

## UmweltJournal-E-Test1: Renault ZOE

## Fünf Tage mit Zoe

*Es ist mein erstes E-Mobil, das ich über mehrere Tage hinweg testen darf. Und es ist auch das erste rein als E-Auto konzipierte Fahrzeug von Renault, das in Österreich seine Runden dreht: Auf den klingenden Namen Zoe hört sie und gilt als die E-Tech-Krönung der französischen Flotte. Hinsichtlich Design, Effizienz und Fahrzeugkommunikation haben sich die E-Pioniere sehr viel einfallen lassen – so viel, dass selbst die immer noch unzulängliche Tanklösung etwas im Hintergrund verschwindet.*

Autor:

Mag. Alexander Kohl  
alexander.kohl@sciam.at

Beim Einsteigen strahlt mir Zoe noch mit modernem, hellem Design und leuchtenden Armaturen entgegen. Doch beim Starten haben wir bereits unsere ersten Kommunikationsschwierigkeiten. Zoe ist nämlich nicht zu hören – weder ein Motorengeräusch, noch ein leises Zittern nach Betätigen des Startknopfes – und schon längst bereit loszudüsen, während ich noch verzweifelt am Anlasser herumdrücke ... und drücke ... „ready“ – die Armaturen-Anzeige fällt mir erst nach einigen Minuten auf.

Aber dann kann's endlich losgehen. Den Schalthebel auf Drive und Zoe setzt sich in Bewegung. Sie schwebt, möchte man meinen. Kaum ein Abrollgeräusch in den tieferen Geschwindigkeiten, vom Motorsound ganz zu schweigen. Und im Eco-Drive-Modus fällt auch der für den E-Motor oft so typische ruckartige Blitzstart weg. Erst als ich die Eco-Funktion wegschalte, spüre ich, was Zoe da unter der Haube hat. Mit 88 PS Spitzenleistung überträgt der Motor seine Kraft mit einem Maximaldrehmoment von 220 Nm auf die Vorderräder. Da kann es schon gehörig abgehen aus dem Stand. Die Höchstgeschwindigkeit allerdings wird dann wieder bei 135 km/h elektronisch abgeregelt. Um die Reichweite zu optimieren.

## Reichweite und Heizung

Das drosselt zwar etwas den Geschwindigkeitsrausch, dem Fahrgefühl ist es aber nicht abträglich. Denn hinsichtlich Komfort haben sich die Franzosen einiges einfallen lassen. Auch dabei wurde wieder auf höchste Effizienz Wert gelegt. Gerade bei einer der Achillesfersen von E-Mobilen in unseren Breiten: der Heizung.

Hier inkludiert die Range OptimiZER-Technologie, die das Fahrzeug möglichst effizient hält, auch eine Innenraumklimatisierung, die nach dem Prinzip einer 2-Kreis-Wärmepumpe funktioniert. Da ein Großteil der Energie zum Heizen und Kühlen nicht mehr aus der Batterie, sondern aus der Umgebungsluft bezogen wird, benötigt das

System deutlich weniger elektrische Energie. Um Energie zu sparen, verfügt das Klimatisierungssystem außerdem über die Pre-Conditioning-Funktion. Solange das Fahrzeug an der Ladestation angeschlossen ist, wird für das Kühlen oder Heizen des Innenraums ausschließlich Strom aus dem Netz genutzt. Angenehmer Nebeneffekt: Bereits beim Einsteigen herrschen angenehme Temperaturen.

Insgesamt schafft Zoe dann theoretische 210 Kilometer mit einer Vollladung. Ich selbst schaffe allerdings nie mehr als 170. Doch auch so setzt der neue E-Renault mit seiner Reichweite dadurch neue Maßstäbe.

## Sparen und Sorgen

Zwei interessante Details finde ich dann schon auf meiner ersten Fahrt hinsichtlich Reichweite im Navigationsmenü, von dem ich die ganze Woche nicht mehr die Augen lassen kann. Während des Fahrens kann hier nämlich in Echtzeit der Verbrauch bzw. die Rückeinspeisung in die Batterie (z.B. Bremsenergie) in einer Simulation beobachtet werden. In der Eco-Fahreinstellung kann man zudem seine genauen Fahrwerte analysieren. Nach einigen Kilometern schaffe ich bereits etwa 20 % zusätzlicher Energie-Gewinnung (also etwa 2kWh bei verbrauchten 10kWh): Mein eindeutiges Lieblingstool an Zoe, die mich dadurch richtig zum Sparen anregt. Zusätzlich

zeigt sie mir an ihrer Armaturenanzeige unmittelbar an, wie viele Kilometer uns die Batterieladung noch bringt. Fahre ich sparsam, häufig mit Motorbremse oder lasse Zoe einen Berg runterrollen, haben wir gleich wieder ein paar Kilometer gewonnen.

Für den eher vorsorgeorientierten Menschen – wie auch ich einer zu sein scheint – ist es manchmal aber gar nicht so einfach, die noch zu erwartende Fahrstrecke permanent vor Augen zu haben. Steht die Leistung nur mehr auf 5 % dominiert die Frage „Komme ich noch nach Hause?“ das aktuelle Universum.

„Wir-Gefühl“  
und Tank-Schwachstelle

Eine komplette Arbeitswoche durfte ich mit Zoe verbringen und sie hat mich schon in den ersten Minuten begeistert. Vor allem scheint ich durch die zahlreichen interaktiven Tools mit dem Wagen sehr schnell so etwas wie ein „Wir-Gefühl“ zu entwickeln. Das lässt dann auch die große Schwachstelle unserer „Beziehung“ etwas in den Hintergrund rücken. Dennoch ist diese natürlich nicht wegzuschweigen. Die Rede ist vom Betanken. Meine Zoe hatte noch keinen für den Haushaltsstromstecker adaptierten Kabelanschluss. Wo also das liebe Fahrzeug tanken? Ganze zwei Möglichkeiten ergeben sich da in einem Umkreis von fünf Kilometern zu meiner Arbeitsstelle, an denen es geeignete Ladestecker gibt, fast 15 Kilometer brauche ich dahin von zu Hause aus. Und bin ich dann tatsächlich dort gelandet braucht Zoe wiederum bis zu acht Stunden um sich komplett zu laden.

Als E-Renault-Besitzer solle man sich am besten zu Hau-

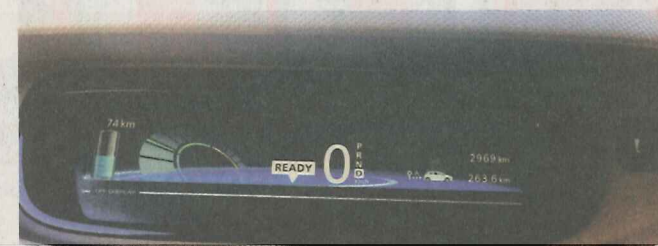
## TESTREIHE

Das UmweltJournal testet 2014 in Österreich erhältliche E-Mobile hinsichtlich ihrer Praktikabilität, Effizienz und Einsatzfähigkeit in sämtlichen Lebens- und Geschäftsbereichen. Wir freuen uns auch über Ihre Berichte und Meinungen zu Fahrerlebnissen und Erfahrungen mit E-Autos, E-Bikes und Co. Bitte senden Sie uns Ihre Beiträge an [umweltjournal@umweltjournal.at](mailto:umweltjournal@umweltjournal.at)

se einen geeigneten Stecker installieren lassen, mit dem das Fahrzeug sozusagen kommunizieren könne, klärt mich Michaela Schuller, Produktmanagerin für Zoe bei Renault Austria, schließlich auf, nachdem ich ihr mein Leid klage. Eine entsprechend ausgestattete Starkstromsteckdose, könne dann die Ladezeit sogar auf bis zu einer Stunde reduzieren. An-

fang 2014 würde dann sogar ein Kabel geliefert, das letztlich für den normalen Haushaltsstecker geeignet ist – hier sei jedoch dann die Ladezeit erheblich höher und fällt idealerweise auf die Nachtstunden.

Für den zukünftigen Fahrer also gut und auch notwendig, für mich im akuten Fall nicht so hilfreich, aber darüber wollen wir hinwegsehen. Zoe hat schließlich auch sonst so ihre Vorzüge ...



**SCI  
AM**  
MEDIENHAUS  
SEIT 1964



Wissen eröffnet Chancen!

Uns gibt es seit 1964.  
Sie kannten uns bisher unter dem Namen Schendl.