



Fotos: Michael Blumenstein

Das Enyaq Coupé hat eine nicht ganz unschöne Silhouette. Beim Platzangebot gibt es im Vergleich zum SUV keinen Malus.

Der ist total langweilig

Škoda ist nicht nur in den Flotten Liebling der Deutschen. Mit dem modernisierten Enyaq wird das so bleiben – wie langweilig eigentlich, oder doch nicht?

Škoda macht seit Jahren das, was man von VW erwartet: sehr gute, erreichbare Autos bauen, die vollkommen zufriedenstellen können, und den Fahrer stets ordentlich angezogen daherkommen lassen. Kein Firlefanz (nun ja, fast keinen), eine durchdachte Ergonomie und Bedienung sowie ein Portfolio, das vom 80-PS-Kleinwagen (Fabia) für knapp 17.000 Euro – ja, so teuer ist der Einstieg geworden – bis hin zur 265-PS-Limousine, die auch als Chauffeursfahrzeug taugt (wenn man keine Minderwertigkeitskomplexe hat) vieles bietet.

Es gibt Ausstattungsoptionen, die man bei anderen Marken wünscht, wie den integrierten Regenschirm, den Eiskratzer (beim Enyaq in der Kofferraumklappe), die Klemme in der Windschutzscheibe, den Wischblock für den Infotainmentbildschirm und so ganz banale Dinge wie physische Tasten; Drehregler und Rändelräder, hochwertig anmutende Materialien und sogar feines Leder bis in die Kleinwagen-Klasse (Scala, der technisch ein Kleinwagen ist) oder im Fabia einen 50-Liter-Tank (für 42 Euro)

anstelle des serienmäßigen und sonst üblichen 40-Liter-Fasses. Wieso bekommt Škoda das hin und VW nicht? Diese Frage, gestellt an die Vertreter der Marke, bekommt bei VW vielleicht keine Antwort, weil man keine Antwort hat; bei Škoda, weil man konzili-

ant ist und lieber in sich hineingrinzt.

Kleines Facelift

Wir kommen zum neuesten Kind aus Mladá Boleslav, dem Enyaq und seinem Facelift. Im Frühjahr 2021 kam



Einzig die Front wurde gefaceliftet und sieht nun uniform nach „2025“ aus.



1 Es gibt kaum ein besser bedienbares Lenkrad als das im Enyaq. Bei der Sitzposition sieht es ähnlich aus. **2** Klein, aber fein. Mittlerweile enthält das Mini-Kombiinstrument alle notwendigen Infos. **3** Das MIB4-System lässt sich einfach an die Vorlieben anpassen. **4** Die Sitze sind groß und geräumig. Echtes „Sportgestühl als Option wäre wünschenswert. Braunes Leder sieht gut aus und fühlt sich auch so an. **5** Tasten für wichtige Funktionalitäten. Schnell und einfach. **6 + 7** Viel Platz im Fond und auch im Kofferraum.

das E-SUV auf die Welt und die Nachfrage war so stark, dass Kunden teilweise zwei Jahre auf den Wagen warteten. 270.000 Fahrzeuge konnten bislang zugelassen werden, in Deutschland belegt er immer wieder den ersten Platz bei den E-Autos – speziell im Flottenmarkt.

Vielleicht fiel aus diesem Grund die Auffrischung auch dezent aus. Die Front ist das einzige, an dem man den Neuen ausmachen kann – und da recht schnell. Wirkt er wegen der neuen Scheinwerfer moderner? Vielleicht. Die Anordnung der Leuchtelemente in der Front macht anno 2025 allerdings gefühlt jeder so. Da hätte man etwas mehr Innovationsfreude erhofft. Cool findet man bei den Tschechen das Weglassen des Logos. Lediglich auf den Radnabendeckeln ist es noch zu erspähen.

Beim Einsteigen empfängt einen der „ŠKODA“-Schriftzug auf dem Pralltopf. Das mag dem Zeitgeist entsprechen – ist aber modegetrieben, und die ändert sich bekanntlich recht schnell. Am Interieur hat sich sonst nicht viel getan – nicht schlimm. Denn es passte zuvor bereits bestens und tut es auch im fünften Lebensjahr. Besonders hervorzuheben sind nach wie vor die Rändelräder im Lenkrad. Hiermit lässt sich viel schnell und einfach regeln. Da hinken die „innovati-

ven“ Kapazitätsknöpfe der Konzernbrüder um Lichtjahre hinterher. Ebenso famos: Der Tempomat wird nach wie vor per separatem Lenkstockhebel bedient. Das versteht man sofort und es ist perfekt mit den Fingern der linken Hand erreichbar.

Ebenso die Spiegelverstellung, die Fensterheberbedienung und die Justage der elektrischen Sitze. Wir fuhren das Enyaq „Coupé“ mit der „Design Selection Eco Suite“ (1.723 Euro). Das bedeutet braunes Leder und ebensolche Akzente im Interieur. Es fühlt sich hochwertig an und gibt dem Enyaq eine gewisse Noblesse, ohne altbacken zu wirken. Die Sitze sind jedoch recht breit geschnitten.

Platz gibt es im 4,66-Meter-SUV en masse. Deswegen dachten sich die Tüftler in Tschechien wohl wieder etwas Besonderes aus. Hinten an die Mittelkonsole schließt sich, am Boden angebracht, eine Ablagekiste für Kleinzeug an. Ist man zu viert unterwegs, kann dort Krimskrams untergebracht werden, fährt man mal zu fünft, ist sie einfach entnehmbar und kann in den großen Kofferraum gepackt werden. 570 Liter passen dort beim Coupé hinein, minimal weniger als in das klassische SUV Heck.

Der Aufpreis des Coupés zum SUV beträgt 2.059 Euro – viel Geld. Immer an Bord des Coupés ist das große

Glasdach. Dieses ist nicht zu öffnen und bietet keine Jalousie. Bei ungünstigem Sonnenstand kann diese daher auch mal durchs Dach „blenden“. Als Basisausstattung fungiert bei beiden Modellen die „Design Selection Loft“, die mit einem angenehmen Stoff in Grau die Insassen verwöhnt.

Mehr zum selben Preis

Generell hat Škoda im Enyaq nun mehr drin – zum selben Preis. Wichtigstes „Serien-Extra“, das hinzukam: die Wärmepumpe. Für ein E-Auto, das auch Langstrecke absolvieren soll, ist die Wärmepumpe als Reichweitenverlängerer ein Schlüsselement. Meistens kostet diese rund 800 Euro extra.

Ebenfalls ab sofort immer an Bord: so E-Auto-essenzielle Details wie Lenkrad- und Sitzheizung. Zusammen mit der 3-Zonen-Klimaautomatik, dem schlüssellosen Zugang und ein paar Assistenten ist der Enyaq theoretisch günstiger geworden – sofern man die „Extras“ zuvor bestellt hätte. So oder so beginnt er bei 37.311 Euro als Enyaq 60, womit wir zu den drei erhältlichen Antrieben kommen.

Unsere Kurzanalyse: Wer nicht ständig im Schnee auf der Langstrecke unterwegs ist, fährt mit dem Einstiegsangebot bestens. Der Enyaq 60 (59 kWh) bringt ziemlich genau zwei

Škoda Enyaq 85x

Testwagenpreis: 54.832 €

Zwei Permanent-Elektromotoren

210 kW/286 PS | 545 Nm

180 km/h | 6,7 s | Allradantrieb

Verbrauch: 16,3 kWh

Reichweite: 526 km

Akkukapazität: 77 kWh (netto)

82 kWh (brutto)

Laden: AC 11 kW | DC 175 kW

4.658 x 1.879 x 1.623 mm

Kofferraum: 570–1.610 Liter

HK 14 | VK 21 | TK 23

Wartung: 2 Jahre/30.000

Garantie: 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Der flache Dachverlauf des Enyaq Coupé kann gefallen.

Tonnen auf die Waage und der Heckantrieb fördert eine agile Gangart. Der Wendekreis mit minimal 10,1 Metern (bei 19-Zoll-Rädern) ist phänomenal und macht in der City Freude. Die vorhandenen 204 PS Leistung sind genug, um den Wagen flott auf Tempo zu bringen (0–100 km/h in 8,1 Sekunden). Bei 160 km/h ist Schluss.

Eine Nummer kräftiger ist der 85er mit Heckantrieb, dessen Akku netto 77 kWh nutzbar macht. Mit einher geht eine Leistungsanhebung auf 286 PS. Aufgrund des Mehrgewichts von rund 150 Kilogramm (größerer Akku = mehr Gewicht) wird ein wenig der Mehrleistung „gefressen“ (6,7 Sekunden). Dafür darf der 85er 180 km/h rennen. Ebenso schnell ist der Allradler, der nochmals 80 Kilogramm Mehrgewicht aufgrund des Frontmotors schleppen muss und dadurch an Agilität verliert.

Schön: Alle sind selbst bei Tempo 150 innen sehr leise, Akustikverglasung gibt es gratis. Eine Wohltat für die Ohren, die sich über das Canton-Soundsystem freuen können. Die

Lautsprecher werden im Taunus erdacht und in Tschechien, sozusagen regional, produziert und appliziert. Sie kosten im Paket „Advanced“ allerdings saftige 4.134 Euro.

Der Allradantrieb bringt zwar bei Nässe mehr Fahrstabilität als die Heckantriebsversionen. Mit einem um knapp 1,50 Meter größeren Wendekreis ist der Allradler jedoch steifer in der Hüfte und damit sind wir auch beim Thema Fahrwerk.

Der 85x hatte das Adaptivfahrwerk DCC an Bord, also Dynamic Chassis Control. Ebenfalls nur im Paket (Maxx für 5.723 Euro) erhältlich, lässt sich damit die Spreizung zwischen komfortablem Abrollen und sportlichem Holpern an die eigenen Wünsche anpassen. Die Meisten werden sich im Mittelfeld der Möglichkeiten wiederfinden. Braucht es das Adaptiv-System also? Wir meinen: nein.

Das Standard-Fahrwerk stand für Testfahrten im 60er in Kombination mit 20-Zoll-Rädern installiert und brillierte mit Ausgewogenheit, wenn gleich stets eine gewisse Unruhe im Unterbau verbleibt (auch beim DCC-System). Die Lenkung ist hingegen etwas farblos. Aber immer noch besser als das Bremsgefühl. Hier kann auch Škoda offensichtlich nicht zaubern und macht es nicht besser als alle

Konzern-Geschwister-Modelle, deren Pedalgefühl als matschig und undefiniert beschrieben werden muss.

Die Ladeleistung

Exakt definiert hat Škoda die Ladeleistung der drei Varianten. Der Enyaq 60 soll maximal 165 kW schaffen, der Peak des Enyaq 85 endet bei schnarhigen 135 kW und der des Enyaq 85x bei 175 kW. Nein, das war kein Tippfehler. Der für die Langstrecke prädestinierte Enyaq 85 mit Heckantrieb schafft wirklich nur 135 kW in der Ladespitze.

Laut Škoda soll aber aufgrund einer anderen Zellchemie die Ladekurve besser ausfallen als bei den anderen und das Laden von 10–80 Prozent exakt die 28 Minuten dauern, die auch der Enyaq 85x mit 175 kW benötigt. Die beiden 85er bieten (zumindest technisch) zudem das bidirektionale Laden an. Wann der VW-Konzern endlich mit einer 22-kW-AC-Option startet, steht in den Sternen – dabei ist das im Vertriebleralltag essenziell.

So macht der Enyaq wieder eine blendende Figur und das Meckern fällt schwer. Denn selbst da, wo man meckern kann, gibt es Alternativen. Der damit oft einhergehende Paketzwang ist aber einen Tadel wert. *mb*