



Skoda Enyaq RS iV

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (220 kW / 299 PS)

Vorreiter der Elektro-RS-Modelle war vor kurzem das Enyaq Coupé. Jetzt kommt auch der Fünftürer mit zwei Elektromotoren und bis zu 299 PS Systemleistung. Das "bis zu" ist so eine Sache, denn die meiste Zeit ist weniger Leistung abrufbar, zu streng sind die Restriktionen (Batterietemperatur und -ladestand). Skoda verspricht recht konservative Beschleunigungswerte, die dann meistens erreichbar sind. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h ist problemlos selbst an Steigungen erzielbar. Insofern kein Drama, aber wenn die rund 300 PS zur Preisgestaltung herangezogen werden, dann spielt das schon eine Rolle. Der Enyaq RS ist mit 63.300 Euro sehr teuer, auch wenn die Ausstattung umfangreich ist und mit dem Maxx-Paket komplettiert werden kann. Das Optionspaket beinhaltet dann auch die sehr empfehlenswerten adaptiven Dämpfer, denn das serienmäßige Sportfahrwerk nimmt dem Enyaq unnötig Komfort. Letzteren kann der Tschechen-Stromer ansonsten reichlich bieten, der ausgereifte Elektroantrieb ist freilich über jeden Zweifel erhaben, arbeitet praktisch geräuschlos und vibrationsfrei. Der Innenraum bietet eine Menge Platz, selbst vier Erwachsene reisen mit reichlich Gepäck bequem durch die Lande. Das Reisen klappt gut, weil die 77 kWh Batterie für 300 bis 400 km reicht und anschließend das Laden ausreichend schnell funktioniert. Im Gegensatz zur Antriebsleistung stapelt Skoda bei der Ladeleistung tief, wir konnten bis zu 160 kW messen, obwohl nur 125 kW versprochen werden. Die Längsdynamik ist eher das Metier des Enyaq RS, denn Querdynamik mögen die Energiesparreifen nicht mitmachen. Deren überschaubare Querführung führt zu frühem und ausgiebigem Untersteuern - an der Bremsleistung wiederum gibt es nichts auszusetzen. Wer den Enyaq RS eher als luxuriös ausgestatteten und komfortablen Tourer und weniger als "Sportskanone" sieht, trifft seinen angenehmen Charakter eher. Dann ist die genaue PS-Zahl auch nicht wichtig, seine Leistung ist schlicht "sufficient". **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron, Ford Mustang Mach-E, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Tesla Model Y, VW ID.4.

- ⊕ üppiges Platzangebot, hoher Antriebskomfort, flotte Fahrleistungen, üppige Serienausstattung
- ⊖ straffes Sportfahrwerk passt nicht zum Antriebskomfort, sehr hoher Kaufpreis, geringe Anhängelast, mäßige Seitenführung mit Energiesparreifen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Skoda versteht es immer wieder, die vorhandenen Möglichkeiten geschickt einzusetzen und ein innen wie außen sportlich anmutendes Auto mit vielen praktischen Details zu bauen. Die Karosserie des Enyaq RS iV 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 - mit dem teils trocken federnden Sportfahrwerk im Testwagen durchaus eine Leistung. Geschäumte Kunststoffe, 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 Kunststoffschäumung 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 Batterie im Enyaq RS iV hat eine Kapazität von netto 77 kWh, sie 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 kurze Zeit mit bis zu 159 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, 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 420 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 450 km möglich. Die Außenlänge von 4,65 m ist für die Stadt nicht ideal, der Wendekreis von 11,6 m immerhin

zufriedenstellend; der heckgetriebene 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 der Enyaq RS iV mit einem Leergewicht von deutlich über 2,2 Tonnen sehr gewichtig daher kommt, sind dennoch 514 kg Zuladung erlaubt - genug für eine Reise mit der ganzen Familie. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, die zulässige Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt ebenfalls bis zu 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 RS bei weitem nicht, aber immerhin darf er überhaupt Anhänger an den Haken nehmen. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel war bis Ende 2022 über den Zubehör-Katalog erhältlich - zum Testzeitpunkt ist der Katalog nicht mehr online.

⊖ 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.

2,3 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Enyaq RS iV lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hinten hilft die steile Heckscheibe, das Ende zu kalkulieren, nach vorn ist es 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. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende zufriedenstellend ausfällt. Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden. So gibt es beim 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. Gegen Aufpreis erhält man einen Einparkassistenten und die Funktion "Trainiertes Parken" - man kann eigene Parkplätze im Auto abspeichern und der Enyaq parkt dann selbständig dort ein. Matrix-LED-Scheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht sind Serie, ebenso eine Scheinwerferreinigungsanlage; dank Matrix-Technik ist auch ein dynamischer Fernlichtassistent an Bord, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Matrix-Scheinwerfer leuchten die Straße gut aus, das Fernlicht könnte aber homogener erstrahlen. Der Innenspiegel sowie beide Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab.

1,9 Ein-/Ausstieg

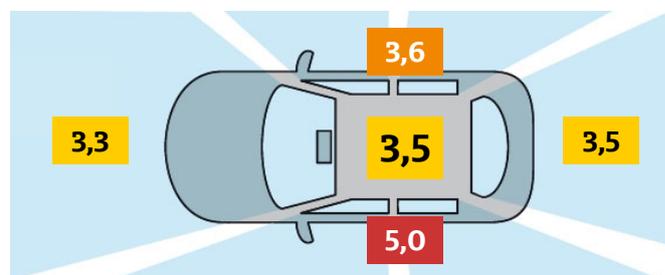
⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition im neuen Enyaq RS iV erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 51 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Octavia, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Vorteil Elektroauto: hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also bequem von einer Seite zur anderen durchrutschen. 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 RS nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriffampen auch aus den animierten Front- und



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

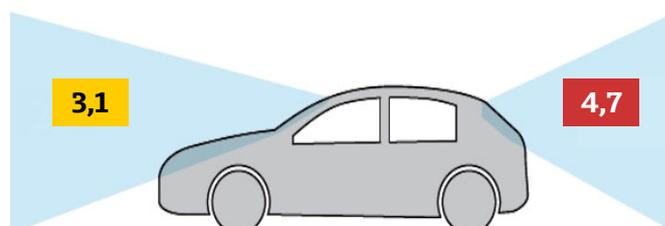
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Heckleuchten besteht. 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 RS unerlaubt zu öffnen und zu starten. Skoda hat wie schon VW im Golf VIII diese Sicherheitstechnik umgesetzt.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 450 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 610 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.435 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden etwa 40 l in zahlreichen Fächern Platz.



Mit 450 l Volumen bietet der Enyaq ordentlich Platz für das Gepäck.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist im RS Serie. Ebenfalls aufpreisfrei an Bord ist der schlüssellose Zugang, er erhält auch die Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze. Selbst 1,90 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar mit Kunststoff ummantelt ist, aber deutlich absteht. Die Ladekante liegt 68 cm über der Straße und damit in zufriedenstellender Höhe. Innen gefällt die ebene Fläche aus Ladekante und Kofferraumboden. Wenn man den vorderen Teil des Bodens in die höhere Position einlegt, dann entsteht bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine zwar etwas ansteigende, aber stufenlose Fläche - praktisch für das Beladen langer Gegenstände und eines der zahlreichen durchdachten Details im Skoda Enyaq RS iV. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen erhellt, eine seitlich links und zwei oben in der Heckklappen-Innenverkleidung.



Die Heckklappe schwingt weit nach oben, so dass für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m keine Gefahr besteht, sich den Kopf an dem etwas vorstehenden Schloss zu stoßen.

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 leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man auf die seitlichen Gurte

achten, die zwar kaum eingeklemmt werden können, aber keine eigene Fixierung haben. 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 ausklappbare Taschenhaken zur Verfügung. An weiteren Haken lässt sich ein praktisches Netzprogramm aus dem Zubehör-Katalog befestigen.

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Zwar baut der Enyaq RS iV 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 immerhin über eine eigene Hardware-Taste aufgerufen werden kann. 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 Zentraldisplays gibt es eine Leiste mit mechanischen Tasten, mit denen man direkt in häufig genutzte Menüs (z.B. Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi, Parkassistent oder das erwähnte Klimamenü) kommt. Zu Radio, Navigation oder Medien führen sie allerdings nicht direkt. Insgesamt muss man sich schon eine Weile mit dem Enyaq RS iV 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 Favoriten-Touchfelder. Wie schon ID.3 und ID.4 muss auch der Tscheche mit einem arg kleinen Instrumentendisplay auskommen.

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Enyaq RS iV gibt es im Multimedia-Bereich praktisch alles serienmäßig. Radio (inkl. DAB+ Empfang), Navigationssystem mit CANTON Soundanlage, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, 4 USB-C-Anschlüsse und eine induktive Ladeschale sind nur ein paar der Details, die alle RS mitbringen. Es gibt auch eine 230 Volt-Steckdose bei den Rücksitzen. MirrorLink, Android Auto und Apple Carplay hat der Enyaq 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

Inzwischen haben Software-Updates immerhin eine reduzierte Bordcomputer-Anzeige einblendbar gemacht. Im Skoda ist 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-Steuerung 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 setzt bei den ID-Modellen nur auf zwei Tasten und eine Umschalttaste) 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.

Online-Verkehrsinformationen dabei. Natürlich kann man auch hier gegen Gebühr verlängern. Sogar das Head-up-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; man kann Mindest-Reichweitenvorgaben für Ladestopps und Ziel festlegen. Seit Einführung des Enyaq iV gab es hier

Optimierungen, die sinnvoll und praktisch sind und dank Updates auch für die "älteren" Modelle kommen.

⊖ 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.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Enyaq RS iV lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit rund 2,20 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen

Bereich. Optional kann man ein großes Panorama-Schiebedach ordern. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für über zwei Meter große Menschen aus. Etwa ab 1,95 m Größe würde man aber schon den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze.



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzelne 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 serienmäßig auch induktiv geladen; 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.

2,1 KOMFORT

3,1 Federung

Der Enyaq RS kommt serienmäßig mit Sportfahrwerk. In Anbetracht des Antriebskomforts eines Elektroautos ist das keine so passende Idee. Denn das Serienfahrwerk federt recht trocken auf Einzelhindernisse und Bodenwellen innerorts an. Insbesondere mit den optionalen 21 Zoll Rädern des Testwagens geht viel Komfort verloren, den der Enyaq sonst bieten kann. Es empfiehlt sich also die Investition in die adaptiven Dämpfer; das DCC-Fahrwerk bietet auf langen Strecken einen

kommoden Komfort, kann aber bei Bedarf auch ausreichend straff federn. Zum sportlichen Kurvenfeger wird der Enyaq auch mit dem Sportfahrwerk nicht, das zeigt sich beispielsweise auf der Landstraße. Der Elektrowagen ist mit knapp 2,2 t einfach zu schwer und zu groß, gewisse Karosseriebewegungen bleiben gerade auf schlechten Landstraßen. Auf der Autobahn fällt die straffe Auslegung weniger ins Gewicht, hier ist auf den meisten Strecken ein noch guter Komfort geboten.

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

⊕ Bei Elektroautos ergeben sich Innengeräusche, die sich nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Denn oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Skoda hat beim Enyaq RS iV einen guten Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,8 dB(A) - das ist ein noch guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene

Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist umfassend verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man 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 RS iV 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. Vorteil Elektroauto: Es gibt die Möglichkeit der Standklimatisierung, also Heizen und Kühlen, bei Bedarf auch über die App.

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

0,9 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Die RS-Variante des Enyaq kommt mit 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 dürfte es also nicht so oft vorkommen, dass wirklich die vollen 299 PS zur Verfügung stehen. Von der "reduzierten" Leistung merkt man nicht allzu viel, erst unterhalb eines Batterieladestandes von 20 % geht signifikant Leistung ab. Skoda verspricht für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 6,9 s - wie verschiedene Tests zeigen, werden diese unter optimalen Bedingungen unterboten und können auch bei unter 50 % Batterieladestand

noch erreicht werden. Insofern macht Skoda keine unrealistischen Versprechungen. Dennoch ist es unschön, dass das Fahrzeug im Bereich der 300-PS-Konkurrenz eingepreist wird, diese Leistung aber die meiste Zeit nicht bietet. So oder so, in der Praxis kann man sich über Leistungsmangel kaum beklagen, denn trotz fast 2,3 t Leergewicht ist der Enyaq RS iV ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,8 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 3,3 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,2 s. 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. Der Skoda liefert hier 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. Der Enyaq 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 auch in diesem Testwagen nicht richtig funktioniert, soll jedoch am Softwarestand liegen und verbessert werden. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Enyaq RS iV hat ein insgesamt sicher abgestimmtes Fahrwerk erhalten. Der Elektrowagen liegt satt auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe 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 mit Sportfahrwerk die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken etwas 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. Wie schon beim RS-Coupé bleibt man auch beim Fünftürer-RS nach dem ADAC Ausweichtest etwas ratlos zurück. Denn hier im Test tritt die Sportversion des Enyaq an, die mit einem härteren Sportfahrwerk ausgestattet ist. Es sind allerdings dennoch rollwiderstandsoptimierte Eco-Reifen aufgezogen. Die kommen mit vielem gut zurecht, Seitenführung ist aber nicht ihr Ding. Fährt man zügig durch

den Parcours, gerät der Enyaq RS 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 knapp 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 Karosseriebewegungen und dem gefühlt etwas behäbigen Fahrverhalten darf man sich nicht täuschen lassen, die Elektro-Varianten sind insgesamt sicher unterwegs.

2,0 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 gut, der Enyaq RS lässt sich gefühlvoll steuern. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl 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).

2,5 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 kaum. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor im Heck, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Enyaq RS so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 35,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Trommelbremsen an der Hinterachse mögen im ersten Moment angesichts des Fahrzeuggewichts von deutlich 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 RS iV ist an Assistenten fast alles Serie, was es für Skodas gibt. Einzig die Rückfahrkamera kann noch um ein 360-Grad-Kamerasystem und die Parksensoren um den intelligenten Parkassistenten (inklusive trainiertes Parken) ergänzt werden. Ansonsten sind der Notbremsassistent, der Spurhalte- und Spurwechselassistent oder die Verkehrszeichenerkennung immer dabei, ebenso die automatische Distanzregelung ACC und der Notfallassistent. Der Travel Assist kann nun auch beim Spurwechsel unterstützen, indem er sanft mitlenkt. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren 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	Serie
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das Skoda Enyaq 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 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe - der Abstand zum Dachhimmel ist etwas zu groß, so dass der Himmel die Abstützung nicht wie beim Coupé übernehmen kann. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen

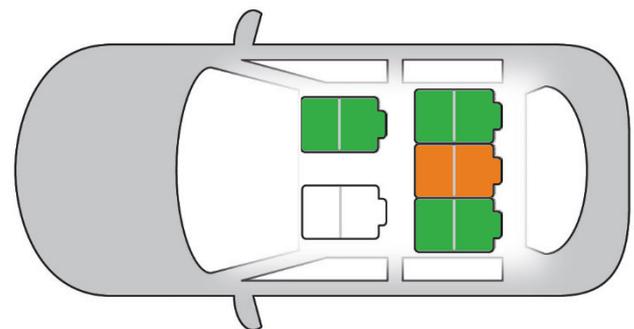
während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es gegen Aufpreis, es lässt sich hinter der Rückbank und hinter den Vordersitzen befestigen.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Enyaq 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 Gurtankpunkte 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 Enyaq 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.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Beim Ausweichtest wurden sie kritisiert, bei der Verbrauchsmessung können sie helfen: die Spritspar-Reifen. Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,5 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 86,6 kWh benötigt. Der Enyaq RS iV ist somit recht effizient unterwegs. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Enyaq RS

mit der 77 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 420 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 20,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 103 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 sehr gute 49 Punkte.

2,1 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 20,5 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 84 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Enyaq RS im Bereich Schadstoffe 39 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 gut da, weil er 88 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sterne.

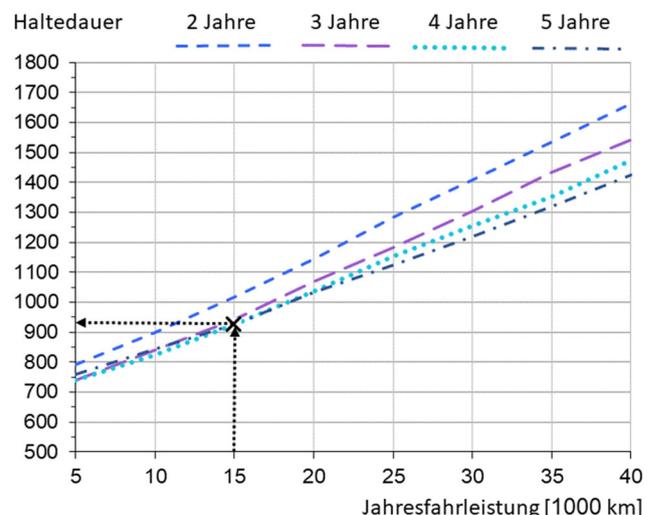
3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Enyaq RS iV liegt bei üppigen 63.300 Euro. Das ist ein wahrlich stolzer Preis. Mit großer Batterie, zwei Elektromotoren und der sehr umfangreichen Serienausstattung erhält man viel Gegenwert - es empfiehlt sich aber noch das Ausstattungspaket Maxx, das u.a. die adaptiven Dämpfer enthält, die viel besser zum Elektroauto passen als das harte Sportfahrwerk. Ob das Ganze aber deutlich über 65.000 Euro wert ist, muss jeder Interessent für sich entscheiden. Immerhin: Die sinnvolle Wärmepumpe ist nun serienmäßig bei allen RS an Bord. Ob man die Elektroauto-Förderung vom Staat noch erhält, steht in den Sternen, denn die Lieferzeiten fallen ewig lang aus. Von daher ist die Anschaffung ein kostspieliger Spaß, aber hinterher bestimmt ein Quell der Freude. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ 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 weniger

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 926 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 Windeiseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss mangels umfassender Erfahrungswerte noch 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 420 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 290 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	iV 80	RS iV
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	220 (299)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0	460/0
0-100 km/h [s]	8,5	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,8 kWh E	17,1 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/21	15/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	830	923
Preis [Euro]	48.900	63.300

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	220 kW (299 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	77 kW
maximales Drehmoment	460 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,6 kWh/100km/421 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	86,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	Nein
Stufen / Einstellung	5/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
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	-
Notfallstrecke bei Neustart	-

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

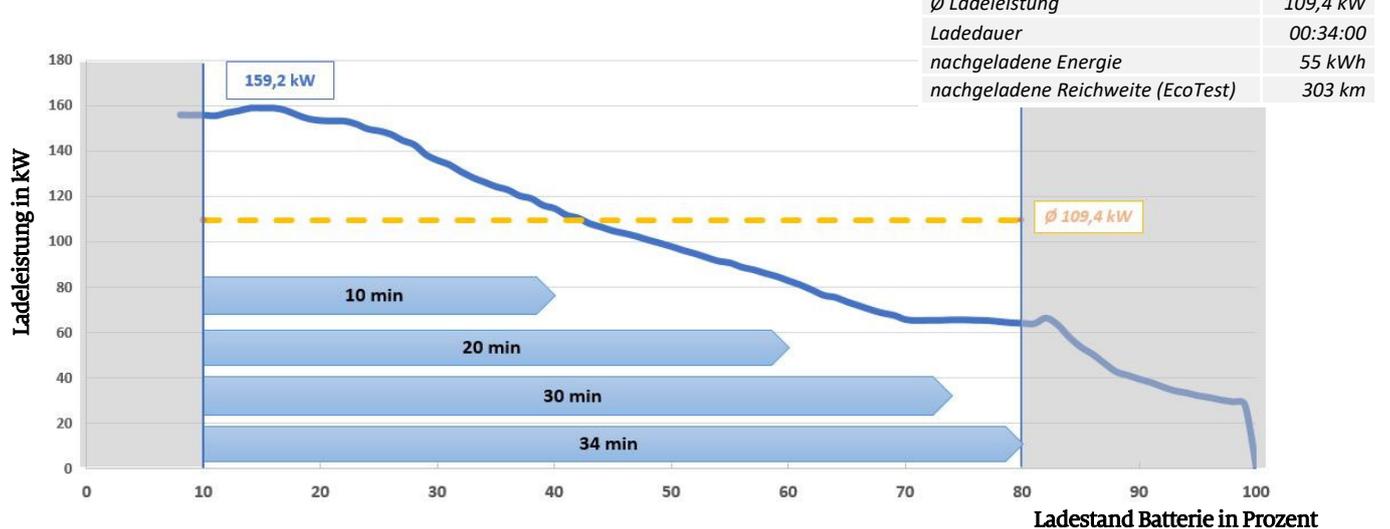
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	kW, km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

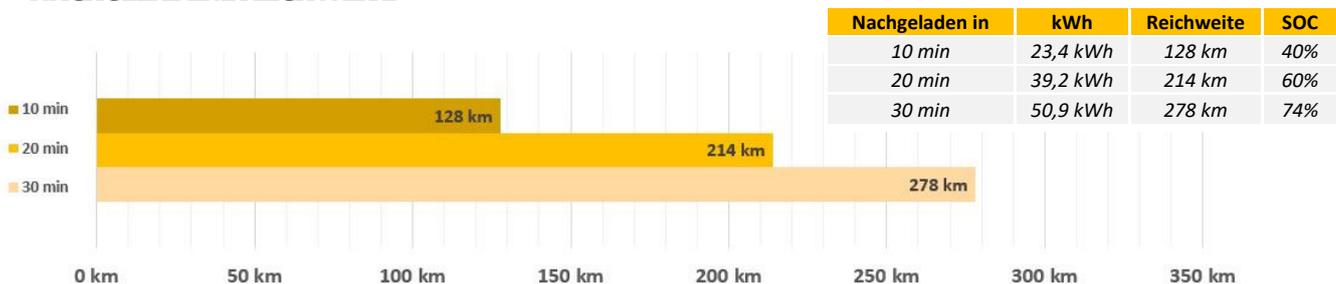
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	66,5 - 37,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	66,5 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 160 kW	34 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



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	6,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20 / 255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.653/1.879/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	2.258/492 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	585/1.710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	82/77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R21 101T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza Eco
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	20,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	420 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.236/514 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/845/1.435 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	600 Euro
Monatliche Gesamtkosten	926 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/24		
Basispreis Enyaq RS iv	63.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.220 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.914 km
Auffälligkeiten/Mängel	sporadisch Software-Fehler bei Routenaktualisierung

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-Fahrzeug) 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 RS iv

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.000 Euro (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	2.000 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.000 Euro (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
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	750 Euro
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.010 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: März 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer