

ŠKODA ELROQ RS

Schwungvoll durch den Alltag

Text Daniel Riesen Technik Andrea Scuderi Fotos Emanuel Freudiger



Seit letztem Jahr ergänzt der kompakte Elroq die noch kleine Elektropalette von Škoda. Und hat den Topseller Enyaq in den Verkaufscharts schon überholt. Nun soll die RS-Version den Absatz weiter beflügeln.



Mamba-Grün (oder -Gelb?) und schwarze Zierelemente werben den Elroq zum RS auf.

Kleiner Bildschirm (für heutige Verhältnisse), ergänzt durch gutes Head-up-Display.



Mittlerweile ist der Škoda Enyaq ein so viel gesehener Gast auf Schweizer Strassen, dass man den neuen Škoda-Stromer am einfachsten so vorstellt: Der Elroq ist der kleine Enyaq. Gleiche Elektroplattform, gleiche Breite und Höhe, nur kürzer ist er, um siebzehn Zentimeter. Wie der Enyaq ist nun auch der Elroq in einer Topversion RS erhältlich. Das Kürzel steht für «Rally Sport», doch sollte man diesen Begriff im Zusammenhang mit einem SUV nicht allzu ernst nehmen.

Mehrwert bietet der RS aber sehr wohl. Dabei stehen ein paar Millimeter Tieferlegung nicht im Vordergrund, das Plus an Motorpower auch nicht: Die Standardversionen 85 und 85x (Allrad) leisten maximal 210 Kilowatt, beim RS sind es 250 Kilowatt oder, in alter Währung, flotte 340 PS. Wobei rund 2,3 Tonnen Fahrzeuggewicht dafür bürgen, dass nicht gleich der Hut wegfliegt. Was noch fast mehr Freude bereitet als die Längsdynamik, ist das geschmackvoll eingerichtete Interieur mit tastfreundlichem, an Alcantara erinnerndem Kunststoff (Suedia), gut ausgeformten Sportsitzen sowie Nähten an Lenkrad, Armaturenbrett und Sitzen – in Lime Green, korrespondierend zum Mamba-Grün aussen. Das überzieht den ansonsten auch als RS grundsoliden Familien-SUV mit ein wenig Feenstaub.

Zu den Feinheiten des RS gehört zweifellos das Adaptivfahrwerk, elektronisch in fünfzehn Stufen einstellbar, wobei man bestens mit den über die Fahrmodi vordefinierten Einstellungen und deren grosser Bandbreite von Komfort bis Sport leben kann. Der Elroq RS ist kein Sportwagen, aber er ist ein guter Beleg für die Fortschritte der >

Der Lauf der tschechischen Dinge



Vergangenheit

Letztes Jahr feierte Škoda 130 Jahre Unternehmensdasein. Wobei die Tschechen ihre Geschichte auf die als Velohändler gestartete Marke Laurin & Klement zurückführen. Diese fusionierte 1925 mit dem Maschinenbauunternehmen von Emil Škoda. 1991 übernahm der Volkswagenkonzern den Autobauer aus Mladá Boleslav.



Gegenwart

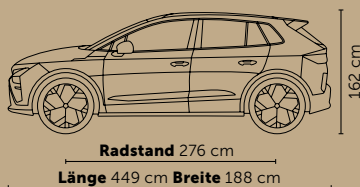
2025 steigt Škoda in der Schweiz zur Nummer 2 unter den Automarken auf. Die Topseller waren Kodiaq und Karoq. Doch auch die Elektromodelle Elroq und Enyaq gehörten zu den fünfzehn meistverkauften Autos. Nimmt man die technisch eng verwandten Škodas zusammen, war der «Elyaq» gar das meistverkaufte Elektroauto der Schweiz.



Zukunft

Škoda hält bis auf Weiteres an der erfolgreichen Doppelstrategie Verbrenner plus Elektro fest. Die wichtigste Neuheit des laufenden Jahres dürfte dennoch ein Elektroauto sein, nämlich der Epiq (Sie bemerken das Namensmuster, die Stromer beginnen mit einem grossen E). Der 4,17 Meter kurze Klein-SUV dürfte im Herbst zu den Händlern kommen.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 470–1580 l
Reifen: vorne 235/45 R21, hinten 255/40 R21

Testfahrzeug

Škoda Elroq RS: 5 Türen, 5 Plätze, ab 51 710 Fr.; Testfahrzeug: 55 990 Fr. inklusive unter anderem 21-Zoll-Reifen, Anhängerkupplung und Maxx-Paket (Head-up-Display, Umgebungskamera, Parkassistent usw.)

Garantien: 3 Jahre respektive 100 000 km allgemein; 8 Jahre respektive 160 000 km auf Batterie und Antriebsstrang; 12 Jahre Rost; Mobilitätsgarantie unlimitierte Kilometer

Importeur: Amag Import AG, Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham, skoda.ch

Technische Spezifikationen

Antrieb: vorn Asynchronmotor (ASM), hinten Permanent synchronmaschine (PSM); max. 250 kW (340 PS); 679 Nm; Allradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie (NMC), 84 kWh brutto, 79 kWh netto; eingebautes Ladegerät (AC): 11 kW; maximale Ladeleistung (DC): 185 kW

Gewicht: 2324 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2384 kg), alle Angaben inkl. 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2736 kg; Anhängelast: 1200 kg

Konkurrenz

Cupra Tavascan VZ Edge 4D, ab 54 700 Fr.

Ford Capri Allrad, ab 55 116 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss:

tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Nutzenorientierte Karosserieform. Die «fehlende» Kofferraumlänge im Vergleich zum Enyaq macht sich deutlich bemerkbar, das Volumen ist nur durchschnittlich im Kompaktsegment.

Innenraum

Gute Verarbeitung, feine Materialien. 13-Zoll-Bildschirm mit sauberer Bedienlogik und grossen Icons.

Komfort

Die Sportsitze bieten exzellenten Seitenhalt, man sitzt dennoch bequem. Viel Platz im Fond.

Fahreigenschaften

Eine präzise, gut gewichtete Lenkung an toll konturiertem Lenkrad bildet die Basis für ein erfrischendes Fahrerlebnis. Das Adaptivfahrwerk DCC, im Elroq-Segment keine Selbstverständlichkeit, bietet eine grosse Dämpfungsbandbreite. Der Allradler ist weniger wenig (Wendekreis) als die Hecktriebler.

Motor / Antrieb

Allradantrieb sorgt für Sicherheit und bürgt für Traktion, auch bei spontanen Sprüngen.

Spezifisch EV

Guter Kompromiss der Batteriegrösse zwischen ausreichend Reichweite und gerade noch akzeptablem Gewicht. Dank Vorkonditionierung mit maximal 183 kW und in 26 min von 10 auf 80 Prozent SoC geladen, Herstellerangabe also erfüllt, auf klassenüblichem Niveau. Vorbereitet für bidirektionales Laden, Aktivierung in Vorbereitung.

Verbrauch

Der von uns gemessene Gemischungsverbrauch lag mit 20 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste) über dem WLTP-Wert. Auf der Autobahn verbraucht der Elroq RS mit 22,5 kWh/100 km (ohne Ladeverluste); ergibt eine akzeptable Reichweite. Aber weit von der Effizienz eines Tesla Model Y entfernt.

Sicherheit / Assistenz

Gute Ausstattung, up to date, gute Lenkassistent. Tempoerkennung Škodatypisch mässig, phantasiert auf der Autobahn auch mal Tempo-90-Zonen herbei.

Preis / Leistung

Ob ein Neupreis von mehr als 50 000 Franken für ein Familien-SUV familientauglich ist, wird so manche Familienkassenchefs zum Grübeln bringen. Den Elroq gibt es auch deutlich günstiger, aber eben weniger spannend.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 5,5 s
(Werk: 5,4 s)

Elastizität

60–100 km/h: 2,8 s

Wendekreis: 11,4 m

Bremsweg (100–0 km/h): 34,3 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Umgebungstemperatur: 11,5 °C

Gemischt

ohne Ladeverluste: 17,9 kWh/100 km

Autobahn: 22,5 kWh/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 441 km

Autobahn: 351 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 17,1 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: 0 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 111 g/km

Energieetikette (A–G): B

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
unlimitiert / 24	2	388.–

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	12,3	2405.–
----------------	------	--------

* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		feste	variable
15 000	69	591.–	279.–
30 000	45	591.–	558.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 984.20

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

Wenn Aerodynamik zählt, sehen Räder so aus. Hier die optionalen 21-Zöller.



Im Fond sitzt es sich nicht zu tief und mit viel Beinfreiheit, also bequem.



Radstand wie der grosse Enyaq, doch hinter der Elroq-Hinterachse ist weniger Raum.

SUV-Fahrwerksentwicklung. Die Arbeit von Dämpfern und Stabilisatoren ist mittlerweile so fein abgestimmt, dass sich Komfort und Kurvendynamik kaum mehr zu widersprechen scheinen. Einen wichtigen Part spielt beim Elroq RS die Lenkung mit ordentlicher Rückmeldung und passendem Handmoment. Unzufrieden bleibt der sportive Fahrer mit der Bremse. Die Bremsleistung ist, trotz Trommelbremse hinten, okay, das Gefühl im Bremspedal hingegen ist teigig.

Die Basispreise für die Elroq-Varianten liegen zwischen 36 960 (Elroq 60) und 51 710 Franken (Elroq RS). Den Enyaq gibt es zu Ab-Preisen von 51 710 bis 60 910 Franken, der Aufpreis vergleichbarer Modelle beträgt 8500 bis fast 10 000 Franken. Ein grosser Unterschied für siebzehn Zentimeter Fahrzeuglänge, allerdings resultiert ein um rund ein Drittel kleinerer Kofferraum als im Enyaq. Der Elroq ist, eher untypisch für Škoda, in seiner Klasse kein Raumwunder. o

+ **Unaufgeregt sportlich**
Gut ausgestattet
Adaptivfahrwerk
Gefühlsreiche Lenkung
Effektiv animiertes Head-up-Display
Schaltwippen für Rekuperation

– **Effizienz nur Durchschnitt**
Matschiges Bremsgefühl
Nicht ganz günstig

Bilder zum Škoda Elroq RS und weitere Tests:
touring.ch/auto



2,5 Millionen Volvos werden aufgefrischt

Wie Volvo mitteilt, hat im März 2026 eines der grössten «Over the Air (OTA)»-Updates der Automobilgeschichte begonnen. Rund 2,5 Millionen Fahrzeuge der schwedischen Marke profitieren, teils bis zurück zum Modelljahrgang 2020. Unter anderem soll der Zentralbildschirm bedienungsfreundlicher werden.



TCS Benzinpreis-Radar: Wo tanke ich günstig?

Für Automobilisten mit Benzin- oder Dieselmotoren ist der Preis an der Tankstelle immer ein Thema. In diesen unsicheren Zeiten mit schwankenden Preisen noch mehr. Am besten hält man sich via der Mitmachplattform des TCS Benzinpreis-Radars auf dem Laufenden. Und aktualisiert sie mit eigenen Beobachtungen gleich selber.

benzin.tcs.ch

TCS TRAINING

Das passende Motofahrtraining

Es ist Frühling, die Tage werden länger, die Strassen trockener.

Höchste Zeit, das Motorrad und sich fit zu machen. Egal, ob Einsteiger, Wiedereinsteiger oder erfahrene Fahrer: Bei uns finden Sie für jeden Töffttyp und für jedes Niveau das passende Fahrtraining und können genau dort einsteigen, wo Sie möchten.

tcs.ch/motorrad-fahren