



Skoda Enyaq iV 80

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Skodas erstes reines Elektroauto war der kleine Citigo iV. Er basiert allerdings noch auf einer ursprünglich für Verbrennungsmotoren entwickelten Plattform. Beim neuen Enyaq ist das nun anders, er wurde von Grund auf als reines Elektroauto entwickelt, um die Vorteile des Antriebskonzepts möglichst gut zu nutzen. Die Batterie ist komplett im Fahrzeugboden untergebracht, der Kofferraum dadurch nicht eingeschränkt; über das Zubehör kann man sogar ein Notrad ordern, das unter dem Kofferraumboden Platz findet. Nur der Bauraum unter der Haube vorn scheint noch nicht optimal genutzt, denn einen zusätzlichen Stauraum dort (Frunk), beispielsweise für Ladekabel, gibt es nicht.

Im Innenraum geht es dafür großzügig zu, vier Erwachsene und ihr Gepäck kommen problemlos unter. Das Interieur ist gefällig und modern gestaltet, die sicherlich vorhandenen Sparbemühungen nicht zu offensichtlich. Hier unterscheidet sich der Enyaq sichtlich vom VW ID.4. Kleine praktische Details wie Regenschirme in den Vordertüren oder ein Eiskratzer in der Heckklappe vereinfachen den Alltag.

Das Fahren mit dem Enyaq macht Spaß, ist vor allem entspannt. Denn der Antrieb bietet einen hohen Komfort, besonders energisch agiert er dafür nicht. Die Leistungsangaben wecken Erwartungen, welche von knapp 2,2 Tonnen Leergewicht schnell eingebremst werden. Das hohe Gewicht bedingt die große Batterie, die wiederum für ausreichend Reichweite sorgen soll. Dank des noch moderaten Verbrauchs von unter 22 kWh/100 km sind gut 390 km möglich - zumindest solange es warm ist. Bei kalten Temperaturen kümmert sich die Batterieheizung um die verschleißreduzierende Wohlfühltemperatur des Stromspeichers, was entsprechend Reichweite kostet. Apropos Kosten: Den Enyaq mit großer Batterie gibt es ab knapp 44.000 Euro, mit einigen sinnvollen Extras für um die 50.000 Euro - auch mit Förderung von aktuell über 9.000 Euro eine Menge Geld. **Konkurrenten:** u.a. BMW iX3, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, VW ID.4.

⊕ gutes Platzangebot, viele praktische Details, hoher Komfort bei Antrieb und Fahrwerk, zahlreiche Assistenten lieferbar

⊖ sehr hohes Fahrzeuggewicht, niedrige Anhängelast, wichtige Ausstattungen wie Navigation nur gegen Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

Familie 2,4

City 4,0

60+ Senioren 2,3

Langstrecke 2,5

Transport 2,4

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Da bei einem Elektroauto die Komponenten für den Antrieb vergleichsweise teuer sind, wird bei allem anderen oft nach Kräften gespart. Skoda hat es aber verstanden, die Budget-Möglichkeiten geschickt einzusetzen und ein innen wie außen hübsches Auto mit vielen praktischen Details zu bauen. Die Karosserie des Stromers 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 sowie silberfarbene Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen hinterlassen einen wertigen Eindruck. Betrachtet man

die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschäumung bzw. der Überzug mit Kunstleder 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 Nähte hinterlassen einen durchaus noblen Eindruck.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten - das macht die Handhabung umständlich. In dieser Preisklasse wäre ein Gasdruckdämpfer schon angemessen.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des Enyaq 80 iV 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 35 bis 40 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 125 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung von 125 kW signifikant, sobald die optimalen Ladebedingungen nicht mehr eingehalten werden können (z.B. unterhalb von 15 °C), so dass sich die Ladedauern entsprechend verlängern.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 395 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von bis zu 500 km möglich. Die Außenlänge von 4,65 m ist für die Stadt nicht ideal, der kleine

Wendekreis von 10,3 m dagegen top. 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.

Obwohl der Enyaq mit einem Leergewicht von fast 2,2 Tonnen sehr gewichtig daher kommt, sind noch gut 510 kg Zuladung erlaubt - genug für eine Reise mit der Familie. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt ebenfalls 75 kg. Verfügt der Anhänger über eine eigene Bremse, darf er bis 1.000 kg wiegen, sonst nur 750 kg - ein ausgewiesener Zugwagen ist der Enyaq damit nicht, aber immerhin darf er als Elektroauto überhaupt Anhänger an den Haken nehmen. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist über das Zubehör erhältlich.

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

2,4 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Enyaq 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 wieder, die am Ende zufriedenstellend ausfällt.

Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag

zusätzlich erleichtert werden. So gibt es beim 80 iV 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. Voll-LED-Scheinwerfer sind Serie, gegen Aufpreis gibt es eine Scheinwerferreinigungsanlage und Matrix-LED-Leuchten mit Kurven und Abbiegelicht, die auch einen dynamischen Fernlichtassistenten umfassen, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Matrix-Scheinwerfer leuchten die Straße gut aus, das Fernlicht könnte aber homogener erstrahlen. Der Innenspiegel sowie beide Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition im neuen Enyaq erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich sehr günstige 53 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. 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 nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgrifflampen 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 unerlaubt zu öffnen und zu starten. Skoda hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.

2,0 Kofferraum-Volumen

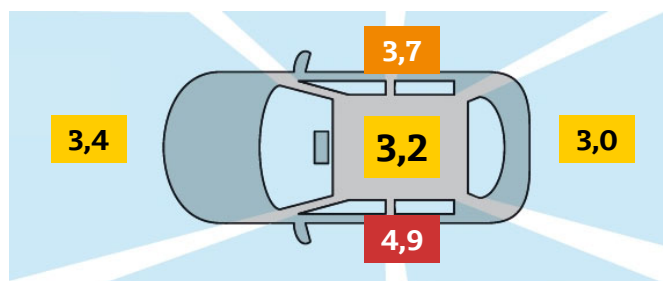
⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 445 Liter unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 620 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um



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

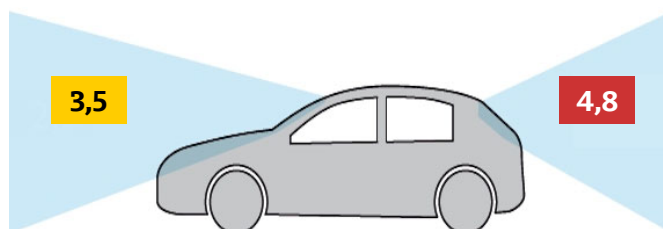
Rundumsicht

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.

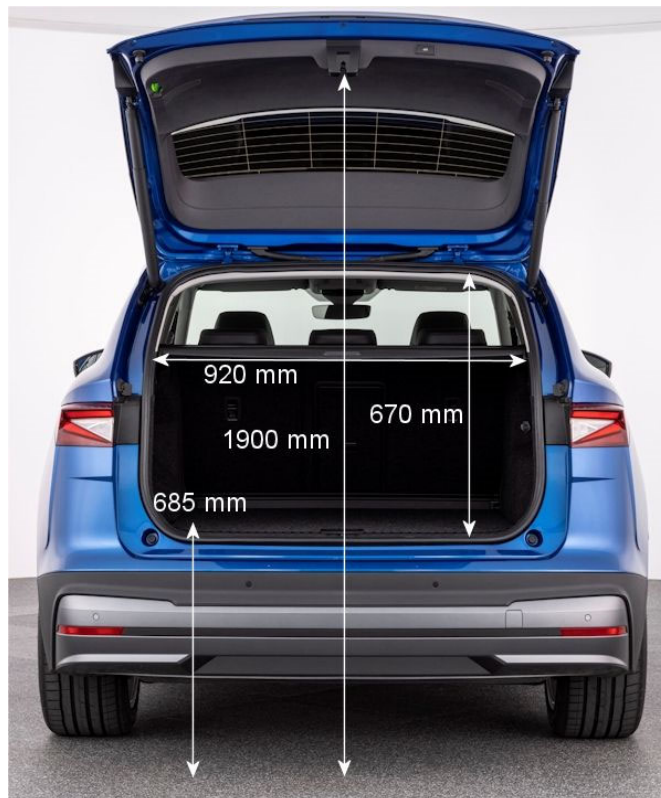


Mit 445 l Volumen bietet der Enyaq ordentlich Platz für das Gepäck.

und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 820 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.435 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden etwa 55 Liter in zahlreichen Fächern Platz.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist optional verfügbar. In Kombination mit dem schlüssellosen Zugang erhält man auch die Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze. Selbst 1,90 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar mit Kunststoff ummantelt ist, aber deutlich absteht. Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße und damit in zufriedenstellender Höhe. Innen gefällt die ebene Fläche aus Ladekante und Kofferraumboden. Wenn man den vorderen Teil des Bodens in die höhere Position einlegt, dann entsteht bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine zwar etwas ansteigende, aber stufenlose Fläche - praktisch für das Beladen langer Gegenstände und eines der zahlreichen durchdachten Details im Skoda Enyaq. Der Kofferraum wird über drei LED-



Die Heckklappe schwingt weit nach oben, so dass für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m keine Gefahr besteht, sich den Kopf an dem etwas vorstehenden Schloss zu stoßen.

Lampen erhellt, eine seitlich links und zwei oben in der Heckklappen-Innenverkleidung.

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 darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. 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.



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.

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Der Enyaq kommt wie auch die VW-ID-Modelle und schon der Golf VIII mit der neuen Generation des Infotainmentsystems. Das System läuft (außer unmittelbar nach dem Fahrzeugstart) recht flüssig und meist ohne Fehler. Anders als bei den VW-Modellen oder dem Seat Leon ist die Klimabedienung gestaltet, was im Skoda einen klaren Vorteil darstellt: Man muss die

Temperatur nicht über die unbeleuchtete Touch- und Wischleiste unterhalb des zentralen Bildschirms einstellen. 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 und mit minimaler Ablenkung bedienbar, aber deutlich besser als im Golf. Wer noch tiefer ins Klimageschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen, das man schon von den Konzerngeschwistern kennt. 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.

Unterhalb des Zentraldisplays gibt es eine Leiste mit mechanischen Tasten, mit denen man direkt in häufig genutzte Menüs (z.B. Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi, Parkassistent oder Klimamenü) kommt. Zu Radio, Navigation oder Medien führen sie allerdings nicht direkt. Insgesamt muss man sich schon eine Weile mit dem Enyaq befassen, bis die Bedienung flüssig klappt. Man sieht dann aber die Detailverbesserungen, die

Skoda gegenüber VW vorgenommen hat; so gibt es am unteren Bildschirmrand auch fixe Schaltflächen für den Homebildschirm und das Menü sowie drei frei belegbare Favoritentasten.

Wie schon ID.3 und ID.4 muss auch der Tscheche mit einem arg kleinen Instrumentendisplay auskommen, in das sich nicht mal Bordcomputer-Informationen einblenden lassen. Dafür ist im Skoda 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-Bedienung funktioniert wie bei jedem Skoda, den Weg der Umkehrung der Rasterung meinte nur VW bei den ID-Modellen gehen zu müssen. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Fahrer- und Beifahrersitz können gegen Aufpreis elektrisch eingestellt werden und verfügen dann über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den Enyaq iV gibt es serienmäßig ein Radio inkl. DAB+ Empfang und acht Lautsprecher. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso zwei USB-C-Anschlüsse vorn. Zwei weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze kosten Aufpreis, dann gibt es auch eine 230 Volt-Steckdose an den Rücksitzen. Optional ist ebenfalls eine induktive Ladeschale. MirrorLink, Android Auto und Apple Carplay hat der Enyaq immer an Bord - und das kabellos angebunden. Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Hat man das Navigationssystem gewählt, sind drei Jahre Kartenupdates sowie Online-Verkehrsinformationen dabei. Natürlich kann man auch hier gegen Gebühr verlängern. Aufpreispflichtig ist 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.

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.

⊖ Zu diesem Preis und guter Eignung für Langstrecken aufgrund der großen Batterie sollte das Navigationssystem unbedingt serienmäßig sein. 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 lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst über 2,20 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen

Bereich. Optional kann man ein großes Panorama-Schiebedach ordern. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit wie auch die Kopffreiheit hinten für knapp 1,95 m große Personen. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem (wenn sie nicht überdurchschnittlich groß sind), für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze.

2,8 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 Handy findet sicher seinen Platz und wird optional 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



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

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.

1,8 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 20-Zoll-Felgen des Testwagens. Der Stromer bietet guten Komfort und angemessene Agilität. Im Stadtverkehr kann der Enyaq 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 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.

2,2 Sitze

⊕ Im Testwagen ist der optionale elektrisch einstellbare Fahrersitz verbaut. Dieser umfasst neben der 4-Wege-Lordosenstütze auch eine Memoryfunktion. Gegen weiteren Aufpreis gibt es die Funktionen auch für den Beifahrersitz. Verfügbar ist auch eine Massagefunktion über die Lordosenstützen. 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.

2,4 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht

viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich 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 66,8 dB(A) - das ist ein noch guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren

Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche der 20 Zoll-Räder recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen Enyaq dabei, gegen Aufpreis verfügt der Stromer über eine Dreizonen-Ausführung. 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, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sowie Rollos in den hinteren Türen gibt es gegen Aufpreis. Belüftete Vordersitze stehen nicht zur Verfügung. Dafür gibt es eine drahtlos beheizbare Frontscheibe - zwar optional, aber immerhin.

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

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von deutlich über 2,1 Tonnen drückt jedoch spürbar auf das Temperament des Motors. So fühlt sich die theoretisch üppige Motorleistung praktisch wenig dynamisch an, auch wenn es die Werte auf dem Papier anders vermuten lassen. Der Enyaq ist objektiv dennoch ein flottes Auto, vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen

weniger als eine Sekunde - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, knapp fünf Sekunden dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,5 Sekunden. Skoda verspricht 8,5 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 160 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei

Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Wie schon die VW-Modelle liefert auch der Skoda eine perfekte Vorstellung ab.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Enyaq kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die 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. Allerdings bietet der Enyaq eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an; 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.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Enyaq 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 Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, der Heckantrieb ist grundsätzlich schon mal

eine gute Voraussetzung.

Beim ADAC Ausweichtest gibt er nicht den Dynamiker, bleibt aber ausreichend sicher. Die Bremswirkung durch die ESP-Eingriffe könnte ausgeprägter sein. Zu schnell in eine Kurve eingefahren, geht der Tscheche in deutliches Untersteuern über, je schneller, desto ausgeprägter. Dabei leiden die Reifen erheblich, insbesondere die Flanken der inneren Längsprofile fahren sich in Windeseile ab. 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.

2,8 Lenkung

Skoda hat eine zum Auto passende Abstimmung der Lenkung gewählt. Hauptsache entspannt, lautet das Motto. Um die Mittellage wirkt die Lenkung eher indirekt und diffus, dadurch aber auch absolut nicht nervös. Wenn man sich an den beispielsweise gegenüber einem Skoda Octavia deutlich höheren Lenkaufwand gewöhnt hat, ergibt sich ein entspanntes Fahrgefühl im Alltag, auch weil die Zentrierung angemessen ausfällt

und die Mittellage einwandfrei spürbar ist. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man zwar 2,8 Umdrehungen, jedoch können die Räder des Enyaq für einen kleineren Wendekreis deutlich weiter einschlagen, so dass die Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

2,7 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Enyaq so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis, insbesondere deshalb, weil die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlässt.

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.

1,6 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Enyaq gibt es praktisch alle wichtigen Assistenzsysteme, die Skoda im Portfolio hat. Einiges wie der Notbremsassistent, der Spurhalteassistent oder die Verkehrszeichenerkennung ist Serie, viele Features kosten aber dennoch Aufpreis, darunter der Spurwechslassistent, die automatische Distanzregelung ACC und der Notfallassistent. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ebenfalls gegen Aufpreis 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.
























1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der neue 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, hintere Seitenairbags gibt es gegen Aufpreis, Knieairbags sind nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ebenso optional 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.

1,9 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtranlenkpunkte 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 stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze; hier empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim neuen Enyaq zufriedenstellend, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist 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

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,9 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 86,9 kWh benötigt. Der Enyaq ist durchschnittlich effizient, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft. Er schneidet aber etwas besser ab als der technisch eng verwandte VW ID.4 mit vergleichbarer Motorisierung.

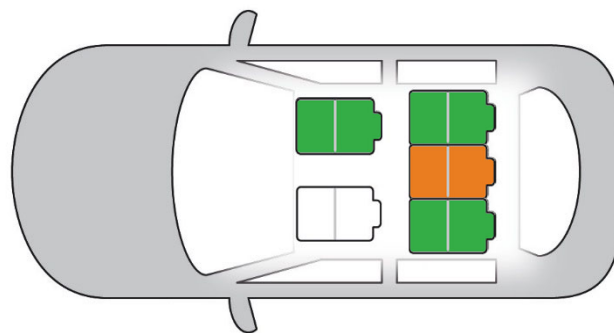
Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Enyaq 80 iV mit der 77 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von über 395

2,4 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 21,9 kWh pro 100 km sind

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)

zumind. die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist serienmäßig.

km. Aus den 21,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 109 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 47 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 17,7, außerorts bei etwa 23,4 und auf der Autobahn bei etwa 23,9 kWh/100 km. Der Enyaq ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 450 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

beispielsweise NO_x-Emissionen von 89 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Enyaq im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Skoda für ein so großes und schweres Auto aber wirklich gut da, weil er 83 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

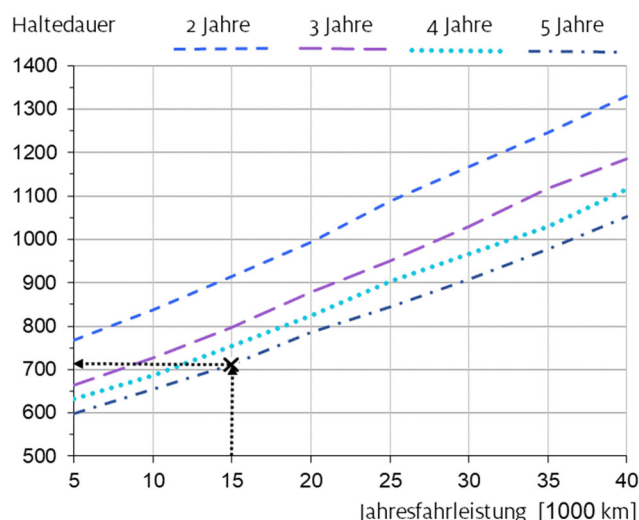
⊕ Der Enyaq als 80 iV hat eine Batterie mit 77 kWh nutzbarer Kapazität und kostet ab 43,950 Euro. Die Ausstattung ist zu diesem Preis recht ordentlich, aber alles andere als umfangreich. Einige wichtige Assistenzsysteme wie auch die empfehlenswerte Wärmepumpe kosten Aufpreis, ebenso das wichtige Navigationssystem, das bei der Routenplanung die Ladestops dynamisch berücksichtigt, in Abhängigkeit der Fahrweise und der verbleibenden Reichweite. Die 3.000 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der Elektroautoprämie relativieren den Preis etwas, ein kostspieliges Auto in seiner Klasse bleibt der Testwagen aber dennoch.

Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind niedrig, die Haftpflicht liegt bei 13, Teilkasko bei 22 und die Vollkasko bei 21 - so ergeben sich niedrige Kosten. 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 des Motors 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 bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte 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 395 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 277 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: 710 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Enyaq iV 50	Enyaq iV 60	Enyaq iV 80	Enyaq iV 80X
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	109 (148)	132 (180)	150 (204)	195 (265)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/0	310/0	310/0	425/0
0-100 km/h [s]	11,3	8,7	8,5	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	14,6/15,9 kWh E	14,4/15,7 kWh E	15,6/16,7 kWh E	16,1/17,4 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/21/22	13/21/22	13/21/22	14/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	605	651	710	759
Preis [Euro]	33.800	38.850	43.950	47.000

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	70 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,9 kWh/100 km / 395 km

BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	86,91 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll)	reduziert
Stufen / Einstellung	4/Wahlhebel, Lenkradpaddel

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei 20 % 2. Warnung und roter Bereich ab 10 %
Leistungsreduzierung	kontinuierlich, ab 1% deutlich
Notfallstrecke bei Neustart	k.A.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	hinten, rechts
Entriegelung Ladekabel	im Fahrzeug, über Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2	einphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

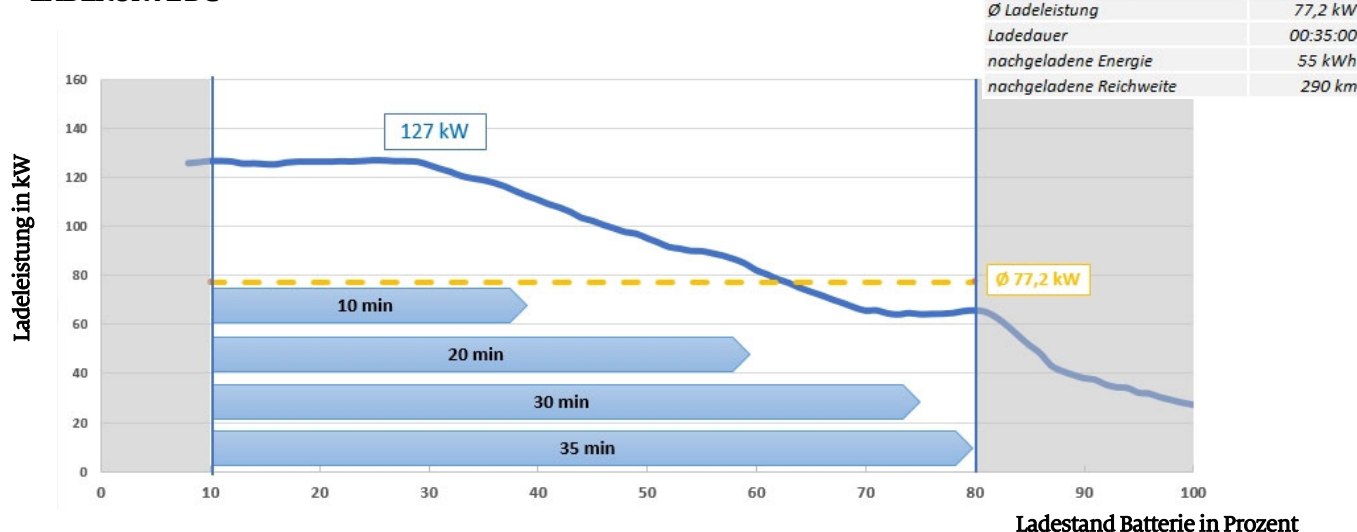
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	nein (nur km pro Minute oder Stunde)
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	66 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	7,2 kW	12 h
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 125 kW	35 min.*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,267
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R 19/255/50 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.649/1.879/1.616 mm
Leergewicht/Zuladung	2.107/433 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	585/1.710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität	76,6 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 100T
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 ev0 ³ ev
Wendekreis links/rechts	10,15/10,25 m
EcoTest-Verbrauch	21,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 109 g/km)
Reichweite	395 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.145/513 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/820/1.435 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	452 Euro
Monatliche Gesamtkosten	710 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/21/22		
Basispreis Enyaq iv 80	43.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.610 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. ¹ 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	900 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.280 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.280 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/360 Euro°
Head-up-Display	1.590 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	830 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/380 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	790 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	740 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	460 Euro° (Paket)/820 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro°
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	950 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,7
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	1,8	Verbrauch/CO ₂	1,3
Federung	1,5	Schadstoffe	2,4
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Juli 2021
 Test und Text: M. Ruhdorfer