
Fahrbericht Skoda Enyaq iV Sportline 80x: Klare Kante

Von Frank Wald

Der Skoda Enyaq iV zeigt Zähne – zumindest in der neuen Topversion Sportline 80x. „Crystal Face“ nennen die Tschechen den optionalen Frontgrill, dessen vertikale „Kristallglasrippen bei Dunkelheit von 131 LED illuminiert werden und zusammen mit der horizontalen Lichtleiste im Rückspiegel bei Nacht wie ein Mix aus Weißer Hai und Bonds Beißer erscheinen. Doch auch bei Tageslicht betrachtet ist die derzeit stärkste Ausführung des Elektro-SUV eine kantige Erscheinung. 21 Zoll große Alu-Räder, ein tiefer gelegtes Sportfahrwerk und schwarze Details rund um die wie aus einem Block gefräste Karosserie unterstreichen den dynamischen Auftritt. Der wahre Sport findet aber unter dem kantigen Blech statt.

Denn erstmals springt dem regulär stets hinterradgetriebenen Enyaq iV bei Bedarf ein zweiter Elektromotor an der Vorderachse bei und bringt die neu gewonnene Kraft per Allradantrieb auf die Straße. Während der Hauptantrieb im Heck als permanent erregter Synchronmotor im Wortsinne beständig bis zu 150 kW (204 PS) Leistung bereit hält, ist das vordere 80 kW-Aggregat als Asynchronmotor für kurzzeitige Boost-Funktionen ausgelegt. Gemeinsam kommen die beiden E-Maschinen dann auf 195 kW (265 PS), was weniger spektakulär ist als es klingt. So wundert es auch nicht, dass Skoda alle Leistungsangaben im Presstext mit Sternchen versieht, um darauf hinzuweisen, dass diese vom Ladestand, Temperatur und Alter der Hochvoltbatterie sowie der Außentemperatur abhängig sind. Sehr echt und real hingegen fühlt sich der Druck des maximal 425 Newtonmeter kräftigen Drehmoments an, das mit dem ersten Tritt aufs Pedal anliegt und das wuchtige SUV in Windeseile, oder besser, 6,9 Sekunden auf Tempo 100 bringt.

Die nötige Energie dafür liefert mit der 82-kWh-Batterie (netto: 77 kWh) selbstverständlich der größte Akku aus dem Konzernregal, der es unter idealen Bedingungen und bei guter Führung auf eine maximale Reichweite von 500 Kilometern nach WLTP bringen soll. Wobei dann all die spaßigen Dinge wie Ampelspurts, Überhol-Attacken oder 5er BMW und Audi A6 ärgern ebenso verboten sind wie das Austesten der auf 160 km/h limitierten Höchstgeschwindigkeit. Damit die aktivierte Energie nicht sinnlos verpufft, kann der Fahrer über die serienmäßigen Wippen am Lenkrad die Rückgewinnung (Rekuperation) in drei Stufen variieren. An einem Schnelllader lässt sich die Batterie mit bis zu 125 kW im Idealfall in 38 Minuten von 5 auf 80 Prozent füllen, an einer 11-kW-Wallbox dauert ein volle Aufladung bis zu acht Stunden.

Ausreichend mit Energie gefüllt bringt das neue Enyaq-Topmodell natürlich jede Menge Fahrspaß. Durch den bauartbedingten tiefen Schwerpunkt liegt das SUV wie das sprichwörtliche Brett auf der Straße, das serienmäßige Sportfahrwerk erlaubt auch in schnellen Kurven kein Wanken und Schwanken und die ebenfalls ab Werk verbaute Progressivlenkung sorgt für sicheres und sportliches Handling. Das lässt sich sogar noch weiter steigern, wenn – wie in unserem Testwagen – das optionale Dämpfersystem DCC verbaut ist. Über die serienmäßige Fahrprofilwahl, die auf Knopfdruck auf dem mittigen 13 Zoll großen Infotainment-Touchscreen erscheint, wird die Zusatzbezeichnung mit Leben gefüllt, indem Federung und Lenkung von einer Sekunde auf die andere noch einmal spürbar straffer und direkter getrimmt werden.

Zwar wird aus dem SUV damit immer noch kein Sportwagen, aber es lässt sich deutlich handlicher und souveräner dirigieren. Vorausgesetzt, der Asphalt ist nicht allzu brüchig. Denn dann rollen die mehr als 2,3 Tonnen Lebendgewicht doch spürbar ruppiger ab als im Eco-, Normal- oder Comfort-Modus. Komplette Verzicht muss der Skoda Enyaq iV Sportline 80x indes auf den elektronischen Fahrdynamikmanager, dessen vernetzte Steuerung von Lenkung, Bremsen und Allradantrieb die beiden konzerneigenen

Technikzwillinge VW ID 4 GTX und Audi Q4 e-Tron 50 quattro noch etwas zackiger durch die Kurven und Kehren treibt. Nicht dass sowas für den klassischen Elektro-SUV-Fahrer von Belang wäre. Doch wenn man schon Sportabzeichen auf die Karosse tackert, sollte das vielleicht nicht unerwähnt bleiben.

Doch am Ende entscheidet vermutlich auch bei der Sportline-Variante des Enyaq iV allein die Optik, die bei den Verbrennern immerhin gut 20 Prozent des Absatzes ausmachen. Einen ähnlichen Effekt erwarten Skodas Marketing-Strategen auch beim Elektro-SUV, zumal es die Ausstattungsvariante auch für die Modelle mit den kleineren Motoren und schwächeren Batterien geben wird. Typische Sportline-Elemente sind hier der hochglänzend schwarze Rahmen des Kühlergrills, in Wagenfarbe lackierte Seitenschweller, Heck- und Frontschürze inklusive größerem zentralem Lufteinlass mit wabenförmigem Gitter und Spoilerlippe. Schwarze Akzente finden sich außerdem an den Außenspiegelkappen, Fensterrahmen, der Dachreling und am Diffusor. An der Heckklappe ist der Skoda-Schriftzug und die Modellbezeichnung ebenfalls in hochglänzendem Schwarz ausgeführt. Der Dachspoiler ist dagegen in Mattschwarz lackiert.

Zum Standard im Innenraum gehören unter anderem Sportsitze mit integrierten Kopfstützen sowie ein beheizbares Multifunktions-Sportlederlenkrad, deren untere der drei Speichen eine Plakette mit „Sportline“-Schriftzug ziert. Die Armaturentafel ist mit schwarzem Leder bezogen, der Dachhimmel ebenfalls in Schwarz gehalten. Die Dekorleisten an der Instrumententafel und in den Türverkleidungen tragen Carbonoptik, in der Mittelkonsole glänzt der Bereich rund um die kleine Schaltwippe für die Fahrstufenauswahl ebenso in Schwarz wie die Taste für die elektrische Parkbremse.

Dazu fährt das Topmodell ab Werk mit einigen Funktions-Goodies wie etwa dem LED-Matrixlicht oder dem größten Teil der Assistenzsystemprogramms, darunter der Travel-Assist, Abstandstempomat oder adaptive Spurhalteassistent mit Baustellenerkennung. Außerdem darf das allradgetriebene Elektro-SUV 1200 statt der üblichen 1000 Kilogramm an den Haken nehmen.

Die endgültigen Preise für den Enyaq iV Sportline 80x kann oder will Skoda noch nicht nennen. Allerdings ist schon die hinterradgetriebene Sportline 80-Version mit 150 kW nicht unter 48.000 Euro zu bekommen. Da wird die Allradvariante mit zusätzlicher E-Maschine ganz sicher deutlich über die 50.000-Euro-Hürde springen. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



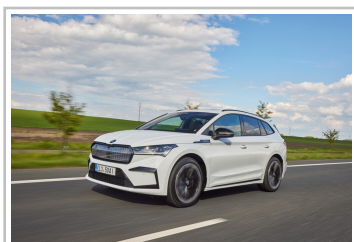
Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



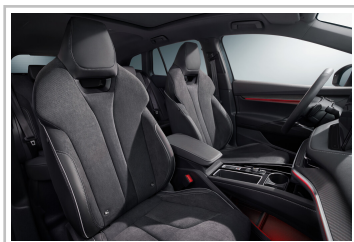
Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



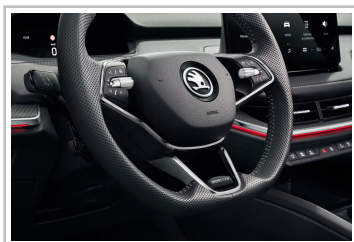
Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Enyaq iV Sportline 80x.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda
