Publicatiedatum: 1 november 2026
www.autozine.nl



Skoda Epiq

Alleen de prijs is bescheiden

Autotest | Skoda kan niet worden beschuldigd van valse bescheidenheid. Eerst bracht de Tsjechische fabrikant een model uit dat "Superb" heette. Nu volgt de "Epiq". En op papier heeft de Epiq veel in zich om een "episch" succes te worden. De specificaties zijn goed, de uitrusting is rijk en de prijs is concurrerend. Dus is het tijd voor een proefrit om uit te vinden hoe groot de kans op "episch" succes is.

Skoda staat voor betaalbaar autorijden en daarom stond een voordelige elektrische auto al heel lang op het wensenlijstje van de fabrikant. Echter, Skoda begon met een grote en dus minder voordelige elektrische auto omdat daarmee meer winst is te behalen. Bovendien zijn de ontwikkelingskosten sneller terug te verdienen met een duurder model. Dankzij dat duurdere model is de techniek inmiddels doorontwikkeld en kan tegen lagere kosten worden geproduceerd. Bovendien worden de kosten gedeeld, want de Epiq is in samenwerking met Volkswagen en Cupra ontwikkeld.

"De Epiq benut alle voordelen die elektrisch rijden biedt optimaal en voegt daar de sterke punten die bij Skoda horen aan toe"



Terwijl Volkswagen en Cupra met respectievelijk de ID.Polo en Raval voor hatchbacks kiezen, geeft Skoda de voorkeur aan een SUV. Alhoewel de drie modellen dezelfde technische basis delen, is de Skoda dus daarom in de hoogte gebouwd (+5 cm). Daarbij geeft Skoda de Epiq de stoere uitstraling die hoort bij een SUV met bijna meewarig kijkende koplampen. Omdat een elektrische auto geen grille nodig heeft, is dat hier slechts een sierelement om de neus indrukwekkender te maken. Onder de voorbumper zijn juist wel luchtinlaten te vinden en die zijn juist zeer prominent aanwezig om de uitstraling te versterken.

Ruimte

Dankzij de hogere bouw is de instap in de Epiq net even eenvoudiger dan bij een doorsnee auto. Ook het overzicht over het verkeer is een fractie beter. Terwijl de stalgenoten voor een moderne uitstraling kiezen voor afwerking met stof, kiest Skoda meer traditioneel kunststof. Dit is echter op precies de juiste plaatsen zacht voor het comfort en de veiligheid. Door diverse tinten kunststof te gebruiken, ziet het interieur er niet somber uit.

Skoda heeft de techniek zoveel mogelijk onder de motorkap samengebracht en daarom blijft er veel ruimte over in de cabine. De hoofd- en beenruimte voorin zijn uitstekend. Bovendien zijn de stoelen overduidelijk in Europa voor het Europese postuur ontwikkeld. De ruimte achterin is slechts gemiddeld en hier hadden we op meer gehoopt gezien de bouw van de Epiq en de reputatie van Skoda op dit gebied. Skoda heeft overduidelijk gekozen voor bagageruimte in plaats van ruimte op de achterbank, want de kofferbak is zeer groot met een diep bergvak onder de laadvloer.



Zoals het hoort bij Skoda zit de Epiq vol slimme vindingen die het leven met de auto makkelijker maken, zonder de prijs sterk te verhogen. "Simply Clever" heet dat in marketingtermen. Denk hierbij aan een parapluhouder in het bestuurdersportier, een houder voor een ijskrabber in de achterklep en een klem voor parkeerkaartjes tegen de voorruit. Aan de achterkant van de achterbank kan een houder voor de laadkabel worden gemonteerd. Dat ziet er heel vernuftig uit, maar in de praktijk moet de kabel zeer strak worden opgerold om in deze houder te passen. Bovendien blijven de stekkers bij het uitnemen aan de zijwanden hangen en is het zoveel gedoe om de kabel weer los te krijgen dat deze uiteindelijk toch onder de laadvloer belandde. Wat juist wel volop is gebruikt is de doorvoertule om kabels van de USB-aansluitingen onder het dashboard elegant naar een bakje in de middentunnel te leiden. Daar kan een telefoon bovendien rechtop worden geplaatst zodat deze goed in het zicht staat (zie foto interieur).

Infotainment en veiligheid

Het moederbedrijf van Skoda heeft een standaard audio-, communicatie- en navigatiesysteem ontwikkeld dat alle merken vervolgens naar eigen inzicht kunnen aanpassen en inbouwen. Dit systeem is gebaseerd op Android Automotive, maar dan zonder de applicaties van Google. Daarom is de privacy gewaarborgd en is

Skoda niet afhankelijk van externe partijen voor updates en de levensduur van het systeem. Skoda kiest voor een lekker groot beeldscherm dat bovendien prettig in het zicht is geplaatst zodat het makkelijk is af te lezen. Skoda is niet alleen conservatiever dan de zustermerken als het gaat om de bekleding, ook de bediening is meer traditioneel met mechanische knoppen. De icons aan de linker- en rechter zijkant van het beeldscherm blijven altijd op hun plaats en ook dat zorgt voor een meer vertrouwde bediening.

Helaas werd de testauto geplaagd door een probleem dat eerder ook al werd ervaren in de vernieuwde Cupra Born: een verbinding met een iPhone voor Apple CarPlay komt slechts eenmalig tot stand en kan daarna nooit meer worden gebruikt. Zelfs als de telefoon ontgrendeld, met wifi en bluetooth ingeschakeld in de auto aanwezig is, blijft de Epiq melden dat dat toestel niet kan worden gevonden. Dit geldt voor nieuwe en oude iPhones. Het probleem inmiddels gemeld bij de fabrikant en die zoekt naar een oplossing. Vooralsnog is de enige remedie het koppelen van een telefoon via Bluetooth voor telefoneren en het streamen van muziek. Dat werkt goed en de verbinding met een Bluetooth toestel komt zelfs opmerkelijk snel tot stand na het starten van de auto.



Skoda weet heel goed dat de door de Europese Unie opgelegde veiligheidsvoorzieningen alom gehaat worden omdat ze slecht werken (dit speelt bij alle autofabrikanten) en de bestuurder kleineren. Daarom is een speciale knop op het dashboard te vinden waarmee het menu wordt opgeroepen om "bestuurders-assistenten" uit te schakelen. Om het extra simpel te maken worden daarbij handige pictogrammen getoond zodat de gebruiker zich niet hoeft te verdiepen in technische benamingen. Heel prettig: bij Skoda betekent uit ook echt uit.

Elektrische auto

De Epiq heeft het formaat en de prijs van een Skoda Kamiq, maar is dankzij de elektrische aandrijving stiller, soepeler en schoner. Dat laatste betreft niet alleen de directe uitstoot, want de efficiëntie van een elektromotor is vele malen beter dan die van een verbrandingsmotor en dus wordt ook in absolute zin minder energie verbruikt. De hier gereden variant met 211 pk is bovendien flink sneller dan een even kostbare evenknie met benzinemotor. In de eco-modus zijn de prestaties al ruim voldoende. In de standaardmodus is de Epiq lekker vlot en biedt deze Skoda de souplesse en overmacht die elektrisch rijden zo aantrekkelijk maken. Daarnaast is er een sportstand waarbij het maximale vermogen zo rap wordt vrijgegeven dat de voorwielen het nét kunnen verwerken; en zo hoort het bij een sportstand!



De Epiq wordt bediend als een automaat met een hendel aan het stuurwiel. Die heeft ook een B-stand en daarin remt de auto zo sterk af op de motor, dat eenvoudig heel veel energie kan worden teruggewonnen. Het is hiermee ook mogelijk om te rijden met één pedaal en wie dat eenmaal heeft ervaren wil niets anders meer.

De Epiq biedt de keuze batterijen met een capaciteit van 39 kWh en een 56 kWh. Met de 56 kWh accu heeft de Epiq in theorie een actieradius van 437 km. Ondanks het feit dat het testverbruik vrijwel gelijk was aan het door de fabrikant beloofde verbruik (namelijk 14 kWh / 100 km) kon slechts 326 km worden afgelegd op een volle accu. Dit komt doordat bij het vaststellen van het officiële verbruik laadverliezen worden meegerekend en bij het verbruik niet.

Bij een snellader wist de testauto met een koude, maar bijna lege batterij, op te laden met een snelheid van 75 kW. Gaandeweg nam dit toe tot 100 kW en dat komt dicht in de buurt van de door Skoda beloofde maximale laadsnelheid van 105 kW. Het laden bij een publiek laadpunt (wisselstroom) verliep eveneens keurig. Het zou echter prettig zijn als Skoda de resterende tijd iets prominenter zou tonen dan met de piepkleine lettertjes in een hoekje van het beeldscherm achter het stuurwiel.



Rijeigenschappen

Zoals eerder gemeld, is de Epiq hoger dan de modellen waarmee het de technische basis deelt. Dat betekent een hoger zwaartepunt en dus minder stabiliteit en een grotere kans op overhellen. Skoda had dit op zijn beloop kunnen laten en/of kiezen voor langere veerwegen voor extra comfort, zoals diverse concurrenten doen. De Tsjechische fabrikant streeft echter naar een neutraal weggedrag en kiest daarom voor stuggere veren. De Epiq heeft daarom een zeer vertrouwenwekkend weggedrag en laat zich met hoge snelheden door bochten jagen; alsof het een hatchback is!

In de week dat de Epiq bij de Autozine-redactie te gast was zijn de rijeigenschappen als zeer positief ervaren. Tevens is het formaat van de auto als prettig ervaren. De Epiq biedt een goede balans tussen functionaliteit, stabiliteit en handelbaarheid.



Conclusie

Na lang wachten (de eerste aankondiging is van 2024) brengt Skoda eindelijk een goedkope elektrische auto uit. En gelukkig was het het wachten waard. De Epiq benut alle voordelen die elektrisch rijden biedt optimaal en voegt daar de sterke punten die bij Skoda horen aan toe. Door de Epiq aan te bieden met verschillende batterijen en motoren, is het mogelijk om de auto te kiezen die past bij het beoogde gebruik. Zeker in Nederland is dankzij de uitstekende infrastructuur een grote actieradius niet noodzakelijk en dus kan veel geld worden bespaard door te kiezen voor een "kleine" accu. Zoals het hoort is deze elektrische auto stil (geen fluittoon van de elektromotor) en soepel. De mogelijkheid om te rijden met één pedaal maakt het leven in de stad makkelijker.

Wat de Epiq tot een echte Skoda maakt is het nuchtere karakter. Chinese auto's geven soms het idee de techniek van de toekomst aan te bieden tegen een prijs uit het verleden. Skoda streeft juist naar vertrouwen en een gevoel van thuiskomen. Ook typisch Skoda zijn de royale ruimte voorin en de

forse bagageruimte (helaas ten koste van de ruimte op de achterbank). Onder de noemer "Simply Clever" biedt de Epiq vele kleine voorzieningen die het leven met de auto makkelijker maken, zonder deze veel duurder te maken. Omdat Skoda zich richt op een meer behouden publiek worden functies bediend met fysieke knoppen en is het interieur bekleed met traditionele materialen.

De Skoda Epiq maakt daarom optimaal gebruik van de nieuwe techniek zonder de doelgroep uit het oog te verliezen. Daarmee heeft de Epiq alles in zich om een "episch" succes te worden, want uiteindelijk is alleen de prijs bescheiden. ■

Specificaties
Skoda Epiq

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	416 x 179 x 158 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.607 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Batterij	56 kWh
Bagageruimte	475/1345 l
Bandenmaat	225/50R18

Motor en prestaties



Vermogen	211 pk @ 0 rpm
Koppel	0 Nm @ 0 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.1 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	13.90 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	437 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 33.990,-
Prijs instapmodel	€ 26.990,-