Max Veldhuis
10 augustus 2021

Volkswagen voorbij?

Skoda betrad de markt voor elektrische auto's met de elektrische Citigo. Na dat kleinood zoekt het merk het letterlijk en figuurlijk hogerop met de Enyaq: een elektrische SUV die zijn platform deelt met de Volkswagen ID.3 en ID.4. De onderlinge rolverdeling is niet zoals gebruikelijk.

Veel ruimte voor je geld: dat is waar Skoda binnen de Volkswagen Groep voor staat. De auto's van het van oudsher Tsjechische merk zijn vaak ruimer dan hun evenknieÃ«n binnen het concern en staan bekend om hun 'no-nonsense'-aankleding. Door de jaren heen kwam daar echter verandering in: Skoda werd opeens een stuk 'hipper'. SUV's als de Kodiaq, Karoq en Kamiq zijn strak gelijnd en doen qua uitstraling tegenwoordig eigenlijk nauwelijks onder voor de auto's van het moederbedrijf. De Enyaq gaat daarin nog een stapje verder, zo blijkt uit onze uitgebreide rijtest met de tweede volledig elektrische auto van Skoda.

Strak conservatisme

Bekijk de Skoda Enyaq van een afstandje en je zou haast niet vermoeden dat het om een elektrische auto gaat. Waar Volkswagen met de ID-lijn echt een compleet nieuwe richting inslaat, gaat Skoda wat conservatiever te werk. Die indruk komt voornamelijk door de 'grille' aan de voorzijde. Het grote zwarte vlak doet vermoeden dat er een verbrandingsmotor onder de motorkap van de Enyaq schuilgaat, maar alles zit potdicht. Desondanks geeft het de Enyaq een herkenbaar uiterlijk waar veel mensen zich waarschijnlijk bij thuis zullen voelen.

De lampen vormen een ander opvallend element van de Enyaq. In de Matrix-ledkoplampen zijn onderin de koplamp de typische streepjes van Skoda te zien. Aan de achterzijde zitten de 'Crystal LED'-lichtunits. Het is verfrissend om te zien dat Skoda voor de Enyaq niet koos voor een over de gehele breedte doorlopende lichtbalk, zoals veel fabrikanten tegenwoordig wel doen bij hun EV's. Bij het ontgrendelen van de auto geven ze een kleine lichtshow.Â

Verder is de Enyaq duidelijk herkenbaar als een Skoda, maar heeft hij toch een heel eigen gezicht. Zet hem naast een Karoq of Kodiaq en de verschillen zijn evident. Onze testauto is gespoten in de kleur 'Arctic Silver Metallic' en rolt op 21-inch multispaaks wielen die de wielkasten mooi vullen. Met zijn lengte van ruim 4,6 meter mag de Enyaq gerust een grote jongen genoemd worden. Hij is zelfs nog 6,4 centimeter langer dan de ID.4. Opvallend genoeg is de wielbasis van de Skoda dan wel weer 6 centimeter korter.

Bedieningsgemak

Bij het betreden van de Enyaq moet je het portier ferm sluiten, anders valt hij niet in het slot. In een Skoda moet je natuurlijk als eerste op zoek gaan naar de welbekende paraplu en ijskrabber. Die zitten ook weer op de Enyaq, al is de ijskrabber ondergebracht in de kofferklep in plaats van achter de 'tankklep'. Logisch wel, want het zou een beetje jammer zijn als iemand de ijskrabber meeneemt tijdens het laden. Bij het betreden van de Enyaq valt allereerst het grote 13-inch touchscreen op. Verder zit voor de neus van de bestuurder nog een klein display waarop de snelheid, actieradius en navigatie-aanwijzingen getoond worden. Het is wel jammer dat dat schermpje niet

wat uitgebreider is. Voor informatie als het gemiddeld verbruik in kWh per 100 kilometer zal je je heil moeten zoeken in het centrale scherm.

Dat scherm werkt gelukkig wel goed en de menustructuur is intuÃ¯tiever dan bij Volkswagen het geval is. De bediening van de klimaatcontrole en de stoelverwarming zit altijd onderin het scherm en ook de reactietijd van het touchscreen is goed voor elkaar. Daarbij is het scherm zodanig op het dashboard gepositioneerd dat het goed binnen handbereik is. Daarnaast dragen de fysieke knoppen onder de ventilatieroosters, waarmee je onder meer de ruiten snel kunt ontwasemen of de rijmodus kan kiezen, bij aan het bedieningsgemak. Op het stuur zitten ook nog 'echte' knoppen in plaats van glimmende knoppen met haptische feedback. In de praktijk blijken die echte knoppen toch fijner in het gebruik. Daarnaast is het fijn dat je het volume van de radio met een scrollwieltje in plaats van een knop kunt regelen. De Enyaq doet vanbinnen nog steeds heel modern aan, maar juist de combinatie met meer traditionele bedieningselementen werkt prettig in de praktijk.

De materialen in het interieur van de Enyaq zijn ook mooi. Bovenop het dashboard van de First Edition zit een zacht laagje kunstleer dat mooi matcht met de stoelen. Die stoelen zitten goed en met de elektrische verstelling is een prettige zitpositie zo gevonden. Ook de 'zwevende' middenconsole is een mooi stukje design in de Enyaq. Voor wat extra sfeer in het interieur zit er sfeerverlichting onder het dashboard, in de deuren en onder de middenconsole. Die sfeerverlichting is in meerdere kleuren instelbaar en de verlichting in de deuren wordt rood wanneer ze open staan. Mede dankzij dat soort details en het afwerkingsniveau heb je binnenin de Enyaq niet het idee dat hij veel lager op de ladder staat dan de ID.4. Daarbij heb je meer kofferbakruimte dan in de Volkswagen en is ook de ruimte op de - verwarmde - achterbank dik in orde.

Comfortabel en stil

Aangezien de Enyaq op het MEB-platform van de Volkswagen-groep staat, is de aandrijflijn reeds bekend uit de Volkswagen ID.3 en ID.4. De elektromotor produceert 204 pk en 310 Nm en drijft de achterwielen aan. Met de accucapaciteit van 77 kWh is volgens Skoda een actieradius van 510 kilometer mogelijk, maar gelet op het gemiddelde testverbruik van 18,6 kWh per 100 kilometer ligt dat getal realistisch gezien eerder tussen de 400 en 450 kilometer. Dat is nog steeds netjes te noemen. Overigens biedt de vergelijking met onze test van de ID.4 een goed beeld op de invloed van de buitentemperatuur op het stroomverbruik. Met de ID.4 behaalden we in een veel koudere periode namelijk 23,2 kWh op 100 kilometer. Zoveel kan het dus schelen.

Tijdens het rijden valt in de Enyaq vooral de stilte op. Rolgeluiden zijn alleen op de achtergrond hoorbaar en de zijruiten van dubbel glas zorgen er mede voor dat windgeruis grotendeels buiten de deur blijft. Verder is de Skoda vooral heel comfortabel. Ondanks de achterwielaandrijving hoef je van hem niet echt dynamische eigenschappen te verwachten. Een voordeel van de achterwielaandrijving is wel dat je

geen last hebt van een nerveus stuurwiel bij het optrekken, ook blijft de draaicirkel door de hoge mate van stuuruitslag mooi klein. De Enyaq heeft in aanvulling op de ID.4 zelfs nog een Comfort-rijmodus, maar het verschil tussen de onderlinge rijmodi is niet heel groot.Â

Bij de snellader moet de Enyaq met een laadvermogen van 125 kW volgejaagd kunnen worden met stroom, maar in de test kwamen wij niet verder dan een laadsnelheid van 60 kW. Dat is op zich vlot genoeg, maar het was prettig geweest als de Enyaq zijn beloofde laadsnelheid waar had gemaakt bij laders die in principe wel snel genoeg zijn. Als je dan na het laden weer op weg gaat, kun je de auto dankzij Travel Assist semi-autonoom laten rijden, mits je de handen aan het stuur houdt. De hulpsystemen aan boord werken goed, op Ã©Ã©n aspect na: de 'Predictive Cruise Control'. Hiermee voorspelt de computer de snelheidslimiet en past de snelheid van de auto daar automatisch op aan. Vaak heeft de Enyaq de maximumsnelheid echter niet bij het juiste eind en pakt hij op de snelweg soms een bord van naast de weg mee. De auto remt dan onaangekondigd op zo'n brute wijze dat het gevaarlijke verkeerssituaties kan opleveren. Ons advies: zet dit systeem uit als de verkeersveiligheid je lief is.

Dure jongen

Skoda gold ooit als het goedkopere alternatief binnen de line-up van de Volkswagen Groep. Die vlieger gaat alleen niet op voor de Enyaq. Onze testauto kost namelijk 61.760 euro, terwijl de ID.4 1st Max die wij reden voor 57.690 in de prijslijst stond. Beide auto's zijn een 'First Edition' en derhalve vergelijkbaar uitgerust. De Enyaq beschikt daarmee standaard over diverse pakketten waarbij onder meer stoelverwarming voor, klimaatcontrole met drie zones, 125 kW snelladen, Matrix-ledverlichting, de uitgebreide assistentiesystemen, 21-inch lichtmetalen wielen, metallic lak en zwart lederen bekleding inbegrepen zijn. Ook heeft de Enyaq een elektrisch inklapbare trekhaak, waarmee je tot 1.000 kilo geremd kunt trekken. Een caravan meenemen zit er dus niet echt in.

De vanafprijs van de Enyaq is in ieder geval een stuk milder: 41.760 euro. Voor dat bedrag krijg je de 'Enyaq iV 60' met een kleiner batterijpakket van 58 kWh en een vermogen van 180 pk. De theoretische actieradius van die variant bedraagt 390 kilometer, tegenover de 510 kilometer van de iV 80. Snelladen is op de 60 ook niet

standaard, voor een laadsnelheid van 100 kW moet je 550 euro bijbetalen. Zaken als 19-inch lichtmetalen wielen, ledverlichting, het 13-inch touchscreen met navigatie en smartphonevoorbereiding en standverwarming zijn wel inbegrepen bij de standaarduitrusting. Gek genoeg is de vanafprijs van de Volkswagen ID.4 nog wat lager met 39.190 euro. Daarvoor krijg je dan wel een nog kleiner accupakket van 52 kWh en 148 pk.

Andere rolverdeling

Skoda het 'budgetmerk' binnen de Volkswagen Groep? De prijslijst van de Enyaq doet anders vermoeden. De Tsjech staat in feite op hetzelfde niveau als de ID.4 en weet daarbij de Volkswagen op bepaalde fronten zelfs te overklassen. Het centrale touchscreen in het interieur heeft een meer overzichtelijke menustructuur en werkt beter dan de interface van de ID.4, daarnaast is de aanwezigheid van fysieke knoppen voor bepaalde vaak gebruikte functies naar onze mening een groot pluspunt.

De Enyaq is verder vooral een heel comfortabele reisauto. Dat komt niet alleen door zijn

binnenruimte, maar ook door het feit dat het stil is in het interieur en de onderstelafstemming vooral gericht is op comfort. Voor rijdynamiek moet je niet bij de Enyaq aankloppen, maar daar is hij ook niet voor gebouwd. Het enige minpunt voor de lange afstanden is dat de laadsnelheid in de testperiode niet boven de 60 kW uitkwam, maar dat kan van meerdere factoren afhankelijk zijn. Verder konden we de Enyaq afgezien van de overactieve 'Predictive Cruise Control' niet op fouten betrappen. Goedkoop is hij niet, maar voor het geld krijg je wel een zeer prettig totaalpakket terug.

Plus

+ 'Premium' kwaliteitsgevoel
+ Fysieke knoppen interieur
+ Comfortabel en stil

Min

- Beloofde laadsnelheid niet gehaald
- Gevaarlijke 'Predictive Cruise Control'
- Aan de prijs