



Fotos: Michael Blumenstein

Der Elroq zählt zu den starken Stromern von Škoda und füllt eine interessante Lücke aus.

Stadt-Land-Elroq

Solide, praktisch, dennoch auch mit Schwächen zeigte sich der Škoda Elroq 85 im Test. Nicht nur für Pendler geht das Gesamtpaket aber in Ordnung.

Der kompakte Tscheche ist mehr als ein Lückenfüller, aber genau diese – längenmäßig zwischen dem ID.3 und ID.4 – füllt der Škoda Elroq perfekt aus. Der kleine Wendekreis (rund zehn Meter) und die gestochen scharfe Kamera (teurer Aufpreis) lassen ihn zum absoluten Stadtfreund werden. Wer dauerhaft auf Langstrecke mit ihm gehen will, zahlt einen ordentlichen Aufpreis und sollte genau vergleichen.

Interieur & Bedienung

Nehmen wir Platz im Škoda Elroq und drehen eine erste Runde. Schnell wird klar: Der wichtigste Helfer liegt direkt auf Augenhöhe. Das Head-up-Display. Denn je nach Sitzposition und Lenkradstellung verschwindet die digitale Instrumentenanzeige hinter

der Breite des Volants. Das Head-up-Display gibt die Prozentangabe des Akkus, die Restreichweite in Kilometern sowie den aktuellen Verbrauch an. Alle Infos finden sich auch im Fahrer-Display – klein, aber dennoch sehr gut ablesbar. Diese sinnvolle Darstellung ist für viele Hersteller leider immer noch ein Mysterium.

Eine Etage tiefer passt die Ladeschale (linke Seite der Ablage) auch für kleine Handys, ohne dass diese rausgerüttelt werden. Die Hände gehören damit ans Lenkrad, denn mit den Lenkradtasten kann man ausgesprochen gut seine Befehle formulieren. Die haptischen Schnellwahltasten (Rundumsicht, Assistenten, Fahrmodi) sind top.

Damit ist man nicht rein auf Sprachbefehle angewiesen, um frei von Ab-

lenkung zu manövrieren. Einzige Ausnahme: Bei Sonneneinstrahlung spiegelt sich das Gesicht des Fahrers in der Blende, was unnötig irritiert.

Das Schalten und Walten passiert auf großen Sitzen, die ausreichend Seitenhalt bieten. Neben dem Fahrer darf auch der Beifahrer seine Sitzposition elektrisch einstellen und speichern. Die Schenkelaufgabe ist zwar nicht ausziehbar, aber für die meisten lang genug und längst nicht in jedem Kompakten zu finden. Die in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne erhöht den Wohlfühlfaktor.

Kofferraum und Rückbank

Im Fond geht es nach oben entspannt, nach vorn eher kindgerecht zu. Zwei USB-Anschlüsse, zwei Lese-



1 Das Cockpit ist aufgeräumt. **2** Die schmale Mittelkonsole verbessert das Raumgefühl. **3** Lichtschalter befinden sich über dem Ablagefach – beispielsweise für die Ladekarte. **4** Škoda ist der einzige Konzernvertreter mit Tasten und Walzen in der Klasse. **5** Schnellzugriffe vereinfachen das Bedienen. **6** Canton bietet erstklassigen Sound. **7** Platz gibt es im Fond ... **8** ... und im Kofferraum ausreichend. Das Netz fürs Ladekabel ist genial (einfach). **9** 20 Zoll gibt es als Option.

lampen und Sitzheizung entschädigen dafür. Der Mini-Ausguck hinter der C-Säule ist eher ein optisches Element und bringt ein paar Sonnenstrahlen extra rein. Ein Panoramadach als Lichtquelle gibt es nicht. Der Blick nach draußen ist eher schwierig, dennoch fühlt man die Abmessungen des Tschechen und zirkelt sich auch durch enge Baustellen und in noch engere Parkbuchten.

Die Rückbank ist 1/3 zu 2/3 umlegbar, die Skidurchreiche gibt es ebenfalls. Unter der Škoda-eigenen Cleverness finden sich so nützliche Dinge wie die Gurthöhenverstellung, Kleiderhaken an der B-Säule oder die Smartphone-Halterung an der Rückseite des Vordersitzes, die das Tablet in klein auf die Rückbank bringt. Und: Die Griff-Sensoren zum schlüsselloosen Öffnen der hinteren Türgriffe hat sonst niemand in der Klasse. Indes als

unschön und bisweilen gefährlich zeigte sich die Heckklappe, die mehrfach beim Vorbeilaufen mit dem Schlüssel in der Hose plötzlich nach oben fuhr.

Wenn wir schon mal da sind: Der Kofferraum ist ein Abbild der SUV-Form: hochbauend. Da kein wirklicher doppelter Ladeboden vorhanden ist, muss die Ladefläche reichen, die sich kleiner anfühlt als die 470 Liter. Dafür sind die Positionen des Netzes und der kleinen Helfer (das Netz unter der Hutablage) klasse.

Ausstattung

In vier Niveaus (Loft bis zum superedlen L&K) findet jeder sein Interieur und zahlt entsprechend pro Monat ein paar Euro im Leasing drauf. Wichtig und damit zwingend sind Elemente wie die Wärmepumpe (908 Euro),

das Winter-Paket (beheizte Sitze vorn & hinten, beheizte Windschutzscheibe, Drei-Zonen-Klimaautomatik, 496 Euro), das Transport- (Gepäcknetz, 244 Euro) oder das Plus-Paket (unter anderem mit Matrix-LED-Scheinwerfer samt Fernlichtassistent, 2.345 Euro). Das erwähnte Head-up-Display ist zwar teuer erkaufte (Advanced-Paket, 4.336 Euro), aber lohnend. Eine Anhängerkupplung, an die magere 1.000 Kilogramm dürfen, kostet 588 Euro extra.

Fahren und Bremsen

Im Stadtverkehr surrt der hochbauende Elroq (mit seinen 20 Zöllern, 454 Euro – der 85er hat stets Mischbereifung) E-Auto-mäßig. Die Bremse übernimmt den E-Charakter leider auch. Wie bei anderen Stromern des Konzernbaukastens auch reagiert

Škoda Elroq 85

Testwagenpreis: 46.227 Euro
 E-Motor | Heckantrieb
 210 kW/286 PS | 545 Nm
 6,6 s | 180 km/h
 WLTP-Verbrauch: 15,2 kWh
 Akku (brutto/netto): 82 kW/77 kWh
 Laden (AC/DC): 11 kW/135 kW
 Reichweite: 531–573 km
 Maße: 4.488 x 1.884 x 1.625 mm
 Kofferraum: 470–1.580 Liter
 Versicherung: HK 14 | TK 20 | VK 20
Wartung: 2 Jahre/30.000 km
 Garantie: 2 Jahre/ 8 Jahre oder
 160.000 km (Batterie)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Unspektakulär sieht der Elroq aus – das gefällt offensichtlich.

diese erst verzögert und wirft dann umso nachhaltiger den Anker. Im B-Modus wiederum nimmt man das leicht verstärkte Bremsen nicht wirklich wahr. Wie sinnvoll die eigene Wahl von Rekuperationsstufen ist, welche über die Schaltwippen scharf geschaltet werden können, bleibt eines der individuellen Geheimnisse der E-Mobilisten. Das Gros der Fahrer will nicht wählen, sondern eine gangbare Allgemeineinstellung.

Welcher Akku passt?

Unser Elroq speichert maximal 82 kWh (auch wenn er „85“ heißt) in seine Akkus (davon 77 kWh nutzbar), und ist damit der Dauerläufer der Familie. Der Filou hat 52 kWh netto zu bieten, was für die Mittelstrecke und fürs Pendeln ausreicht. Die Belohnung des Verzichtes liest sich zwar im Konfigurator mit einem gesparten Betrag von nahezu 8.700 Euro in der Basis üppig, aber beim Stromer kommt es eben noch stärker auf das tatsächliche Fahrprofil an. Wer hier an Kraft (akzeptabel) oder Batteriegröße

(eher heikel) spart, muss wissen, warum er das tut. Gute Gründe wird es immer geben. Dafür dürfen etwa die 85er-Fahrer 20 km/h schneller auf der Autobahn unterwegs sein als ihre 50er- und 60er-Pendants (160 km/h statt 180 km/h).

Die heckgetriebene Top-Version bringt maximal 210 kW (286 PS) auf die Hinterräder, im Dauerbetrieb sind es 89 kW. Die 545 Newtonmeter Drehmoment lesen sich beeindruckender als dessen neue maximale Schnellladeleistung. Die Basis namens 50 Tour leistet 125 kW/170 PS samt 310 Nm und maximal 145 kW DC-Power. Ist

damit gefühlt ein anderes Auto, was die Grundpreisdifferenz erklärt. Was allerdings nicht auf die erwähnte Ladeleistung zutrifft. Denn seit Sommer kann der 85er maximal 135 kW DC laden (neuer Akkulieferant), soll dank der verbesserten Ladekurve aber für die meisten Fälle genauso schnell sein wie bis dato mit maximal 175 kW – zumindest dann, wenn man die 10-bis-80-Prozent-Messung als Maßstab heranzieht.

Verbrauch

Gut 450 Kilometer waren es im Sommer bis zu unserem nächsten Lade-stop – im Stadtverkehr waren mit Klimaanlage gut 15 kWh ein Fixpunkt. Aber wie bei jedem E-Auto (zumindest in SUV-Form) bringen Tempis jenseits der 130 km/h einen sich vergrößernden Reichweiten-Malus mit sich. Aber über das bevorzugte Habitat des Elroqs haben wir bereits gesprochen. Auf der freien Bahn wird auch das hohe Eigengewicht von 2,1 Tonnen spürbar. Dieses Schicksal teilt er allerdings mit vielen Stromer-Kollegen. *rs*

DAT-PROGNOSE

Škoda Elroq 85

36 Monate Leasingzeit
 15.000 km/Jahr: 49,2%
 25.000 km/Jahr: 44,3%
 40.000 km/Jahr: 37,8%

