



## Skoda Elroq 85

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

Der Elroq ist das erste vollelektrische Kompakt-SUV von Skoda und stellt damit das lokal emissionsfreie Pendant zum Karoq dar. Größen- und kostentechnisch positioniert er sich unterhalb seines Stromer-Bruders Enyaq, der die gleiche 77 kWh (netto) Batterie an Bord hat. Für einen Grundpreis von 43.900 Euro in der 85er Variante bekommt man einen bereits reichlich ausgestatteten 4+1 Sitzer mit einer Reichweite von rund 475 km im ADAC Ecotest. Zahlreiche Assistenzsysteme sind Serie, welche einerseits das Fahren merklich erleichtern (z.B. durch das große Head-up-Display mit Augmented Reality Funktion), andererseits aber auch die aktive Fahrzeugsicherheit deutlich erhöhen. Der Reisekomfort ist für die Klasse erstaunlich hoch, insbesondere wenn man die optionalen adaptiven Dämpfer ordert. Skoda-typisch gibt es zahlreiche simply clever Lösungen, wie die im gesamten Fahrzeug verteilten zusätzlichen Fächer-/Verstausysteme oder den obligatorischen Eiskratzer, hier in der Heckklappe. Die Bedienung funktioniert recht flüssig, wenn man sich eine gewisse Eingewöhnungszeit gegönnt hat. Die haptischen Schnellwahltasten unterhalb des Zentraldisplays sind ein klarer Vorteil in der sonst vorrangig zu touchenden- und zu swipenden Bedienungslandschaft des Elroq. Insgesamt ist Skoda mit dem Elroq ein rundum sehr solider und überzeugender Wurf gelungen. **Konkurrenten:** u.a. BMW iX1, BYD Atto, Hyundai Kona, Kia EV3, Mercedes-Benz EQA.

**+** spritziger Antriebsstrang, rundum gelungene Fahrwerksabstimmung insbesondere in Kombination mit dem adaptiven Fahrwerk DCC (Sport Paket), gutes Platzangebot, niedriger Verbrauch

**-** knappe Garantie von nur zwei Jahren, üppiger Grundpreis von 43.900 Euro

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,6

AUTOKOSTEN 2,8

### Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 Verarbeitung

Der Elroq verfügt über eine grundsätzlich hochwertig verarbeitete Karosserie mit rundum stimmigen Spaltmaßen. Lediglich an der Heckklappe lassen sich leichte Schwankungen orten, die Skoda sicher im Verlauf des Produktionszyklus in den Griff bekommen wird. Beim Blick ins Detail fällt auf, dass im Motorraum Kabelstränge nicht durchgängig ummantelt wurden, Türrahmenverkleidungen im Innenraum fehlen und die im Kofferraum installierten Kunststoffe schon förmlich nach Kratzern verlangen. Die Materialanmutung im Innenraum ist vorn hochwertig mit teilweise geschäumten Verkleidungen der Türen und einer Aufpolsterung des Mitteltunnels im Kniebereich. Hinten dagegen setzt Skoda kosteneffizient auf einen erhöhten Einsatz von hartem Kunststoff.

⊕ Die Verarbeitung des Innenraums ist für die untere Mittelklasse sehr ordentlich. Das Innenraum-Farbschema des Testwagens mit seinen orangenen Ziernähten und Gurten (Designline Lodge) im Kontrast zum grauen Rest des Interieurs wirkt erfrischend modern und sportlich. Der Unterboden ist zeitgemäß und effizienzorientiert hervorragend verkleidet.

⊖ Etwas aus der Zeit gefallen wirkt die Arretierung der Frontklappe lediglich mittels Haltestab. Leichte "Defizite"- oder eher Potenzial nach oben- gibt es bei der Entgratung von Kunststoffkanten. Beim Testwagen fiel eine klappernde Zierleiste am Armaturenbrett auf.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Der Elroq kommt als 5-Sitzer daher, wobei der mittlere Sitz auf der Rückbank lediglich als Notsitz dient. Im Fahrzeugboden steckt die Batterie mit 77 kWh nutzbarer Kapazität. Die einzige Ladeklappe befindet sich hinten auf der Beifahrerseite, wohin sich ein Combo-2-Ladeanschluss (CCS) für das AC-Laden (Typ2 Stecker) bzw. DC-Schnellladen verbirgt. Letztere Ladeoption erfordert einen zusätzlichen Handgriff zur Entfernung einer Schutzkappe von den DC-Ladepolen. Die Ladeleistung lässt sich sowohl regulieren als auch begrenzen auf einen gewünschten Ziel-SoC. Entriegeln kann man das Ladekabel mithilfe des Fahrzeugschlüssels oder über das Infotainmentmenü. Zur Beschleunigung des Schnellladeprozesses lässt sich die Traktionsbatterie entweder manuell im Bedienmenü oder automatisch durch das Navigationssystem (Einplanung von Ladestopps in die Routenführung) vorkonditionieren. Zum Serienumfang gehört ein Typ2 Ladekabel (3-phasig) für das Laden z.B. an der heimischen Wallbox mit bis zu 11 kW, womit rein rechnerisch ein kompletter Ladezyklus (0-100 %) in 8 Stunden möglich ist. Das Kabel lässt sich simply clever in einem Netz unter der Hutablage verstauen. Mittels des optionalen Schuko Ladekabels kann an einer 230 V Haushaltssteckdose mit einer Dauerlast von 10 A ein kompletter Zyklus in 38 Stunden realisiert werden. Wesentlich zügiger geht es per DC-Ladetechnik unter optimalen Bedingungen mit bis zu 175 kW laut Skoda. Gemessen haben wir sogar maximal 179,7 kW (durchschnittlich 117,6 kW) und realisierten damit eine Batterieladung von 10-80 % SoC in 33 Minuten. Während des Ladeprozesses erstattet der Elroq vorbildlich Bericht mithilfe des Infotainments in Form von Mitteilungen des aktuellen Ladestands, der

verfügbaren Restkilometer, der Restladedauer, der Enduhrzeit und der momentanen Ladeleistung. Von draußen lässt sich der Ladeprozess an einer grünen Lampe erkennen, welche zusätzlich die Zustände weiß (Bereitschaft) und rot (Fehler) beherrscht. Auf Basis des ADAC Ecotests bietet der Elroq mit einer gemessenen Reichweite von rund 475 km nur eine bedingte Langstreckentauglichkeit. Ordentlich fällt die Zuladung von 516 kg aus, welche für vier Erwachsene samt deren Gepäck ausreichen dürfte. Eher schwach ist die Anhängelast von 1000 kg bei Anhängern mit eigener Bremse. Das maximale Zuggewicht von 750 kg bei ungebremsten Anhängern ist der Standard. Im Test ist der Elroq als Heckantriebsvariante- somit kommt die Vorderachse ohne Antriebswellen aus, was Vorteile beim Lenkeinschlag bringt: Der Wendekreis liegt bei 10,15 m (links) bzw. 10,1 m (rechts).

⊕ Sowohl die Dachlast als auch die Stützlast von 75 kg genügen zum Transport von je zwei E-Bikes, sodass einem Wochenendtrip zu viert mit vier Fahrrädern und kleinem Gepäck nichts im Wege steht.

⊖ Ausschließlich das serienmäßig mitgelieferte Pannenset hilft bei Reifenschäden- auch gegen Bares lässt sich da kein Upgrade bei Skoda erhalten. Angesichts dessen, dass auch weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel erhältlich sind, wird deutlich, dass dem Endnutzer ohnehin seitens Skoda einfach kein selbstständiger Radwechsel mehr zugemutet werden soll. Im Falle der Fälle macht dies einen Anruf beim Pannendienst zur Pflicht.

## 2,5 Licht und Sicht

Die Rundumsicht aus dem Elroq ist grundsätzlich nur befriedigend. Nach vorn wird die Übersicht erschwert, da die Vorderkante der Motorhaube ob der rundlichen Front nicht sichtbar ist und es zusätzlich ein langes und weit in den Innenraum ragendes Armaturenbrett gibt, sodass die Frontscheibe weit entfernt ist. Abstände nach hinten lassen sich durch die steile Heckscheibe und das allgemein steile Heck zwar passabel einschätzen, dennoch ist die Sicht auf Hindernisse hinten wegen der schmalen und flachen Scheibe sehr erschwert.

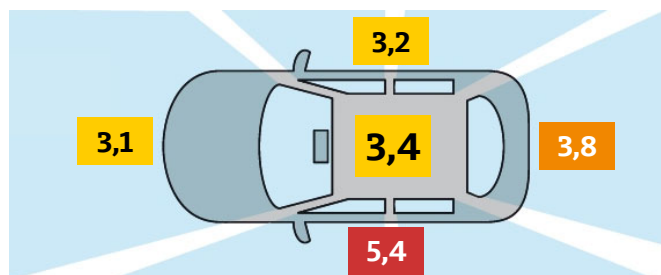
⊕ Durch die SUV-typisch erhöhte Sitzposition hat man eine gute Sicht auf den Verkehr. Die Scheibenwischer befreien die Frontscheibe selbst bei höheren Geschwindigkeiten erfolgreich vom Wasser, nur oben rechts bleibt konstruktionsbedingt ein größerer Bereich ungewischt. Die optionalen Matrix-LED-Hauptscheinwerfer mit adaptiver Lichtverteilung (dynamischer Fernlichtassistent) liefern ein hervorragendes Abblendlicht- nur beim Fernlicht lassen sich leichte Inhomogenitäten bei der Lichtverteilung feststellen. Ein dezidiertes Kurvenlicht ist leider nicht verfügbar, ebenso wenig eine Scheinwerferreinigungsanlage. Dafür gibt es aber ein separates Abbiegelicht- in Verbindung mit dem optionalen Matrix-LED-Licht. Für den Fall, dass der Folgeverkehr einmal blendet, sind serienmäßig ein automatisch abblendender Innen- und linker Seitenspiegel an Bord. Einen digitalen Innenspiegel sowie asphärische Bereiche in den

## 2,0 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg zur angenehm hohen Sitzposition (52 cm über der Straße) wird leicht erschwert durch den recht hohen Außenschweller, die schräge A-Säule und die weit vorn befindliche B-Säule. Pluspunkte gibt es für den optionalen Komfoteinstieg am Fahrersitz. Hinten gibt es leichte Abzüge für den schmalen Türausschnitt im Fußbereich. Erwischt man beim Einstieg mit dem Bein den Schweller, kann es schon mal ein schmutziges Hosenbein geben. Das optionale schlüssellose Schließsystem (KESSY) ermöglicht auf Wunsch ein automatisches Entriegeln bei Annäherung und Verriegeln beim Weggehen. Im Test konnte das Keyless-System mit einem Funkverlängerer nicht überlistet werden. Die Umfeldbeleuchtung mit ihren "Boarding-Spots" in den Spiegeln ist Serie. Dank der MEB-Plattform ist kein störender Mitteltunnel hinten vorhanden, so kann man einfacher von einer Seite zur anderen durchrutschen.

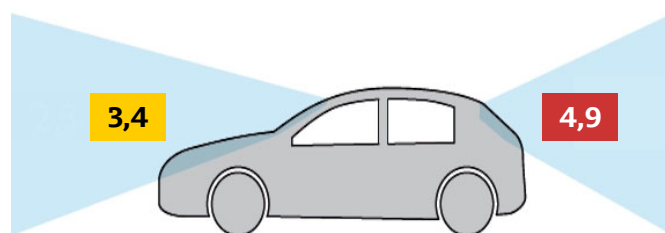
## Rundumsicht

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.



Außenspiegeln gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Allein auf Basis der Serienausstattung mit rundum Parksensoren und Rückfahrkamera (inklusive Waschdüse) ließe es sich schon gut parken. Noch besser geht es mit dem optionalen Einparkassistenten und dem 360°-Kamerasystem.



Die Rundumsicht des Elroq ist aufgrund der Fahrzeugform eingeschränkt, insbesondere nach hinten. Parkmanöver werden jedoch durch die Assistenzsysteme erleichtert.

## 2,6 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt mit 365 l tendenziell knapp aus. Nach Entfernen der Hutablage und Beladung bis unters Dach lassen sich 490 l oder neun Getränkeboxen unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank ergeben sich 770 l (Beladung bis zur Fensterunterkante, höhere Beladung aus Sicherheitsgründen nicht empfehlenswert). Nutzt man den Stauraum bis unters Dach, ergibt sich ein Volumen von 1.335 l. Unter dem Ladeboden ist Platz für weitere 45 l vorhanden

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die optionale elektrische Heckklappenbetätigung mit Fußkicköffnung verfügt über keinen manuellen Zuziehgriff innen mehr. Die Ladekantenhöhe zur Fahrbahn ist mit knapp 69 cm grenzwertig hoch. Positiv dagegen: Innen gibt es praktisch keine Stufe zum Kofferraumboden hin. Personen ab einer Größe von 1,88 m laufen Gefahr, sich den Kopf an der Heckklappe bzw. dem freistehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Die Ladeluke ist großzügig dimensioniert und der Stauraum zweifach beleuchtet: links im Kofferraum und rechts in der Heckklappe. Serienmäßig gibt es einen 12 V Anschluss im Gepäckabteil. Für spontanes Einladen hoher Gegenstände lässt sich die Hutablage simply clever parallel hinter die Rücksitzlehne klemmen. Alternativ kann man die Ablage auch als zweite Ladeebene im Kofferraum fixieren.

⊖ Leider ergibt sich kein ebener Ladeboden bei umgeklappter Rückbank.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Elroq lässt sich asymmetrisch geteilt aus dem Innenraum heraus umklappen- ein Umklappen vom Gepäckraum her ist arg umständlich. Obacht ist geboten beim Wiederaufstellen der Rückbank, da die seitlichen Gurte in den Lehnenschlössern leicht eingeklemmt werden können. Befestigungsglaschen für die Gurte sind zwar vorhanden, können aber im Eifer des Gefechts leicht vergessen werden. Einen praktischen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk) gibt es nicht.



Das Kofferraumvolumen des Fahrzeugs beträgt 365 Liter. Durch Umklappen der Rücksitze lässt sich das Volumen auf bis zu 1.335 Liter erweitern.



Mit der optionalen elektrischen Heckklappe wird ein bequemes Beladen ermöglicht, wobei die recht hohe Ladekantenhöhe erstmal überwunden werden muss.

⊕ In der Mitte der Rücksitzlehne gibt es eine Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände- mit 20 mal 40 cm ist die Öffnung aber überschaubar groß. Ein Schienensystem am Kofferraumboden ist auch gegen Aufpreis nicht lieferbar. Immerhin gibt es Kunststoff Winkel, welche sich mittels Klett auf dem Ladeteppich fixieren lassen. Zusätzlich bietet der Elroq eine Art Hängematte zur Befestigung im Kofferraum, welche sich zum Verstauen von Gegenständen wie Jacken o.ä. eignet

## 2,0 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Sowohl Design und Aufteilung des Armaturenbretts als auch das grundsätzliche Bediensystem decken sich größtenteils mit dem großen Bruder Enyaq. Da verwundert es nicht, dass einem auch die wesentlichen Einstellmechanismen bekannt vorkommen: manuelle Lenkradeinstellung, Startknopf an der Lenksäule in Anlehnung an ein klassisches Zündschloss und der Fahrstufenwählknubbel in der Mittelkonsole lassen sich schnell finden und intuitiv bedienen; die etwas tiefsitzenden und während der Fahrt mäßig sichtbaren Lichttaster ebenso. Die haptischen Schnellwahltasten unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen u.a. für Klima, Fahrerassistenz, Heckscheibenheizung und Frontscheibenbelüftung stellen schon eine wesentliche Bedienerleichterung dar. Sie können aber trotzdem nicht wett machen, dass für wesentliche Grundfunktionen zusätzliche Bedienschritte inklusive Abwenden vom Fahrgeschehen notwendig sind. Die permanent im unteren Bereich des Zentralscreens eingeblendeten Touch-Flächen für Temperatur, Sitzheizung und Klimadetailmenü helfen aber, zumindest bei oft genutzten Funktionen ein aufwendiges Scrollen und Swipen zu vermeiden. Über die fehlende Multimediaanzeige im ohnehin recht kleinen und damit mäßig ablesbaren Kombiinstrument lässt sich sicher streiten, aber die Touch-Lautstärkeleiste unterhalb des Infotainmentdisplays könnte Skoda gern wieder gegen ein narrensicher zu bedienendes Drehrädchen upgraden. Nach einer definitiv notwendigen Eingewöhnungsphase mit dem Elroq kann man die unterschiedlichen Bedienebenen und den durchaus beachtlichen Funktionsumfang beherrschen.

### 1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Den Elroq liefert Skoda ordentlich multimedial ausgestattet. Hierzu gehört u.a. ein Navigationssystem, USB-C Buchsen, digitaler Radioempfang DAB+ und ein Audiosystem mit acht Lautsprechern. Die Premiumvariante von Canton mit vier weiteren Beschallungsquellen ist optional. Laura, die Skoda Sprachassistentin, die vom KI-Dienst ChatGPT unterstützt wird, ist auch mit an Bord. Für die ersten drei Jahre

### 2,0 Raumangebot vorn

Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m können in jedem Fall bequem im Elroq vorn sitzen. Dabei ist nur die Beinfreiheit limitierend, der Kopfraum würde theoretisch sogar bis 2,20 m Größe reichen. Lediglich die hohe Seitenlinie und die wuchtige Mittelkonsole trüben leicht den subjektiv guten Eindruck vom Raumgefühl. Pluspunkte gibt es für die konfigurierbare Ambientebeleuchtung. Wem der schwarze Dachhimmel

⊕ Mithilfe der vorne und hinten paarweise platzierten Deckenleuchten, welche von anderen Skoda Modellen schon bekannt sind, ergibt sich eine gute Innenraumausleuchtung. Für indirektes Auflicht bei Nacht sorgen die leuchtenden Umrandungen der Spots. Auch schon vom großen Bruder Enyaq bekannt: Das Head-Up-Display mit Augmented-Reality Funktion ist ein Hingucker und unterstützt durch die passend in die Frontscheibe eingeblendeten Informationen während der Fahrt.



Der Skoda Elroq bietet nach einer Eingewöhnungsphase eine beherrschbare Bedienung mit bekannten Elementen aus dem Enyaq. Das optionale Head-Up-Display mit Augmented-Reality Funktion ist ein Highlight.

ist das Skoda Infotainment Online dabei. Hier gibt es Online-Kartenupdates, Ladesäulen- und Parkplätze lassen sich durch die Internetunterstützung leichter finden und die Verkehrssituation gibt es in Echtzeit. Zusätzlich lässt sich auch ein WLAN-Hotspot einrichten, sodass die Mitfahrenden weiter bequem im Netz surfen können. Sowohl Android Auto als auch Apple Car-Play, jeweils in der kabellosen Version, sind Serie.

der optionalen Designlinie Lodge zu drückend erscheint, hat zwei Optionen, um einen Grauen zu bekommen: Konfiguration mit der serienmäßigen Designline Loft oder Upgrade auf die Linie Suite (1.770 Euro). Helligkeit von oben in Form eines Schiebe- oder Panoramadachs lässt sich auch mit monetären Mitteln nicht bestellen.

## 2,1 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht der Beinraum dahinter immer noch für gut zwei Meter große Menschen. Begrenzend ist eher die Kopffreiheit, denn ab etwa zwei Meter Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Subjektiv kommt einem der Platz nicht gleich so groß vor, denn die hohe Seitenlinie der Karosserie und die vergleichsweise schmalen Seitenfenster schränken das Raumgefühl etwas ein. Gefällig ist die auch hinten serienmäßig installierte Ambientebeleuchtung. Für drei Erwachsene nebeneinander ist die Rückbank etwas knapp bemessen, zu zweit legt man jedoch auch lange Reisen entspannt zurück.

## 2,7 Innenraum-Variabilität

Der Elroq begnügt sich mit den üblichen Variationsmöglichkeiten eines Kompaktfahrzeugs. Die Rückbank lässt sich weder verschieben noch ausbauen, lediglich ein asymmetrisch geteiltes Umklappen der Lehne ist möglich. Die Türfächer vorn haben nur Standardformat, sind dafür aber mit Teppich ausgeschlagen, was nervige Klappergeräusche loser Gegenstände zu vermeiden hilft. Einen Brillenhalter im Dachhimmel sucht man vergeblich, dafür bekommt man aber ein kleines Klappfach links unten neben dem Lenkrad. Im Fond ist die Situation



Der Beinraum im Fond des Fahrzeugs ist selbst für sehr große Passagiere großzügig bemessen, lediglich die Kopffreiheit ist für Personen über zwei Meter eingeschränkt.

ähnlich, wobei Skoda beim Teppich in den kleinen Türfächern den Rotstift angesetzt hat. Jackenhalter gibt es dagegen schon, ebenso ein abnehmbares Zusatzfach im hinteren Fußraum in der Mitte inklusive zweier ausklappbarer Becherhalter. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht abschließbar und auch nicht klimatisiert. Immerhin bekommt man eine angemessene Auskleidung mit Filz und eine Beleuchtung.

## 1,7 KOMFORT

### 1,4 Federung

Der Testwagen ist mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk DCC ausgestattet, welches mit dem Ausstattungspaket Sport (960 Euro) geliefert wird.

⊕ Es lassen sich vorkonfigurierte Modi anwählen oder individuell die Kennlinie des Fahrwerks zwischen Komfort und Sport variieren, wobei eine deutliche Spreizung spürbar ist. Im Stadtverkehr schluckt der Elroq Unebenheiten wie Gullydeckel oder Querhindernisse souverän mit gewolltem

einmaligen Nachschwingen und gibt nur eine leise dumpfe akustische Rückmeldung an die Insassen weiter. Kopfsteinpflaster ist hauptsächlich akustisch wahrnehmbar – das ist für die Klasse hervorragend. Besonders auf schnellen Landstraßenetappen oder der Autobahn spielt das Fahrwerk des Elroqs seine Stärken aus. Lange Fahrten kann man entspannt zurücklegen und bleibt dabei von den Unzulänglichkeiten der Fahrbahnen verschont.

### 2,0 Sitze

Die Vordersitze bieten einen angenehmen Komfort, sind optional wie im Testwagen elektrisch einstellbar. Man hat auf ihnen einen guten Seitenhalt, ohne dabei eingeeengt zu werden. Serienmäßig kann man das Gestühl in der Höhe einstellen, mit der elektrischen Justierung zieht auch eine Neigungseinstellbarkeit mit ein. Zwei-Wege-Lordosenstützen gibt es serienmäßig, gegen Aufpreis werden sie durch eine Vier-Wege-Version samt elektrischer Einstellung ersetzt. Über die optionale Lordosenstütze wird dann auch eine rudimentäre Massagefunktion

umgesetzt. Die Positionen der elektrischen Sitze lassen sich in je zwei Speicherplätzen hinterlegen (Memoryfunktion). Die Mittelarmlehne kann man in der Höhe einstellen. Im Fond geht es nicht ganz so komfortabel zu. Die Rückbank ist zufriedenstellend geformt. Es gibt höhenverstellbare Standard-Kopfstützen für die äußeren Plätze, in der Mitte lediglich die abgespeckte Variante mit weniger Polsterung und geringerer Höhe.

## 2,1 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 65,9 dB(A), was ein durchaus guter Wert ist. Vom elektrischen Antriebsstrang bekommen die Insassen nahezu

nichts mit, selbst bei ambitionierter Beschleunigung. Abroll- und Windgeräusche liegen auf einem subjektiv sehr geringen und nicht störenden Niveau.

## 1,4 Klimatisierung

Serienmäßig kommt der Elroq mit einer Zweizonen-Klimaautomatik. Optional und beim Testwagen verbaut ist die Dreizonen-Variante mit selbstständiger Erkennung der Sitzbelegung und entsprechendem Abschalten der jeweiligen unbesetzten Zone, um Energie zu sparen. Im Automatikmodus lassen sich drei Intensitätsstufen wählen und es gibt eine Umluftautomatik (Air Care), welche bei Bedarf bzw. schlechter Qualität der Umgebungsluft die Frischluftzufuhr automatisch unterbricht und die Luft im Innenraum zusätzlich umwälzt und reinigt. An sämtlichen Lüftungsdüsen lässt sich zwar die Strömungsrichtung justieren aber nicht unabhängig der Volumenstrom- es

gibt keine Drehrädchen, sodass nur ein komplettes Abstellen der Düsen möglich ist.

⊕ Die optionale Scheibenheizung mit durchsichtiger Folie (keine Heizdrähtchen sichtbar) ist grade in den Wintermonaten ein Gamechanger. Die serienmäßige Standklimatisierung ist ganzjährig hilfreich durch ihre Heiz-, Belüftungs- und Kühlfunktionalität. Sitzheizung vorn und Lenkradheizung sind Serie. Sitzheizung hinten gibt es als nice-to-have optional, ebenso getönte Scheiben und Rollos im Fond.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen

Der Elroq kommt in der getesteten 85er Variante mit einem Elektromotor im Heck, welcher 286 PS (210 kW) leistet und sein Drehmoment von maximal 545 Nm ohne Gangwechsoption an die Hinterräder liefert. Damit soll der Sprint aus dem Stand auf Landstraßentempo in 6,6 s gelingen. Bei 180 km/h endet der Vortrieb elektronisch begrenzt. Skoda verspricht im Laufe des Jahres 2025 noch eine Allradvariante mit zusätzlicher E-

Maschine an der Vorderachse. Aber schon der Testwagen mit Heckantrieb liefert erstklassige Fahrleistungen, sprintet beispielsweise von 15 auf 30 km/h in nur 0,8 s- hervorragend zum zügigen Abbiegen und Einfädeln in den Verkehr. Ein Überholvorgang von 60 auf 100 km/h geschieht in 3,1 s, ebenso sehr flott geht es von 80 auf 120 km/h in gemessenen 4,1 s.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Das Antriebssystem läuft in jedem Geschwindigkeitsbereich absolut leise und vibrationsarm- selbst bei starker Beschleunigung dringen keine Störungen zu den Insassen durch. Das Durchbeschleunigen geschieht gleichmäßig bis hin zu hohen Geschwindigkeiten.

⊕ Durch den sehr spritzigen E-Antrieb vermittelt der Elroq durchaus Fahrspaß- insbesondere wenn der Sportmodus eingeschaltet wird, reagiert der Antrieb sehr direkt auf Gasbefehle.

### 0,9 Schaltung/Getriebe

Das Vorwählen der gewünschten Fahrstufe klappt mit dem kleinen Knubbel problemlos, das Schema ist im Grunde selbsterklärend. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe geschieht sehr flott. Am Lenkrad des Testwagens sind die optionalen Schaltwippen (ab Ausstattungspaket Sport für 960 Euro) verbaut, welche zur Einstellung der Rekuperationsstufen dienen. In Summe lassen sich hier fünf verschiedene Modi

wählen: automatisch, leicht, mittel, stark und aus. Alternativ zum D-Modus kann für das Vorwärtsfahren auch der B-Modus gewählt werden- dann wird verstärkt rekuperiert, was beispielsweise für Bergabfahrten praktisch ist. Eine Auto-Hold Funktion ist serienmäßig an Bord.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

Der Elroq ist grundsätzlich sehr gelungen abgestimmt. Das Fahrverhalten bleibt stets sicher beherrschbar mit zu erwartender Untersteuertendenz im Grenzbereich, wobei eine flotte Gangart durch das sensibel eingreifende ESP kaum unterbunden wird. Lenkimpulsen folgt er spontan und pendelt sich rasch wieder in der Geradeausfahrt ein. Bei dynamischer Kurvenfahrt, insbesondere in Kombination mit unebener Fahrbahn, ergeben sich recht deutliche Aufbaubewegungen – ein Resultat der komfortorientierten Fahrwerksauslegung. Der Geradeauslauf ist nahezu tadellos, was längere Autobahnetappen entspannt gestaltet. Tatsächlich wahrnehmbarer Schlupf ist

für den Elroq ein Fremdwort- lediglich beim beherzten Anfahren auf rutschiger Fahrbahn kann man ihm kurzzeitig scharrende Hinterräder entlocken. Die Antriebsschlupfregelung greift aber schnell ein und regelt zuverlässig nach. Im ADAC-Ausweichtest schlägt sich der Skoda wacker und absolviert das Manöver sicher. Bei etwas zu hohem Tempo schiebt er über die Vorderräder und bremst sich dabei soweit wie nötig ein. Das fein regelnde ESP unterstützt, Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Ein Dynamik-Talent ist der Elroq nicht, was aber auch nicht seinem Anspruch entspricht. Insgesamt eine passende und sichere Abstimmung.

### 2,2 Lenkung

Im Testwagen ist die optionale Progressivlenkung (ab Ausstattungspaket Sport für 960 Euro) verbaut. Sie verfügt über eine in Abhängigkeit des Lenkeinschlags variable Übersetzung, ist um die Mittellage weniger direkt und wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter. Die Lenkung ist tendenziell leichtgängig

ausgelegt, aber mit guter Rückmeldung- auch um die Mittellage herum. Beim spontanen Einlenken und in Kurven überzeugt die Zielgenauigkeit, nach dem Lenkmanöver erfolgt eine vollständige Zentrierung in die Nulllage. Vom linken- zum rechten Lenkansschlag kurbelt man drei volle Umdrehungen.

### 2,3 Bremse

Ansprechen und Dosierbarkeit am Bremspedal sind anfangs ziemlich eigen und gewöhnungsbedürftig. Das Pedalgefühl ist synthetisch ohne klaren Druckpunkt und mit ungleichmäßigem Kraftaufwand über dem Pedalweg. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Elroq so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein durchaus gutes Ergebnis. Die Trommelbremsen an der Hinterachse mögen angesichts des Fahrzeuggewichts von

deutlich über zwei Tonnen zunächst unterdimensioniert wirken. Die konstanten Bremswerte auch bei hoher Belastung belegen aber das Gegenteil. Überdies kann der Elektromotor an der Hinterachse mitbremsen, sodass 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.



## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Bereits serienmäßig kommt der Elroq sehr gut ausgestattet an Assistenzsystemen daher. Deren Funktionalität bietet wenig Anlass zur Kritik. Skoda lässt sich das Head-up-Display, den Abstandsregeltempomat (der klassische Tempomat ist Serie), den Notfallassistenten und den Autobahnassistenten zusätzlich bezahlen. Der Travel Assist (Autobahnassistent, ab dem Ausstattungspaket Clever für 1.340 Euro dabei) inkludiert aber auch gleich den Notfallassistenten und ein prädiktives ACC. Mit dem Travel Assist lässt es sich sehr angenehm dahingleiten: Geschwindigkeitsbeschränkungen werden zuverlässig erkannt und die eigene Fahrgeschwindigkeit entsprechend angepasst. Die Spurführung übernimmt das System auch recht vertrauenswürdig zuverlässig, was keinesfalls dazu animieren soll, die Aufmerksamkeit vom Fahrgeschehen abzuwenden. Auf der Autobahn lassen sich auch Spurwechsel mit dem Assistenten absolvieren. Eine Reifendruckkontrolle gibt es nur als indirekt messendes System, wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben

### 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Testzeitpunkt (01/2025) lagen zwar noch keine Ergebnisse des Euro NCAP Crashtests vor, wobei keine wesentlichen Unterschiede in der passiven Sicherheit zu den übrigen vom VW Konzern angebotenen Modellen auf der MEB Plattform zu erwarten sind. Die Liste an serienmäßig verbauten Rückhaltesystemen beim Elroq ist lang. Lediglich Knieairbags für die vorderen Insassen sind nicht lieferbar. Dafür ist sogar der Centerbag vorne zur Vermeidung einer Kollision zwischen Fahrer und Beifahrer bzw. zu starken lateralen Auslenkungen beim Seitenaufprall auf der vorderen Sitzreihe Serie. Gurtstraffer sind auf der Rückbank für die äußeren Passagiere verfügbar. Die Kopfstütze des mittleren Sitzes im hinteren Abteil lässt sich nur eingeschränkt an die Kopfhöhe anpassen- es ist eben nur ein Notstuh. Um herumfliegendes Gepäck zu vermeiden, sind im Kofferraum Zurrösen vorhanden, welche leider recht verdeckt und damit auch knifflig zu erreichen sind.

⊕ Wenn der Elroq mittels seiner zahlreichen aktiven Sicherheitssysteme einen Aufprall nicht verhindern kann, leitet das serienmäßige proaktive Insassenschutzsystem (mit Heckaufprallerkennung) vorbereitende Maßnahmen ein. In der Post-Crash Phase soll Schlimmeres durch die serienmäßig im ESP integrierte Multikollisionsbremse vermieden werden, indem das Fahrzeug gezielt heruntergebremst wird.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 1,9 Kindersicherheit

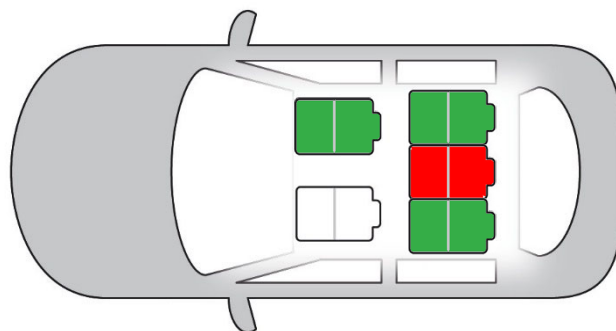
Drei Kindersitze lassen sich ohne Weiteres im Elroq gleichzeitig platzieren: Beifahrer, hinten rechts und hinten links. Der Airbag für den Beifahrersitz lässt sich bequem und bewährt mittels Schlüssel dauerhaft abschalten. Einen Kinderspiegel zur Beobachtung der Sprösslinge ist nicht verfügbar, dafür lassen sich aber separat mittels Tastendruck (ab Ausstattungslinie Clever für 1.340 Euro) in der Fahrertür die hinteren Zugänge sperren. Ansonsten gibt es die Sperroption manuell in den hinteren Türen. Bezüglich der Kindersitztauglichkeit gibt es am Beifahrersitz keine gravierenden Einschränkungen: Isofix vorhanden, iSize Freigabe erteilt und sämtliche Testsitze ließen sich vorbildlich installieren. An den hinteren äußeren Sitzen ist die Situation ähnlich: Es gibt nur Einschränkungen bei Verwendung einer Babyschale insofern, als dass die vorderen Sitze nicht mehr ganz zurückgeschoben werden können. Die ungeeignete Gurtgeometrie, die fehlenden Befestigungspunkte für den Isofix und Ankerhaken (Top Tether) am mittleren Sitz hinten machen deutlich, dass hier kein Kind in seinem Sitz

## 2,8 Fußgängerschutz

Im Hinblick auf einen besseren Fußgängerschutz bietet der Elroq vorn eine weitgehend glatte Front, welche bei einem Aufprall mit einem Fußgänger das Risiko schwerer Verletzungen reduziert. Damit es nicht erst zu einem Unfall kommt, ist ein vorausschauender Fußgänger Notbremsassistent serienmäßig. Außerdem gibt der Elroq Töne von sich, wenn er mit niedrigen Geschwindigkeiten daher gleitet, um auf sich aufmerksam zu machen. Ein Nachtsichtassistent, um bei Dunkelheit Personen besser erkennen zu können, ist nicht im Angebot.

## 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)

platziert werden sollte. Alle vier Türfenster verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz.

## 1,2 UMWELT/ECOTEST

### 0,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Elektro-Zyklus erreicht der Elroq einen sehr guten durchschnittlichen Verbrauch von 18,2 kWh/100 km (Skoda gibt 15,2 kWh/100 km im WLTP an). Hierbei berücksichtigt sind auch die Ladeverluste: 87,11 kWh werden benötigt, um die 77 kWh nutzbare Kapazität der Batterie komplett aufzuladen

### 1,7 Schadstoffe

Lokal entstehen aufgrund des elektrischen Antriebskonzepts beim Elroq keine Schadstoffe durch die Verbrennung von Kraftstoff. Die Erzeugung des Stroms führt aber durchaus zur Freisetzung von Schadstoffen. Dies wird im ADAC Ecotest

(AC Ladung 3-phasig mit 16 A). Unter Berücksichtigung des deutschen Strommix ergibt sich daraus eine sehr gute CO<sub>2</sub>-Bilanz von 91 g/km, was für 53 Punkte im ADAC Ecotest reicht. Die Reichweite des Testwagens liegt damit bei rund 475 km.

mitberücksichtigt, sodass es 43 von 50 zu erreichenden Punkten im Bereich Schadstoffe gibt. In Summe geht der Elroq aus dem Ecotest dennoch mit exzellenten 96 Punkten und damit vollen fünf Sternen heim.

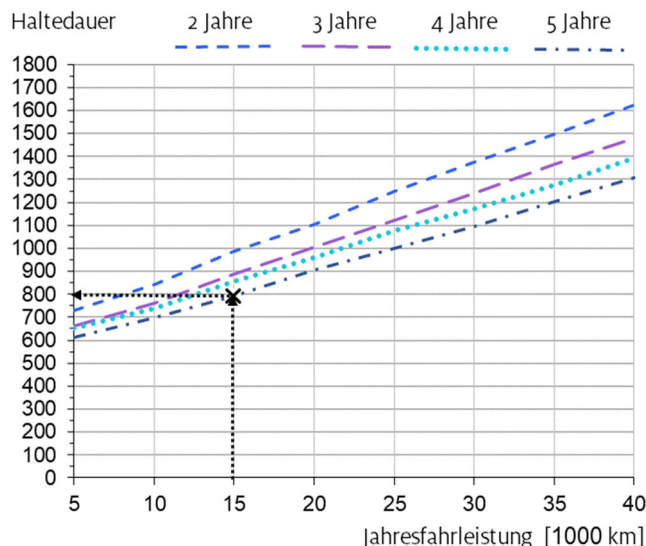
## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis des Elroq in der 85er Version liegt bei 43.900 Euro mit einer bereits reichhaltigen Serienausstattung. Das Ausstattungspaket Smart ist da beispielsweise schon inkludiert. Bis zum 31.12.2030 ist der Stromer, wie alle E-Fahrzeuge, in Deutschland von der Kfz-Steuer befreit. Danach werden jährlich nach heutigem Stand 80 Euro fällig. Hinsichtlich der Versicherungseinstufung ist der Elroq mit Typklasse 14 in der Haftpflicht moderat eingestuft. Für die Voll- und Teilkasko wird die Typklasse 20 angesetzt. Der wesentliche Treiber der monatlichen Kosten für den Skoda ist mit rund 60 Prozent Anteil der Wertverlust- diesem lässt sich durchaus mit werterhaltenden und vor allem batterieschonenden Maßnahmen entgegenwirken: Pflegehinweise und Wartungsintervalle des Herstellers beachten sowie die Batterie zum einen möglichst nicht komplett leer fahren und zum anderen den SoC nicht vollständig ausreizen. Die Garantie im Allgemeinen gibt Skoda recht knapp mit zwei Jahren an, drei Jahre gibt es auf den Lack und immerhin zwölf Jahre gegen Durchrostungen. Auf die Batterie gibt es eine Garantie von acht Jahren bzw. 160.000 km Laufleistung – garantiert wird nur eine max. Kapazität von 70 Prozent, ausgehend vom Ursprungszustand (SoH).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 792 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Elroq 50 Tour	Elroq 60	Elroq 85
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	150 (204)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0	310/0	545/0
0-100 km/h [s]	9,0	8,0	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,7 kWh E	15,8 kWh E	15,2 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/20	14/20/20	14/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	678	714	789
Preis [Euro]	33.900	38.400	43.900

### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	171/361/626
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/469
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,46
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	210 kW (286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	545 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,2 kWh/100km/478 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000km, 70%

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Schaltwippen Lenkrad

### 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	20 % SoC
2. Warnung	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	1 phasig 230V 10A	Option
Typ2	3 phasig 230V 16A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

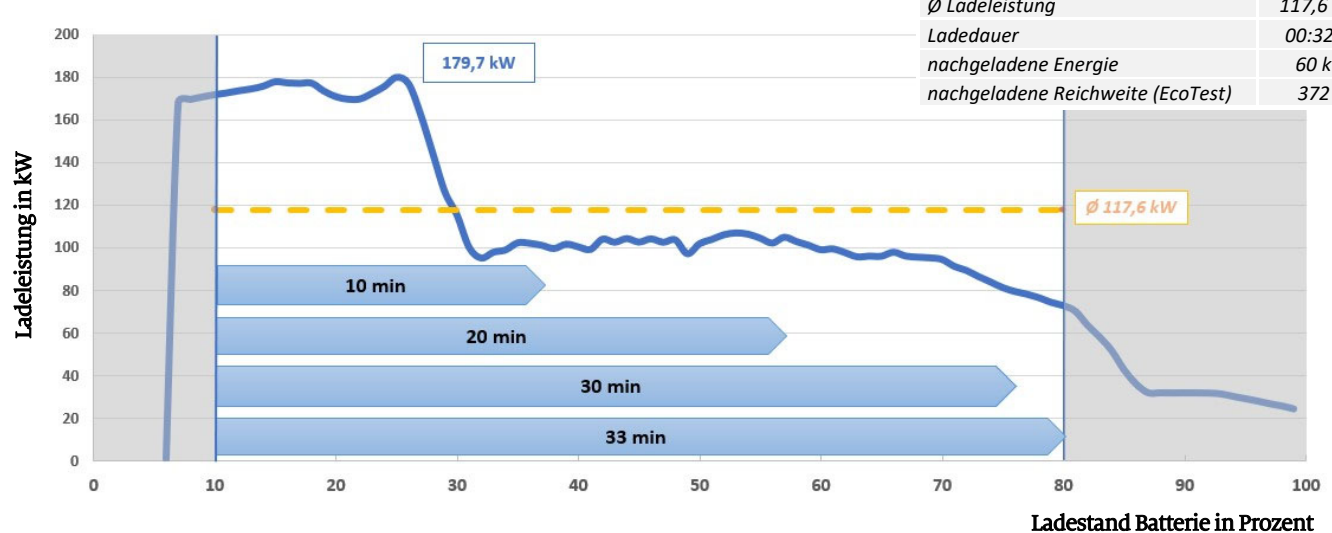
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h und kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja grüne LED am Ladeanschluss

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 A	67 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	67 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6-16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 175 kW	33 min*

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



\*ADAC-Messung kursiv

## HERSTELLERANGABEN

Permanentmagneterrregte Synchronmaschine hinten	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	545 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,2 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	CO <sub>2</sub>
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19 / 255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.488/1.884/1.625 mm
Leergewicht/Zuladung	2.119/531 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470/1.580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	77,00 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 100T / 255/45 R20 101T
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 ev03 ev
Wendekreis links/rechts	10,2 m/10,1 m
Ecotest-Verbrauch	18,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 91 g/km)
Reichweite	475 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.134/516 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/770/1.335 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>104 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>114 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>89 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>484 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	792 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/20		
Basispreis Elroq 85	43.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.11.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.140 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.024 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. † 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

Skoda Elroq 85

<b>TECHNIK</b> (* im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	960 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	3.090 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.340 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	6030 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4980 Euro° (Paket)
Head-up-Display	4980 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1340 Euro° (Paket)

## SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/3090 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

## INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/590 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

## AUSSEN

Anhängerkupplung	700 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

### AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: März 2025  
Test und Text: Willy Roßmeier