



Renault Zoe R135 Z.E. 50 (52 kWh) Intens

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (100 kW/135 PS)

Bereits seit 2013 ist der Zoe erhältlich, der sich großer Beliebtheit erfreut und zu einem festen Bestandteil des alltäglichen Straßenbildes geworden ist. Seit 2019 rollt die zweite Generation im französischen Flins-sur-Seine vom Band. Im ADAC Autotest trat der Renault Zoe R135 Z.E. 50 Intens an. Auf grundlegende Veränderungen im modernen Erscheinungsbild wurde verzichtet – markant sind die profilierte Motorhaube, das Hologramm-Emblem, LED-Scheinwerfer und -Heckleuchten mit dynamischen Blinkern. Geblieben ist das gute Platzangebot und der für einen Kleinwagen große Kofferraum, der den Franzosen zu einem praktischen Alltagsauto werden lässt. Der Innenraum wirkt vorn wertig und durchaus aufgeräumt, zwei Displays prägen das Cockpit. Das digitale Zehn-Zoll-Kombiinstrument liefert die relevanten Informationen und der optionale 9,3-Zoll-Touchscreen (serienmäßig sieben Zoll) bietet Multimedia- und Navigationsfunktionen inklusive Android Auto und Apple CarPlay. Das Navigationssystem informiert über Verkehrslage, Ladestationen und Gefahren auf der Route sowie Wetter am Zielort.

Die Leistung des 135-PS-Elektromotors ist für die meisten Verkehrssituationen vollkommen ausreichend – selbst außerhalb ist man flott genug unterwegs, um auf der Autobahn mitzuschwimmen. Die gleichmäßige Beschleunigung (0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden) endet bei der abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Im Ecotest liegt der Verbrauch bei 19,0 kWh auf 100 km (inklusive Ladeverluste), sodass die theoretische Reichweite rund 340 km beträgt. Beim Ladevorgang der 52-kWh-Batterie (netto) kann das Fahrzeug an Wechselstrom-Stationen (AC) eine Ladeleistung von bis zu 22 kW aufnehmen – gegen Aufpreis bis zu 50 kW an Gleichstrom-Stationen (DC).

In der Testwagenausstattung kostet der neue Zoe ab 27.900 Euro – nicht schlecht für ein Elektroauto, das serienmäßig Assistenzsysteme wie Notbremsassistenten, Totwinkel- und Spurhalte-Assistenten sowie Rückfahrkamera mit Parksensoren an Bord hat, jedoch ohne Akku. Möchte man die Batterie dazukaufen, kostet der Zoe ab 35.990 Euro – aufgrund der besseren Garantieleistungen empfiehlt sich jedoch die Batteriemiete (je nach Laufzeit und Fahrleistung ab 74 Euro pro Monat). **Konkurrenten:** u.a. BMW i3, Hyundai Ioniq Elektro, Opel Ampera-e, VW e-Golf.

- +** günstige Betriebskosten, vorn großzügiges Platzangebot, gute Fahrleistungen, umfangreiche Sicherheits- und Assistenzsysteme
- unvollständige Kofferraumauskleidung, keine Stütz-, Anhäng- und Dachlast zulässig, eingeschränkte Anpassung der Vordersitze, hohe Ladeverluste

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,2
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des neuen Zoe zeigt sich gut verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Innenraumverarbeitung ist zufriedenstellend, es fehlt eine Türrahmenverkleidung, hier und da entstehen Geräusche und Schrauben sind sichtbar. Das Material an sich hat man eher einfach und kostengünstig gestaltet, der Einsatz unterschiedlicher Materialien wertet den Innenraum aber optisch auf. Das Armaturenbrett und die vordere Türverkleidung ist im oberen Bereich geschäumt und an mehreren Stellen findet man einen Stoffüberzug. Vorn ist der neue Zoe deutlich aufgewertet worden, im Fondbereich und im Kofferraum fehlt noch die Liebe zum Detail.

3,8 Alltagstauglichkeit

Der Zoe verfügt über eine 52-kWh-Batterie, die serienmäßig mit Leistungen von 2,3 bis 3,7 kW (Wechselstrom/AC, 1-phasig) sowie von 11 bis 22 kW (Wechselstrom/AC, 3-phasig) geladen werden kann. Lädt man die Batterie an einer haushaltsüblichen Steckdose mit 230 V, benötigt ein Ladevorgang bis zu 28 Stunden (10 A, 2,3 kW). Das Vollladen mit Typ 2 Kabel dauert zwischen 17,5 Stunden (16 A, 3,7 kW, 1-phasig) und drei Stunden (32 A, 22 kW, 3-phasig). Gegen Aufpreis kann das Fahrzeug an einer CCS-Schnellladesäule (Gleichstrom/DC) mit bis zu 50 kW geladen werden – damit erreicht man bereits nach circa einer Stunde eine 80-prozentige Batterieladung.

Eine volle Batterie erlaubt, auf Basis des Ecotest-Verbrauchs, eine Reichweite von etwa 335 km – für ein Elektroauto ein ordentlicher Wert und für viele Alltagsbedürfnisse ausreichend. Innerorts ist der Zoe besonders effizient, hier sind Reichweiten

3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken des Zoe lassen sich recht gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, wo man die vordere Kante der Motorhaube nicht im Blick hat. Durch die etwas erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Bodennahe Hindernisse kann man vorne gut, hinten nur ausreichend erkennen – die serienmäßige Rückfahrkamera mit den Parksensoren sind hier von Vorteil. Die Außenspiegel sind ausreichend groß, der linke verfügt über einen asphärischen Bereich. Der Innenspiegel blendet ausstattungsabhängig automatisch ab, das automatische Abblenden der Außenspiegel ist nicht lieferbar. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Zoe mäßig ab, die voluminösen A-Säulen sowie die breiten Dachsäulen hinten schränken die Sicht nach draußen merklich ein. Die Scheibenwischer funktionieren

⊕ Der Unterboden ist vollflächig verkleidet.

⊖ Der Kofferraum ist lediglich spärlich ausgekleidet, wodurch die lackierten Blechteile schnell verkratzen. Die lackierte Ladekante ist ungeschützt, beim Ein- und Ausladen holt man sich schnell unschöne und auf Dauer problematische Kratzer. Hier stellt der aufpreispflichtige Ladekantenschutz aus Edelstahl eine klare Kaufempfehlung dar.

Ausstattungsabhängig sind das Lenkrad und weite Teile der Sitze lediglich in Lederoptik gehalten – das fühlt man und geht auf Kosten des Komforts.

von bis zu 440 km möglich.

Mit einer Fahrzeuglänge von 4,09 m und einem Wendekreis von 10,9 m fühlt sich der Zoe im Stadtverkehr wohl, selbst die Breite fällt mit 1,96 m (inkl. Außenspiegel) recht kompakt aus. Die Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 438 Kilogramm, das reicht locker für vier Insassen samt Gepäck.

⊖ Dach-, Anhängelast- und Stützlasten sind nicht zugelassen. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparaturset zur Verfügung – ein Reserve- oder Notrad sowie Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht lieferbar. Beim Laden gibt der Zoe deutliche mittel- und hochfrequente Geräusche von sich (circa 66 dB(A)), diese sind für Menschen und Tiere im näheren Umfeld unangenehm und belastend.



Trotz versenkbarer Kopfstützen ist die Sicht nach hinten aufgrund der breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

selbst bei höheren Geschwindigkeiten gut, sie lassen jedoch einen breiten Streifen links und den rechten oberen Bereich ungewischt.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn ordentlich aus, besitzen aber weder eine automatische Leuchtweitenregulierung noch eine Reinigungsanlage. Die serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer werden für die Abbiegelichtfunktion eingesetzt.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – ein Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher nicht signalisiert werden. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Eine 360-Grad-Kamera ist nicht erhältlich und der Einparkassistent lediglich gegen Aufpreis an Bord. Der statische Fernlichtassistent reagiert träge auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer, sodass Blendungen nicht ausgeschlossen werden können.

2,1 Ein-/Ausstieg

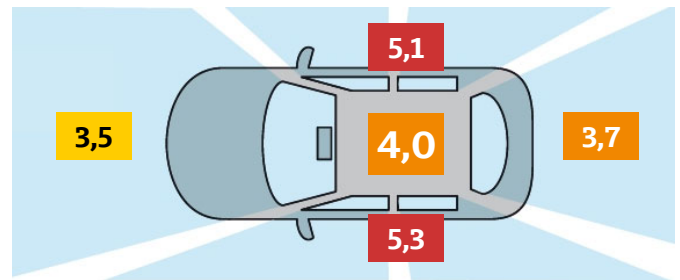
⊕ Das Ein- und Aussteigen in den oder aus dem Zoe gelingt leicht, dank der im Unterboden verbauten Batterien befinden sich die Sitzflächen vorn 53 cm über der Straße. Auch die Türausschnitte sind groß und die Schweller niedrig. Steigt man hinten ein, ist nur der Fußraum hinter den Vordersitzen etwas eingeschränkt. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die Türen selbst an Steigungen offen, leider nur in zwei Rasten – das sind zu wenige, da zu grob im Alltag. Am Dachhimmel sind für Beifahrer und Fondinsassen Haltegriffe vorhanden. Sollte der Zoe für einen längeren Zeitraum nicht genutzt werden, wird der Funktionsumfang des Keyless-Systems automatisch eingeschränkt. Nach drei Tagen entriegelt das Fahrzeug bei

3,4 Kofferraum-Volumen

Im Normalfall fasst der Kofferraum 295 l – unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 410 l zur Verfügung. Hier kann man bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 530 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 990 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden befindet sich ein zusätzlicher Platz von 40 Liter, in der beispielsweise die Ladekabel verstaut werden können.

