
Fahrbericht Skoda Enyaq RS iV: Sportlich und komfortabel

Von Walther Wuttke, cen

Mit seinem elektrischen SUV Enyaq iV hat Skoda einen echten Erfolgstyp auf die Straße gebracht. Mit 90.000 verkauften Modellen gehört das Modell zu den meist verkauften Elektromobilen in Europa, und außerdem warten noch rund 175.000 bestellte Enyaq auf ihre Auslieferung, was sich wiederum in eine Wartezeit von gut einem Jahr übersetzt. Ursache ist die Halbleiterkrise, die eine zügigere Produktion beeinträchtigt. „Wir haben eine Kapazität von 900.000 Fahrzeugen, erreichen in diesem Jahr aber nur 700.000“, erklärt Skoda Deutschlandchef Libor Myska.

Mit dem Enyaq RS iV rollt jetzt nach dem RS-Coupé eine weitere sportlich ausgelegte Variante in die Modellpalette und weist den Weg Skodas in die Elektromobilität. In den kommenden drei Jahren werden drei weitere elektrische Neuentwicklungen folgen, und um 2030 sollen die E-Mobile einen Produktionsanteil von 70 Prozent erreichen. „RS“ steht bei Skoda für sportliche Modellvarianten, und das bedeutet bei den Verbrennermodellen knackig ausgelegte Fahrwerke, präzise Lenkung, sportliche Leistungs- und zügige Beschleunigungswerte.

Da kann der elektrische RS nicht ganz mithalten. Der Enyaq RS iV besitzt mit seinen beiden insgesamt 220 kW (300 PS) starken Motoren (jeweils vorne und hinten) ausreichend Leistung, und auch das maximale Drehmoment von 460 Newtonmetern verspricht dynamische Werte. Doch das Fahrwerk ist im Gegensatz zu den konventionell angetriebenen RS-Versionen deutlich in Richtung Komfort ausgelegt, wenigstens so lange die Fahreinstellung „normal“ gewählt wird.

Erst, wenn auf „Sport“ umgeschaltet wird, machen sich die klassischen RS-Werte bemerkbar, zeigen das Sportfahrwerk zusammen mit dem Allradantrieb und der Progressivlenkung ihre dynamischen Eigenschaften. Das Fahrwerk wird etwas härter, und die beiden Antriebe sprechen schneller an. Dank des im Wagenboden montierten Energiespeichers (tiefer Schwerpunkt) und der tiefergelegten Karosserie (vorne um zehn, hinten um 15 Millimeter) erlaubt die immerhin 2,2 Tonnen wiegende RS-Variante zügige Kurvenfahrten.

Zwischen null und 100 km/h vergehen 6,5 Sekunden, und bei 180 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Das sind 20 km/h mehr als bei den „zivilen“ Enyaq-Versionen. Die Batterie mit 82 kWh ermöglicht eine Reichweite von 500 Kilometern, die durch den konsequenten Einsatz der sehr effektiv arbeitenden drei Rekuperationsstufen noch ausgedehnt werden kann.

Die Ladeleistung erreicht maximal 135 kW, sodass an der geeigneten Station 36 Minuten vergehen, bis der Akku wieder 80 Prozent Leistung erreicht hat. Die neue Funktion „Plug & Charge“ ermöglicht zudem das Laden an entsprechenden Säulen, ohne dass eine Karte eingelesen werden muss, weil sich der Enyaq selbst vorstellt und bestätigt, dass die Bezahlung der Stromladung gesichert ist. Und natürlich ist auch der Sport-Enyaq ständig online und dank „over the air“-Updates immer auf dem neuesten Stand.

Außen weist sich der Enyaq RS iV durch eine RS-typische Frontschürze und schwarz lackierte Einfassungen der Kühllöffnungen sowie Seitenschweller in Wagenfarbe und dem serienmäßigen Crystal Face mit 131 LEDs aus. Unübersehbar wird der sportliche Enyaq, wenn die neue knallige Lackierung in Mamba-Grün gewählt wird. Serienmäßig ist zudem eine Akustik-Verglasung, die in dem großzügigen Innenraum eine angenehme Atmosphäre entstehen lässt. Dazu trägt auch der günstige Luftwiderstandsbeiwert von

0,26 bei. Die Abrollgeräusche halten sich ebenfalls in Grenzen.

Schwarz ist die beherrschende Farbe im Innenraum, der sich im Übrigen nicht von den anderen Varianten unterscheidet. Zur Auswahl stehen die beiden Design-Angebote RS Lounge und RS Suite. Bei der serienmäßigen Version „Lounge“ sind die Sitze mit Mikrofaser bezogen samt limettenfarbigen Nähten. Bei „RS Suite“ kommen die Sitze als Leder-Fauteuils mit grauen Nähten zu den Kunden. Neben der vollständigen Serienausstattungen stehen noch die Pakete Advanced mit Travel Assist und Head-up Display sowie beheizbaren äußeren Rücksitzen und Maxx mit elektrisch einstellbaren Frontsitzen sowie Massagefunktion für den Fahrersitz und Seitenairbags hinten zum Angebotsprogramm.

Die Preisliste für den Enyaq RS iV beginnt bei 61.500 Euro. Im Januar wird das Modell bei den Händlern stehen. (Walther Wuttke/cen)

Daten Skoda Enyaq RS iV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,65 x 1,88 x 1,60
Radstand (m): 2,77
Antrieb: Zwei Elektromotoren, Allradantrieb
Gesamtleistung: 220 kW
Max. Drehmoment: 460 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.
Elektr. Reichweite: 500 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,9 – 17,8 kWh
Effizienzklasse: Euro 6d-ISC-FCM
CO₂-Emissionen: 0 g/km (WLTP)
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2258 kg / max. 567 kg
Preis: ab 61.500 Euro

Bilder zum Artikel



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Enyaq RS iV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda
