



Skoda Enyaq 85x Sportline

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

Von außen hat Skoda den Enyaq deutlich überarbeitet. Das neue Markengesicht, zuvor präsentiert am kleineren Bruder Elroq, fällt sofort auf. Eigner eines "Vor-Facelift"-Enyaq brauchen sich aber nicht zu grämen, denn ein genauerer Blick unter das Blech verrät: Technisch hat sich wenig getan. Das ist jedoch kein Problem, denn Skoda hat sein Elektro-SUV schon vor etwa eineinhalb Jahren technisch überarbeitet, nur seinerzeit hat man es optisch kaum erkannt. Der aktuelle Enyaq ist jetzt also technisch wie optisch auf dem aktuellen Stand. Nochmals optimiert haben die Tschechen die Effizienz, der Verbrauch im Ecotest ist inzwischen auf 18,9 kWh/100 km gefallen, die Reichweite auf rund 465 km gestiegen. Über jeden Zweifel erhaben war zuvor schon der Antriebskomfort. Passend dazu und absolut zu empfehlen: Die optionalen adaptiven Fahrwerksdämpfer (DCC). Damit kann man zwischen dynamischer Straffheit und wogendem Komfort mit zahlreichen Abstufungen frei wählen - so sollte für jeden Geschmack und jede Gemütslage etwas dabei sein. Das Infotainmentsystem reagiert schnell und läuft stabil, auf Spielereien verzichtet Skoda dabei. Dafür gibt es hilfreiche Individualisierungsmöglichkeiten und Shortcuts für häufig genutzte Funktionen. Die Routenplanung der Navigation kümmert sich um sinnvoll gesetzte Ladestopps, wobei man die Rahmenbedingungen nach eigenen Wünschen anpassen kann. Es gibt genaue Infos über die Ladeperformance und eine automatische wie manuelle Batterievorkonditionierung. Endlich erntet man die Früchte des jahrelangen Erfahrungssammelns rund um die Elektromobilität im Volkswagenkonzern. Dass der Enyaq selbst für vier Erwachsene und reichlich Gepäck viel Platz bietet, ist schon bekannt. Ebenso die vielen kleinen praktischen Details, die Skoda als "Simply-Clever-Lösungen" in seine Autos verbaut. Auch nichts Neues: Ein Skoda ist kein Schnäppchen mehr. Für den Enyaq mit Allradantrieb in der Sportline Ausstattung wollten die Tschechen über 57.000 Euro. Der Testwagen stand gar mit gut 65.000 Euro in der Preisliste. Kurz nach Einführung des Enyaq RS als neue Topvariante im ersten Halbjahr 2025 hat Skoda den allradgetriebenen Sportline aus dem Programm genommen - kein Wunder, war der 85x Sportline ausstattungsbereinigt doch gut 1.000 Euro teurer als der RS. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron, Cupra Tavascan, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, VW ID.4.

+ reichlich Platz im Innenraum, viele praktische Details, üppige Serienausstattung, sehr gute Fahrleistungen, ausgezeichneter Federungs- und Antriebskomfort mit optionalem DCC-Fahrwerk

- geringe Anhängelast, mäßige Zuladung, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST

1,6

AUTOKOSTEN

3,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,2
	Langstrecke	1,8
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Zahlreiche praktische Details in den Autos sind die Domäne von Skoda - und die Tschechen verstehen es gleichzeitig, die vorhandenen Möglichkeiten geschickt einzusetzen und ein innen wie außen hochwertig anmutendes Auto zu bauen. Die Karosserie des Enyaq Sportline ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist perfekt verkleidet und aerodynamisch optimiert. Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe, silberfarbene Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen hinterlassen einen wertigen Eindruck. Beim Sportline-Modell wertet Skoda zusätzlich durch belebte Interieurelemente mit hellgrauen Nähten auf. Betrachtet man

die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschaumung bzw. der Überzug mit Leder nur vorn im Innenraum verbaut ist und dort im oberen Bereich des Armaturenbretts, der Mittelkonsole und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt. Dennoch, insbesondere die veredelten Oberflächen hinterlassen einen wertigen Eindruck.

⊖ In dieser Preisklasse und insbesondere in der Luxus-Ausstattung wäre eine Gasdruckfeder eigentlich angemessen - trotzdem wird die Motorhaube (hier ist tatsächlich einer der zwei E-Motoren drunter) nur von einem Stab offengehalten - das macht die Handhabung umständlich.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die Batterie im Enyaq 85x hat eine Kapazität von netto 77 kWh, sie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei, weitere Steckertypen gegen Aufpreis verfügbar. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden in einem Fach im Bereich der Ladekante verstaut werden. Das Vollladen über 230 V dauert mindestens 35 bis 40 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 28 Minuten an einer Ladesäule, die mindestens 180 kW Ladeleistung abgeben kann. Von 10 auf 44 % Ladestand geht es in nur 10 Minuten. Die maximale Ladeleistung ist nur unter optimalen Ladebedingungen zu erreichen, dafür kann die Batterievorkonditionierung eingesetzt werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Eco-test-Verbrauchs eine Reichweite von rund 465 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 500 km möglich. Die Außenlänge von 4,66 m ist für die Stadt nicht ideal, der Wendekreis von 11,5 m immerhin zufriedenstellend; der heckgetriebene Enyaq konnte im letzten Test mit nur 10,3 m Wendekreis begeistern. Die Breite fällt mit 2,16 m (inkl. Außenspiegeln) üppig aus. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-Skoda geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

Der Enyaq 85x Sportline kommt mit einem Leergewicht von fast 2,3 Tonnen sehr gewichtig daher. Als Zuladung sind 476 kg erlaubt. Vier Erwachsene und ihr Gepäck können damit auf die Reise gehen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, die zulässige Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt ebenfalls bis zu 75 kg. Verfügt der Anhänger über eine eigene Bremse, darf er bis 1.200 kg wiegen, sonst nur 750 kg - ein ausgewiesener Zugwagen ist der Enyaq auch als Allradler bei weitem nicht, aber immerhin darf er überhaupt Anhänger an den Haken nehmen. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel war bis Ende 2022 über den Zubehör-Katalog erhältlich - aktuell ist das Angebot nicht verfügbar.

⊕ Schon seit dem kleinen Facelift Anfang 2024 verfügt der Enyaq über eine neue Infotainmentsoftware, die ein automatisches oder manuelles Vorklimatisieren der Batterie vor dem Schnellladevorgang erlaubt. Man kann vorab im Menü sehen, welche Ladeleistung mit der aktuellen Kondition möglich ist, welche unter optimalen Bedingungen möglich wäre und wie lange die Batterieheizung laufen müsste, um die optimale Konstitution zu erreichen. Das ist perfekt und transparent gemacht, denn man hat die volle Übersicht und kann auf die Automatik setzen oder selbst eingreifen.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil des Steckers abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine integrierte Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Enyaq 85x lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hinten hilft die steile Heckscheibe, das Ende zu kalkulieren, nach vorn ist es nicht so leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, weil die etwas erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten Dachsäulen die Übersicht erleichtern. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende zufriedenstellend ausfällt. Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden. So gibt es beim Sportline serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die sich um weitere Kameras an Front und Seiten ergänzen lässt. Die Heckkamera klappt bei Nichtgebrauch zwar nicht ein (um Verschmutzen bei schlechter Witterung zu vermeiden), aber immerhin wird sie mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt. Gegen Aufpreis erhält man einen Einparkassistenten und die Funktion "Trainiertes Parken" - man kann eigene Parkplätze im Auto abspeichern und der Enyaq parkt dann selbständig dort ein. Matrix-LED-Scheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht sind Serie; dank Matrix-Technik ist auch ein dynamischer Fernlichtassistent an Bord, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Matrix-Scheinwerfer leuchten die Straße gut aus, das Fernlicht könnte aber homogener erstrahlen. Der Innenspiegel sowie der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab - diese Funktion ist für den rechten Außenspiegel inzwischen leider entfallen.

⊖ Entfallen ist auch die Scheinwerferreinigungsanlage, für den deutschen Markt wird sie nicht mehr eingebaut.

1,8 Ein-/Ausstieg

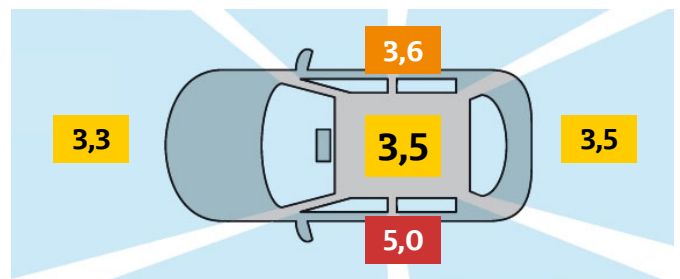
⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition im Enyaq 85x erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 54 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Octavia, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Vorteil Elektroauto: Hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also bequem von einer Seite zur anderen durchrutschen. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem Enyaq Sportline nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben



Die steile Heckscheibe des Enyaq 85x erleichtert die Rückwärtseinschätzung, die Rundumsicht insgesamt ist zufriedenstellend.

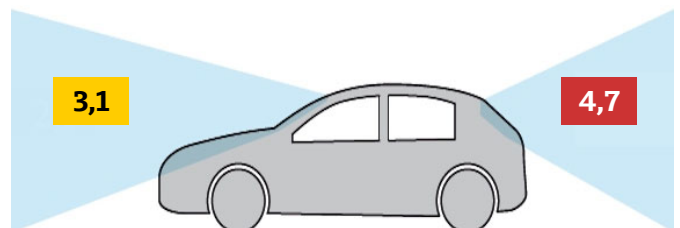
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Spiegel- und Türgriffampen auch aus den animierten Front- und Heckleuchten besteht. Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Enyaq Sportline unerlaubt zu öffnen und zu starten. Skoda hat wie schon VW im Golf VIII diese Sicherheitstechnik umgesetzt.

2,0 Kofferraum-Volumen

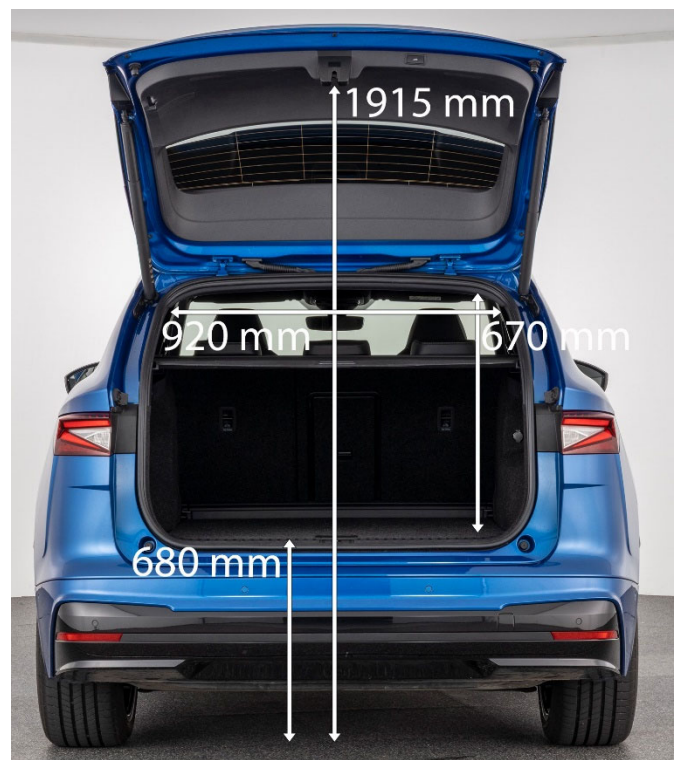
⊕ Im Testwagen ist ein Fächersystem unter dem Kofferraumboden eingebaut. Dadurch lässt sich der Boden nicht mehr nach unten verlegen. In dieser Konfiguration fasst der Gepäckraum 450 l - ohne das Fächersystem wären bis zu 515 l unter der Kofferraumabdeckung verstaubar. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen im Testwagen von 450 l auf 610 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind maximal 1.435 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es in den Fächern des Einlegers und einem tieferen Fach vor der Ladekante, dort finden etwa 40 l Platz, was für verschiedene flache Utensilien und die Ladekabel reicht.



Das Kofferraumvolumen des Testwagens reicht von 450 Litern mit Fächersystem bis maximal 1.435 Litern bei vollständiger Raumausnutzung.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist im Sportline Serie. Ebenfalls aufpreisfrei an Bord ist der schlüssellose Zugang, er enthält auch die Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze. Selbst gut 1,90 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar mit Kunststoff ummantelt ist, aber deutlich absteht. Die Ladekante liegt rund 68 cm über der Straße und damit in passabler Höhe. Innen ergibt sich keine Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden. Man kann den vorderen Teil des Kofferraumbodens eine Stufe höher einhängen, dann hat man einen weitgehend bündigen Übergang vom Boden auf die umgeklappten Rücksitzlehnen - lange Gegenstände können so leichter von hinten nach vorn durchgeschoben werden. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen erhellt, eine seitlich links und zwei oben in der Heckklappen-Innenverkleidung.



Die Kofferraumnutzung wird durch eine elektrische und berührungslose Öffnungsfunktion der Heckklappe erleichtert. Die Ladekante ist mit 68 cm angenehm niedrig.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung (20,5 cm breit, 37 cm hoch) in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum. Die Lehnen fallen federgespannt

selbständig um. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man auf die seitlichen Gurte achten, die zwar kaum eingeklemmt werden können, aber keine eigene Fixierung haben. Es gibt je ein

praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie vier

ausklappbare Taschenhaken zur Verfügung. An weiteren Haken lässt sich ein praktisches Netzprogramm aus dem Zubehör-Katalog befestigen.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Skoda hält das Infotainmentsystem weiterhin auf dem neuesten Stand, auch wenn es nach dem größeren Schritt im letzten Jahr zum diesjährigen Facelift eher kleiner Optimierungen gab. Zwar baute das System im Enyaq schon immer auf dem anfangs kritisierten System der ID-Modelle von VW auf, aber Skoda hatte von Beginn an eine eigene Note eingebracht und es damit geschafft, die größten Kritikpunkte etwas zu umschiffen. Die aktuelle Ausbaustufe arbeitet flüssig, zahlreiche konfigurierbare Shortcuts versuchen den enormen Funktionsumfang des Infotainments besser handhabbar zu machen. Die Klimabedienung ist etwas anders als bei den VW-Modellen oder dem Seat Leon gestaltet: Man stellt die Temperatur nicht über die Touch- und Wischleiste unterhalb des zentralen Bildschirms ein. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen, das immerhin über eine eigene Hardware-Taste aufgerufen werden kann. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es manchen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Apropos Touchleiste unter dem Display: Diese ist wie im neuen VW ID.7 oder Golf Facelift zugunsten besserer Bedienbarkeit bei Nacht beleuchtet. Unterhalb des Zentralscreens gibt es eine Leiste mit mechanischen Tasten, mit denen man direkt in häufig genutzte Menüs (z.B. Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi, Parkassistent oder das erwähnte Klimamenü) kommt. Zu Radio, Navigation oder Medien führen sie allerdings nicht direkt. Insgesamt muss man sich schon eine Weile mit dem Enyaq Sportline befassen, bis die Bedienung flüssig klappt. Man sieht dann aber die Detailverbesserungen, die Skoda



Die meisten Eingaben erfolgen über den zentralen Touchscreen des Infotainments. Gut: Skoda verbaut physische Tasten am Lenkrad und Walzen für Lautstärke und Displayeinstellungen.

vorgenommen hat; so gibt es am unteren Bildschirmrand auch fixe Schaltflächen für das Hauptmenü und die Einstellungen sowie drei frei belegbare Favoriten-Touchfelder. Weitere personalisierbare Shortcuts finden sich am oberen Bildschirmrand. Wie schon ID.3 und ID.4 muss auch der Tschache mit einem arg kleinen Instrumentendisplay auskommen. Nach mehreren Software-Updates ist inzwischen immerhin eine reduzierte Bordcomputer-Anzeige einblendbar. Im Skoda ist der Fahrtrichtungs-Wählhebel besser sichtbar auf der Mittelkonsole platziert.

⊕ Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, hier ist die Bedienung völlig problemlos. Die vier elektrischen Fensterheber mit vier eigenen Tasten an der Fahrertür (eigentlich selbstverständlich, aber VW setzt bei den ID-Modellen nur auf zwei Tasten und eine Umschalttaste) verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch eingestellt werden (links Serie, rechts Option) und verfügen über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Enyaq Sportline gibt es im Multimedia-Bereich vieles serienmäßig. Radio (inkl. DAB+ Empfang), Navigationssystem, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, zwei USB-C-Anschlüsse und eine induktive Ladeschale sind nur ein paar der Details, die alle Sportline-Enyaq mitbringen. MirrorLink,

Android Auto und Apple Carplay hat der Enyaq immer an Bord - und das bei Bedarf natürlich kabellos angebunden. Aufpreis kostet dagegen das CANTON Soundsystem, zwei weitere USB-Anschlüsse im Fond und das Head-up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert; die Projektionsfläche ist

sehr groß, so dass auch Augmented Reality Inhalte in den Sichtbereich des Fahrers eingeblendet werden können. Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das Navigationssystem sind drei Jahre Kartenupdates sowie Online-Verkehrsinformationen dabei. Selbstverständlich kann man auch hier gegen Gebühr verlängern. Bei der Routenplanung werden verfügbare Ladesäulen mit berücksichtigt, ebenso die Restreichweiten zwischen den Ladestopps. Die Fahrweise und der Verbrauch auf der Route werden dynamisch einkalkuliert; man kann Mindest-

Reichweitenvorgaben für die Ladestopps sowie das Ziel festlegen. Seit Einführung des Enyaq gab es hier Optimierungen, die sinnvoll und praktisch sind und dank Updates zumindest teilweise auch für die älteren Modelle kommen. Die neue Möglichkeit der manuellen oder automatischen Batterieheizung für schnelleres Laden erweitert die Langstreckentauglichkeit.

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen.

2,1

Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Enyaq 85x lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit gut 2,05 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren; der Testwagen ist mit dem großen Panorama-Schiebedach ausgestattet, das etwas Kopffreiheit kostet - wer mehr braucht, muss das optionale Dach weglassen. Die

Innenbreite liegt im guten Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der erwähnten großen Glasfläche im Dach und auch durch die Ambientebeleuchtung, die dem Innenraum bei Nacht mehr Tiefe verleiht. Etwas einengend kann der dunkle Dachhimmel wirken, zu dem es beim Sportline keine helle Alternative gibt.

2,2

Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für knapp 1,95 m große Menschen aus. Ebenfalls ab etwa 1,95 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze. Die Ambientebeleuchtung für mehr Tiefenwirkung bei Dunkelheit gibt es auch für die Rücksitze (Türen, Fußraum). Der dunkle Dachhimmel wiederum lässt den Innenraum für manche enger wirken.



Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Platz hinten für bis zu 1,95 m messende Personen, Kopf- und Beinfreiheit gleichermaßen.

2,6

Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzelne verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird serienmäßig auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für 6-Zoll-Geräte groß genug dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt über die Klimaanlage und auch nicht abschließbar; es

ist teilweise mit Filz ausgeschlagen, damit Inhalte keine Klappergeräusche verursachen.

1,6 KOMFORT

1,4 Federung

Serienmäßig kommt der Enyaq Sportline mit einem Sportfahrwerk, gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer.

⊕ Das Sportfahrwerk ist nur was für Fans des direkten Ansprechens - definitiv empfehlenswert ist die optionale adaptive Dämpferregelung DCC wie im Testwagen. Sie passt deutlich besser zum sanften Antriebscharakter eines Elektroautos. Und wer es straff möchte, kann bei Bedarf auch die Sparteinstellung wählen. Von großem Vorteil ist die weite Spreizung der Dämpfer zwischen Comfort+ und Sport+, man spürt den erheblichen Unterschied. Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer in zahlreichen Stufen zwischen komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein breites Spektrum einstellbar, von nachschwingend bis recht straff abrollend. Über Comfort hinaus mag die Harmonie der Abstimmung etwas leiden, weil Vorder- und Hinterachse nicht mehr so ganz zusammenpassen. Der Enyaq wogt dann erheblich, für manche vielleicht schon zu viel. Aber: Es ist

wunderbar, dass es die Option überhaupt gibt. Skoda lässt erstaunlich viel Karosseriebewegung zu, die Sicherheit ist dabei nicht beeinträchtigt. Der Stromer bietet einen sehr guten Komfort und eine angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann der Enyaq Sportline komfortabel unterwegs sein, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine Grenzen und reicht leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch. Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die hohen ungefederten Massen durch die großen Räder. Viel besser kann man es mit einer konventionellen Federung aber kaum umsetzen. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das hohe Schluckvermögen des Fahrwerks, denn sie werden gut absorbiert. Auf der Landstraße ist man komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den Enyaq 85x etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Tscheche prädestiniert, er federt souverän und der lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Fahrzeug.

2,1 Sitze

⊕ Im Sportline werden serienmäßig Sportsitze mit integrierten Kopfstützen verbaut. Das nimmt den Sitzen leider unnötig Flexibilität, denn nicht für jede Statur passen die fixen Kopfstützen. Der Fahrersitz ist immer elektrisch einstellbar (mit Memory-Funktion), für den Beifahrersitz kostet die elektrische Einstellung Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Die 4-Wege-Lordosenstütze ist beim Fahrer immer dabei, beim Beifahrer optional (mechanische 2-Wege-Lendenwirbelstütze Serie). Verfügbar ist auch eine Massagelfunktion über die

Fahrer-Lordosenstütze (Beifahrerseite Option). Die Sitze sind bequem und auch für lange Strecken gut geeignet, bieten guten Seitenhalt und passende Konturen auf Sitzfläche und Lehne. In der zweiten Reihe bieten die Sitze keine speziellen Einstellmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine gute Sitzposition selbst für Erwachsene, weil genug Beinfreiheit zur Verfügung steht.

2,0 Innengeräusch

⊕ Unabhängig vom Antrieb kommt es bei höheren Geschwindigkeiten im Auto darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Skoda einen guten Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 65,4 dB(A). Das ist ein guter Wert, den zwar auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erreichen können, allerdings nur die gut gedämmten. Der Fahrzeugboden ist sauber verkleidet, eine

geräuschkämmende Beflockung findet man immerhin in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind die Abrollgeräusche der 21-Zoll-Räder etwas deutlicher zu hören. Die Motoren und die Antriebseinheit selbst sind so gut wie nicht wahrnehmbar, eher fallen dezente Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

0,9 Klimatisierung

⊕ Die Dreizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei den Enyaq-Modellen in Sportline-Ausstattung serienmäßig dabei. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der

Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren

Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, allerdings lässt sich für die mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht aber die Luftmenge separat wählen. Die Sitzheizung vorn, die Lenkradheizung sowie die getönten Scheiben ab der B-Säule und die Rollos in den hinteren Türen sind beim Sportline Serie. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung hinten und die sehr praktische beheizbare Frontscheibe ohne sichtbare Heizdrähte. Sehr praktisch im Sommer ist auch die

wärmereflektierende Beschichtung der Optionsfrontscheibe, damit sich der Innenraum in der Sonne nicht mehr so schnell aufheizt. Eine Sitzlüftung ist für die Sportline-Ausstattung nicht lieferbar.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Die 85x-Variante des Enyaq kommt mit zwei Elektromotoren, einen an der Hinterachse mit 210 kW und einen an der Vorderachse mit 80 kW. Skoda gibt als Maximalleistung dennoch "nur" 210 kW (286 PS) und als jeweils maximales Drehmoment 545 + 162 Nm an. Die rein Heckgetriebe Variante hat auch 210 kW und beschleunigt von 0 auf 100 km/h nur marginal langsamer als die allradgetriebene Variante im Test, die für den bekannten Standardsprint auf 100 km/h 6,7 s benötigen soll. Beide Antriebsversionen werden bei 180 km/h abgeregelt. Mit dem überarbeiteten Motor an der Hinterachse steht die volle Leistung über einen großen

Batterieladestandsbereich (SoC) und über einen langen Zeitraum zur Verfügung, die Fortschritte sind auch in der Praxis deutlich zu spüren. Insbesondere bei Geschwindigkeiten über 100 km/h wirkt der Enyaq lebendig und kräftig. Trotz des erheblichen Leergewichts von knapp 2,3 t ist der Enyaq 85x Sportline ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,8 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, rund 3,3 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,3 s.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie gut die etablierten Hersteller den Elektroantrieb inzwischen beherrschen, sieht und spürt man an den ausgereiften Systemen. Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen erst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und

dann hohen Drehzahlen etwas nach. Bei spontanen Zwischenspurts mit hoher Leistungsanforderung spürt man keinen Versatz mehr, nur noch eine gleichmäßige Leistungsentfaltung. Der Antrieb reagiert sogar ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Enyaq 85x kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren gleichmäßig und vehement los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An der Bedienung über den kleinen Hebel auf der Mittelkonsole gibt es wenig auszusetzen; im ersten Moment ist es ungewohnt, man hat die Funktionalität aber schnell verinnerlicht und weiß die gute Ergonomie zu schätzen. In Stufe D ergibt sich eine

geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die hohe Rekuperationsstufe zu schwach. Der Enyaq bietet eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer; die Abstimmung ist sehr gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Mit den Paddels am Lenkrad kann man die Rekuperationsstufen durchschalten. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Enyaq 85x hat ein insgesamt sicher abgestimmtes Fahrwerk mitbekommen. Der Elektrowagen liegt souverän auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken zu, sind aber nicht wirklich störend; bei Bedarf kann man das optionale DCC-Fahrwerk auch straffer einstellen. Durchdrehende Räder beim schnellen Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, der Allradantrieb ist aber

grundsätzlich eine gute Voraussetzung für einwandfreie Traktion. Beim ADAC Ausweichtest gibt er nicht den Dynamiker, bleibt aber auf der sicheren Seite. Bei früheren Ausweichtests der größeren Elektroautos von VW und Skoda haben die Fahrzeuge mit Eco-Reifen eine erhebliche Untersteuerneigung gezeigt - die wurde nun deutlich reduziert. Im Grenzbereich tritt immer noch Untersteuer auf, aber nicht mehr so ausgeprägt, weicher einsetzend und einfacher beherrschbar. Dadurch ist der facegeliftete Enyaq besser beherrschbar. Von den ausgeprägten Karosseriebewegungen und dem gefühlt behäbigen Fahrverhalten darf man sich nicht täuschen lassen, der Enyaq lässt sich dann doch erstaunlich schnell durch die Gassen zirkeln, was für durchaus geschickte ESP-Eingriffe spricht.

2,2 Lenkung

⊕ Für den Sportline gibt es die Progressivlenkung serienmäßig. Sie verfügt über eine in Abhängigkeit des Lenkeinschlags variable Übersetzung, ist um die Mittellage weniger direkt und mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter ausgelegt. So wirkt sie bei höheren Geschwindigkeiten nicht nervös, gleichzeitig hält sich der Kurbelaufwand beim Rangieren in Grenzen. Die Enyaq-Lenkung fühlt sich verbindlich an und gibt gerade um die Mittellage eine gute Rückmeldung. Die Zentrierung passt und ermöglicht entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Dabei gefällt

auch die Zielgenauigkeit gut, der Enyaq Sportline lässt sich gefühlvoll steuern. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren. Die Vorderräder des Allrad-Enyaq lassen sich weniger weit einschlagen als bei den rein heckgetriebenen Varianten. Insofern erklärt sich auch der mit 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag etwas geringere Wert (2,8 Umdrehungen am Lenkrad beim Hecktriebler). Entsprechend erhöht sich jedoch der Wendekreis um etwa 1,5 m.

2,9 Bremse

Die Rekuperation lässt sich über das Bremspedal gut dosieren - will man stärker bremsen, kommt dann jedoch viel Pedalweg und im Vergleich dazu wenig zusätzliche Bremsleistung. Daran muss man sich gewöhnen, weil es im ersten Moment erschrecken kann. Letztlich bremsst der Enyaq schon gut, aber in manchen Augenblicken ist das Pedalgefühl nicht so vertrauensereckend. Dieses Phänomen zeigen die auf dem MEB-Baukasten basierenden Autos aus dem Volkswagen-Konzern immer mal wieder, es war in anderen Testwagen aber auch schon besser. Ansprechen und Dosierbarkeit sind anfangs etwas eigen - hat man sich aber daran gewöhnt, dann kommt man problemlos zurecht. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die dabei als Generatoren arbeiten. Muss

der Enyaq so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Trommelbremsen an der Hinterachse mögen angesichts des Fahrzeuggewichts von deutlich über zwei Tonnen zunächst unterdimensioniert wirken, die konstanten Bremswerte auch bei hoher Belastung belegen aber das Gegenteil. Überdies kann der Elektromotor an der Hinterachse mitbremsen, so dass die Trommelbremsen zusätzlich unterstützt werden können. Gleichzeitig hat man den großen Vorteil, dass die Trommelbremsen im Gegensatz zu Scheibenbremsen nicht so schnell "vergammeln", wenn sie zu wenig eingesetzt werden.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beim Enyaq 85x Sportline ist an Assistenten fast alles Serie, was es für Skodas gibt. Einzig die Rückfahrkamera kann noch um ein 360-Grad-Kamerasystem und die Parksensoren um den intelligenten Parkassistenten (inklusive trainiertes Parken) ergänzt werden. Ansonsten sind der Notbremsassistent, der Spurhalte- und Spurwechselassistent oder die Verkehrszeichenerkennung immer dabei, ebenso die automatische Distanzregelung ACC und der Notfallassistent. Der Travel Assist kann nun auch beim Spurwechsel unterstützen, indem er sanft mitlenkt. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Aufpreis kostet ein großes Head-up-Display mit Augmented Reality-Funktion. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Skoda hat mit der letzten Überarbeitung des Infotainment weitere verfügbare Shortcuts für den oberen Displayrand implementiert, u.a. zum einfachen Abschalten des Spurhalteassistenten und der Tempolimit-Warnung. Beides muss aufgrund EU-Vorgaben bei jedem Neustart aktiviert sein. Insbesondere die akustische Tempolimitwarnung stößt auf viel Ablehnung, weil das jeweilige Tempolimit nicht immer perfekt erkannt wird und es dann zu oft zu Fehlwarnungen kommt. Das Problem haben alle Hersteller, die Umsetzung von mehr Bedienungsfreundlichkeit wird jedoch unterschiedlich gehandhabt. Skoda hat hier ein recht glückliches Händchen bewiesen.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Skoda Enyaq 94 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 04/2021, bestätigt für das Facelift). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der Enyaq immer mit. Die hinteren Seitenairbags sind beim Sportline ebenfalls Serie, Knieairbags dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe - der Abstand zum Dachhimmel ist etwas zu groß, so dass der Himmel die Abstützung nicht wie beim Coupé übernehmen kann. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es gegen

Aufpreis, es lässt sich hinter der Rückbank und hinter den Vordersitzen befestigen.

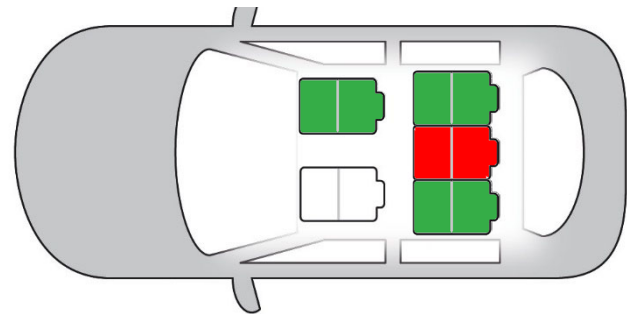
Ein durchdachtes Detail des Skoda: Bei einer offenen Tür wird die jeweilige Ambientebeleuchtung in der Innenverkleidung genutzt, um einen Rückstrahler zu simulieren - sie leuchtet rot mit maximaler Helligkeit. Nachts ist das ähnlich wirksam wie separate Türleuchten.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Enyaq 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich, allerdings kann hier bei höheren Kindersitzen unter Umständen die Kopfstütze stören; es empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann entweder über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen oder über Tasten in der Fahrertür aktiviert werden - eine perfekte Lösung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim Enyaq zufriedenstellend, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen und der Scheinwerfer hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Elektro-Skoda 71 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein

Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenfalls an Bord.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Skoda hat das Elektrosystem in seinem Enyaq weiter optimiert. Mit dem Facelift konnte der Verbrauch nochmal etwas gesenkt werden, trotz weiterhin mehr als üppiger Leistung. Der Ecotest ermittelt den Verbrauch unter günstigen Bedingungen (etwa 22 °C) - hier sind die Verbesserungen noch gar nicht mal so deutlich. Durch weitere Optimierungen des Temperaturmanagements der Batterie sind die Verbräuche zwischen 0 und 15 °C gegenüber den ersten Enyaqs noch

deutlicher gesunken, was in der Praxis einen echten Mehrwert bietet. Im Elektrozyklus des Ecotest wurde mit dem Enyaq 85x Sportline ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,9 kWh pro 100 km ermittelt - das sind 1,3 kWh/100 km weniger als beim gleich motorisierten Testwagen in L&K-Ausstattung vor einem Jahr. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 87,8

kWh benötigt. Der Enyaq 85x ist somit durchaus effizient unterwegs. Innerorts liegt der Verbrauch bei etwa 16 kWh, außerorts sowie auf der Autobahn bei rund 20 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Enyaq Sportline mit der 77 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 465 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die

Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 18,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 94 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 52 Punkte.

1,8 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 77 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Enyaq 85x im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Skoda für ein so großes, kräftiges und schweres Auto sehr gut da, weil er 94 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

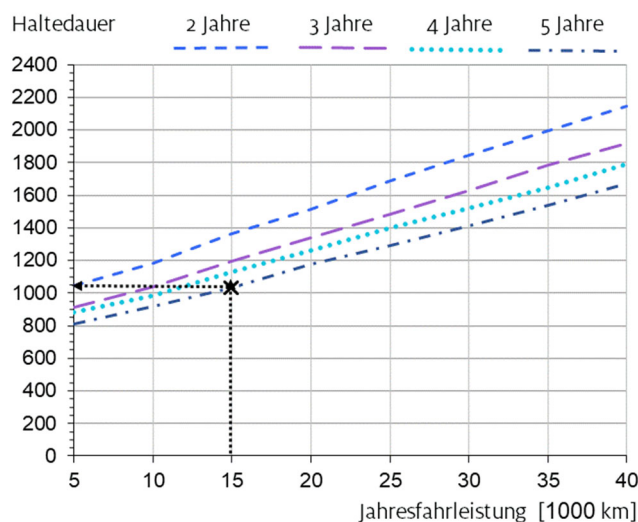
3,5 AUTOKOSTEN

3,5 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Enyaq 85x Sportline liegt bei selbstbewussten 57.150 Euro. Das ist ein stolzer Preis, auch wenn eine große Batterie und zwei Elektromotoren sowie eine sehr umfangreiche Serienausstattung einen guten Gegenwert bieten. Es empfiehlt sich noch das Ausstattungspaket Maxx, das u.a. die adaptiven Dämpfer enthält, die sehr gut zum Elektroauto passen. Immerhin: Die sinnvolle Wärmepumpe ist serienmäßig bei allen Enyaq an Bord. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Nach jetzigem Stand (Sommer 2025) läuft die temporäre Steuerbefreiung Ende 2025 aus, d.h. Elektroautos, die ab 2026 erstmalig zugelassen werden, müssen grundsätzlich Kfz-Steuer bezahlen. Die Einstufungen bei der Versicherung sind etwas durchgewachsen; die Haftpflicht-Einstufung liegt mit 15 günstig, deutlich höher dagegen die Teilkasko mit 23 und die Vollkasko mit 22. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Dafür hat man erstaunlich hohe Wartungskosten für die Wechsel der Kühlflüssigkeiten. Einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Dieser muss aufgrund starker Preisschwankungen bei den Elektroautos zurzeit noch mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Skoda gibt auf das ganze

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1034 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 465 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 325 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Skoda verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem

möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mit-helfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der

Gesamtkapazität begrenzt; auf der Internetseite wie auch in der Betriebsanleitung sind einige Tipps für ein möglichst langes Batterieleben zusammengetragen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Enyaq 60	Enyaq 85	Enyaq 85x
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	210 (286)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0	545/0	679/0
0-100 km/h [s]	8,1	6,7	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,6 kWh E	15,0 kWh E	15,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/20	15/22/23	15/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	833	920	949
Preis [Euro]	44.400	48.900	51.150

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	8,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	198/372/631
• Dachlast/Anhängelast [kg]	33/528
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,75
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	56,3 kWh/100 km
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	120 g/km

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Asynchronmotor vorn, permanentmagnetregter Synchronmotor hinten	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	679 Nm
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	k.A.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.B.
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20/255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.658/1.879/1.620 mm
Leergewicht/Zuladung	2.230/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	585/1.710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R21 101T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	18,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 94 g/km)
Reichweite	465 km
Innengeräusch 130 km/h	65,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.274/476 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/845/1.435 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	147 Euro
Fixkosten	146 Euro	Wertverlust	632 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1034 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/23		
Basispreis Enyaq 85x Sportline	57.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.040 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.187 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Skoda Enyaq 85x Sportline

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	3.350 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	3.350 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.860 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.860 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/430 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	700 Euro
Metalllackierung	660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

AUTOKOSTEN

3,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	1,8	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,9
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	1,3
Komfort	1,6	Verbrauch/CO ₂	0,8
Federung	1,4	Schadstoffe	1,8
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	0,9		

Stand: Juli 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	210 kW(286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	77 kW
maximales Drehmoment	679 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,9 kWh/100km/465 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Paddel am Lenkrad, Fahrstufenschalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20 % SoC
2. Warnung	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

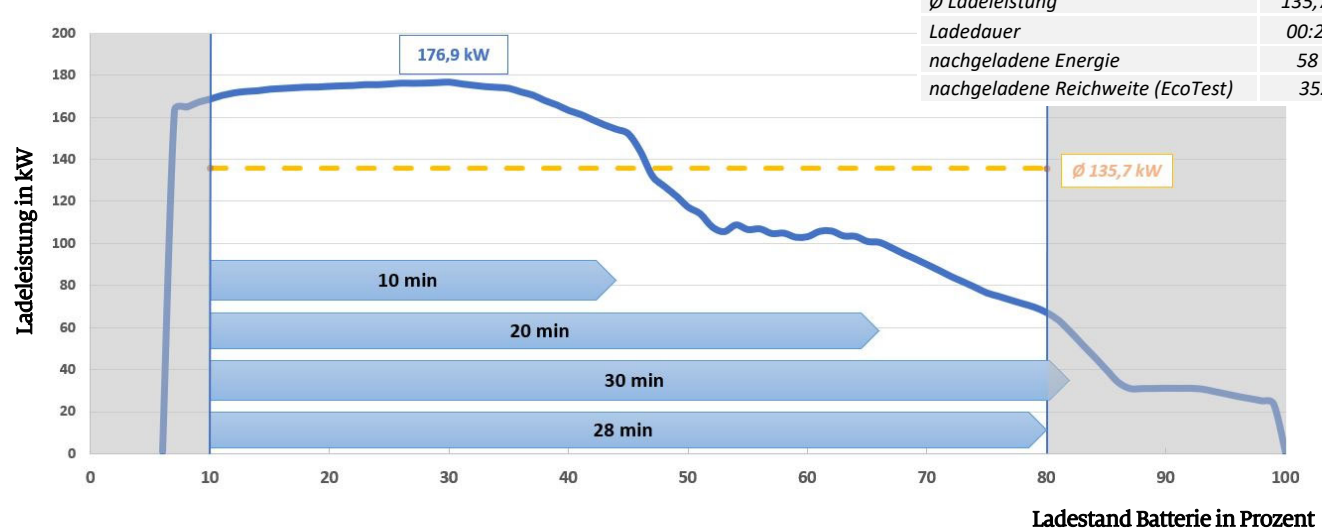
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h, kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	67,5 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	67,5 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 175 kW	28 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

