



Das Versprechen

Der Renault ZOE soll nun 400 Elektro-Kilometer schaffen – die „Krone“ machte den Fakten-Check

Im Test schafften wir im ZOE knapp 300 E-Kilometer.

„Die Preise für Autos mit Verbrennungsmotoren werden steigen, jene für Elektroautos sinken“, prophezeite Gilles Normand, Renault-Vorstand für E-Fahrzeuge kürzlich. „Es wird viel Geld investiert, das wird für einen Durchbruch bei Batterie-Technologie sorgen.“ Er erwartet, dass ein E-Auto zu Beginn des nächsten Jahrzehnts etwa gleich viel kostet wie ein gleich großer Verbrenner. Ein Versprechen. Das der Renault ZOE nach dem Facelift teilweise schon einlöst. 400 km Reichweite sind eine Ansage...

Die Akkus im ZOE Z.E. 40 weisen nun mehr Dichte auf, 41 kWh sind eine Verdoppelung gegenüber der ersten Generation, die als Basis im Programm bleibt.

In unserem öfters flott gefahrenen Test (Spitze ist 135 km/h) brauchten wir mit der 88-PS-Version 13,8 kWh/100 km, macht knapp 300 km Reichweite pro Vollladung (dauert

mindestens 2:40 Stunden; eine Schnellladung auf 80% nur 65 Minuten). Damit ist zumindest die Reichweiten-Angst vorbei. Und das ab 24.690 Euro.

Der ZOE im Vergleich

Davon kann man als Privatnutzer bis zu 4300 Euro Förderung abziehen, macht 20.390 Euro. Dazu kommen monatlich mindestens 79 Euro Batteriemiete. Zum Vergleich: Ein Renault Clio mit 90 Diesel-PS kostet ab 18.000 Euro. Da ist das Versprechen also noch eher weit weg.

Allerdings ist für den Verbrenner auch mehr Versicherung zu „brennen“: So zahlt ein 35-jähriger Wiener in Stufe 0 bei Zürich-Online 43,32 Euro monatlich, davon 29,33 an Steuer; für den ZOE sind es bloß 13,29 Euro.

Und auch der Energiepreis ist ein Thema: 17 Cent sind etwa in Wien pro kWh (laut Durchblicker.at der Durchschnitt in Wien



Das Cockpit des Renault ZOE blieb bei dem Facelift unangetastet

2016) fällig, macht beim ZOE beim Normverbrauch von 10,25 kWh genau 1,743 Euro pro 100 km. Beim Clio (3,3 l Normverbrauch) wären es derzeit rund 3,5 Euro.

Um auf Gleichstand zu kommen, muss man also recht weit fahren. Das Versprechen selbst ist aber nicht mehr so weit weg von der Realität. S. Burgstaller



HAMMER UND SICHER
Kaum größer, kaum leichter – trotzdem kann der neue Volvo XC60 alles viel besser als der alte (S. 2).

Fotos: Stefan Burgstaller, Volvo