



Renault Zoe Z.E. Life

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (65 kW / 88 PS)

Mit dem Zoe Z.E. erweitert Renault seine Modellpalette im Elektrofahrzeugsektor. Der Kleinwagen eignet sich mit seinen kompakten Außenmaßen gut für den Stadtverkehr, bietet aber mit einer Reichweite von 120 km (Messwert EcoTest) auch eine gewisse Flexibilität. Mit einer Maximalgeschwindigkeit von 135 km/h (im ECO-Modus 97 km/h) lässt sich der Zoe Z.E. problemlos auf Landstraßen oder Autobahnen bewegen. Ladevorgänge sollten jedoch gut geplant werden, da der Standard-Ladevorgang mit der Wall Box (3,7 kW, 230 V AC, 1-phasig) sechs bis neun Stunden dauert. Prinzipiell kann der Zoe Z.E. aber an Ladestationen mit Ladeleistungen von 3,7 bis 43 kW geladen werden - wodurch die Ladezeit enorm verkürzt wird (siehe Alltagstauglichkeit). Der Elektromotor leistet maximal 88 PS, das reicht vollkommen aus, um den Kleinen flott im urbanen Gebiet zu bewegen. Das Fahrwerk bietet einen guten Langsamfahrkomfort, eignet sich aber auch für längere Etappen. Das Platzangebot ist vorn großzügig, im Fond durchschnittlich. Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als üppig. Üppig ist allerdings auch der Anschaffungspreis, der bei 21.700 Euro liegt. Hinzu kommt eine von Fahrleistung und Laufzeit abhängige Batteriemiete. Bei 15.000 km pro Jahr und einer Laufzeit von vier Jahren müssen 86 Euro pro Monat (inklusive Renault Z.E. Assistance) zusätzlich entrichtet werden. Insgesamt ist der Zoe Z.E. (besonders für den Stadtverkehr) eine gute, aber nicht besonders günstige Alternative im Kleinwagensegment.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: Honda Jazz Hybrid, Toyota Yaris Hybrid.

- +** gut abgestimmter Antriebsstrang, angenehme und gleichmäßige, Beschleunigung, kein lokaler Schadstoffausstoß
- sehr langer Bremsweg aus 100 km/h, geringe Reichweite, lange Ladezeit (mit Standard Wall-Box), kein Xenon- oder LED-Licht



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,4 Stadtverkehr

2,5 Senioren

5,0 Langstrecke

3,3 Transport

3,2 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2013
Text: Martin Brand

Die Verarbeitung des Zoe Z.E. ist insgesamt zufriedenstellend. Das Finish der Karosserie macht zunächst einen guten Eindruck, bei genauem Hinsehen lassen sich jedoch leichte Schwächen feststellen. So passen die Übergänge zwischen den Anbauteilen und der Karosserie nicht vollkommen, die Spaltmaße variieren deutlich und sowohl die Motorhaube als auch die Heckklappe müssen innen ohne Decklack auskommen. Im Kofferraum ist das Heckblech ebenfalls unverkleidet und besitzt scharfkantige Ausschnitte. Die Türausschnitte sind nur teilweise nach außen abgedichtet, Lackschutzleisten gibt es nicht. Der Innenraum ist solide verarbeitet, allerdings sind die verwendeten Kunststoffe hart und kratzempfindlich. Optisch aufgewertet wird das Interieur mit weißen Kunststoffeinsätzen mit blauen Umrandungen sowie Elementen mit Klavierlack.

+ Der Ladedosendeckel kann mit dem Schlüssel oder von innen entriegelt werden, die zweite Klappe wird von Hand geöffnet. Der Unterboden ist vollständig verkleidet, das reduziert Luftwirbel und die Geräuschemissionen. Die Motorhaube kann einfach entriegelt werden und wird mittels Gasdruckfedern offen gehalten.

- Es finden sich weder an den Stoßfängern noch an den Fahrzeugflanken Schutzleisten, die bei kleinen Parkremplern oder vor fremden Autotüren schützen würden. Zudem sind im hinteren Stoßfänger die (Nebelschluss- und Rückleuchte) bruchgefährdet positioniert.

Die Alltagstauglichkeit des Elektrofahrzeugs ist mäßig. Er bietet zwar vier vollwertige Plätze und den schmalen Mittelsitz, jedoch eignet sich dieser eher für Kurzstrecken. In Ordnung geht die maximale Zuladung von 488 Kilogramm. Serienmäßig ist der Zoe Z.E. mit einem Stecker Typ 2 (Mode 3) ausgestattet. Für den Zoe werden nun (Preisliste 09.2013) mehrere Ladeboxen angeboten, die am hauseigenen Stromnetz installiert werden können. Serienmäßig (RWE eBox) kann das Fahrzeug mit bis zu 3,7 kW (230 V AC, 16 A, 1-phasig) in sechs bis neun Stunden vollgeladen werden (Herstellerangabe). Gegen Aufpreis (gleichzeitige Reduzierung des Fahrzeugpreises um 1.100 Euro) können MENNEKES Z.E. Wallboxen plus geordert werden. Diese gibt es mit 3,7 kW (230 V AC, 16 A, 1-phasig), 11 kW (400 V AC, 16 A, 3-phasig) und 22 kW (400 V AC 32 A, 3-phasig). Darüber hinaus ist eine RWE eBox und eine RWE eStation erhältlich. Die RWE eBox mit 11 kW (400 V AC, 16 A, 3-phasig) und die RWE eStation (mit Reduzierung des Fahrzeugpreises um 1.100 Euro) mit zwei Ladepunkten 2 x 11 kW (400 V AC, 16 A, 3-phasig). Mit der 11 kW eBox/Wallbox plus kann der Zoe Z.E. in ca. zwei Stunden komplett aufgeladen werden. Mit der 22 kW Wallbox plus ist eine 80-prozentige Ladung des Zoe in rund einer Stunde möglich. Darüber hinaus wird auch eine Wall Box.Comfort KE Z.E. (mit und ohne integriertem praktischen Ladekabel) angeboten (Fahrzeugpreis reduziert sich um 1.100 Euro), bei dieser ist eine Ladeleistung abhängig vom Stromnetz und Kundenwunsch von 2,3 - 22 kW konfigurierbar. Optional ist hier ein Ökostromzertifikat gegen eine jährliche Gebühr erhältlich, das eine Nutzung von Ökostrom bestätigt (Einspeisung des Fahrstroms aus erneuerbaren Energien in das Netz). An einer öffentlichen Stromtankstelle mit 43 kW (400 V AC, 63 A, 3-phasig) ist eine 80 %-Ladung in lediglich einer halben Stunde möglich, sofern die Stromtankstelle dafür ausgelegt ist. Ab Febr. 2014 bietet Renault ein Notladekabel (230 V, 10-14 A, 1-phasig) gegen Aufpreis an. Damit lässt sich der Zoe auch an jeder haushaltsüblichen Steckdose (Schuko) laden.

+ Das eingesteckte Ladekabel kann nicht einfach herausgezogen werden (Diebstahlsicherung), da es beim Laden verriegelt ist (Entriegelung mit dem Schlüssel).

– Bei vollgeladenem Akku ist eine Reichweite von nur 120 km möglich, dabei liegt ein durchschnittlicher Verbrauch von 18 kWh/100 km zugrunde (ohne Ladeverluste). Aktivierte Nebenverbraucher können die Reichweite weiter reduzieren. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Es sind weder Dach- noch Anhängelasten zulässig.

3,1 Sicht

Die Karosserie lässt sich insgesamt zufriedenstellend einsehen - optionale Parksensoren am Heck helfen beim Rangieren. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Zoe Z.E. zufriedenstellend ab. Die Dachpfosten sind insgesamt recht breit, besonders der Blick nach schräg hinten wird stark eingeschränkt. Zudem behindert der massive Beifahrersitz (mit integrierter Kopfstütze) den Blick zur Seite. Die Sicht in den Außenspiegeln (links mit zusätzlichem asphärischen Bereich) ist akzeptabel, im Innenspiegel mäßig. Der Wirkbereich der Scheibenwischer ist zufriedenstellend, jedoch ist der rechte Wischer klein, wodurch oben rechts ein relativ großer Bereich ungewischt bleibt. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

+ Der Fahrer sitzt in einer guten Höhe und kann dadurch das Verkehrsgeschehen ordentlich überblicken. Dank der flachen Motorhaube lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände gut lokalisieren. Durch das LED-Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen.

– Die Heckscheibenunterkante liegt hoch, so dass tief liegende Gegenstände im Fahrzeugnahbereich schlecht wahrgenommen werden können. Das helle Armaturenbrett spiegelt sich in der Windschutzscheibe, das ist besonders im Dunkeln sehr unangenehm. Ein Abbiegelicht, das besonders im Stadtverkehr Vorteile bringen würde, ist nicht erhältlich.

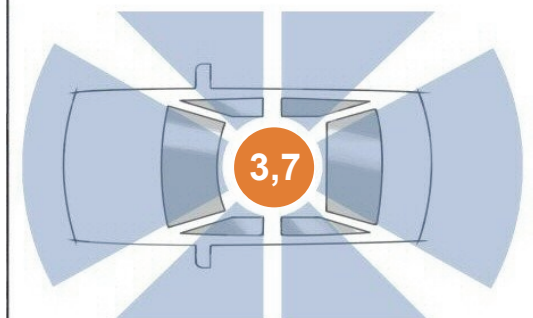
2,3 Ein-/Ausstieg

+ Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Zoe Z.E. insgesamt bequem. Sehr gut funktioniert das schlüssellose Zugangssystem, dass das Fahrzeug sogar automatisch verriegelt wenn man sich vom Auto entfernt (optional im Paket). Die Türschweller sind niedrig positioniert und auch die Sitze sind in einer guten Höhe über der Straße. Die Türöffnungen sind ordentlich dimensioniert, dennoch müssen große Personen auf ihren Kopf achten, dass er nicht gestoßen wird. Allerdings könnten die groben Tür rasterungen (nur zwei Stellungen) kräftiger sein. In den Fond gelangt man dank großer Türausschnitte bequem, allerdings muss man etwas Acht geben, dass man sich nicht die Tür beim Öffnen gegen den Körper schlägt. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer eine gewisse Zeit lang den Bereich vor dem Fahrzeug aus.

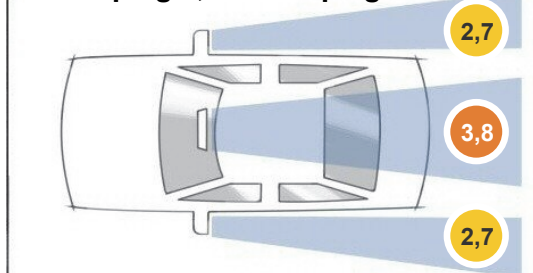


Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

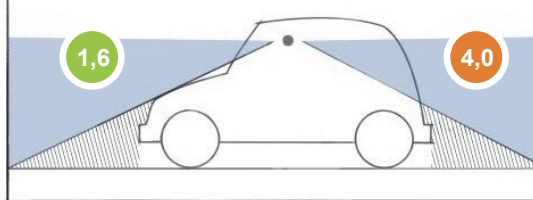
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- Die Schweller fallen breit aus, wodurch man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss. Es gibt nur für den Fahrer einen Haltegriff am Dachhimmel, die Passagiere müssen ohne auskommen.

2,3 Kofferraum-Volumen*

- + Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Üblicherweise lassen sich 310 Liter verstauen (bis zur Hutablage). Belädt man das Abteil bis zum Dach, finden bis zu 430 Liter Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne passen bis zur Fensterkante 560 Liter hinein, dachhoch sind es 1.040 Liter.



Mit 310 l Volumen ist der Kofferraum des Zoe recht groß. Ein vergleichbarer Renault Clio bietet hier nur 285 l Volumen.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit geht insgesamt in Ordnung. Die Heckklappe muss nur leicht angezogen werden und schwingt dann allein auf - zum Schließen gibt es innen zwei Griffmulden. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, aber schmal. Das Ladeabteil ist durchschnittlich breit und hoch, das rechteckige Format ist praktisch. Zum Einladen muss das Ladegut über die knapp 73 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden.

- + Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis 1,88 m Platz darunter. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen.

- Zum Ausladen muss das Gepäck über eine 25 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht eine unpraktische Stufe von etwa 29 Zentimetern. Man kann die Lehne zwar auch ausbauen, aber selbst dann gibt es eine etwa 14 Zentimeter hohe Stufe. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe akzeptabel beleuchtet. Sehr große Personen können sich am Heckklappenschloss oder an den scharfen Kanten stoßen.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Zoe Z.E. ist akzeptabel. Die Rücksitzlehne lässt sich komplett umlegen, oder auch recht einfach ausbauen. Das Umklappen ist etwas umständlich, da man den Entriegelungsmechanismus auf beiden Seiten betätigen muss. Zum sicheren Transport kleiner Gegenstände gibt es kaum Möglichkeiten. Am Heckblech sind lediglich zwei stabile Zurrösen und in der Kofferraumverkleidung sind zwei Haken (je einer links und rechts) für Einkaufstüten.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit des Zoe Z.E. ist übersichtlich gestaltet und lässt sich weitgehend einfach bedienen. Geht man jedoch ins Detail, so bietet das R-Link Multimediasystem einige Personalisierungsmöglichkeiten an, deren Funktion erst erlernt werden muss. Die Live Services stehen drei Monate nach Fahrzeugauslieferung kostenlos zur Verfügung. Anschließend ist ein kostenpflichtiges Abonnement (u. a. über den Renault Partner möglich) notwendig. Das Kombiinstrument liegt gut im Fahrersichtfeld, ist aber etwas verspielt und bietet viele Informationen, wodurch es anfangs etwas unübersichtlich wirkt.

Leider besitzt nur der Fahrerfensterheber eine Antippautomatik mit Einklemmschutz (gegen Aufpreis), alle anderen elektrischen Fensterheber nicht.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind ordentlich angeordnet und der Wählhebel liegt gut zur Hand. Der beleuchtete Start-/Stoppknopf ist im Armaturenbrett, wird aber etwas verdeckt. Das Licht wird über einen gut greifbaren, sich aber im Blinkerhebel befindlichen Drehschalter aktiviert - alternativ ist das Abblendlicht auch sensorgesteuert. Die Nebelschlussleuchte wird beim Lichtschalter eingeschaltet, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer werden vorn vom Regensensor aktiviert. Der Bordcomputer informiert unter anderem über die Restreichweite (sehr genaue Anzeige), den Energieverbrauch oder auch den Rekuperationsstatus. Der Touchscreen des Multimediasystems mit Navigationsfunktion ist sehr gut positioniert. Die Bedienung des Displays ist einfach, zudem gibt es einen Bedienungssatelliten am Lenkrad. Der Tempomat/Geschwindigkeitsbegrenzer wird am Lenkrad auf die gewünschte Geschwindigkeit (mit Anzeige der Geschw.) eingestellt. Die Aktivierungstaste (Tempomat oder Begrenzer) befindet sich etwas ungünstig in der Mittelkonsole. Das Klimaanlagebedienteil liegt ordentlich und die Bedienung ist einfach. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Vorn gibt es praktische Ablagen. Wichtige Schalter sind beleuchtet und im Dunkeln gut zu finden.

- Das Handschuhfach dürfte größer und beleuchtet sein. Im Fond fehlen Leseleuchten und das Ablagenangebot ist mäßig. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind.



Vernünftig verarbeitet und weitgehend funktionell präsentiert sich der Zoe im typischen Renault-Design.

2,4

Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Raumangebot noch gut aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m finden genügend Beinfreiheit vor. Zudem erweist sich die Innenbreite im Klassenvergleich als großzügig. Das Raumempfinden ist insgesamt angenehm, wird aber etwas durch die massive Mittelkonsole gemindert.

3,6

Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse knapper aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden lediglich Passagiere bis 1,75 m genügend Beinfreiheit vor. Doch auch die Kopffreiheit ist nicht viel großzügiger, so dass das Raumempfinden etwas eingeschränkt wird und insgesamt zufriedenstellend ausfällt. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als ordentlich.



Im Fond finden nur Passagiere bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,5

Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist mäßig. Sitzvarianten werden nicht angeboten und die Rücksitzlehne lässt sich nur komplett umlegen.

