
Fahrbericht Skoda Enyaq iV Coupé: Premium von der Massenmarke

Von Jens Meiners, cen

Unter den vielen Akquisitionen des Volkswagen-Konzerns dürfte eine als uneingeschränkt erfolgreich gelten: Die Eingliederung der Marke Skoda in den Konzernverbund. Die tschechischen Modelle genießen ein derart gutes Image, dass sie sich teilweise in direkter Konkurrenzsituation zu den Schwestermodellen von Volkswagen und Audi befinden. Ein schönes Beispiel dafür ist das Skoda Enyaq iV Coupé.

Eigentlich war der Skoda Enyaq ohnehin als Coupé geplant; ein Blick auf die Studie Skoda Mission E von 2017 beweist es. Von ihr wurde der Enyaq abgeleitet, er sollte als Flaggschiff den Umstieg zur Elektromobilität behutsam einleiten. Doch dann wurde klar, dass es schneller gehen sollte – nicht zuletzt durch die Proteste der Umweltbewegung der letzten Jahre. Skoda traf die Entscheidung, den Enyaq in deutlich höheren Stückzahlen zu bauen – und entwarf eine konventionelle SUV-Form. Jetzt wird das Coupé nachgereicht.

Es ist mit einem cw-Wert von 0,234 aerodynamisch nochmals günstiger als der reguläre Enyaq, und die Einbußen an Kofferraumvolumen halten sich in engen Grenzen. Die Modellpalette ist anders aufgestellt, mit höher positioniertem Einstieg und einem RS-Modell an der Spitze. Ausstattungsbereinigt trennen das Coupé vom normalen Enyaq jedoch lediglich rund 1500 Euro, so dass es vor allem Geschmackssache ist, für welche der beiden Karosserieformen man sich entscheidet.

Genau wie das Basismodell zeichnet sich das Enyaq Coupé durch eine dominant wirkende Frontpartie aus, mit einer Frontmaske, die gegen Aufpreis beleuchtet ausgeführt ist. Im Gegensatz zu Volkswagen verzichtet Skoda auf ein spezifisches Elektro-Gesicht, und das kommt nicht nur bei den Kunden gut an: Aus dem Konzern ist zu hören, dass nicht wenige VW-Mitarbeiter den Skoda gelungener finden.

Auch im Interieur pflegt Skoda einen eigenen Stil – mit großzügigen, horizontal betonten Formen, modernen Materialien und einem eleganten Zwei-Speichen-Lenkrad, das lediglich bei den sportlichen Varianten einem konventionell wirkenden Drei-Speichen-Lenkrad weicht. Der Bildschirm hinter dem Lenkrad ist kompakter als bei VW ausgefallen, und beim Zentralbildschirm sowie beim Wählhebel, der hier auf der Mittelkonsole sitzt, gibt es wichtige Abweichungen: Der berührungsempfindliche, nachts leider unbeleuchtete Lautstärkeregler muss sich den Platz hier nicht mit dem Temperaturregler teilen, Fehlbedienungen sind damit im Gegensatz zu VW ausgeschlossen. Der Wählhebel für das Getriebe funktioniert klassisch-intuitiv: Ziehen zum Losfahren, nach vorn drücken zum Reversieren. Und damit andersherum als der konfuse Hebel, der bei VW an der Instrumentierung sitzt.

Das Enyaq Coupé ist in vier Leistungsstufen erhältlich: Einmotorig mit Heckantrieb und 132 kW (180 PS) oder 150 kW (204 PS) sowie zweimotorig mit Allradantrieb und 195 kW (265 PS) oder 220 kW (299 PS). Die drei stärkeren Versionen sind mit einer 77-kWh-Batterie ausgerüstet, die Einstiegsvariante ist mit dem kleineren 58-kWh-Akku. Der Vortrieb in allen Versionen ist entsprechend der jeweiligen Leistung recht hurtig, als brutal lässt sich die Beschleunigung allerdings nicht klassifizieren: Die Heckmotor-Modelle brauchen 8,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die 265-PS-Version liegt bei glatten sieben Sekunden, der RS bei 6,5 Sekunden. Mehr ist wegen des Leergewichts nicht drin, das je nach Variante zwischen zwei und knapp 2,4 Tonnen liegt.

Die Spitze liegt bei 160 km/h – außer beim RS, der bei 180 km/h abregelt. Das ist

einerseits wenig, andererseits sind hohe Geschwindigkeiten der Reichweite bei E-Autos derart abträglich, dass selbst die 160 km/h eher ein theoretischer Wert sind. Das Enyaq Coupé kommt je nach Version im WLTP-Zyklus zwischen 416 und 544 Kilometer weit, die Anhängelast liegt bei 1200 bis 1400 Kilogramm.

Am besten hat uns die Allrad-Version mit 265 PS gefallen: Sie kommt in der Leistung beinahe an den RS heran und unterscheidet sich auch in den Fahreigenschaften nicht wesentlich vom Spitzenmodell. Denn egal welche Version gewählt wird: Das Enyaq Coupé federt relativ komfortabel und sollte keinesfalls als Sportwagen missverstanden werden. Das Fahrverhalten ist narrensicher und trotz Heckantrieb untersteuernd ausgelegt, Fahrbahnunebenheiten werden recht souverän weggebügelt. Im Zusammenspiel mit dem niedrigen Geräuschpegel ergibt sich damit in allen Versionen ein sehr komfortables, jedoch nur begrenzt sportliches Fahrerlebnis.

Wer sich auf ein Elektroauto einlassen möchte, für den präsentiert sich das Skoda Enyaq iV Coupé als expressiv gezeichnete und durchdachte Alternative. Auch zu den konzerneigenen Konkurrenztypen von Volkswagen, denen er in einigen Punkten voraus ist. (Jens Meiners, cen)

Daten Skoda Enyaq iV 80x Coupé

Länge x Breite x Höhe (m): 4,65 x 1,88 x 1,62

Radstand (m): 2,76

Antrieb: permanenterregter Synchronmotor hinten, Asynchronmotor vorn

Leistung: 195 kW/265 PS

Max. Drehmoment: 310 Nm

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 77 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,0 Sek.

WLTP-Reichweite: 520 km

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,6 kWh

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 0

Leergewicht / Zuladung: min. 2202 kg / max. 462 kg

Kofferraumvolumen: 570–1610 Liter

Max. Anhängelast: 1400 kg

Basispreis: n.b.

Bilder zum Artikel



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda
