ADAC

Autotest

Renault Zoe Intens

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (65 kW / 88 PS)

Das im Jahre 2015 in Europa meist verkaufte Elektrofahrzeug war der Renault Zoe. Dieser wurde nun überarbeitet. Das Hauptaugenmerk liegt dabei beim neuen und von Renault entwickelten Elektromotor. Dank diesem ist nun unter optimalen Bedingungen ein Stromverbrauch von 13,3 kWh/100 km und eine maximale Reichweite von 240 km möglich (Herstellerangabe). Unter ungünstigen Bedingungen (kalte Außentemperaturen, aktivierte Klimaautomatik 22°C) gibt Renault eine Reichweite von 115 km an. Im ADAC EcoTest liegt der durchschnittliche Stromverbrauch bei 19,9 kWh/100 km (mit Ladungsverlusten). Im Vergleich zum alten Motor fällt der Durchschnittsverbrauch und die realistische Reichweite steigt um rund 25 km auf 145 km an. Dank serienmäßigem Chameleon Ladesystem, sind sowohl Ladungen an einer haushaltsüblichen Steckdose als auch schnelle Ladungen mit 22 kW möglich. Dies entspricht Ladezeiten, die zwischen 14,5 und einer Stunde (80%-Ladung) liegen. Mit seinen Kompaktmaßen eignet sich der Zoe bestens für den Stadtbetrieb und bietet dabei bis zu fünf Personen Platz sowie einen üppig bemessenen Kofferraum. Ein Wendekreis von 10,9 m ist für einen Kleinwagen allerdings groß. Moderne und sicherheitssteigernde Assistenzsysteme, wie ein City-Notbremsassistent, sind für den Zoe nicht erhältlich. Der Anschaffungspreis liegt im Klassenvergleich mit 23.300 Euro hoch. Im Vergleich zum Vorgänger fällt der Anschaffungspreis zwar um 200 Euro günstiger aus, eine Wallbox ist aber nicht mehr im Serienumfang enthalten. Darüber hinaus muss für die Batterie eine zusätzliche Miete entrichtet werden. Diese beträgt je nach Fahrleistung und Laufzeit 49 bis 162 Euro pro Monat. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW i3, KIA Soul EV.

⊕ gut abgestimmter Antriebsstrang, angenehme und gleichmäßige Beschleunigung, kein lokaler Schadstoffausstoß, schnelle 3-phasige Ladung mit 22 kW möglich

⊖ wenig Platz im Fond, keine Sitzhöhenverstellung, geringe Reichweite, lange Ladezeit (Standardladung), mäßige Heizleistung im Fond

EcoTest ★★★★★

ADAC-URTEIL

2,3	AUTOTEST
4,6	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9	Familie
2,4	Stadtverkehr
2,6	Senioren
5,0	Langstrecke
3,4	Transport
3,5	Fahrspaß
3,4	Preis/Leistung

Stand: Februar 2016
Text: Martin Brand

3,0 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen beim Zoe insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck. Auf den ersten Blick wirkt alles solide gefertigt, bei genauem Hinsehen lassen sich jedoch leichte Schwächen feststellen. So passen die Übergänge zwischen den Anbauteilen und der Karosserie nicht vollkommen und die Spaltmaße variieren deutlich. Im Kofferraum ist das lackierte Heckblech unverkleidet und damit stark kratzgefährdet. Zudem besitzt es scharfkantige Ausschnitte und die Kofferraummatte wirkt billig. Die Türausschnitte sind nur im oberen Bereich gegen Schmutz von außen abgedichtet, wodurch die Schweller leicht verschmutzen - Einstiegsleisten, die den Lack schützen, fehlen. Der Innenraum ist zufriedenstellend verarbeitet. Die verwendeten Kunststoffe sind hart und kratzempfindlich. Zudem sind die Kunststoffkanten durchgehend schlecht entgratet und dadurch etwas scharf. Chromleisten und hochglänzend lackierte Armaturen werten den Innenraum optisch auf.

⊕ Der Ladeanschluss befindet sich in der Fahrzeugfront hinter dem Markenemblem und kann entweder mit dem Fahrzeugschlüssel oder vom Innenraum aus entriegelt werden. Der Unterboden ist vollständig verkleidet, das reduziert Luftwirbel. Die Motorhaube kann einfach entriegelt werden und wird mittels Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Es fehlen sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken Schutzleisten, die bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen. Zudem sind im hinteren Stoßfänger die Nebelschlussleuchte und der Rückfahrscheinwerfer bruchgefährdet verbaut.

4,4 Alltagstauglichkeit

Der Zoe bietet maßgeblich aufgrund der geringen Reichweite eine nur mäßige Alltagstauglichkeit. Vier Personen finden bequem Platz, der zusätzliche Fondmittelsitz ist aber schmal und unbequem. Die maximale Zuladung von 485 kg stellt zufrieden. Der Zoe ist serienmäßig mit einem Chameleon Charger ausgestattet, der vier Ladearten ermöglicht - die Ladedauer ist dabei von der vorhandenen Elektroinstallation abhängig. Ab Werk gibt es ein Ladekabel mit Schukostecker, damit ist eine gelegentliche Ladung an einer haushaltsüblichen Steckdose mit 230 Volt möglich. Bei 10 Ampere und 2,3 kW dauert die Ladung maximal 14,5 Stunden. Ordert man die gegen Aufpreis erhältliche 14 Ampere-Ladeeinheit mit Schukosteckdose (3,2 kW), verkürzt sich die Ladedauer auf bis zu 9,5 Stunden. Im Serienumfang inbegriffen ist zudem ein Ladekabel Typ 2 (Mode 3). Damit dauert die Standardladung bei 230 V (1-phasig), 16 Ampere und 3,7 kW sechs bis neun Stunden. Eine schnelle Ladung mit 400 V (3-phasig), 16 Ampere und 11 kW ist nach zwei bis drei Stunden abgeschlossen. Mit 32 Ampere und 22 kW ist die Batterie nach nur einer Stunde bereits zu 80 Prozent geladen. Gegen Aufpreis werden sowohl Ladeboxen als auch Ladestationen mit Leistungsstufen von 3,7 bis 22 kW für Privathaushalte angeboten - empfohlen wird eine 11 kW Wallbox, die ein 3-phasiges Laden ermöglicht. Darüber hinaus ist auch eine, abhängig von der Hausinstallation, konfigurierbare Ladestation (2,3 - 22 kW) erhältlich. Beim Vorgänger war eine Wallbox (1-phasig, 3,7 kW) noch im Serienumfang enthalten. Wer den Zoe bis zum 30.04.2016 zulässt, kann in den zwei folgenden Jahren einen Renault Clio für zwei Wochen pro Jahr kostenlos mieten.

⊕ Das eingesteckte Ladekabel kann nicht einfach herausgezogen werden (Diebstahlsicherung), da es beim Laden verriegelt ist (Entriegelung mit dem Schlüssel). Dank der kompakten Maße lässt sich der Zoe mühelos im Stadtverkehr bewegen und auch die Parkplatzsuche fällt leicht.

© ADAC e.V.

⊖ Bei vollgeladenem Akku ist auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von 145 km möglich (Vorgänger 120 km). Dabei liegt ein durchschnittlicher Verbrauch von 14,8 kWh/100 km zugrunde (ohne Ladeverluste). Aktivierte Nebenverbraucher können die Reichweite weiter reduzieren. Der Hersteller gibt eine maximale Reichweite von 240 km (Normverbrauch) an. Seitens der Herstellers ist bei milden Temperaturen eine Reichweite von 170 km und bei kalten Temperaturen von 115 km angegeben. 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 Anhänge- und Stützlasten zulässig.

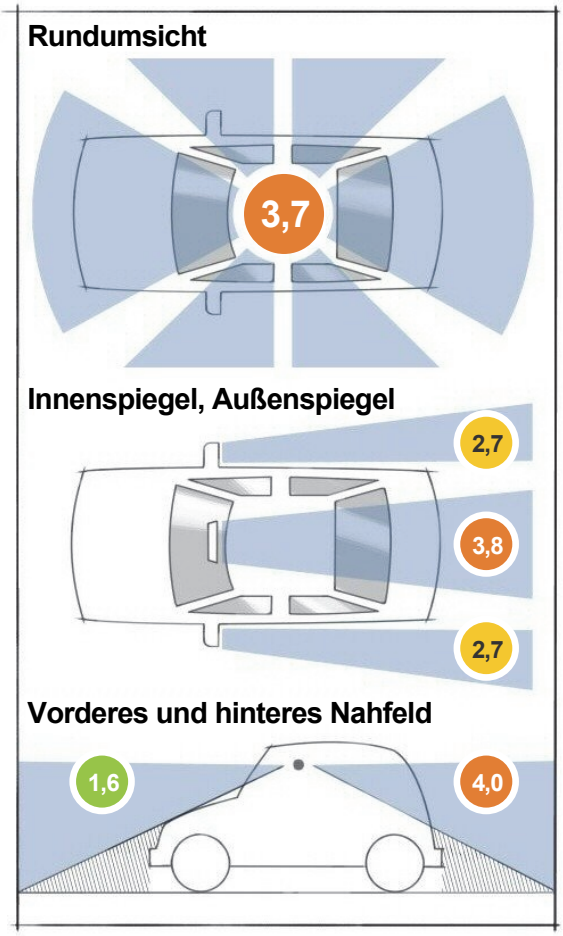
3,1 Sicht

Die Karosserie lässt sich insgesamt zufriedenstellend einsehen. Während das Heck gut abgeschätzt werden kann, entzieht sich die flache Front weitgehend dem Blick des Fahrers. Ab Werk helfen beim Zoe Intens Parksensoren am Heck sowie eine Rückfahrkamera beim Rangieren. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Zoe akzeptabel ab. Die Dachpfosten sind insgesamt breit, besonders eingeschränkt wird allerdings der Blick nach schräg hinten. Zudem behindert die massive Beifahrersitzlehne mit integrierter Kopfstütze den Blick zur Seite. Die Sicht in den Außenspiegeln (links mit zusätzlichem asphärischen Bereich) ist akzeptabel, im Innenspiegel mäßig. Durch das LED-Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Nachts leuchten die Halogenscheinwerfer die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

⊕ Der Fahrer sitzt in einer guten Höhe und kann dadurch das Verkehrsgeschehen ordentlich überblicken. Dank der flachen Front lassen sich vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse gut wahrnehmen.

⊖ Die Heckscheibenunterkante liegt hoch, sodass tief liegende Gegenstände im hinteren Fahrzeugnahbereich schlecht wahrgenommen werden können. Der Wirkbereich der Scheibenwischer könnte deutlich größer ausfallen. Es bleibt an der A-Säule und am oberen Rand der Windschutzscheibe fahrerseitig sowie rechts oben aufgrund des kurzen Wischers ein großer Bereich ungewischt. Weder Xenon- oder LED-Scheinwerfer noch ein Abbiegelicht, das besonders im Stadtverkehr Vorteile bringen würde, sind erhältlich.

Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.



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.

© ADAC e.V.

2,1 Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man auf bequeme Art in den Zoe. Die Türöffnungen zeigen sich ordentlich dimensioniert, dennoch müssen große Personen auf ihren Kopf achten, dass er nicht am Holm gestoßen wird. Darüber hinaus fallen die Schweller breit aus, was einen großen Schritt beim Ein-/Aussteigen erfordert. Die Türfeststeller besitzen nur zwei Haltepositionen und könnten zudem etwas kräftiger ausfallen.

⊕ Sehr gut funktioniert das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem, dass das Fahrzeug automatisch verriegelt, wenn man sich vom Auto entfernt. Die Türschweller sind niedrig positioniert und die Sitze in guter Höhe angeordnet, was das Ein-/Aussteigen leicht macht. 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. Haltegriffe gibt es beim Intens über allen Türen, außer am Fahrerplatz. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer eine gewisse Zeit lang den Bereich vor dem Fahrzeug aus, wenn man kurz das Fernlicht betätigt.

2,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Bis zur Hutablage passen 310 Liter in den Kofferraum. Baut man die Ablage aus und belädt das Ladeabteil bis unters Dach, fasst es 430 Liter. Dann können bis zu acht handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehne um, finden bis zur Scheibenkante 560 l Platz. Bis unter das Dach gemessen, ergibt sich ein Stauraum von 1.040 l.

Mit 310 l Volumen ist der Kofferraum des Zoe verhältnismäßig groß.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Nach leichtem Anheben schwingt die Heckklappe weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz darunter. Zum Schließen gibt es innen zwei Griffmulden. Da diese aber nicht optimal angeordnet sind, kann es vorkommen, dass die Klappe von außen nachgedrückt werden muss. Die Ladeöffnung ist sehr hoch aber schmal, was die Praktikabilität etwas mindert. Der Kofferraum selbst besitzt ein praktisches Format, Breite und Höhe fallen durchschnittlich aus. Zum Einladen muss das Ladegut weit angehoben werden, da sich die Ladekante knapp 73 Zentimeter über der Fahrbahn befindet.

⊕ Dank der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände sehr 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 bleibt eine etwa 14 Zentimeter hohe Stufe. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe spärlich beleuchtet. Sehr große Personen können sich am Heckklappenschloss oder an den scharfen Heckklappenkanten den Kopf stoßen.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Zoe ist akzeptabel. Die Rücksitzlehne lässt sich nur komplett umlegen, oder auch recht einfach ausbauen. Das Umklappen ist etwas umständlich, da man den Entriegelungs-mechanismus auf beiden Seiten gleichzeitig betätigen muss.

© ADAC e.V.

Zum sicheren Transport kleiner Gegenstände gibt es kaum Möglichkeiten. Es sind lediglich am Heckblech zwei stabile Zurrösen und in der Kofferraumverkleidung finden sich zwei Kunststoffhaken (je einer links und rechts) für Einkaufstüten.

⊖ Der Fondmittelgurt ist ungünstig am Dachhimmel angebracht und muss umständlich ausgehängt werden, damit er nicht den Laderaum einschränkt.

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

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

Das Cockpit des Zoe ist übersichtlich gestaltet, die Grundfunktionen lassen sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos bedienen. Das serienmäßige R-Link Multimediasystem samt Navigation besitzt jedoch einen großen Funktionsumfang und erfordert daher auch eine etwas intensivere Eingewöhnung. Das System bietet auch LIVE Services (Verkehrsinformationen in Echtzeit, Wettervorhersagen) und eine Onlineanbindung (R-Link AppStore). Beide Dienste stehen ab Aktivierung für zwölf Monate kostenlos zur Verfügung, danach bedarf es eines kostenpflichtigen Abonnements. Die Schalterbeleuchtung ist nur akzeptabel. Die Bedienelemente im Armaturenbrett zeigen sich zwar beleuchtet, an den Luftdüsen und den Schaltern am Himmel und am Lenkrad fehlt eine Beleuchtung jedoch. Die Fensterheber lassen sich vorn wie hinten elektrisch bedienen, eine Antippfunktion gibt es aber nur vorn links. Ablagemöglichkeiten gibt es vorn in zufriedenstellender und im Fond in ausreichender Zahl. Ein geschlossenes Staufach, z. B. zwischen den Sitzen, fehlt gänzlich. Das Handschuhfach besitzt ein akzeptables Format - eine Beleuchtung fehlt.

⊕ Das Lenkrad kann sowohl in der Höhe als auch in der Weite justiert werden, der Einstellbereich dürfte jedoch etwas größer ausfallen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, an der Bremse fehlt aber ein Schutz, damit man beim schnellen Wechsel vom Gaspedal nicht mit der Schuhsohle an der Bremse hängen bleibt. Der Wählhebel ist einwandfrei erreichbar und das Kombiinstrument liegt gut im Fahrersichtfeld. Die Energieflussinformationen (Batterie - Antrieb) und die digitale Darstellung wirken aber verspielt, worunter die Übersichtlichkeit leidet. Der beleuchtete Start-/Stopp-Knopf ist im Armaturenbrett positioniert, wird aber etwas verdeckt. Dank des Keyless-Systems muss die Schlüsselkarte nicht zwingend in den mittig vor dem Wählhebel positionierten Schacht gesteckt werden, damit der Motor startet. Das Licht wird über einen gut greifbaren, aber im Blinkerhebel positionierten Schalter aktiviert - alternativ ist das Abblendlicht auch sensorgesteuert (Serie). Die Nebelschlussleuchte wird im Lenkstockhebel neben dem Lichtschalter eingeschaltet, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer werden vorn vom serienmäßigen Regensensor gesteuert - die Empfindlichkeit des Sensors ist einstellbar, eine Intervallschaltung gibt es aber nicht. Der Bordcomputer informiert unter anderem über die Restreichweite, den Energieverbrauch oder auch den Rekuperationsstatus. Das Touchscreen des Multimediasystems mit Navigationsfunktion ist sehr gut positioniert. Die Bedienung des Displays ist einfach. Das Audiosystem kann zusätzlich mit dem Bedienungssatelliten am Lenkrad gesteuert werden. Der Tempomat/Geschwindigkeitsbegrenzer wird mittels Lenkradtasten aktiviert, die gewünschte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Die Funktionswahltaste (Tempomat oder Begrenzer) befindet sich etwas ungünstig in der Mittelkonsole. Das Klimaanlagenbedienteil liegt ordentlich und die Bedienung ist einfach. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert. Vorn gibt es praktische Ablagen. Wichtige Schalter sind beleuchtet und im Dunkeln gut zu finden.

© ADAC e.V.

⊖ Nur der Fahrerfensterheber besitzt einen Einklemmschutz. Im Fond fehlen Leseleuchten. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind. Der Fondmittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und lässt sich dadurch nur umständlich mit Hilfsschloss verwenden.

2,4 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot noch gut aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit würde deutlich Größere zulassen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Das Raumempfinden ist insgesamt angenehm und wird nur durch den Mitteltunnel etwas gemindert.

3,6 Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse deutlich 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 bemessen, sodass das Raumempfinden eingeschränkt ist. Die Innenbreite ist ordentlich dimensioniert.

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

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Innenraum-Variabilität ist unterdurchschnittlich. Sitzvarianten werden nicht angeboten und die Rücksitzlehne lässt sich nur komplett umklappen.

2,9 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Federung des Zoe ist prinzipiell komfortabel abgestimmt. Lange Bodenwellen bringen den Kleinwagen nicht aus der Ruhe, wenngleich er bei höheren Geschwindigkeiten etwas größere Aufbaubewegungen besitzt und leicht nachschwingt. Darüber hinaus zeigt der Renault eine ausgeprägte Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven oder bei plötzlichen Ausweichmanövern. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in akzeptablen Grenzen. Kleine Einzelhindernisse schluckt die Federung souverän, gröbere sind deutlicher im Innenraum spürbar. Ähnlich verhält es sich bei kurzwelliger Fahrbahn. Diese kopiert der Zoe, wirkt dabei aber nicht unkomfortabel - Stuckern ist nicht wahrnehmbar. Auf Kopfsteinpflaster und bei Querfugen wirkt der Zoe etwas steifbeinig. Diese dringen (auch akustisch) deutlich, aber nicht unangenehm, bis zu den Insassen durch. Raue Fahrbahnbeläge federt der Zoe gut ab und bietet auch bei geringen Geschwindigkeiten einen angenehmen Federungskomfort.

© ADAC e.V.

3,3 Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt durchschnittlich. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen zeigen sich zufriedenstellend geformt. Während die Seitenwangen der Sitzflächen weich sind und dadurch nur eine akzeptable Oberschenkelunterstützung bieten, zeigen sich die Sitzflächen tendenziell straff gepolstert. Die Lehnen sind zwar insgesamt hoch, verjüngen sich aber im oberen Bereich deutlich - der Seitenhalt ist insgesamt zufriedenstellend. Die integrierten Kopfstützen bieten eine gute Schutzfunktion, können je nach Statur aber für eine etwas unbequeme Sitzposition sorgen. Darüber hinaus kann der Fahrer seinen linken Fuß nicht optimal abstützen, da die Ablage schmal und instabil ist. Im Fond ist die Sitzposition nur akzeptabel. Die weiche Rücksitzbank ist kaum konturiert und bietet wenig Halt.

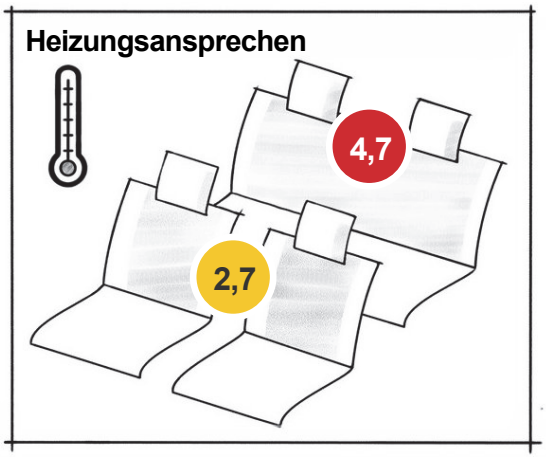
⊖ Nicht einmal gegen Aufpreis ist eine Höhen- und Neigungseinstellung der Vordersitze erhältlich. Lordosenstützen sind ebenfalls nicht lieferbar.

2,6 Innengeräusch

Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 69,3 dB(A) zufriedenstellend aus. Der Elektromotor ist bis auf ein leises Summen nicht zu vernehmen. Bei aktiviertem Geräuschsimulator wird die Fußgängerwarnung bis 30 km/h im Innenraum wahrgenommen. Fahr- und vor allem Windgeräusche fallen deutlich im Innenraum auf. Auf schlechten Fahrbahnoberflächen poltern die Achsen recht stark und Windgeräusche sind bereits bei Überlandgeschwindigkeiten vordergründig im Innenraum hörbar.

3,0 Klimatisierung

Für die Innenraumklimatisierung sorgt beim Zoe eine Wärmepumpe, die die benötigte Energie nicht nur aus der Antriebsbatterie bezieht sondern auch aus der Umgebung - das wirkt sich positiv auf die Reichweite aus. Der Zoe ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur lässt sich allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Auch die Luftverteilung erfolgt nur für beide gemeinsam, allerdings können die Austrittsbereiche einzeln angewählt werden. Im ADAC Heizungstest wird der Innenraum vorn in zufriedenstellender Zeit erwärmt. Das Take Care-Paket samt Luftgütesensor und automatischer Frisch-/Umluftfunktion bleibt ausschließlich der höchsten Ausstattungsvariante Zen vorbehalten.



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

⊕ Die Klimaautomatik ist ab Werk mit einem Aktivkohlefilter und Feuchtigkeitssensor ausgestattet, sodass die Umluftfunktion automatisch abgeschaltet wird, um ein Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Der Zoe ist mit einer programmierbaren Vorklimatisierung des Innenraums ausgestattet. So kann das Fahrzeug während des Ladevorgangs vorgeheizt/vorgekühlt werden (damit dies möglich ist, muss die Batterie mindestens zu 45 Prozent geladen sein).

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

© ADAC e.V.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Der vollständig neu von Renault entwickelte Elektromotor leistet maximal 65 kW/88PS (43 kW/58 PS Nenndauerleistung) und besitzt ein maximales Drehmoment von 220 Nm, das bereits beim Anfahren anliegt. Tempo 50 soll der Zoe nach 4,0 s und Tempo 100 nach 13,5 s erreicht haben (Herstellerangabe). Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 135 km/h. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Zoe ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Aus dem Stand ist ein gleichmäßiges und flottes Beschleunigen möglich, das im Stadtbetrieb vollkommen überzeugt. Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) benötigt der Renault durchschnittliche 8,7 Sekunden. Bei Überlandgeschwindigkeiten wirkt der Zoe insgesamt etwas träge. Mit dem Eco-Modus wird zugunsten der Reichweite u.a. die Motorleistung um 50 Prozent gesenkt - bei voller Gaspedalbetätigung wird der Eco-Mode automatisch deaktiviert.

1,0 Laufkultur

⊕ Die Passagiere bekommen vom Antrieb kaum etwas mit, der Elektromotor macht nur durch leises Summen im Innenraum auf sich aufmerksam. Unterhalb von 30 km/h wird ein Geräuschsimulator aktiviert (ist auch manuell wieder abschaltbar), der andere Verkehrsteilnehmer auf das Fahrzeug aufmerksam macht - dieses Geräusch ist auch im Innenraum wahrnehmbar. Vibrationen treten nicht auf.

1,1 Schaltung

⊕ Getriebe und Motor harmonieren sehr gut miteinander, sodass 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.

⊖ Stellt man das Fahrzeug in "D" ab, ohne die Handbremse zu ziehen, rollt das Fahrzeug weg - beim Aussteigen ertönt immerhin ein Warnsignal, dass die Park-Stellung nicht eingelegt ist.

1,0 Getriebeabstufung

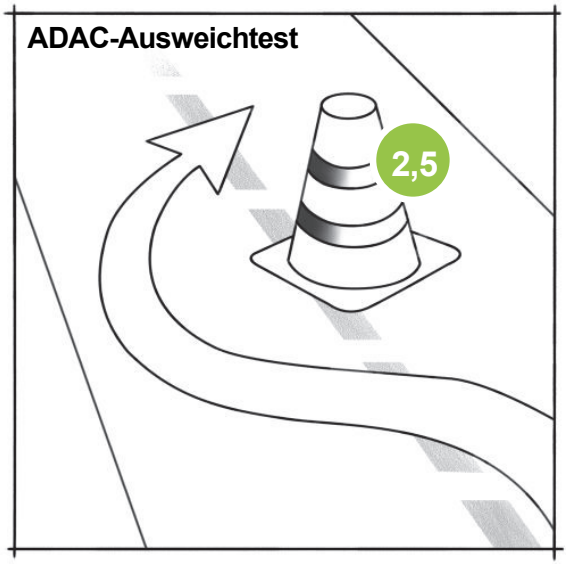
⊕ Motor und Getriebe (mit einer Fahrstufe) harmonieren sehr gut. Die Rekuperation (Energierückgewinnung/nur eine Stufe) kann bei vorausschauender Fahrweise zum Bremsen genutzt werden - dies ist besonders in der Stadt von großem Nutzen.

© ADAC e.V.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Zoe ist insgesamt zufriedenstellend. Auf plötzliche Lenkimpulse reagiert der Renault empfindlich und quittiert diese mit einem deutlichen Nachpendeln - dabei neigt er unter Umständen sogar zum Aufschaukeln. Spurrinnen haben keinen großen Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im 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 einem energischen, einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls eingeleitet, drängt zunächst das Heck, was einen deutlichen ESP-Eingriff zur Folge hat. Dieser führt zu starkem Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Bei plötzlichen Lastwechseln in Kurven drängt der Zoe mit dem Heck nach, im Bedarfsfall regelt das ESP zuverlässig. Die Antriebsschlupfregelung (ASR) verbessert die Traktion beim Anfahren, die Antriebsräder neigen aber dennoch beim Beschleunigen (besonders bei 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.

2,8 Lenkung*

Das Fahrzeug spricht bei kleinen Lenkwinkeln sehr gut an, wirkt dadurch bei höheren Geschwindigkeiten aber nervös. Bei großen Winkeln neigt sich zunächst die Karosserie und es werden verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut. Die Lenkung stellt stark zurück, wodurch das Anlenkmoment hoch ausfällt. Allerdings ist der Lenkkraftverlauf dann gleichbleibend, wodurch das Lenkgefühl nur akzeptabel ist und gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig werden.

⊕ Beim Rangieren ist weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken braucht es rund 2,8 Umdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 10,9 m im Klassenvergleich groß aus.

3,2 Bremse

Die Bremsleistung des Zoe ist allenfalls zufriedenstellend. Der Renault steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 erst nach 39,1 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy E-V der Größe 195/55 R16 91Q) - das ist nicht zeitgemäß. Bei Vollverzögerungen in Kurven wird das Heck bei einem Impuls unruhig. Bei einer andauernden Vollbremsung untersteuert der Zoe deutlich. Gewöhnungsbedürftig ist die Bremsdosierbarkeit, denn der Zoe rekuperiert wenn man vom Gaspedal geht - dadurch lässt sich der Druckpunkt schwer erfühlen. Zudem ist das Bremsgefühl bei einem starken Impuls diffus, da das Pedal erst verhärtet, dann aber doch wieder weich wird.

© ADAC e.V.

2,5 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Zoe liegt auf ordentlichem Niveau. 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. Während einer Vollverzögerung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Das mit Sensoren arbeitende Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer, wenn ein Reifen Luft verliert. Der Zoe ist serienmäßig mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Im Navigationsdisplay werden Tempolimits angezeigt, allerdings nur auf Hauptverkehrswegen und nicht flächendeckend.

⊖ 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, ein City-Notbremssystem oder auch andere sicherheitssteigernde Assistenzsysteme sind nicht erhältlich.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Zoe 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 02/2013) und insgesamt die vollen fünf Sterne. Der Renault ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Seiten-Kopfairbags vorn ausgestattet. Gurtkraftbegrenzer gibt es vorn und auf den äußeren Fondplätzen. Gurtstraffer findet man nur vorn. Die in die Vordersitze integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis knapp 1,85 m. Da sie nah am Kopf liegen, können sie im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken. 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 reichen die Kopfstützen lediglich für Personen bis knapp 1,60 m und besitzen zudem einen großen Abstand zum Kopf. Die hinteren Klapptürgriffe lassen sich im Notfall unter Umständen schlecht greifen. Für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es keine eigene Halterung.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Der Zoe erhält im ADAC Crashtest 80 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 02/2013). 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 sich am Boden ein Fach befindet. Zudem sind hier nicht alle Altersgruppen universeller Kindersitze (Gruppe II, III) zugelassen. Auf den Fondaußenplätzen lassen sich hohe Kindersitze nicht montieren, da sie an den Dachpfosten anstoßen. Im Fond sind zudem die Anlenkpunkte ungünstig, sodass sich Kindersitze unter Umständen nicht lagestabil befestigen lassen. Am Mittelplatz ist der Abstand zwischen Schloss und Gurt zu gering und beide haben eine ungünstige Position.

© ADAC e.V.

Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher. Darüber hinaus besitzen die elektrischen Fensterheber keinen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte sehr hoch ausfallen.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der Zoe mit 66 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest ein noch gutes Ergebnis (Test 02/2013). Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv zeigen sich allerdings noch die Vorderkante und die seitlichen Bereiche. Bei aktiviertem Geräuschsimulator werden Fußgänger bis 30 km/h auf den Zoe aufmerksam gemacht.

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 Energie betrachtet wird sondern auch die benötigte Energie, um die Antriebsbatterie zu laden. Da der Ladevorgang u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet ist, wird mehr Ladeenergie benötigt, als die Nennkapazität der Batterie aufweist. In Kombination wurde beim Zoe ein durchschnittlicher Energieverbrauch von 19,9 kWh/100 km gemessen. Die Erzeugung dieser Strommenge entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO2-Ausstoß von 112 g pro Kilometer. Damit erreicht der Zoe 42 Punkte in diesem Kapitel. Im Stadtzyklus liegt der Energieverbrauch bei 12,6 kWh/100 km, außerorts beträgt er 17,8 kWh/100 km und im Autobahnzyklus liegt der Verbrauch bei 29,5 kWh/100 km.

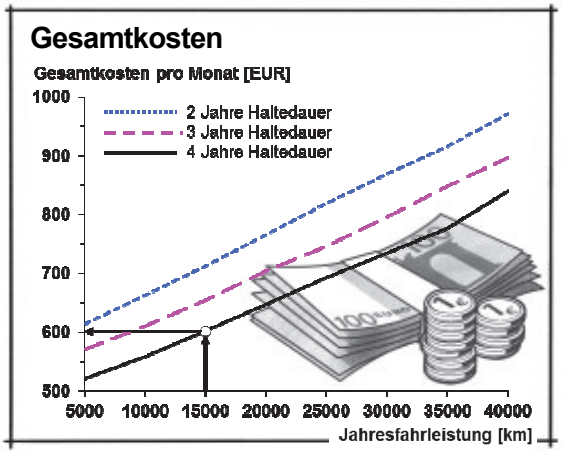
1,0 Schadstoffe

⊕ Da der Zoe beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel die vollen 50 Punkte. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Renault auf 92 Punkte und die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest.

4,6 AUTOKOSTEN

0,7 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich in diesem Fall aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 13,3 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 28 Cent pro kWh angenommen. Ladeverluste werden in diesem Fall nicht berücksichtigt. Insgesamt kann der Zoe eine sehr gute Bewertung bei den Betriebskosten ergattern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 602 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

© ADAC e.V.

2,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Zusätzlich besteht eine Garantie von 5 Jahren bzw. 100.000 km auf die elektrische Antriebseinheit.

⊖ Für den Vielfahrer ok, bedeutet die jährliche Wartung für den Normal- oder Wenigfahrer jedoch häufigere Werkstattaufenthalte. Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen erhöhte Kosten für den Reifenersatz.

4,9 Wertstabilität*

⊖ Nur dem Fahrzeug (ohne Batterie) wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein guter Restwertverlauf prognostiziert. 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 nur ohne die Batterie, damit ist der Verkaufsvorgang insgesamt mit zusätzlichem Aufwand verbunden.

5,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Zoe Intens kostet mindestens 23.300 Euro, das ist ein hoher Preis im Klassenvergleich. 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 (Z. E. Flex). Für Wenigfahrer (max. 5000 km pro Jahr) wird der Z.E. Access-Tarif angeboten, der günstiger ausfällt. Mehrkilometer (>5.000 pro Jahr) werden dann allerdings zusätzlich mit 17 Ct. zzgl. MwSt. berechnet. Prinzipiell ist die Batteriemiete abhängig von Fahrleistung und Laufzeit. Sie liegt zwischen 49 Euro (5.000 km/Jahr - 48 Monate Laufzeit und 162 Euro (30.000 km/Jahr - 12 Monate Laufzeigt). Beim Standardfall belaufen sich die die Fixkosten auf 181 Euro, egal ob das Fahrzeug bewegt wird oder nicht. Die Kfz-Steuer würde 56 Euro pro Jahr betragen, allerdings haben Elektrofahrzeuge, die nach dem 01.01.2016 zugelassen werden eine fünfjährige Steuerbefreiung (bis 31.12.2015 zehnjährige Befreiung).

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten liegen mit 602 Euro hoch. Positiv wirken sich die niedrigen Betriebs- sowie Reifen-/Werkstattkosten aus. Allerdings fallen die Anschaffungs- und Fixkosten im Klassenvergleich sehr hoch aus.

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

Elektrofahrzeug	Schadstoffklasse Elektrofahrzeug
Leistung	65 kW (88 PS)
bei	3000 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	**195/55R16Q**
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)	**8,7 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**39,1 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	13,3 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom)	**19,9 kWh**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**12,6/17,8/29,5 kWh**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**112 g/km**
Innengeräusch 130 km/h	**69,3 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4085/1730/1562 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1955 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1480 kg/485 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**310 l/560 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	22 kWh
Reichweite	**145 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**67 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**42 Euro**
Monatliche Fixkosten	**181 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**312 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**602 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/18
Grundpreis	23.300 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Heckkamera	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Schnell-Lade-Funktion	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,0**
Verarbeitung	3,3
Alltagstauglichkeit	4,4
Sicht	3,1
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen*	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,5
Innenraum	**2,7**
Bedienung	2,5
Raumangebot vorne*	2,4
Raumangebot hinten*	3,6
Innenraum-Variabilität	4,5
Komfort	**2,9**
Federung	2,4
Sitze	3,3
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	3,0
Motor/Antrieb	**1,7**
Fahrleistungen*	3,1
Laufkultur	1,0
Schaltung	1,1
Getriebeabstufung	1,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**3,0**
Fahrstabilität	2,9
Lenkung*	2,8
Bremse	3,2
Sicherheit	**2,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	**1,4**
Verbrauch/CO2*	1,8
Schadstoffe	1,0

AUTOKOSTEN **4,6**

Betriebskosten*	0,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,0
Wertstabilität*	4,9
Kosten für Anschaffung*	5,0
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.