

---

## Unterwegs mit dem Skoda Enyaq Coupé RS iV: Langstrecke braucht Geduld

Von Hans-Robert Richarz, cén

Es gibt mit Sicherheit vernünftigeren Reisen als im Dezember von Köln nach Dagebüll in Nordfriesland zu fahren. Doch wie würde ein batteriebetriebener Crossover im Winter eine Langstrecke von über 600 Kilometern meistern? Wie oft würden wir Strom nachladen müssen? Wie lange würde das dauern? Außerdem wollten wir uns etwas frische Nordseeluft in der Heimat von Maler Erich Nolde und Schriftsteller Theodor Storm um die Nase wehen lassen.

Über 500 Kilometer Reichweite nach dem Testverfahren WLTP („Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure“) gibt Skoda für seinen sportlichsten Elektrospross, den Enyaq Coupé RS iV, an. Doch wer diesen, nach dem „weltweit harmonisierten Testverfahren leichter Fahrzeuge“ ermittelten Wert für bare Münze hält, glaubt auch an den Klapperstorch. Das gilt für ziemlich alle Reichweitenangaben batteriebetriebener Autos. Aber daran tragen die Produzenten die wenigste Schuld. Hauptsächlich verantwortlich ist die Testprozedur. Doch davon später.

Mit 73 Prozent Batteriekapazität und einem Kilometerstand von 8948 Kilometern machten wir uns an einem Sonntagmorgen im Dezember am Fuß des Bergischen Lands unweit von Köln auf den Weg. Zuerst nahmen wir die A 3 und ab dem Autobahnkreuz Leverkusen die A 1 immer in Richtung Norden unter die Räder. Kurz hinter Hamburg wechselten wir von der A 7 auf die A 23, die so genannte Westküstenautobahn, bis zu deren Ende bei Heide im Kreis Dithmarschen an der Grenze zu Nordfriesland.

Der erste Teil der Reise währte nur etwas weniger als zwei Stunden. Nach 166 Kilometern bekam der Skoda Hunger und verlangte kurz vor Münster per Anzeige auf der Armaturentafel energisch nach frischem Strom. 67 Minuten dauerte der Aufenthalt an der Ladesäule, bis die 82-kWh-Batterie auf 100 Prozent aufgefrischt war. Zur vollen Dröhnung statt der gemeinhin üblichen Aufladung auf 80 Prozent rät die Betriebsanleitung für den Fall, dass eine längere Tour bevorsteht.

225 Kilometer später war es schon wieder so weit. Diesmal mussten wir uns am Rasthaus Ostetal kurz vor Hamburg 65 Minuten lang in Geduld fassen. Später noch ein kurzer Stopp von 22 Minuten in Niebüll, um ohne Probleme unsere Bleibe im empfehlenswerten Strandhotel Dagebüll erreichen zu können. Insgesamt hatten wir also für 633 Kilometer bei freier Fahrt ohne Staus mehr als neun Stunden gebraucht und dabei zweieinhalb Stunden zum Stromtanken vertrödelt.

Über 500 Kilometer Reichweite? Pustekuchen. Warum die offiziellen Angaben nach WLTP oft stark danebenliegen, erklären zum Beispiel die Experten der Website [efahrer.chip.de](http://efahrer.chip.de) so: „Im WLTP-Test fahren die Autos einen halbstündigen, vorgegebenen Testlauf. Er soll realistisches Fahren innerhalb und außerhalb von Städten mit verschiedenen Geschwindigkeiten, Beschleunigungen, Schaltzeitpunkten und Temperaturen und Straßenbedingungen simulieren und so einen vergleichbaren Rückschluss auf praxisnahe Alltagsreichweiten im Mischbetrieb ermöglichen. Um eine faire Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Autos herstellen zu können, bildet der WLTP-Zyklus gewissermaßen den kleinsten gemeinsamen Nenner ab: Es wird sehr schwach beschleunigt, und auch beim Abbremsen gibt es keine übermäßige Verzögerung. Die höchste gefahrene Geschwindigkeit liegt bei 131 km/h und nur für zirka drei der 30 Minuten liegt die Geschwindigkeit über 100 km/h.“

Insgesamt liegt das Durchschnittstempo in den vier Teilzyklen des WLTP-Tests wegen

---

der Simulation von Stopp-und-Go-Verkehr und Haltephasen an Ampeln bei nur 46,5 km/h. Mit Hilfe eines komplizierten Datenabgleichs aus den Messergebnissen aller vier Testphasen und der Kapazität der voll aufgeladenen Batterie ergibt sich ein Wert der maximal möglichen Reichweite. Dass die jedoch maßgeblich von Temperatur, Fahrweise, Geschwindigkeit, Topografie und Nutzungsgrad batterieelektrischer Verbraucher abhängt, liegt auf der Hand.

So müssen die Fahrer des ADAC bei ihrem erst kürzlich durchgeführten Test des Skoda Enyaq Coupé RS das Beschleunigungspedal wie ein rohes Ei behandelt haben, um eine Reichweite des Fahrzeugs von 450 Kilometer zu erzielen. Sie erweist sich nämlich insbesondere bei längeren Autobahntouren, wie sie zum Beispiel bei Urlaubsreisen an der Tagesordnung sind, als Wunschtraum und ganz gewiss bei unserer Winterreise in den hohen Norden Deutschlands, bei der Heizung, Sitzheizung, Scheibenwischer und Scheinwerfer sowie weitere Strombenutzer in Betrieb waren. Dann kann bei batterieelektrischen Fahrzeugen die tatsächliche elektrische Reichweite im Vergleich zu den im WLTP angegebenen Daten um bis zu 30 Prozent geringer sein.

Apropos ADAC. Insgesamt beförderte der Club in seinem umfangreichen Enyaq-Test den Crossover auf den ersten Platz in der Kategorie „Elektroauto-Mittelklasse“. In der Kategorie „Multimedia/Konnektivität“ schnitt der Wagen dank seiner umfassenden Serienausstattung besonders gut ab, so gehört unter anderem das Head-up-Display zur Serienausstattung. Auch beim Thema „Motor/Antrieb“ gab es viel Lob. „Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,7 Sekunden – perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr“, heißt es.

Unter dem Strich verdient der Skoda tatsächlich eine Menge Lorbeeren. Uns machte der Wagen – mal abgesehen von den langweiligen Stunden an den Ladesäulen – viel Spaß. Kein Wunder, spielt er doch in einer Liga mit, in der Audi Q4 e-Tron Sportback, Ford Mustang Mach-E, Hyundai Ioniq 5, Kia EV6 und VW ID 5 das Maß aller Dinge ausmachen – allerdings leider auch in puncto Preis, der bei 57.700 Euro beginnt.

Überholvorgänge mit dem Enyaq Coupé RS könnten glatt als vergnügungssteuerpflichtig durchgehen: Ein beherzter Tritt aufs Pedal gibt den insgesamt 299 Pferden aus den zwei elektrischen Herzen vorne und hinten so sehr die Sporen, dass der Wagen auf der rechten Fahrbahnseite – im Rückspiegel betrachtet – still zu stehen scheint. Wir gönnten uns den Spaß auf der Bundesstraße 5 zwischen Heide und Dagebüll aber nur selten, um die Reichweite nicht über Gebühr in die Bredouille zu bringen. Zuvor hatten wir uns aus dem gleichen Grund auf der Autobahn an die empfohlene Richtgeschwindigkeit gehalten, obwohl das Fahrzeug mit 180 km/h ein für einen Stromer vergleichsweise hohes Spitzentempo erreichen kann.

Als Geschmackssache ist die Farbe Mamba-Grün des Testwagens zu betrachten, erwies sich aber für Fotos bei dem zumeist grauen Wetter an der Nordsee als äußerst vorteilhaft. Ausgesprochen komfortabel für die Insassen beiderlei Geschlechts waren die ergonomisch sehr gut auch für Langstreckenfahrten konstruierten Sitze. Das vordere Raumangebot rechts wie links, über dem Kopf und für die Beine läßt nichts zu wünschen übrig. Nur groß gewachsene Sitzriesen im Zweimeter-Format könnten im Fond Probleme mit der Kopffreiheit bekommen.

Fahrer beziehungsweise Fahrerin freuten sich über ausgezeichnete Sicht- und Lichtverhältnisse bei Dunkelheit wegen der Matrix-LED-Leuchten mit Abbiegelicht vorne und serienmäßig vorhandener Scheinwerfer-Reinigungsanlage. Schwieriger ist es festzustellen, wo das Auto vorne anfängt und hinten endet. Da hilft die ebenfalls serienmäßig eingebaute Heckkamera, die sich durch eine optional bestellbare Frontkamera ergänzen lässt. Ansonsten gehört eine Fülle von Assistenzsystemen zur Grundausstattung – von der Abstandswarnung über ein vorausschauendes Notbremssystem, die Verkehrszeichenerkennung und einen Spurassistenten bis zum

---

## Müdigkeitswarner.

Der Skoda Enyaq Coupé RS ist ein schönes, komfortables und leicht zu bedienendes Fahrzeug, das Freude macht – wenn nicht die für ein Elektroauto erforderlichen Ladevorgänge wären. Nach der Ankunft in Dagebüll mussten wir für ein paar Ausflüge rund um Husum, einen misslungenen Abstecher zur Hamburger Hallig, die ebenso geschlossen war wie das Erich-Nolde-Museum in Seebüll, und einem Trip nach Büsum und wieder zurück nach Dagebüll bei Kilometerstand 9665 nochmal für 62 Minuten an eine Ladestation.

Nach vier Tagen ging es wieder zurück von der Nordsee an den Rhein. Ladebilanz der Heimreise: 85 Minuten in Husum, 70 Minuten in Delmenhorst und 36 Minuten an der Raststätte Lichtendorf kurz hinter dem Kamener Kreuz.

Insgesamt also verbrauchten wir über sechs Stunden zum Stromladen. Dabei hatten wir noch Glück, dass sämtliche Ladesäulen, die wir angefahren hatten, nicht von anderen E-Autos besetzt oder defekt waren. Was aber, wenn die des Klimas wegen erforderliche Mobilitätswende zumindest bei Pkws komplett nur mit Batteriebetrieb – wie politisch gewünscht – vonstattengeht? Wie mag es dann zur Hauptreisezeit an den Autobahntankstellen zugehen, selbst wenn die Ladesäulen-Infrastruktur mehr als drastisch ausgebaut wird?

Unser Langstrecken-Versuch mit dem Skoda Enyaq Coupé zeigt, dass – zumindest bei erschwinglichen Autos –zusätzliche Alternativen zur klimaschonenden Fahrweise an die Seite der Batterie gestellt werden müssen. Sie ist prädestiniert für den Stadt- und Kurzstreckenverkehr. Für die Langstrecke müssen Brennstoffzelle, e-Fuels oder andere Energiequellen erschlossen werden. Sonst droht das Chaos. (Hans-Robert Richarz/cen)

## Daten Skoda Enyaq Coupé RS iV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,88 x 1,61  
Radstand (m): 2,77  
Antrieb: 2 E-Motoren, AWD, 1 Gang  
Leistung: 220 kW / 299 PS bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 460 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,4 Sek.  
WLTP-Reichweite: 500 km  
Normverbrauch: 15,1 kWh/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km  
Leergewicht / Zuladung: min. 2253 kg / max. 572 kg  
Kofferraumvolumen: 570–1610 Liter  
Max. Anhängelast: 1400 kg  
Basispreis: 57.700 Euro  
Testwagenpreis: 63.535 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Skoda Enyaq Coupé RS iv.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz



Unterwegs mit dem Skoda Enyaq Coupé RS iv: Start im Bergischen Land.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz



Unterwegs mit dem Skoda Enyaq Coupé RS iv: Erster Ladestopp in Münster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz



Skoda Enyaq Coupé RS iv.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz



Skoda Enyaq Coupé RS iv.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz

---



Unterwegs mit dem Skoda Enyaq Coupé RS iV: Vor der – leider im Winter gesperrten – Hamburger Hallig, der einzigen, die mit dem Auto ohne Fähre erreichbar ist.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz



Unterwegs mit dem Skoda Enyaq Coupé RS iV: Vom Hafen Schlüttsiel gehen unter anderem Fähren zu den Halligen Hooge und Langeness ab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz



Unterwegs mit dem Skoda Enyaq Coupé RS iV: Vom Hafen Schlüttsiel gehen unter anderem Fähren zu den Halligen Hooge und Langeness ab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Richarz

---