzen. Wer mehr Fahrkomfort möchte, dem seien die adaptiven Dämpfer ans Herz gelegt. Schade, dass ausgerechnet die Wärmepumpe Aufpreis kostet - hilft sie doch, bei niedrigen Temperaturen die Reichweite zu erhöhen. Dank großer Batterie (77 kWh netto) ist das Thema Reichweite tatsächlich ein erfreuliches. Im Ecotest schafft der Testwagen bis zu 450 km, bis er zwingend wieder an die Ladestation muss. Und dort geht es ziemlich schnell, bis 178 kW Ladeleistung waren unter günstigen Bedingungen drin. Von 10 auf 80 % Batterieladung muss man dennoch knapp 35 Minuten Geduld haben, weil die hohe Ladeleistung recht schnell wieder abebbt. Zwischen den Ladestopps kommt das Enyaq Coupé flott voran, die knapp 300 Allrad-PS sorgen für schnelle Beschleunigungen. Mehr als 180 km/h darf man jedoch nicht erwarten, hier regelt die Elektronik den Spaß ein. Bis dahin wird der Elektrowagen dem RS-Logo aber gerecht. Und das trotz fast 2,3 t Leergewicht. Also alles fein? Nicht ganz - die Energiespar-Reifen taugen wenig für flotte Kurvenfahrten, weil sie dem enormen Gewicht nicht genug Seitenführung entgegensetzen können und ausgiebiges Untersteuern uncharmant einbremst. Bei aller Begeisterung für die Ausstattung - fast 62.000 Euro Grundpreis machen das Enyaq Coupé RS zum teuersten Skoda der Neuzeit. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron Sportback, Ford Mustang Mach-E, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Tesla Model Y, VW ID.5.

- ⊕ umfassende Serienausstattung, gutes Platzangebot, hoher Fahrkomfort, sehr flotte Fahrleistungen, vergleichsweise effizient, daher gute Reichweite
- ⊖ sehr teuer in der Anschaffung, geringe Anhängelast, Energiesparreifen mit wenig Seitenführung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Auch wenn der Spardruck im VW-Konzern allgegenwärtig ist, hat es Skoda dennoch verstanden, die vorhandenen Möglichkeiten geschickt einzusetzen und ein innen wie außen sportlich anmutendes Auto mit vielen praktischen Details zu bauen. Die Karosserie des Stromers ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist perfekt verkleidet und aerodynamisch optimiert. Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie silberfarbene Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen hinterlassen einen wertigen Eindruck, beim RS-Modell aufgewertet durch Carbon- und Wildlederoptik sowie gelbgrünen Nähten. Betrachtet man die Materialien

genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschaumung bzw. der Überzug mit Wildleder nur vorn im Innenraum verbaut ist, dort im oberen Bereich des Armaturenbretts, der Mittelkonsole und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt. Dennoch, insbesondere die farblich abgesetzten Nähte hinterlassen einen durchaus abwechslungsreichen Eindruck.

⊖ Die Motorhaube (hier ist tatsächlich einer der zwei E-Motoren drunter) wird nur von einem Stab offengehalten - das macht die Handhabung umständlich. In dieser Preisklasse und insbesondere als RS-Modell wäre ein Gasdruckdämpfer eigentlich angemessen.

3,4

Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des Enyaq Coupé RS iV kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei, weitere Steckertypen gegen Aufpreis verfügbar. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden in einem Fach im Bereich der Ladekante verstaut werden. Das Laden über 230 V dauert etwa 35 bis 40 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 35 Minuten an einer Ladesäule, die mindestens 180 kW Ladeleistung abgeben kann. Skoda verspricht zwar 125 kW maximale Ladeleistung, tatsächlich konnte der Testwagen jedoch mit bis zu 178 kW geladen werden (unter optimalen Bedingungen). Von 10 auf 40 % Ladestand geht es daher schon in nur 10 Minuten. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeleistung signifikant, sobald die optimalen Ladebedingungen nicht mehr eingehalten werden können (z.B. unterhalb von 15 °C), so dass sich die Ladezeiten entsprechend verlängern. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 452 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 500 km möglich. Die Außenlänge von 4,65 m ist für die Stadt nicht ideal, der

Wendekreis von 11,5 m immerhin zufriedenstellend; der frontgetriebene Enyaq konnte im letzten Test mit nur 10,3 m Wendekreis begeistern. Die Breite fällt mit 2,16 m (inkl. Außenspiegeln) üppig aus. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-Skoda geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste. Obwohl das Enyaq Coupé mit einem Leergewicht von über 2,2 Tonnen sehr gewichtig daher kommt, sind dennoch 512 kg Zuladung erlaubt - genug für eine Reise mit der ganzen Familie. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt ebenfalls 75 kg. Verfügt der Anhänger über eine eigene Bremse, darf er bis 1.200 kg wiegen, sonst nur 750 kg - ein ausgewiesener Zugwagen ist der Enyaq auch als Coupé RS bei weitem nicht, aber immerhin darf er überhaupt Anhänger an den Haken nehmen. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist über das Zubehör erhältlich.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil des Steckers abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine integrierte Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag.

2,7 Licht und Sicht

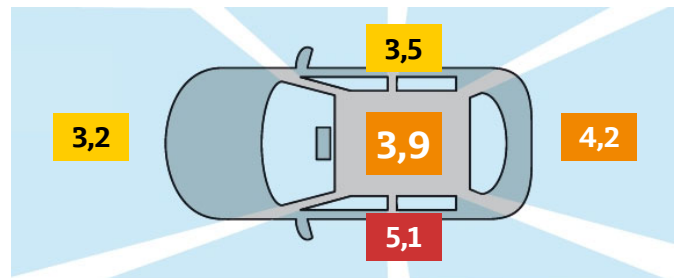
Die Abmessungen des Enyaq Coupé lassen sich nur mäßig gut abschätzen. Hinten erschwert die flache Heckscheibe die Sicht nach draußen, das Karosserieende kann man nicht sehen. Nach vorn ist es ebenfalls nicht so leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, weil die etwas erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten Dachsäulen die Übersicht erleichtern - die C-Säulen schränken den Blick nach draußen aber mehr ein als im "normalen" Enyaq. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende nur ausreichend für das Coupé ausfällt, während der Standard-Enyaq ein "zufriedenstellend" erhält. Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden. So gibt es beim Coupé RS serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die sich um weitere Kameras an Front und Seiten ergänzen lässt. Die Heckkamera klappt sich bei Nichtgebrauch zwar nicht ein (um Verschmutzen bei schlechter Witterung zu vermeiden), aber immerhin wird sie mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt. Der Heckwischer kostet leider Aufpreis - aber immerhin ist er überhaupt verfügbar, viele Konkurrenten geben dem Kunden hier keine Wahl. Serienmäßig gibt es eine Scheinwerferreinigungsanlage und Matrix-LED-Leuchten mit Abbiegelicht, die auch einen dynamischen Fernlichtassistenten umfassen, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Matrix-Scheinwerfer leuchten die Straße gut aus, das Fernlicht könnte aber homogener erstrahlen. Der Innen Spiegel sowie der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, für die rechten Außenspiegel wurde die Abblendfunktion weggespart.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition im Enyaq Coupé erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 52 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Octavia, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Von Vorteil ist dagegen, dass hinten kein Mitteltunnel im Weg ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem Enyaq Coupé nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgrifflampen auch aus den animierten Front- und Heckleuchten besteht. Der "Crystal Face" genannte Kühlergrill ist mit LEDs und Lichtleitern beleuchtet und beim

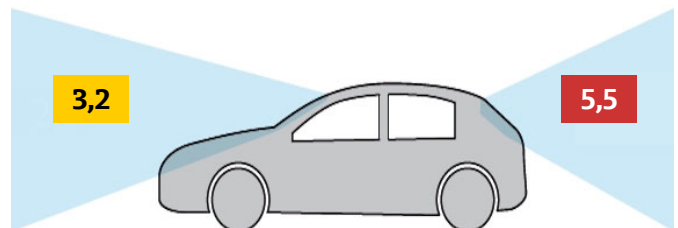
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

RS Serie. Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Enyaq unerlaubt zu öffnen und zu starten. Skoda hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.

2,4 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 400 l. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 500 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.310 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden in mehreren Fächern etwa 125 l Platz.



Mit 400 l Volumen bietet der Enyaq ausreichend Platz für das Gepäck.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch angetrieben, über einen "Fußkick" unter die Heckschürze auch berührungslos, wenn man den Fahrzeugschlüssel bei sich trägt. Selbst zwei Meter große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Das Heckklappenschloss steht zwar ab, ist aber sehr weit oben und mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt 78 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Innen dagegen liegen Ladekante und Kofferraumboden nur drei Zentimeter auseinander und damit praktisch in einer Ebene. Klappt man die Rückbank um, entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche - praktisch für das Beladen langer Gegenstände. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen erhellt, eine seitlich links und zwei oben in der Heckklappen-Innenverkleidung.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt einfach, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man etwas auf die Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen; die durchdachte Gurtführung verhindert das aber ziemlich sicher. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie vier



Die Heckklappe schwingt weit nach oben, so dass für Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,98 m keine Gefahr besteht, sich den Kopf an dem etwas vorstehenden Schloss zu stoßen.

ausklappbare Taschenhaken zur Verfügung. An weiteren Haken lassen sich verschiedene Netze aus dem Zubehörprogramm befestigen.

2,2 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Enyaq Coupé setzt auf das gleiche Infotainmentsystem wie beispielsweise die VW-ID-Modelle, allerdings setzt Skoda einige eigene Akzente, die sich in der Praxis als praktischer erweisen. Das Skoda-System läuft (außer unmittelbar nach dem Fahrzeugstart) recht flüssig und meist ohne Fehler. Die Klimabedienung ist anders als bei den VW-Modellen oder dem Seat Leon gestaltet, was im Enyaq einen klaren Vorteil darstellt: Man muss die Temperatur nicht über die unbeleuchtete Touch- und Wischleiste unterhalb des zentralen Bildschirms einstellen. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler und mit minimaler Ablenkung bedienbar, aber deutlich besser als beispielsweise im Golf. Wer noch tiefer ins Klimageschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen, das man schon von den Konzerngeschwistern kennt. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: Hände wärmen, Füße kühlen und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Unterhalb des Zentralscreens gibt es eine Leiste mit mechanischen Tasten, mit denen man direkt in häufig genutzte Menüs (z.B. Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi, Parkassistent oder Klimamenü) kommt. Zu Radio, Navigation oder Medien führen sie allerdings nicht direkt. Insgesamt muss man sich schon eine Weile mit dem Enyaq Coupé befassen, bis die Bedienung flüssig klappt. Man sieht dann aber die Detailverbesserungen, die Skoda gegenüber VW vorgenommen hat; so gibt es am unteren Bildschirmrand auch fixe Schaltflächen für das Hauptmenü und die Einstellungen sowie drei frei belegbare Favoritentasten. Wie schon ID.3 und ID.4 muss auch der Tscheche mit einem arg kleinen Instrumentendisplay auskommen, in das sich momentan nicht mal

Bordcomputer-Informationen einblenden lassen - diese Möglichkeit soll aber über Software-Updates kommen, im ID.5-Testwagen war das schon zu sehen. Dafür ist im Skoda der Fahrtrichtungs-Wählhebel besser sichtbar auf der Mittelkonsole platziert.

⊕ Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, hier ist die Bedienung völlig problemlos. Die Scheibenwischer-Bedienung funktioniert wie bei jedem Skoda, den Weg der Umkehrung der Rasterung meinte nur VW bei den ID-Modellen gehen zu müssen. Die vier elektrischen Fensterheber mit vier eigenen Tasten an der Fahrertür (eigentlich selbstverständlich, aber VW meinte bei den ID-Modellen nur auf zwei Tasten und eine Umschalttaste setzen zu müssen) verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch eingestellt werden (links Serie, rechts Option) und verfügen über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.



Die Verarbeitungsqualität stimmt bei Skoda und auch die Materialanmutung macht über weite Strecken einen wertigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, insbesondere die Steuerung der Klimaanlage und der Lüftung ist besser gelöst als bei den Konzerngeschwistern von Volkswagen.

Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert, ist Serie; die Projektionsfläche ist sehr groß, so dass auch Augmented Reality Inhalte in den Sichtbereich des Fahrers eingeblendet werden können. Bei der Routenplanung werden verfügbare Ladesäulen mit berücksichtigt, ebenso die Restreichweiten zwischen den Ladestopps; die Fahrweise und der Verbrauch auf der Route werden dynamisch einkalkuliert.

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen. CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht lieferbar.

0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für das Enyaq Coupé RS gibt es im Multimedia-Bereich so gut wie alles serienmäßig. Radio (inkl. DAB+ Empfang), Navigationssystem mit CANTON Soundanlage, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, 4 USB-C-Anschlüsse und induktive Ladeschale sind nur ein paar der Details, die alle RS mitbringen. Es gibt auch eine 230 Volt-Steckdose an den Rücksitzen. MirrorLink, Android Auto und Apple Carplay hat das Enyaq Coupé RS immer an Bord - und das kabellos angebunden. Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das Navigationssystem sind drei Jahre Kartenupdates sowie Online-Verkehrsinformationen dabei. Natürlich kann man auch hier gegen Gebühr verlängern. Sogar das Head-up-

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Enyaq Coupé lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst über 2,20 m Körpergröße würde man das Glasdach

berühren. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen Bereich. Das große Panorama-Glasdach ist im RS Serie. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

2,9 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit locker für gut zwei Meter große Menschen. Durch das nach hinten flach abfallende Dach reduziert sich gegenüber dem normalen Enyaq jedoch die Kopffreiheit, schon mit knapp 1,90 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem (wenn sie nicht überdurchschnittlich groß sind), für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das große Panorama-Glasdach reicht bis über die Rücksitze und ermöglicht eine prächtige Aussicht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzeln verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Handy findet sicher seinen Platz und wird auf Wunsch auch induktiv geladen (Serie); die Ladeschale ist selbst für 6-Zoll-Geräte groß genug

dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt über die Klimaanlage und auch nicht abschließbar; es ist teilweise mit Filz ausgeschlagen, damit Inhalte keine Klappergeräusche verursachen.

1,6 KOMFORT

1,5 Federung

Serienmäßig fährt das Enyaq Coupé RS mit einem Sportfahrwerk vor, gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer.

⊕ Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer in zahlreichen Stufen zwischen komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein breites Spektrum einstellbar, von nachschwingend bis recht straff abrollend, insbesondere mit den optionalen 21-Zoll-Felgen des Testwagens. Der Stromer bietet gerade für ein sportlich positioniertes Auto guten Komfort und angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann das Enyaq Coupé komfortabel unterwegs sein, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine Grenzen und reicht leichte Erschütterungen

bis in den Innenraum durch. Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die hohen ungefederten Massen durch die großen Räder, viel besser kann man es mit einer konventionellen Federung aber kaum umsetzen. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das hohe Schluckvermögen des Fahrwerks, denn sie werden gut absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche das Coupé etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Tscheche prädestiniert, er federt souverän und der lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Auto.

2,2 Sitze

⊕ Im RS werden serienmäßig Sportsitze mit integrierten Kopfstützen verbaut. Das nimmt den Sitzen leider unnötig Flexibilität, denn nicht für jede Statur passen die fixen Kopfstützen. Der Fahrersitz ist immer elektrisch einstellbar (mit Memory-Funktion), für den Beifahrersitz kostet die elektrische Einstellung Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Die 4-Wege-Lordosenstütze ist beim Fahrer immer dabei, beim Beifahrer optional. Verfügbar ist auch eine Massagefunktion

über die Fahrer-Lordosenstütze. Die Sitze sind bequem und auch für lange Strecken gut geeignet, bieten guten Seitenhalt und passende Konturen auf Sitzfläche und Lehne. In der zweiten Reihe bieten die Sitze keine speziellen Einstellmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine gute Sitzposition selbst für Erwachsene, weil genug Beinfreiheit zur Verfügung steht.

2,3 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Skoda hat beim Enyaq Coupé einen guten Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,5 dB(A) - das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge

erreichen können. Der Fahrzeugboden ist umfassend verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche der 21 Zoll-Räder recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

0,7 Klimatisierung

⊕ Eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist beim Enyaq Coupé RS Serie. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, allerdings lässt sich für die mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht

aber die Luftmenge separat wählen. Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sowie Rollos in den hinteren Türen sind beim RS komplett Serie. Belüftete Vordersitze stehen nicht zur Verfügung. Dafür gibt es eine drahtlos beheizbare Frontscheibe - sogar serienmäßig.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Für den RS gibt es zwei Elektromotoren, einen an der Hinterachse und einen an der Vorderachse. Gemeinsam leisten sie bis zu 299 PS und 460 Nm Drehmoment. Allerdings gibt es einige Einschränkungen: Die volle Leistung steht nur bei einem Batterieladestand von über 88 Prozent zur Verfügung und die Batterietemperatur muss zwischen 23 und 50 °C liegen. Dann ist die Maximalleistung für bis zu 30 s abrufbar. In der Praxis kann man sich aber kaum über Leistungsmangel klagen, denn trotz fast 2,3 t Leergewicht ist das Enyaq Coupé RS ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig

los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,7 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 3,1 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,0 s. Skoda verspricht 6,5 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und

lassen erst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Wie schon die VW-Modelle liefert auch der Skoda eine perfekte Vorstellung ab.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Enyaq kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren gleichmäßig und vehement los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An der Bedienung über den kleinen Hebel auf der Mittelkonsole gibt es wenig auszusetzen; im ersten Moment ist es ungewohnt, man hat die Funktionalität aber schnell verinnerlicht und weiß die gute Ergonomie zu schätzen. In Stufe D ergibt sich eine

geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die hohe Rekuperationsstufe zu schwach. Das Enyaq Coupé bietet eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer; die Abstimmung ist sehr gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Mit den Paddels am Lenkrad kann man die Rekuperationsstufen durchschalten - das hat im Testwagen nicht richtig funktioniert, lag jedoch am Softwarestand und wird verbessert. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Das Enyaq Coupé hat ein insgesamt sicher abgestimmtes Fahrwerk erhalten. Der Elektrowagen liegt souverän auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Bei sportlicher Gangart nehmen auch beim RS die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken zu, sind aber nicht störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen gibt es nicht, falls alle vier Räder mal nach Halt suchen sollten, greift die effektive Traktionskontrolle ein. Nach dem ADAC Ausweichtest bleibt man etwas ratlos zurück. Denn hier im Test tritt das Enyaq Coupé in der RS-Version an, also der Sportvariante. Es sind allerdings dennoch rollwiderstands-optimierte Eco-Reifen aufgezogen. Die kommen mit vielem gut zurecht, Seitenführung ist aber nicht ihr Ding. Fährt man zügig durch den Parcours, gerät der Enyaq in ausgeprägtes

Untersteuern. Das an sich fein regelnde ESP hat kaum Chancen, das schwere Schiff auf Kurs zu halten. Es besteht kein Risiko für Schleudern, aber das Fahrverhalten ist alles andere als dynamisch oder sportlich. Der "normale" Enyaq im Test zuvor hat sich ungleich besser geschlagen und konnte souveräner den eingeschlagenen Kurs halten, weil bei ihm auf die Eco-Reifen verzichtet wurde. Zirkelt man beide Varianten durch den Ausweichparcours, durchfährt selbst der Standard-Enyaq mit über 8 km/h höherer Durchschnittsgeschwindigkeit den Test als die sportliche RS-Version - das sind Welten, nur wegen der Reifen. Für beide Varianten gilt jedoch: Fährt man zu schnell in eine Kurve ein, geht der Enyaq in deutliches Untersteuern über, je schneller, desto ausgeprägter. Dabei leiden die Reifen erheblich, insbesondere die Flanken der inneren Längsprofile fahren sich in Windeseile ab. Von den teils ausgeprägten Karosseriebewegungen und dem gefühlt behäbigen Fahrverhalten darf man sich nicht täuschen lassen, die Elektro-Varianten sind insgesamt sicher unterwegs.

2,2 Lenkung

⊕ In der Lenkung merkt man dann doch den Unterschied zwischen Standard- und Sport-Enyaq. Der RS bekommt eine direktere Auslegung mit. Die RS-Lenkung ist spürbar verbindlicher und gibt gerade um die Mittellage mehr

Rückmeldung. Die Zentrierung passt und ermöglicht entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Dabei gefällt auch die Zielgenauigkeit, das Enyaq Coupé lässt sich gefühlvoll steuern. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl

in zwei Stufen variieren. Die Vorderräder des RS-Enyaq lassen sich weniger weit einschlagen als bei den rein heckgetriebenen Varianten. Insofern erklärt sich auch der mit 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag etwas geringere Wert (2,8 Umdrehungen am Lenkrad beim Hecktriebler).

2,7 Bremse

An das Bremsgefühl hat man sich im Alltag schnell gewöhnt. Das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor im Heck, der dabei als Generator arbeitet. Muss das Enyaq Coupé so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 35,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis, insbesondere deshalb, weil die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlässt. Die Trommelbremsen an der Hinterachse mögen im ersten Moment angesichts des Fahrzeuggewichts von erheblich über zwei Tonnen unterdimensioniert wirken, die konstanten Bremswerte auch bei hoher Belastung belegen aber das Gegenteil. Überdies kann der Elektromotor an der Hinterachse mitbremsen, so dass die Trommelbremsen zusätzlich unterstützt werden können. Gleichzeitig hat man den großen Vorteil, dass die Trommelbremsen im Gegensatz zu Scheibenbremsen nicht so schnell "vergammeln", wenn sie zu wenig eingesetzt werden.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beim Enyaq Coupé RS ist an Assistenten fast alles Serie, was es für Skodas gibt. Einzig die Rückfahrkamera kann noch um ein 360-Grad-Kamerasystem ergänzt werden. Ansonsten sind der Notbremsassistent, der Spurhalte- und Spurwechselassistent oder die Verkehrszeichenerkennung immer dabei, ebenso die automatische Distanzregelung ACC und der Notfallassistent. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ebenfalls serienmäßig bekommt man ein großes Head-up-Display mit Augmented Reality-Funktion. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das neue Skoda Enyaq Coupé 94 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 04/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der Enyaq immer mit. Hintere Seitenairbags gibt es gegen Aufpreis, Knieairbags sind nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, der Abstand zum Dachhimmel ist aber nicht zu groß, so dass der Himmel noch eine gewisse Abstützung

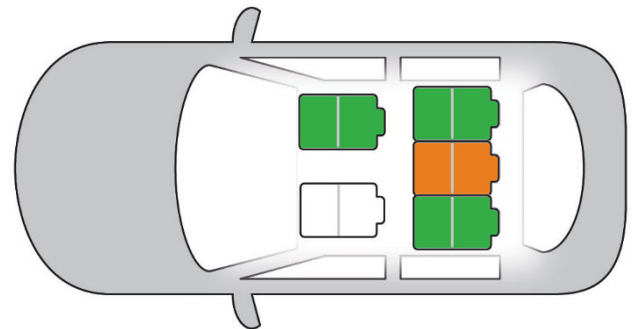
übernehmen kann. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt das Enyaq Coupé 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich, allerdings kann hier bei höheren Kindersitzen die integrierte Kopfstütze stören; es empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann entweder über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen oder über Tasten in der Fahrertür aktiviert werden - eine perfekte Lösung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim neuen Enyaq Coupé zufriedenstellend, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen und der Scheinwerfer hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Elektro-Skoda 71 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-

Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist serienmäßig.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Die beim Ausweichtest kritisierten Energiespar-Reifen können im Ecotest wieder helfen. Denn im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,5 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 88,2 kWh benötigt. Das Enyaq Coupé ist somit relativ effizient unterwegs. Es schneidet sogar deutlich besser ab als der technisch eng verwandte VW ID.4 GTX mit vergleichbarer Motorisierung. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde,

ergibt sich für das Enyaq Coupé als RS-Version mit der 77 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von über 450 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 19,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 98 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 51 Punkte.

1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,5 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 79 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das Enyaq Coupé im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Skoda für ein so großes, kräftiges und schweres Auto aber richtig gut da, weil er 92 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

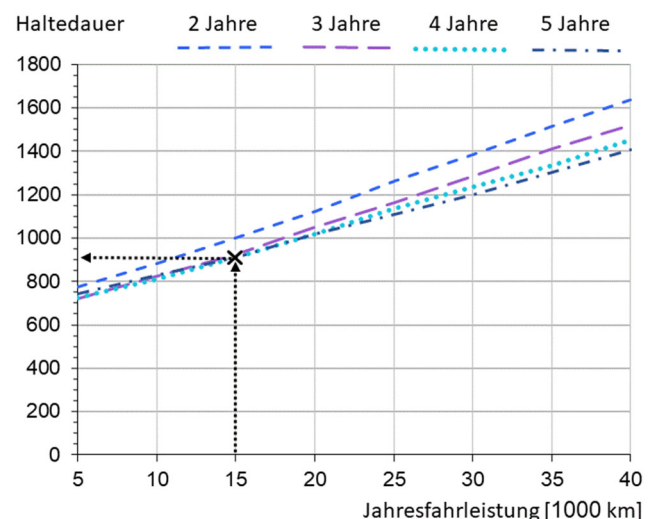
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 61.550 Euro ist das Enyaq Coupé in der RS-Version der mit weitem Abstand teuerste Skoda. Mit großer Batterie, zwei Elektromotoren und der sehr umfangreichen Serienausstattung erhält man viel Gegenwert - ob der aber bei weit über 60.000 Euro liegt, muss jeder Interessent für sich entscheiden. Ärgerlich: trotz des erheblichen Preises möchten die Tschechen für eine sinnvolle Wärmepumpe weitere 1.010 Euro extra. Da die Lieferzeiten lang ausfallen, stellt sich überdies die Frage, ob man bis zur Auslieferung überhaupt noch eine Elektroauto-Förderung erhalten wird. Von daher ist die Anschaffung ein kostspieliger Spaß, aber hinterher bestimmt ein Quell der Fahrfreude. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich recht günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind etwas durchwachsen; die Haftpflicht-Einstufung liegt mit 15 günstig, deutlich höher dagegen die Teilkasko mit 24 und die Vollkasko mit 23. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 908 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels umfassender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Skoda gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn

die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 450 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 315 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Skoda verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt; auf der Internetseite wie auch in der Betriebsanleitung sind einige Tipps für ein möglichst langes Batterieleben zusammengetragen.

HERSTELLERANGABEN

Elektro, 2 Elektromotoren (ASM vorn, PSM hinten)	
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	460 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,234
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20 / 255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.653/1.879/1.607 mm
Leergewicht/Zuladung	2.255/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.610 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität	77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R21 101T/255/40 R21 102T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	19,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 98 g/km)
Reichweite	450 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.228/512 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/780/1.310 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	107 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	583 Euro
Monatliche Gesamtkosten	908 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/24		
Basispreis Enyaq Coupé RS iV	61.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.400 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.338 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeuge) möglich. * Steuer nach WLTP.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Skoda Enyaq Coupé RS iV

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.950 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.950 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/1.950 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	710 Euro°
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,7
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	0,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/Ecotest	1,4
Komfort	1,6	Verbrauch/CO ₂	0,9
Federung	1,5	Schadstoffe	1,9
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	0,7		

Stand: November 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	220 kW (299 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	77 kW
maximales Drehmoment	460 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,5 kWh/100km/452 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	88,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 20% Batt. gelb, 10% Batt. rot, 0% "keine RRW - Fzg laden"	
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja, nur AC
Position der Ladeklappe	Hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

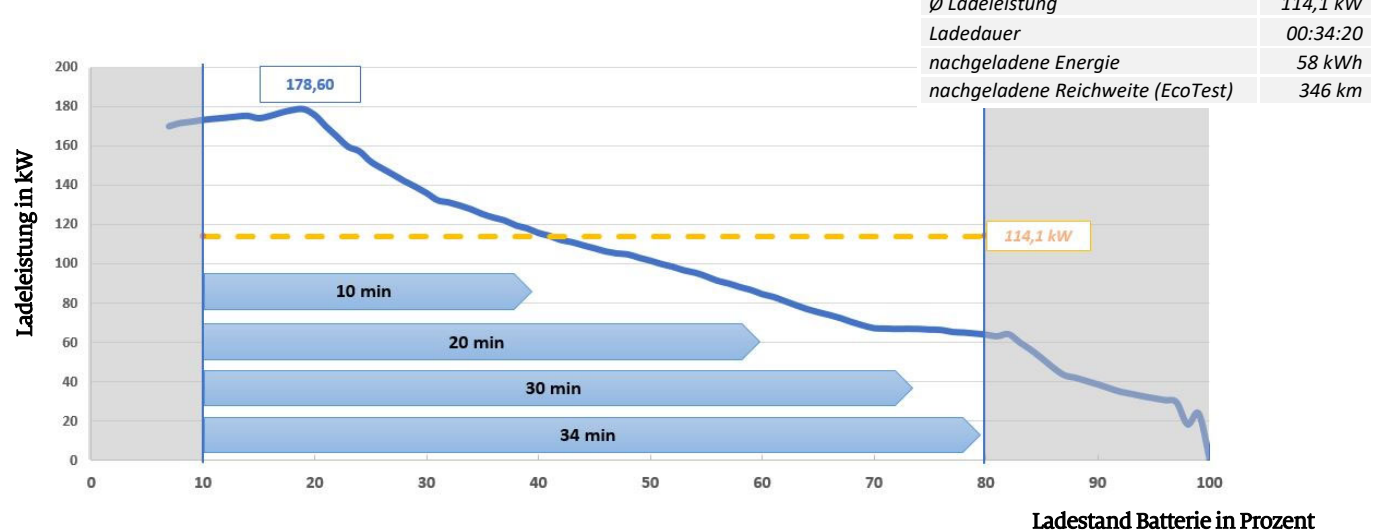
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja Nur Ja/Nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC		6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	63 - 38,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC		6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	63 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 175 kW	34 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

