
Vorstellung Skoda Enyaq Coupé iV: Elektrische Emotionen

Von Michael Kirchberger

Bei der virtuellen Premiere des jüngsten SUV geizt Skoda nicht mit Emotionen. Auf der Leinwand des 1909 eröffneten Prager Lucerna Art-Deco-Kinos joggt Unternehmenschef Thomas Schäfer durch die Wälder in Böhmen und Mähren, sinniert dabei über die elektrische Zukunft des Automobils, während Johannes Neft, oberster Entwickler der Marke, im Kajak auf dem Wildbach eine Welle macht. Und dann ist da noch Anna Geislerova, tschechische Vorzeige-Schauspielerinnen im Co-Starring, die ebenfalls, oh Wunder, nichts als lobpreisende Worte für das Enyaq Coupé iV findet.

Zugegeben, das 4,56 Meter lange SUV ist ein Hingucker. Zwar entspricht es bei der Breite (1,88 Meter) und der Höhe (1,62 Meter) ebenfalls den Maßen der bisherigen Enyaq-Version mit hohem Dach, bekommt aber mit dem sanft coupierten Heck und bis zu 21 Zoll großen Reifen eine sehr eigene und gewiss überzeugende Ausstrahlung. Die Bestellbücher liegen bereit, im Frühjahr kommt der Debütant auf die Straßen. Die Preise werden vermutlich etwas über denen der unbeschnittenen Enyaq-Versionen liegen.

Technisch gleicht das Coupé bis auf wenige Ausnahmen ebenfalls dem bisherigen Enyaq. Nur der Kofferraum ist um 15 Liter auf 570 Liter Volumen geschrumpft und zum ersten Mal gibt es ein rein elektrisch angetriebenes SUV bei Skoda nun auch als RS-Variante. Die ist bis zu 180 km/h schnell, die übrigen Versionen werden auf Tempo 160 begrenzt. Gewonnen hat unterdessen die Reichweite, mit 545 Kilometer nach WLTP-Messung kommt das Coupé zehn Kilometer weiter als die herkömmliche Ausführung. Verkürzt werden konnte die Ladezeit, in nur 30 Minuten bringt eine Kraftstromstation den Akku von 10 auf 80 Prozent seiner Leistung. Der Reichweitengewinn rührt unterdessen von der verfeinerten Aerodynamik her, der Luftwiderstandsbeiwert ist auf 0,234 cW gesunken.

Auch das Enyaq Coupé kann mit zwei unterschiedlich großen Batterien bestellt werden. Die Basisversion bekommt einen Akku mit 62 kWh Kapazität, der größere kann 82 kWh speichern. Die Motorisierungen beginnen mit 132 kW (179 PS), damit werden die Hinterräder angetrieben. Das gleiche Antriebskonzept macht die Version iV 80 mobil, hier leistet die E-Maschine 150 kW (204 PS). Beim 80x (195 kW/265 PS) gesellt sich ein zweiter Elektromotor hinzu, der auf die vorderen Räder wirkt und das Enyaq Coupé so zum Allradler macht. Gleiches gilt für die RS-Variante, die es auf eine Systemleistung von 220 kW (299 PS) bringt. Hier liegt die Drehmomentspitze bei 460 Newtonmeter, 6,5 Sekunden genügen dem gut 1900 Kilogramm schweren Topmodell für den Sprint von 0 auf 100 km/h. Die 2WD-Ausgaben dürfen 1000 Kilogramm, die Allradversionen immerhin 1200 Kilogramm schwere Anhänger ziehen.

Der Innenraum ist großzügig bemessen und soll auch im Fond genügend Knie- und Kopffreiheit bieten. Wie auch der Enyaq hat das Coupé einen 13 Zoll großen Touchscreen für die Systemsteuerungen, das digitale Cockpit hat einen Durchmesser von 5,3 Zoll. Wer Lederbezüge bestellt, erhält chemiefrei gegerbte Kuhhäute. Wer sich für die herkömmliche Ausstattung entscheidet bekommt Sitzbezüge, die aus einer Mischung aus Schurwolle und recycelten PET-Flaschen hergestellt werden.

Auffällig ist die Launchfarbe des RS, die Lackierung Mambagreen wirkt optisch nicht weniger giftig als ihr Name, in gleichen Ton gefärbte Ziernähte an den Sitzen bringen eine Mordsstimmung an Bord. Wer sich mit weniger exaltiertem Auftreten begnügt, muss sich allerdings noch gedulden. In den ersten sechs Monaten gibt es das Enyaq Coupé ausschließlich als RS-Version.

An heimischen Wallboxen mit Wechselstrom fließen Ströme mit bis zu 11 kW in die Batterie und lädt diese je nach Volumen in sechs bis acht Stunden zu 100 Prozent auf. Zum Betrieb an öffentlichen Wechselstrom-Station bekommt das Enyaq Coupé iV serienmäßig eine Mode-3-Ladekabel, auf Wunsch ist auch ein Universal Charger erhältlich, eine mobile Ladelösung mit austauschbaren Anschlusssteckern. Mit dem CEE-Adapter kann man an 400V-Starkstromdosen ebenfalls mit bis zu 11 kW laden, ein Schuko-Adapter ermöglicht das eher langwierige Laden an Haushaltssteckdosen.

Der neuerliche Schlenker ins elektrische Fahren sei nur der Anfang einer langfristigen Entwicklung, sagt Skoda-Chef Schäfer. 50 bis 70 Prozent seines Modellangebotes will die Marke bis 2030 elektrifiziert haben. Die automobiler Zukunft sei elektrisch, „in Europa“, fügt er noch hinzu. Denn in Indien, wo Skoda durchaus gute Geschäfte macht, wird es mit dem Stromern und auch der Ladeinfrastruktur noch eine Weile dauern. (aum/Michael Kirchberger)

Bilder zum Artikel



Skoda Enyaq Coupé RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



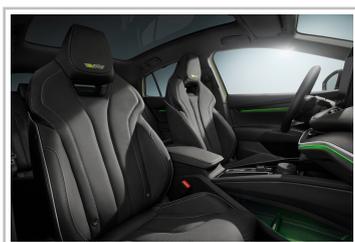
Skoda Enyaq Coupé RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



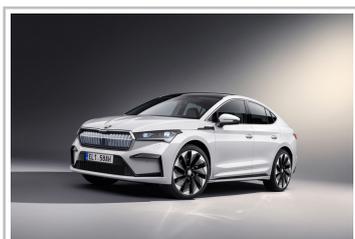
Skoda Enyaq Coupé RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq Coupé RS 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
