

Günstig, aber nicht billig

Der Škoda Elroq startet ab 28.487 Euro und ist mal wieder praktisch. Autoflotte saß bereits im neuen Elektro-Kompakt-SUV der Tschechen und meint: Das kann was werden.



Foto: Gundel|Jacobi

Der Elroq ist 4,50 Meter lang und startet deutlich unter 30.000 Euro.

Škoda bietet einen ersten Kontakt mit seinem jüngsten Elektromodell, stilecht im heimatischen Tschechien, in Prag. In einer Phase, in der E-Autos nicht wie geschnitten Brot abgesetzt werden, muss auch der 4,49 Meter lange Elroq in Szene gesetzt werden, um Aufmerksamkeit zu erregen. Immerhin dürfte er mit einem Einstiegspreis von 28.487 Euro einen positiv gestimmten Nerv bei der ins Auge gefassten Kundschaft treffen.

Zudem tritt er in der beliebten Kompakt-SUV-Klasse an, die mit nur wenigen Ausnahmen meist in schlichtem statt aufregendem Karosseriekleid daherkommt. So zeigt sich auch der Elroq mit den Merkmalen des derzeitigen Geschmacks: bulliger Vorderwagen, schmale Leuchten, sparsame Falze und Kanten, sich verjüngende seitliche Fensterlinie nach hinten zur breiten dortigen Dachsäule. Ebenfalls en vogue ist ein hochgesetztes Heckfenster, das den Gebrauch der Rückfahrkamera unerlässlich macht – die ist serienmäßig an Bord.

Im Zentrum der Bugpartie sitzt die von Škoda „Tech Deck“ genannte Frontmaske. Dahinter ist beispielsweise der Radar untergebracht. Daneben sorgen jeweils vier Leuchtelemente fürs Stand- und Tagfahrlicht sowie fürs Blinken. Eine Etage weiter unten gibt's LED-Scheinwerfer fürs Abblend- und Fernlicht. Wer sich an Lichtlein nicht sattsehen kann, greift am besten zur First Edition (ab 45.891 Euro), bei der sich zwischen den oberen Leuchten ein LED-Band erstreckt. Schließlich gibt's noch ein neues Detail, das in Zukunft alle Škodas vereinigen dürfte: Das langjährige Markenzeichen hat abgedankt, ab sofort prangen die fünf Buchstaben an der kleinen Motorhauben-Nase.

Der erste Eindruck

Bei der Sitzprobe im Inneren fällt auf: solide und aufgeräumt, aber nicht spartanisch. Tasten und Drehregler sind (auch im Lenkrad) weiterhin vorhanden und keinem besonders abge-

fahren-fantasievollen Konzept gewichen. Gut so. Das System ist aus anderen Modellen bekannt. Im Fond, dessen Rückbank nicht verschiebbar ist, geht's für Personen bis zu 1,90 Meter Länge kommod zu (Höhe Elroq 1,65 Meter). Mit 470 Litern Kofferraumvolumen reißt er gegenüber den Konkurrenten keine Bäume aus – Renault Scénic E-Tech: 545 Liter, Peugeot E-3008: 520 Liter. Großzügige Ablagefächer und maximal 1.580 Liter bei umgelegten Lehnen markieren dennoch eine ausgefeilte Raumnutzung. Einen Frunk sucht man vergeblich. Dafür gibt es unter der Hutablage ein Aufbewahrungsnetz – beispielsweise fürs Ladekabel.

170 bis 286 PS

Die Antriebsvarianten bieten keine Überraschung, hier bedient man sich auch aus dem Konzern-Regal: 170 PS, 204 PS und 286 PS. Elroq 50, Elroq 60 und Elroq 85 sind Hecktriebler. Der Elroq 85X hat Allradantrieb. Die Batteriegrößen liegen zwischen brutto 55 kWh und 82 kWh. Der kleine bietet 145 kW Ladeleistung, 175 kW der Elroq mit großem Akku. Selbstverständlich nutzt Škoda die Möglichkeit der Batterievorkonditionierung, sodass möglichst effizientes Stromtanken vorbereitet wird. Mit dem Elroq 50 soll man unter Idealbedingungen 370 Kilometer weit kommen; die Reichweite steigert sich für die mittlere Variante auf 400 und für die höchste auf 560 Kilometer. Der Norm-Stromverbrauch liegt zwischen 15,8 und 16,6 kWh.

Ein erstes Fazit

Der Elroq bietet viel Platz, hält aber Abstand zum Enyaq. Ende Januar steht er bei den Händlern, kurz zuvor kommt unser Fahrbericht. *Gundel Jacobi*