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt komfortabel, was aber auch ausgeprägte Karosserieneigungen bei schnell durchfahrenen Kurven oder plötzlichen Ausweichmanövern zur Folge hat. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind ordentlich gedämpft.

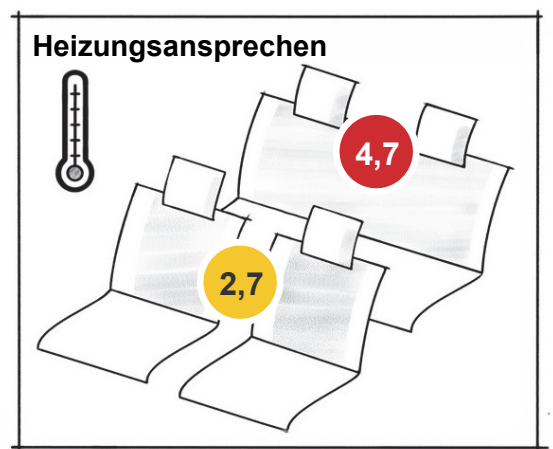
Lange Bodenwellen federt er gut ab, tendiert aber vor allem beladen zum Nachschwingen. Kurzweilige Fahrbahnuntergründe schluckt er souverän und auch Einzelhindernisse dringen nicht zu stark in den Innenraum. Ein Stuckern ist kaum wahrnehmbar. Querfugen dringen etwas deutlicher, aber nicht unangenehm bis zu den Insassen durch. Auch Kopfsteinpflasterbeläge können nicht gänzlich aus dem Innenraum ferngehalten werden, besonders nicht akustisch. Raue Fahrbahnbeläge federt der Zoe Z.E. gut ab. Insgesamt kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

Die Sitze sind insgesamt zwar komfortabel gefedert, allerdings fehlt es an Einstellungsmöglichkeiten. Beide Vordersitze können nur in Längsrichtung verschoben und die Lehnenneigung eingestellt werden. Die Konturen der hohen Lehnen (mit integrierten Kopfstützen) gehen in Ordnung, die Sitzflächen sind vorn zufriedenstellend konturiert. In schnell durchfahrenen Kurven bieten die Sitze recht guten Seitenhalt. Aufgrund der fehlenden Einstellmöglichkeiten ist die Sitzposition vorn nur zufriedenstellend. Darüber hinaus kann der Fahrer seinen linken Fuß nicht optimal abstützen, da die Ablage nur schmal und ohne stabilem Trittbrett ist. Im Fond ist die Sitzposition auf den weich gepolsterten Sitzen zufriedenstellend.

⊖ Eine Höhen- und Neigungseinstellung der Sitze sowie Lordosenstützen fehlen vorn. Im Fond sind weder die Lehnen noch die Flächen stark konturiert und bieten dadurch auch nur ausreichenden Halt, besonders in schnell durchfahrenen Kurven.

Das Innengeräusch ist insgesamt nicht zu hoch. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde ein Pegel von 69,6 dB(A) ermittelt. Der Elektromotor ist bis auf ein leises Summen nicht zu vernehmen. Allerdings fallen dadurch Fahrgeräusche und vor allem Windgeräusche stärker auf - letztere besonders bei höheren Geschwindigkeiten.

Der Zoe Z.E. ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur lässt sich allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Auch die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings können die Austrittsbereiche einzeln angewählt werden. Im ADAC Heizungstest wird der Innenraum vorn nach zufriedenstellender Zeit erwärmt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

+ Die Klimaautomatik ist mit einem Aktivkohlefilter und Feuchtigkeitssensor ausgestattet, so dass die Umluftfunktion automatisch abgeschaltet wird, um ein Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Der Zoe Z.E. ist mit einer programmierbaren Vorklimatisierung des Innenraums ausgestattet. So kann das Fahrzeug während des Ladevorgangs für maximal 60 Minuten vorgeheizt/vorgekühlt werden (damit dies möglich ist, muss die Batterie mindestens zu 80 Prozent geladen sein).

- Im Fond dauert es sehr lange bis angenehme Temperaturen beim ADAC Heizungstest vorherrschen - besonders die Fußbereiche bleiben lange kalt.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Zoe Z.E. liegen im guten Klassenmittelfeld. Der Elektromotor weist eine Maximalleistung von 88 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 220 Nm. Damit realisiert der Renault ein gleichmäßiges Beschleunigen aus dem Stand. Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) benötigt er zufriedenstellende 8,1 Sekunden. Im Eco-Modus wird das Drehmoment reduziert.

1,0 Laufkultur

+ Der Elektromotor läuft sehr ruhig, Vibrationen werden nicht wahrgenommen. Es ist lediglich ein leises Summen im Innenraum zu vernehmen.

1,0 Schaltung

+ Getriebe und Motor harmonisieren sehr gut miteinander, so dass die Kraftübertragung einwandfrei funktioniert. Der Beschleunigungsvorgang ist sehr gleichmäßig. Bei normaler Gaspedalbetätigung gelingt das Anfahren ruckfrei. Drückt man es energisch durch, fährt der Renault mit einem plötzlichen Ruck an. An Steigungen erleichtert eine Berganfahrhilfe das Losfahren. Der Rückwärtsgang lässt sich auch problemlos einlegen wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt.

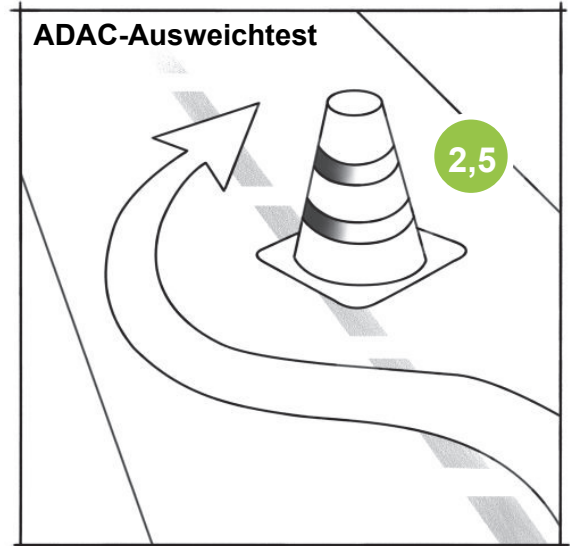
1,0 Getriebeabstufung

+ Motor und Untersetzungsgetriebe (mit einer Fahrstufe) harmonisieren sehr gut. Die Rekuperation (Energierückgewinnung/nur eine Stufe) kann bei vorausschauender Fahrweise oft zum Bremsen genutzt werden - dies ist besonders in der Stadt von großem Nutzen.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Zoe Z.E. ist insgesamt zufriedenstellend. Auf plötzliche Lenkimpulse reagiert der Renault sensibel und quittiert diese mit einem deutlichen Nachpendeln - dabei neigt er unter Umständen sogar etwas zum Aufschaukeln. Spurrillen nehmen nicht zu viel Einfluss auf die Richtungsstabilität, er folgt diesen aber leicht nach. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein noch gutes Ergebnis einfahren. Bei kleinen Lenkwinkeln lässt er sich weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Wird der Ausweichvorgang jedoch mit energischen Lenkradbewegungen eingeleitet, drängt zunächst das Heck etwas, was einen deutlichen ESP-Eingriff zur Folge hat. Dieser führt zu einem starken Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Bei plötzlichen Lastwechseln in Kurven ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig, wird der Lenkeinschlag jedoch zudem größer, drängt er mit dem Heck - dann regelt das ESP zuverlässig. Durchdrehende Antriebsräder werden von der Traktionskontrolle gebremst, neigen aber dennoch oft beim Beschleunigen (besonders mit Lenkeinschlag) zum Durchdrehen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,6 Lenkung*

- ⊕ Die Lenkungeigenschaften gehen in Ordnung, allerdings fällt der Wendekreis im Klassenvergleich zu groß aus. Die Lenkung spricht sehr direkt an, so dass sich der Zoe unverzüglich auf Kurs begibt. Dadurch wirkt er aber etwas nervös und man muss bei langen Kurven (mit geringem Radius) gelegentlich korrigieren. Darüber hinaus erweist sie sich als recht präzise. Die Lenkradrückmeldung geht insgesamt in Ordnung. Aufgrund der starken Mittenzentrierung ist auch das Lenkgefühl um Null gut, jedoch ändert sich die Rückmeldung mit steigenden Lenkwinkeln kaum. Beim Rangieren ist weder ein hoher Kraft- noch Lenkaufwand notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es rund 2,75 Umdrehungen.
- ⊖ Der Wendekreis fällt mit 10,9 m im Klassenvergleich groß aus.

4,3 Bremse

- ⊖ In diesem Kapitel kann der Zoe Z.E. nicht überzeugen. Ein Bremsweg von 42,9 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy E-V; 185/65 R15 88Q) aus Tempo 100 ist viel zu lang und nicht zeitgemäß. Bei Vollverzögerungen in Kurven wird das Heck etwas unruhig. Gewöhnungsbedürftig ist auch die Dosierbarkeit, denn der Zoe rekuperiert wenn man vom Gaspedal geht - dadurch lässt sich der Druckpunkt schwer erfüllen.

+ Die aktive Sicherheitsausstattung des Zoe Z.E. ist Durchschnitt. Der Renault ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Nach einer Vollverzögerung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Der Motor lässt sich nur in "P" aktivieren. Der Zoe Z.E. ist serienmäßig mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet.

- Der Blinker funktioniert nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist - dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres angezeigt werden. In den Türen fehlen Rückleuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf den offenen Zustand der Türen hinweisen würden. Ein Abbiegelicht, das besonders im Stadtverkehr sinnvoll ist, ist nicht erhältlich.

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Zoe Z.E. 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Er ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Die in die Vordersitze integrierten Kopfstützen bieten Personen bis 1,81 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt. An den vorderen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

- Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,55 m guten Schutz und besitzen zudem einen großen Abstand zum Kopf. Die hinteren Klapptürgriffe lassen sich im Notfall unter Umständen schlecht greifen. Für den Verbandskasten gibt es keine spezielle Halterung.

+ Der Zoe Z.E. erhält beim ADAC Crashtest 80 Prozent der möglichen Punkte. Er hat sowohl auf den Außenplätzen als auch am Beifahrerplatz Isofixhalterungen, die sich ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen lassen. Die Gurte sind lang und reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf. Zudem sind die Schlösser (außer am Mittelsitz) fest, wodurch die Montage erleichtert wird. An den Außenplätzen sind die Abstände zwischen Schloss und Gurt groß. Nur auf dem Mittelplatz lassen sich hohe Kindersitze montieren. Im Fond sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

- Auf dem Beifahrerplatz können Kindersitze mit Stützfüßen nicht verwendet werden, da am Boden ein Fach ist. Zudem sind hier nicht alle Altersgruppen universeller Kindersitze (Gruppe 0 und II, III) zugelassen. Auf den Fond-Außenplätzen lassen sich hohe Kindersitze nicht montieren, hier sind die Gurte zudem nicht verwechslungssicher. Hier sind die Anlenkpunkte ungünstig, so dass sich Kindersitze unter Umständen nicht lagestabil befestigen lassen. Am Mittelplatz ist der Abstand zwischen dem Schloss und dem Gurt zu gering und beide haben eine ungünstige Position. Darüber hinaus besitzen die Fenster keinen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte sehr hoch ausfallen.

2,4

Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der Zoe Z.E. mit 66 Prozent der möglichen Punkte beim ADAC Crashtest ein noch gutes Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv sind allerdings noch die Vorderkante und die seitlichen Bereiche.

1,4

UMWELT/ECOTEST

1,8

Verbrauch/CO2*

⊕ Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie gemessen wird sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist. In Kombination wurde beim Zoe Z.E. ein durchschnittlicher Energieverbrauch von 19,7 kWh/100 km gemessen. Die Erzeugung dieser Strommenge entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO2-Ausstoß von 111 g pro Kilometer. Im Stadtzyklus liegt der Energieverbrauch bei 14 kWh/100 km, Außerorts beträgt er 17,0 kWh/100 km und im Autobahnzyklus beträgt er 28,3 kWh/100 km. Damit erreicht der Zoe Z.E. 42 Punkte im ADAC EcoTest - das ist ein gutes Ergebnis.

1,0

Schadstoffe

⊕ Da der Zoe Z.E. beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO2-Punkten erzielt er 92 Punkte und damit volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

3,4

AUTOKOSTEN

0,9

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich in diesem Fall aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 14,6 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 26 Cent pro kWh angenommen. Ladeverluste werden in diesem Fall nicht berücksichtigt, so dass der Zoe Z.E. eine gute Bewertung bei den Betriebskosten erhält.

0,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Zusätzlich besteht eine Garantie von 5 Jahren bzw. 100.000 km auf die elektrische Antriebseinheit. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich.

2,8

Wertstabilität*

Nur dem Fahrzeug (ohne Batterie) kann eine durchschnittliche Wertstabilität attestiert werden. Eine definitive Werterhaltsprognose ist jedoch nur bedingt möglich, da man das Fahrzeug nur als solches (ohne Batterie) kaufen kann und die Batterie extra dazu mieten muss. Wer das Fahrzeug verkaufen möchte, kann dies erstmal nur ohne die Batterie. Den Mietvertrag kann man jedoch frühzeitig kündigen und die Kontaktdaten des neuen Käufers an die Bank weiterleiten, insgesamt ist der ganze Vorgang auf jeden Fall mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden.

4,6

Kosten für Anschaffung*

– Die Kosten für die Anschaffung sind mit 21.700 Euro für ein Elektrofahrzeug im Kleinwagensegment hoch. Zudem gilt es zu beachten, dass die Batterie nicht im Kaufpreis inbegriffen ist. Die Serienausstattung erweist sich allerdings als üppig.

5,5

Fixkosten*

– Die fixen Kosten fallen im Klassenvergleich extrem hoch aus. Denn zu den üblichen Versicherungskosten (KH: 15; TK: 18; VK: 21) kommt noch die Batteriemiete hinzu. Für die Berechnung wurde der Standard-Fall von vier Jahren und einer Laufleistung von 15.000 km pro Jahr herangezogen. Dies bedeutet, dass der Endverbraucher allein 86 Euro Miete pro Monat zahlen muss. Insgesamt liegen die Fixkosten bei 181 Euro, egal ob das Fahrzeug bewegt wird oder nicht. Die Kfz-Steuer würde 56 Euro pro Jahr betragen, allerdings haben Elektrofahrzeuge eine zehnjährige Steuerbefreiung.

3,9

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten sind mit 520 Euro recht hoch. Positiv wirken sich die niedrigen Betriebs- sowie Reifen-/Werkstattkosten aus. Allerdings sind die Anschaffungs- und Fixkosten im Klassenvergleich sehr hoch.

DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor

Leistung	65 kW (88 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15Q
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	14,6 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km	19,7 kWh
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,0/17,0/28,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	111 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4085/1730/1562 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1955 mm
Leergewicht/Zuladung	1455 kg/488 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	22 kWh
Reichweite	120 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	68 Euro
Monatliche Werkstattkosten	30 Euro
Monatliche Fixkosten	181 Euro
Monatlicher Wertverlust	241 Euro
Monatliche Gesamtkosten	520 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/18
Grundpreis	21.700 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Easy Paket)	500 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Comfort-Paket)	350 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (Easy Paket)	500 Euro°
Lackierung Metallic	470 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
° im Testwagen vorhanden	

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	3,3
Verarbeitung	3,0	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	4,6	Lenkung*	2,6
Sicht	3,1	Bremse	4,3
Ein-/Ausstieg	2,3	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Kofferraum-Variabilität	3,4	Kindersicherheit	2,4
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	1,4
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO ₂ *	1,8
Raumangebot hinten*	3,6	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	2,7		
Federung	2,2		
Sitze	3,1		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	3,0		
Motor/Antrieb	1,6		
Fahrleistungen*	2,8		
Laufkultur	1,0		
Schaltung	1,0		
Getriebeabstufung	1,0		

AUTOKOSTEN

3,4

Betriebskosten*	0,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	0,6
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Anschaffung*	4,6
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	3,9

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen