

# ROAD MASTER

Mit dem Enyaq stellt Škoda den König der Straße unter den Elektroautos vor. Nicht nur wegen der Fahrdynamik, sondern auch optischer Natur wegen.

**K**ennen Sie das? Sie sehen ein Auto und denken dabei an ein ganz anderes, dass sie nur im Entferntesten daran erinnert? Zum Beispiel einen Opel GT von 1968, der einer Corvette C3 gleicht wie ein Ei dem anderen. Mir ging es so beim Škoda Enyaq. Der erinnerte mich an einen 1956 Buick Roadmaster. Keine Eile, Sie müssen jetzt nicht auf Ihrem Smartphone nach einem Foto davon suchen, um festzu-

stellen, dass ein US-Straßenkreuzer aus den 50er optisch so rein gar nichts mit einem hochtechnologisierten Elektroauto aus Tschechien gemeinsam hat. Bis auf eine Kleinigkeit: Die Lüftungsschlitze im oberen Kotflügel. Buick bohrte nämlich schon Ende der 1930er Jahre Löcher in die Kotflügel ihrer Autos. Vier auf jeder Seite beim Roadmaster, drei bei den kleineren Modellen. „Ventiports“ wurden diese Bullaugen ge-

nannt, die damals tatsächlich den Sinn und Zweck hatten, heiße Luft vom Motor abzuführen.

**Das ist beim Škoda Enyaq nicht der Fall.** Die fünf Lüftungsschlitze sind in der Tat nur angedeutet und nicht offen. Sie sind Zierde, nicht mehr. Dennoch könnte das E-SUV als Roadmasternachfolger durchgehen. Denn die mit chrombesetzten Schlitten mit volu-





minösen V8 Motoren waren wie dafür gemacht, mit der ganzen Sippe quer durch die Staaten zu fahren. Bequem, komfortabel und für die damalige Zeit schnell. Nicht anders ist das beim Enyaq. Die Elektromaschine, mit einer Nenndauerleistung von 95 und einer maximalen Nutzleistung von 204 PS, treibt die Hinterachse an und beschleunigt in 8,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Dank einer Batterie mit einer Kapazität von 82 kWh brutto, schafft es der 2.149 Kilogramm schwere Enyaq laut Werk bis zu 500 Kilometer weit. Im Test schafften wir 400. Klingt nach wenig, ist im Vergleich zu einem 1956er Buick Roadmaster gar nicht mal so schlecht. Der schluckte mindestens 20 Liter auf 100 Kilometer und kam so mit seinem 72 Liter großen Tank nur 360 Kilometer weit. Dafür ist das Fahrwerk des Tschechen deutlich straffer. Nicht zu sportlich oder zu hart, aber eben nicht ganz so weich und komfortabel wie das eines 50er Jahre US-Cars. Das kann ein Vor-, oder Nachteil sein.

**Zu den Vorteilen** gehören – ohne Zweifel – sämtliche Assistenten und Sicherheitsfeatures im Elektro-Flaggschiff aus Tschechien. Ein besonderes Technik-Highlight ist das Head-up Display mit Augmented Reality, das der S-Klasse auf Seite 76 Konkurrenz macht. Die Verarbeitung und die Anmutung der Materialien reiht sich zwischen Buick und Benz. Solide und wertig sind unterschäumtes Plastik und Leder miteinander kombiniert und ergeben eine geräumige und wohnliche Fahrgastzelle. Das hat natürlich auch seinen Preis. Ab 41.480,- Euro kann man einen Škoda Enyaq sein eigen nennen. Unser stärkerer Enyaq iV 80 beginnt bei 49.400,- Euro und unser Testwagen kostet mit allen Extras, wie dem Panorama-Glasschiebedach, dem Drive-Paket Sport Plus und der Škoda Garantieerweiterung 67.057,- Euro. Einen Roadmaster von 1956 gibt es im guten Zustand ab rund 30.000,- Euro, falls Ihnen die offenen Ven-tiports besser gefallen. ■

## ŠKODA ENYAQ iV 80

**Motor:** 1 permanenterregte Synchronmaschine  
**Batterie:** Lithium-Ionen-Akkumulator, 82 kWh  
**Max. Leistung:** 150 kW/ 204 PS  
**Max. Drehmoment:** 310 Nm  
**Fahrleist.:** 0–100 km/h in 8,7 sec, V-max: 160 km/h  
**Kraftübertrag.:** Heckantrieb, zweistufig übersetztes Eingang-Getriebe  
**L/B/H in mm:** 4.649/ 1.879/ 1.616  
**Leergewicht in kg:** 2.149  
**Ladevolumen in L:** 585 bis 1.710  
**Reichweite nach WLTP in km:** 525  
**Testreichweite in km:** 400  
**Basispreis Škoda Enyaq iV 80:** 49.400,- inkl. MwSt., keine NoVA  
**Testwagenpreis:** EUR 67.057,-

## UNTERM STRICH

⊕ Fesch außen, wohnlich und geräumig innen, gepaart mit wunderbarem Fahrkomfort und schneller Ladung von 5 auf 80 Prozent in 38 Minuten.

⊖ Die Reichweiten werden immer besser, sind aber leider noch nicht so hoch wie bei Verbrennern.