



## Skoda Enyaq 85x L&K

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

**S**olange ist der Enyaq noch gar nicht auf dem Markt, da gibt es schon einige Überarbeitungen für das Elektromodell. Die deutlichste Änderung betrifft den Heckmotor der stärkeren Varianten, dessen Leistung nun auf 210 kW steigt. Die Effizienz wird dabei nicht beeinträchtigt, die Vehemenz der Beschleunigung dagegen schon. Spürbar flotter geht es nun voran, die 2,3 t Leergewicht fallen gar nicht so recht auf. Die Höchstgeschwindigkeit erhöht sich auf 180 km/h. Wobei Heck- oder Allradantrieb kurioserweise für die Leistungs- und Fahrwerte praktisch keine Rolle spielen. Ob man die bessere Traktion dank Allradantrieb und die etwas höhere Anhängelast von 200 kg braucht und dafür 2.250 Euro Aufpreis zahlen möchte, sollte man sich gut überlegen. Denn auch der Allradler darf nur maximal 1,2 t / bei 12 % Steigung ziehen.

In jedem Fall sinnvoll erscheint das Optionspaket Maxx für moderate 1.400 Euro, das u.a. die adaptiven Dämpfer (DCC) enthält. Sie sorgen für einen famosen Fahrkomfort und passen perfekt zum gediegenen Antriebskomfort des Elektroautos. Der Innenraum bietet eine Menge Platz, selbst vier Erwachsene reisen mit reichlich Gepäck sehr bequem. Überhaupt klappt das Reisen gut, weil die 77-kWh-Batterie für 300 bis 450 km reicht und anschließend das Laden schnell vonstattengeht. Hilfreich dabei ist das überarbeitete Infotainmentsystem, dessen Navigation die Ladestopps geschickt in die Route integriert und wenn nötig die Batterie vorkonditioniert. Letzteres klappt jetzt auch manuell aktiviert, wobei der Enyaq seine aktuell mögliche Ladeleistung, die im optimalen Fall mögliche sowie die benötigte Dauer bis dahin anzeigt. Die sonstigen Qualitäten des Infotainments können sich ebenso sehen lassen, denn beispielsweise das Surfen durch die Menüs und Einstellungen klappt inzwischen angemessen schnell und flüssig. Überhaupt gibt es nur wenig, was man am Enyaq kritisieren könnte. Ein Punkt wäre das mäßige Bremsgefühl, wobei die Bremsleistung an sich in Ordnung geht. Der andere Punkt wäre der hohe Preis, denn für das Testmodell wollen die Tschechen inzwischen deutlich über 60.000 Euro - für ein Mittelklasse-Modell eine stolze Summe. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, VW ID.4.

- +** umfangreiche Serienausstattung im L&K, großzügiges Platzangebot, sehr hoher Antriebs- und Federungskomfort (mit DCC), flotte Fahrleistungen
- hoher Anschaffungspreis, geringe Anhängelast, mäßige Zuladung

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 1,6

**AUTOKOSTEN** 3,7

### Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,2
	Langstrecke	1,8
	Transport	2,2
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,7

**Ecotest** ★★★★★

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 Verarbeitung

⊕ Skoda legt viel Wert auf praktische Details in seinen Autos und versteht es gleichzeitig, die vorhandenen Möglichkeiten geschickt einzusetzen und ein innen wie außen hochwertig anmutendes Auto zu bauen. Die Karosserie des Enyaq L&K 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 L&K-Modell aufgewertet durch belebte Interieurelemente mit braunen Nähten. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere

Kunststoffschäumung bzw. der Überzug mit hellem Leder nur vorn im Innenraum verbaut ist, 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 farblich abgesetzten Oberflächen hinterlassen einen durchaus abwechslungsreichen Eindruck.

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

### 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 Laden über 230 V dauert etwa 35 bis 40 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. 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 auf 80 Prozent dauert dann etwa 29 Minuten an einer Ladesäule, die mindestens 180 kW Ladeleistung abgeben kann. Von 10 auf 43 % Ladestand geht es daher schon in nur 10 Minuten. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeleistung, sobald die optimalen Ladebedingungen nicht mehr eingehalten werden können (z.B. unterhalb von 15 °C), so dass sich die Ladezeiten entsprechend verlängern.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 435 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 480 km möglich. Die Außenlänge von 4,65 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 L&K kommt mit einem Leergewicht von deutlich über fast 2,3 Tonnen sehr gewichtig daher, und so wundert es nicht, dass "nur" noch 466 kg Zuladung erlaubt sind. Immerhin vier Erwachsene und etwas 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 Radmutterenschlüssel war bis Ende 2022 über den Zubehör-Katalog erhältlich - aktuell ist das Angebot nicht verfügbar.

