



Fotos: Hanno Boblitz

Optisch hat sich der Enyaq 2024 nicht verändert – nach drei Jahren war das nicht nötig. Technisch tat sich indes einiges.

(Noch) mehr Auto fürs Geld

Schneller laden, schneller fahren, aber nicht mehr bezahlen: Nach knapp drei Jahren bekommt der Škoda Enyaq ein erstes Facelift. Das Schöne: ohne teurer zu werden.

Die Reichweitenangst haben Fahrer von elektrischen Firmenwagen längst überwunden. Aber wenn schon laden, dann wenigstens keine Zeit verplempern, denn die ist im Außendienst bekanntlich immer knapp. Insofern treffen die wichtigsten Neuerungen, mit denen Škoda den Enyaq ins Modelljahr 2024 schickt, den Nerv der viel fahrenden Geschäftswagengemeinde gleich doppelt.

Zum einen legen die Tschechen bei ihrem Elektro-SUV motorenmäßig eine Schippe drauf, zum anderen muss der Wagen dank der erhöhten Ladeleistung kürzer am DC-Charger stoppen. Dabei bestand eigentlich gar kein Handlungsbedarf. Der rund drei Jahre junge Enyaq hatte sich schnell in die Riege der meistverkauften Škoda-Modelle eingereiht. Im Oktober und November 2023 war er sogar der beliebteste Stromer auf dem deutschen Markt, noch vor dem Tesla

Model Y. Gut 20.000 Stück brachten die Tschechen in den ersten elf Monaten 2023 auf die Straße. „Der Enyaq ist für uns ein echter Volumenbringer“, sagt Geschäftsführer Jan-Hendrik Hülsmann und bezeichnet das Modell als „die Krone der elektromobilen Schöpfung von Škoda“.

Jeder zweite Škoda ein SUV

Leicht gesagt, hat das SUV doch intern keinen strombetriebenen Konkurrenten. Und das wird auch noch eine Weile so bleiben. Erst Anfang 2025 folgt mit dem Škoda Elroq der nächste Stromer der Marke. Das Mid-size-SUV im Format des Karoq sortiert sich dann eine Klasse unter dem Enyaq ein. Andere Marken mögen mehr E-Modelle im Programm haben, aber wenige ziehen an den Tschechen vorbei. Jeder zweite Škoda fährt als Geschäftswagen vom Hof der Händ-

ler, wobei hier der Octavia, klassisch mit Diesel- oder Benzinantrieb, noch immer das absolute Zugpferd der Marke ist.

Erfolgreichste Importmarke ist Škoda schon seit Jahren, doch mittlerweile hängt die VW-Tochter sogar Opel und Ford ab und liegt im November mit 154.000 verkauften Autos im deutschen Markt auf Platz fünf. Möglicherweise liegt's auch daran, dass die tschechischen Ingenieure ein besonderes Feingefühl für die Anforderungen der Kunden haben. Damit sind nicht unbedingt die Nettigkeiten wie der praktisch im Tankdeckel platzierte Eiskratzer oder der Regenschirm in der Tür gemeint. Beispiel Enyaq: Wer auf der Suche nach einem neuen elektrischen Firmenwagen diverse Modelle Probe fährt, ist meist vom jetzt vorgeschriebenen Tempolimitwarnern genervt. Ein Kilometer zu schnell: bim-meling. Natürlich klingelt's auch im



1 Die Sitze sind erstklassig, die Verstellmöglichkeiten vielfältig. **2** In Zeiten, in denen Hersteller oft aufs Kombiinstrument verzichten, erfreut selbst ein kleines mit allen Inhalten. **3** Bei Kälte und hohem SoC lahmt die Ladeleistung.

Enyaq, aber eben ganz dezent. Wen es trotzdem stört, der schaltet den Geschwindigkeitsassistenten fix mit drei Klicks ab, und zwar ohne lange durchs Bordmenü scrollen zu müssen.

Volles Laden nur mit Allrad

Möglicherweise verkauft sich der Enyaq als Geschäftswagen so gut, weil er sich einfach unkompliziert und komfortabel fährt. Man hat Platz ohne Ende, kann sich auf die Reichweitenanzeige verlassen und die Navigation funktioniert problemlos. Künftig plant sie lange Routen sogar noch besser, indem sie Ladestopps intelligent einbaut. Und wird ein DC-Lader angewählt, wärmt der Wagen den Akku jetzt rechtzeitig vor. Falls er die Ladestation nicht als Ziel eingibt, kann der Fahrer die Batterie auch manuell vorkonditionieren. Wer's vergisst, steht vor allem im Winter deutlich länger. Im Bordmenü kann man das gut ablesen. Dann tröpfelt der Strom nur bei hohem State of Charge (SoC) mit 30 oder 40 kW in den kalten Akku, obwohl der Enyaq eigentlich mit bis zu

175 kW laden sollte. Obacht: Den Power-Lader bekommen nur die Allradmodelle. Im Hecktriebler bleibt's bei den bislang bekannten 135 kW.

Die Batterie selbst ist nicht größer geworden. Aber dank einer neuen Zellchemie reichen ihre 77 nutzbaren kWh nun für bis zu 570 Kilometer. Und weil auch noch die Motorleistung um 82 auf 285 PS gestiegen ist, wird aus dem Enyaq 80 jetzt der Enyaq 85. Das Topmodell RS bringt's jetzt sogar auf 340 PS.

Der Preis bleibt gleich

Trotz des Plus an Leistung, Ladegeschwindigkeit und Praktikabilität hält ŠKODA die Preise konstant. Der 285 PS starke Enyaq mit Heckantrieb kostet weiterhin ab 41.092 Euro. Der RS ist sogar etwas günstiger geworden und steht nun für 51.300 Euro beim Händler. Zusätzlich gibt's alle Modelle für 8.500 Euro Aufpreis in der Ausstattungsversion Laurent&Klement, mit allem Drum und Dran.

Wer die Reichweitenangst komplett abgeschüttelt hat und Geld spa-

Škoda Enyaq 85

Preis ab: 41.092 Euro

E-Motor | 210 kW/285 PS

Heckantrieb | 180 km/h | 6,7 s

WLTP: 14,9–15,8 kWh/100 km

Batterie: 77 kWh (netto)

AC: 11 kW | **DC:** 135 kW

WLTP-Reichweite: 560 km

4.649 x 1.879 x 1.621 mm

Kofferraum: 585–1.710 l

HK: 15 | **TK:** 20 | **VK:** 20

Wartung: 2 Jahre/Anzeige

Garantie: 2 Jahre (Auto),
8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

ren will, greift zum Einstiegsmodell Enyaq 60 mit 380 Kilometern Reichweite. Kostenpunkt: 37.143 Euro oder 299 Euro (brutto) Leasingrate im Monat. Oder sogar etwas weniger. „Der eine oder andere Händler wird sicher noch drunter gehen“, prognostizierte ŠKODA-Chef Hülsmann bereits im Dezember 2023. *Hanno Boblenz*



Das Ladetempo beträgt im besten Fall 175 kW und liegt meistens darunter.