

ŠKODA e-Citigo Style

Preise: 18.781 Euro
 Elektromotor; 61 kW/83 PS | 212 Nm
 1-Gang-Automatik | 12,3 s | 130 km/h
 WLTP 14,8 kWh | 0 g/km
Batteriekapazität: 36,8 kWh
Reichweite: 253 - 353 km
Effizienzklasse: A+
 KH: 15 | TK: 15 | VK: 15
 3.597 x 1.645 x 1.492 mm | 250 - 960 Liter
Wartung: 2 Jahre/30.000 Kilometer
Garantie: 2 Jahre (Batterie:
 acht Jahre/160.000 Kilometer)

Autoflotte-Empfehlung

e-Citigo Style: 18.781 Euro
 Metallic-Lack: 378 Euro
 Tempomat: 79 Euro
 Komfort-Plus-Paket: 622 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Foto: Hans-Dieter Seufert

Ideal für das urbane Umfeld und mit einer Stadtreichweite von 353 Kilometern gesegnet

Mit Strom zurück

Nach einer kurzen Pause kommt der Škoda Kleinwagen Citigo zurück: Als Stromer mit ordentlicher City-Reichweite und Schnellladetechnik.

Der Škoda Citigo ist wieder da: Im Sommer wurde der Kleinwagen vorübergehend aus dem Programm genommen, jetzt kehrt er zurück – als Elektroauto. Wie bei seinem Konzernbruder Seat Mii sind die Verbrenner bei Škoda Geschichte, nur der VW Up ist weiterhin auch mit Benzinern erhältlich. Der Wolfsburger aber stromerte auch schon bisher über die Straßen und hat seinen Geschwistern den Weg in die E-Mobilität geebnet: Škoda und Seat profitieren beide von der grundlegenden Überarbeitung des kleinen VW-E-Flitzers. Dazu zählt vor allem der jetzt 36,8 Kilowattstunden große Akku, der im reinen Stadtbetrieb für über 350 und im Mix für 260 Kilometer reichen soll; unter ungünstigen Umständen, beispielsweise große Kälte, sollen es rund 180 Kilometer sein.

Geladen werden kann der Škoda an einer Haushalts-Steckdose – in mehr als 16 Stunden. Eine Wallbox schickt in etwas

mehr als vier Stunden 80 Prozent der Maximalladung in den Akku; die VW-Konzerntochter Electric Life (Eli) bietet den flotten Heimplader im günstigsten Fall für 399 Euro (brutto) an.

Kreuzchen nicht vergessen

Das dafür nötige Typ-2-Kabel, das man auch an den meisten öffentlichen Ladesäulen benötigt, stellt Škoda bei der Basisversion mit 126 Euro in Rechnung. Außerdem kann der Citigo für weitere 495 Euro Aufpreis an Gleichstrom-Ladesäulen mit CCS-Anschluss Energie mit maximal 40 kW Ladeleistung tanken, nach einer Stunde ist der Akku wieder voll. Übrigens: Die Garantie für das Energiebündel deckt acht Jahre beziehungsweise 160.000 Kilometer ab.

Wen die maximal 130 km/h nicht abschrecken, der kann sich dank der Schnellladetechnik mit dem Elektro-Citigo auch



Typ 2

Ladekabel und „CCS-Turbo“ mit 40 kW-Ladeleistung kosten in der Basis extra und sind bei der **Ausstattungsreihe Style Serie**. Alleine deswegen lohnt bereits die teurere Version.

auf größere Strecken wagen – zumal der Fahrkomfort des 3,60 Meter City-Flohs ebenso überzeugt wie das Platzangebot. Vorne sitzen auch Großgewachsene auf den etwas weichen und ohne Kopfstützenverstellung ausgerüsteten Stühlen komfortabel, und selbst im Fond des Viertürers kann man einigermaßen gut reisen.

Für das Gepäck bleibt allerdings nicht mehr viel Platz: 250 Liter schluckt der Kofferraum, in dem sich meistens auch noch die Ladekabel breit machen. Abstriche muss man auch bei der Materialauswahl machen: Mit reichlich unverkleideten Blechteilen im Innenraum und noch mehr Hartplastik ist der Citigo keine Wohlfühl-Oase. Back to the Basics? Muss ja nicht schlecht sein.

Kleine Schwächen

Und über diese kleinen Schwächen sehen die meisten Kunden problemlos hinweg. Sie werden sich vielmehr daran erfreuen, wie flink und wendig der 83 PS starke Stromer doch ist. Die 212 Newtonmeter liegen direkt an und sorgen für flotten Antritt, dank Ein-Gang-Getriebe erübrigt sich jegliche Schaltarbeit und im Stop-and-go-Verkehr kann man das Bremsen weitgehend an die Rekuperationstechnik delegieren: Im B-Modus verzögert der Citigo kräftig, sobald man vom Gas geht – bis zum Stillstand jedoch nicht, da heißt es bremsen.

Erhältlich ist der Elektro-Citigo ab 17.605 Euro, abzüglich der Umweltpremie von Staat und Hersteller. Und: Dienstwagenfahrer profitieren zusätzlich davon, dass sie nur 0,5 Prozent des Neupreises versteuern müssen. Immer an Bord des Škodas sind unter anderem eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber vorn, das DAB+Radio, Bluetooth-Schnittstelle, ein Infotainmentsystem mit Smartphone-Dockingstation und ein Spurhalteassistent. Vor allem wer auf die schnelle Stromversorgung Wert legt, sollte aber gleich zur besseren Style-Version für 18.781 Euro greifen – dann sind nämlich das Typ-2-Kabel und der CCS-Anschluss schon dabei. Empfehlenswert bleibt die Sitzheizung (210 Euro), der Tempomat (126 Euro) und die beiden zusätzlichen Lautsprecher, sodass es dann sechs an der Zahl sind (84 Euro).

Michael Gebhardt



1

Fotos: Hans-Dieter Seußler/Škoda



2



3



4



5



6

1 Von außen erkennt man kaum Unterschiede zum alten Verbrenner 2 Unterm Blech geht es jedoch orange zu, was auf Hochvolt-Technik hinweist 3 Die Sitzposition ist für einen Kleinwagen vergleichsweise gut 4 Im Motorraum verbirgt sich der Elektroantrieb, Elektrotechnik und einiges an Platz 5 Letzterer fehlt am Ende. Der Kofferraum ist nach wie vor winzig und alleine das Typ-2-Kabel nimmt ein bisschen Platz davon weg 6 Das Cockpit ist analog, gut ablesbar und das eigene Smartphone übernimmt viele Dienste, unter anderem die Navigation. Das ist kostengünstig und segmentgerecht