⊕ Der Enyaq mit dem aktuellen kleinen Facelift verfügt 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.

## 2,2 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 L&K serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die sich um weitere Kameras an Front und Seiten ergänzen lässt. Die Heckkamera klappt sich 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, ebenso eine Scheinwerferreinigungsanlage; 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.

## 1,8 Ein-/Ausstieg

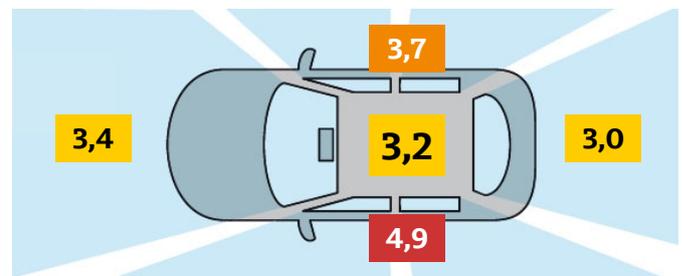
⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition im Enyaq 85x erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 54 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Octavia, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Vorteil Elektroauto: hinten stört kein Mittel-tunnel, man kann also bequem von einer Seite zur anderen durchrutschen. Am Dachhimmel gibt's 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 L&K nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgrifflampen auch aus den animierten Front- und Heckleuchten besteht.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

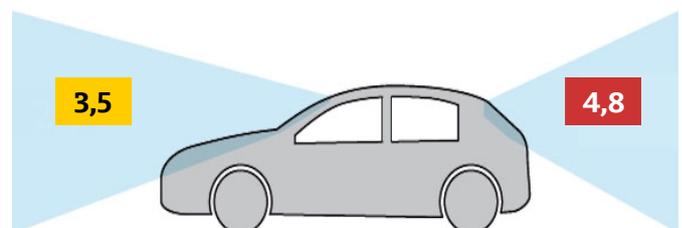
## Rundumsicht

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.



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 L&K unerlaubt zu öffnen und zu starten. Skoda hat wie schon VW im Golf VIII diese Sicherheitstechnik umgesetzt.

## 1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst 515 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 690 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.505 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es in einem kleinen Fach unter dem Kofferraumboden, dort finden etwa 15 l Platz, was gerade so für zwei Ladekabel reicht.



Mit 515 l Volumen bietet der Kofferraum des Enyaq sehr viel Platz für das Gepäck.

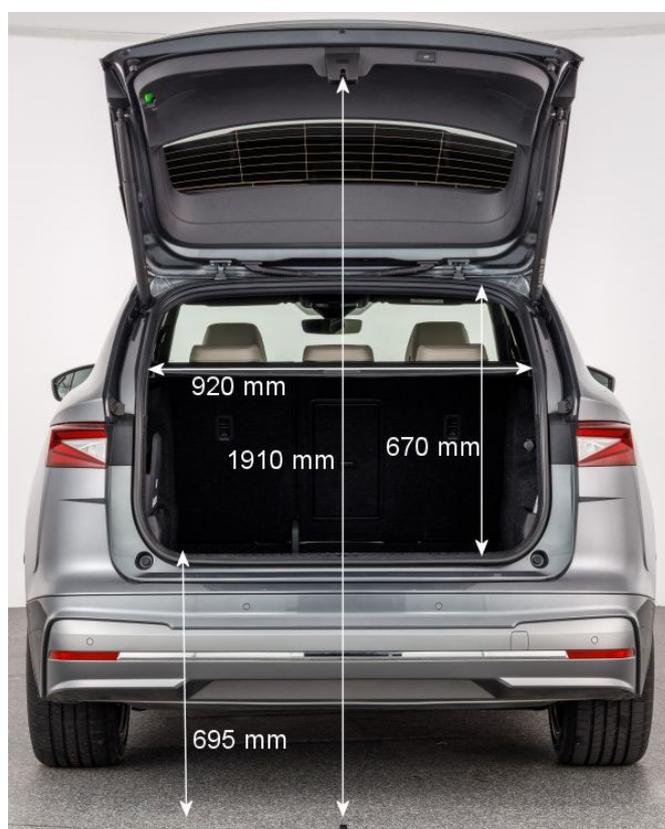
## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist im L&K 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 knapp 70 cm über der Straße und damit in zufriedenstellender Höhe. Innen ergibt sich eine 9 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden. Der Kofferraum wird über drei LED-Lampen erhellt, eine seitlich links und zwei oben in der Heckklappen-Innenverkleidung.

⊖ Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich leider eine deutliche und störende Stufe am Ladeboden, so dass lange Gegenstände nicht einfach durchgeschoben werden können.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

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



Die Heckklappe schwingt weit nach oben, so dass für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,91 m keine Gefahr besteht, sich den Kopf an dem etwas vorstehenden Schloss zu stoßen.

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 hat das Infotainmentsystem weiter optimiert, in der aktuellen Ausbaustufe sieht man im Detail die Modifikationen. Zwar baute das System im Enyaq schon immer auf dem viel kritisierten System der ID-Modelle von VW auf, aber Skoda hatte von Anfang an eine eigene Note eingebracht und es damit geschafft, die größten Kritikpunkte etwas zu umschiffen. Die aktuelle Ausbaustufe arbeitet nun noch flüssiger, zahlreiche 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 vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Apropos Touchleiste unter dem Display: Diese ist nun 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 L&K befassen, bis die Bedienung flüssig klappt. Man sieht dann aber die Detailverbesserungen, die Skoda vorgenommen hat; so gibt es am unteren Bildschirmrand auch fixe Schaltflächen für das Hauptmenü und die Einstellungen sowie drei frei belegbare Favoriten-

### 1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Enyaq L&K gibt es im Multimedia-Bereich praktisch alles serienmäßig. Radio (inkl. DAB+ Empfang), Navigationssystem mit einer Soundanlage von CANTON, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, 4 USB-C-Anschlüsse und eine induktive Ladeschale sind nur ein paar der Details, die alle L&K-Enyaq mitbringen. Es gibt auch eine 230-V-Steckdose bei den Rücksitzen. MirrorLink, Android Auto und Apple Carplay

Touchfelder. Weitere personalisierbare Shortcuts finden sich am oberen Bildschirmrand.

Wie schon ID.3 und ID.4 muss auch der Tscheche 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 Scheibenwischer-Steuerung funktioniert wie bei jedem Skoda, den Weg der Umkehrung der Rasterung meinte nur VW bei den ID-Modellen bis zur Mittelklasse gehen zu müssen. 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 (Serie) und verfügen über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.



Die Verarbeitungsqualität stimmt bei Skoda und auch die Materialanmutung macht über weite Strecken einen wertigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, insbesondere die Steuerung der Klimaanlage und der Lüftung ist besser gelöst als bei den Konzerngeschwistern von Volkswagen.

hat der Enyaq L&K immer an Bord - und das bei Bedarf natürlich kabellos angebunden.

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. Sogar das Head-

up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert, ist Serie. Die Projektionsfläche ist sehr groß, so dass auch Augmented Reality Inhalte in den Sichtbereich des Fahrers eingeblendet werden können.

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 Ladestopps sowie Ziel festlegen. Seit Einführung des Enyaq iV gab es hier Optimierungen, die

sinnvoll und praktisch sind und dank Updates 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. CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht lieferbar.

## 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 rund 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 durchschnittlichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der erwähnten großen Glasfläche im Dach.

## 2,3 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.



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzeln 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.

# 1,5 KOMFORT

## 1,5 Federung

Serienmäßig kommt der Enyaq mit einem Standard-Fahrwerk, gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer.

⊕ 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, insbesondere mit den optionalen 21-Zoll-Felgen des Testwagens. Der Stromer bietet sehr guten Komfort und angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann der Enyaq L&K 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 ähnlich 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.

## 1,9 Sitze

⊕ Die L&K-Ausstattung umfasst unter anderem elektrische einstellbare Vordersitze inklusive Memory- und Massage-Funktion. Elektrische Vierwege-Lordosenstützen sind selbstredend auch verbaut. Die vielfältigen Einstellmöglichkeiten ermöglichen selbst sehr unterschiedlichen Personenstaturen eine angenehme Sitzposition zu finden. Die Vordersitze sind bequem und auch für lange Strecken gut geeignet. Sie bieten

angemessenen Seitenhalt und passende Konturen auf Sitzfläche und Lehne. In der zweiten Reihe haben 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

⊕ Es kommt beim Auto grundsätzlich und unabhängig vom Antrieb darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Skoda einen richtig 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 aber nur 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.

## 0,6 Klimatisierung

⊕ Die Dreizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei den Enyaq-Modellen in L&K-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 und hinten, die Sitzlüftung vorn, die Lenkradheizung sowie getönte Scheiben ab der B-Säule und überdies Rollos in den hinteren Türen sind beim L&K ebenso Serie. In der getesteten höchsten Ausstattung muss man auch für die drahtlos beheizbare Frontscheibe nicht extra zahlen - die Serienausstattung des L&K ist wirklich fürstlich.

⊖ 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 Drehmoment 545 + 162 Nm an. Die rein Heckgetriebe Variante hat auch 210 kW und beschleunigt von 0 auf 100 km/h lediglich 0,1 s langsamer als die allradgetriebene Variante im Test, die für

den bekannten Standardsprint auf 100 km/h 6,6 s benötigen soll. Beide Antriebsversionen werden bei 180 km/h abgeregelt. Mit dem neuen Motor an der Hinterachse steht die volle Leistung jetzt über einen erheblich größeren Batterieladebereich (SoC) und über einen längeren Zeitraum zur Verfügung, die Fortschritte sind auch in der Praxis deutlich zu spüren. Insbesondere bei Geschwindigkeiten über 100 km/h

wirkt der überarbeitete Enyaq merklich lebendiger und kräftiger.

Trotz des erheblichen Leergewichts von knapp 2,3 t ist der Enyaq 85x L&K ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,9 s - perfekt

beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 3,3 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,3 s.

## 1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, 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 einen kurzen Versatz bei der Leistungsentfaltung, weil der vordere Elektromotor mit kleiner Verzögerung zuschaltet. Davon abgesehen reagiert der Antrieb 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.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 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.

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 verbessert. Um Grenzbereich tritt immer noch Untersteuern auf, aber nicht mehr so ausgeprägt und weicher einsetzend. Dadurch ist der überarbeitete 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 sie serienmäßig, beim L&K kostet sie Aufpreis: die im Testwagen verbaute Progressivlenkung. 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 L&K 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 auch 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 bremst der Enyaq schon gut, aber in manchen Augenblicken ist das Pedalgefühl nicht so vertrauenswürdig. 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 einwandfrei zurecht. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die dabei als Generatoren arbeiten. Muss der Enyaq so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 36,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Die Trommelbremsen an der Hinterachse mögen im ersten Moment angesichts des Fahrzeuggewichts von deutlich über zwei Tonnen 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.

## 1,2 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beim Enyaq 85x L&K 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung 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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

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. Ebenfalls serienmäßig bekommt man 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.

⊖ Um die ab Mitte 2024 für alle Neufahrzeuge vorgeschriebene Warnung bei Überschreitung von erkannten Geschwindigkeitslimits kommt auch Skoda nicht herum. Sie darf zwar abgeschaltet werden, muss aber nach jedem Neustart wieder vollumfänglich aktiviert sein. Skoda setzt auf eine vergleichsweise dezente Warnung, die freilich nicht überhör-

bar, aber auch nicht ganz so nervtötend wie bei manchen Konkurrenten ist. Der Hersteller lässt jedoch die durchaus erlaubte Deaktivierung der akustischen Warnungen während der Fahrt nicht zu, dazu muss man anhalten und in P schalten. Außerdem muss man sich durch das Menü der Assistenten hangeln, einen Shortcut gibt es nicht.

Um an dieser Stelle Missverständnissen vorzubeugen: Hier wird nicht kritisiert, wenn bei einer tatsächlichen Tempolimit-Überschreitung gewarnt wird. Es ist absolut wichtig und für die Sicherheit notwendig, sich an gültige Limits zu halten. Jedoch ist die Geschwindigkeitslimiterkennung bei sämtlichen Autos bis heute alles andere als perfekt; zusätzlich erschweren nicht vollständig beschilderte Straßenabschnitte (z.B. am Ende einer Baustelle wird das temporäre Limit nicht aufgehoben) die Verwaltung der Limits für die Autoassistenten. Wenn ein Tempolimit zu niedrig angezeigt wird, ist eine insbesondere akustische und in dieser Situation falsche Warnung für die Akzeptanz der Assistenten sehr abträglich. Die EU-Vorschriften zur Tempolimit-Warnung gehen daher aktuell völlig an der Realität vorbei und sind in ihrer momentanen Ausgestaltung extrem schlecht.

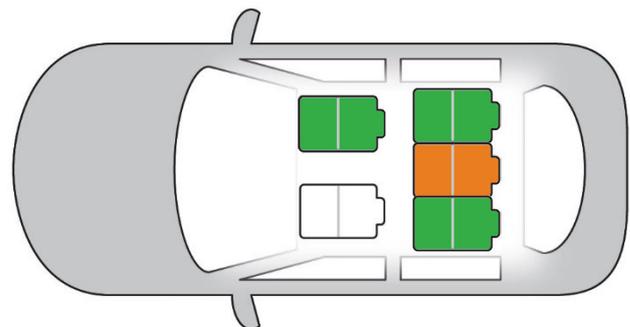
## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das Skoda Enyaq 94 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 04/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der Enyaq immer mit. Die hinteren Seitenairbags sind beim L&K ebenfalls Serie, Knieairbags dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 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 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.

## 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)

## 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 Isofix-befestigungen vorhanden sind und die Gurtenlenkpunkte 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.

### 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 Notbrems-

assistent 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 serienmäßig an Bord.

## 1,5 UMWELT/ECOTEST

### 1,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Dass Skoda den Enyaq kontinuierlich optimiert, stellt man auch beim Verbrauch fest, der trotz mehr Leistung sinkt. Der Ecotest ermittelt den Verbrauch unter günstigen Bedingungen (etwa 22 °C) - 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 L&K ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,2 kWh pro 100 km ermittelt. 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 88,0 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 22 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Enyaq L&K mit der 77 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 435 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 20,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 101 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest sehr gute 50 Punkte.

### 2,0 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 CO<sub>2</sub>-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 20,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 82 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Enyaq 85x im Bereich Schadstoffe 40 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Skoda für ein so großes, kräftiges und schweres Auto sehr gut da, weil er 90 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

## 3,7 AUTOKOSTEN

### 3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Enyaq 85x L&K liegt bei üppigen 61.250 Euro. Das ist ein stolzer Preis. Mit großer Batterie, zwei Elektromotoren und der sehr umfangreichen Serienausstattung erhält

man aber auch viel Gegenwert - es empfiehlt sich noch das Ausstattungspaket Maxx, das u.a. die adaptiven Dämpfer enthält, die sehr gut zum Elektroauto passen. Immerhin: Die sinnvolle

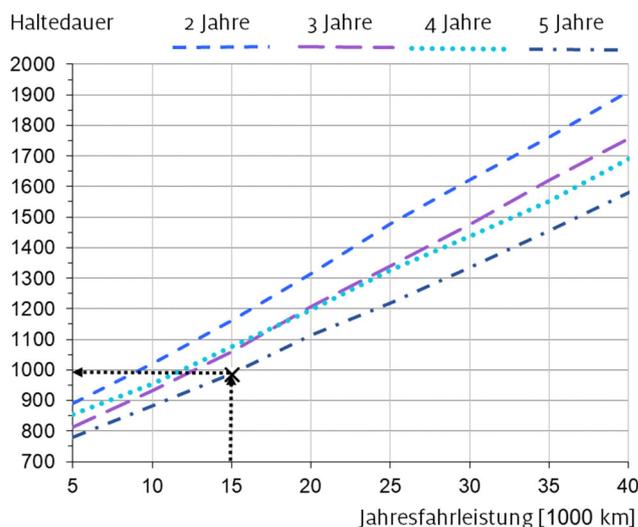
Wärmepumpe ist nun serienmäßig bei allen Enyaq an Bord. Die Elektroauto-Förderung vom deutschen Staat wurde gestrichen, von daher ist die Anschaffung ein noch kostspieligerer Spaß.

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. Die Einstufungen bei der Versicherung sind etwas durchwachsen; 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. 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, er muss aufgrund starker Preisschwankungen bei den Elektroautos zur Zeit 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 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 435 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 305 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 mithelfen, 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.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 987 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Enyaq 60	Enyaq 85
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0	545/0
0-100 km/h [s]	8,7	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,1 kWh E	14,9 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/20	15/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	761	874
Preis [Euro]	44.200	48.900

### 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]	8,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	225/390/659
• Dachlast/Anhängelast [kg]	33/525
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,74
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	0,625
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	128

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	210 kW (286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	77 kW
maximales Drehmoment	679 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,2 kWh/100km/435 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	88,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	nein
Stufen / Einstellung	6/Schaltwippen + Gangwahlschalter

### 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 SoC 20% "Reichweite gering" Batterie + SoC gelb, SoC 10% Batterie + SoC rot "Bitte laden Sie Ihr Fahrzeug", SoC 0% "Keine Reichweite, Fahrzeug jetzt laden"	
Leistungsreduzierung	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
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

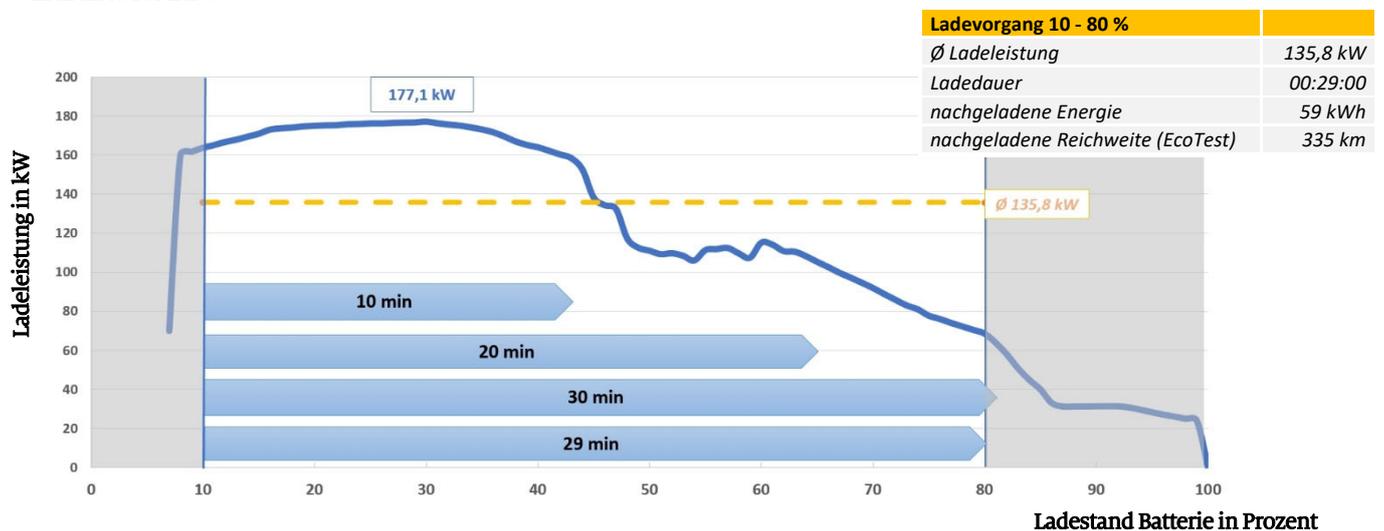
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h, kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	67,5 - 38,5 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 170 kW	29 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Asynchronmotor vorn, permanentmagneterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	679 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	CO <sub>2</sub>
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20/255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.649/1.879/1.620 mm
Leergewicht/Zuladung	2.222/528 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	585/1.710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (Netto)	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	36,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R21 101T/ 255/40 R21 102T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza Eco
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	20,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 101 g/km)
Reichweite	435 km
Innengeräusch 130 km/h	65,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.284/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	515/890/1.505 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>112 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>145 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>100 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>631 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	987 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/23		
Basispreis Enyaq 85x L&K	61.250 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.11.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.160 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.703 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.400 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	1.400 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.400 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
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
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	750 Euro°
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.010 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

### AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,0</b>
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	2,2	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	1,8	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	1,5	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,2</b>
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	1,0
Federung	1,5	Schadstoffe	2,0
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	0,6		

Stand: März 2024  
Test und Text: M. Ruhdorfer