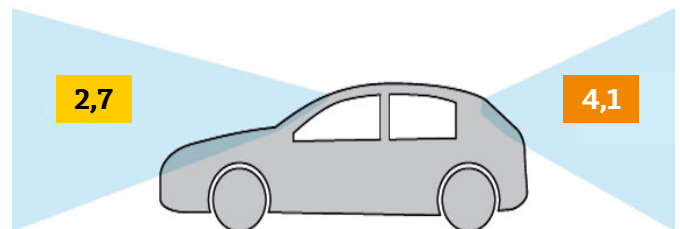
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Annäherung nicht mehr und nach acht Tagen ist der Knopfdruck am Türaußengriff nicht mehr ausreichend – dann lässt sich der Zoe lediglich „manuell“ mit der Fernbedienung aufsperrern.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem an sich besitzt wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen einfachen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Die leichten Türen schwingen beim Öffnen zu schnell bis in die zweite Arretierung auf – hier ist Vorsicht geboten, um nirgends anzuschlagen.



Immerhin 295 l Gepäck fasst der Kofferraum des Zoe. Das ist für einen Kleinwagen ein beachtlicher Wert.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich einfach entriegeln und anheben. Sie schwingt hoch genug, sodass bis 1,86 m große Personen aufrecht darunter stehen können. Wer etwas größer ist, sollte auf das abstehende Schloss achten, dort kann man schmerzhaft mit dem Kopf hängen bleiben; gefährlich sind zudem die spitzen Ecken der Heckklappe. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich recht hohe 73 cm über der Straße,

innen stört zudem eine kleine Stufe von 12 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine hohe Stufe zum restlichen Ladeboden. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren. Nur eine Lampe ermöglicht lediglich eine geringe und ungleichmäßige Ausleuchtung des Ladeabteils.

3,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann in der Intens-Ausstattung asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss zum Umklappen der 2/3-Rücksitzlehne zuvor umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden. Die Entriegelung der Rücksitzlehnen über das Drücken des Verriegelungsstifts ist zweckmäßig – die meisten Konkurrenten verwenden bereits das optisch ansprechendere System mit Entriegelungshebel. Beim Zurückklappen der Lehne muss man auf die seitlichen Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen.

Sinnvolle Fächer oder Befestigungsmöglichkeiten wie stabile Verzurrösen findet man im Kofferraum nicht, es gibt lediglich je einen Taschenhaken an der linken und rechten Seitenverkleidung. Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist nicht erhältlich, zudem fehlen Haltevorrichtungen am Dachhimmel, in die man ein Netz einspannen könnte. Stellt man die hinteren Kopfstützen nach oben, reichen sie fast bis zum Dachhimmel und haben bei größeren Gegenständen eine ähnliche Sperrwirkung wie ein grobmaschiges Netz.

3,2 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Die Bedienung des Zoe gestaltet sich recht einfach, da sich der Funktionsumfang und damit der Gewöhnungsaufwand in Grenzen hält. Das Lenkrad kann man in Höhe und Reichweite justieren, der Getriebe-Wählhebel ist insgesamt günstig angeordnet. Gestartet wird der Elektrowagen per beleuchteten Knopf, der etwas hinter dem Lenkrad versteckt liegt. Die Scheibenwischer kann der Regensensor steuern oder manuell der Fahrer. Die Klimaautomatik verfügt über eine übersichtliche Bedieneinheit mit Drehreglern an günstiger Stelle, die dazwischenliegenden Tasten sind allerdings zu weit nach hinten versetzt. Das 9,3-Zoll-Infotainmentsystem (Testwagenausstattung) bedarf etwas Eingewöhnung und Übung, kann anschließend gut bedient werden; es fehlen jedoch praktische Schnellwahltasten. Eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik bei den elektrischen Fensterhebern gibt es nur für das Fahrerfenster.

⊖ Die Instrumente wirken verspielt (beispielsweise symbolisiert die Größe eines grünen Blatts die Effizienz der Fahrweise) und zeigen die Geschwindigkeit digital an. Der Bordcomputer beschränkt sich auf Standard-Angaben, eine automatische Helligkeitsanpassung des Displays erfolgt nicht. Die separate Bedieneinheit (Satellit) zur Bedienung des Infotainment-Systems unterhalb des Lenkrads ist wenig intuitiv – Konkurrenten integrieren die Funktionen in das

Multifunktionslenkrad. Eine Innenraumbeleuchtung gibt es nur vorne, die Rücksitze bleiben nachts im Dunkeln. Zum Schließen ganz geöffneter Vordertüren muss man sich weit herausbeugen, da die Griffmulden in den Türverkleidungen ungünstig platziert sind. Der verfügbare Platz um die Pedale ist recht eingeschränkt.



Den Zwang zur Kosten- sowie Gewichtsreduktion sieht man dem neuen Zoe im Innenraum nicht mehr so deutlich an wie noch dem Vorgänger.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Zoe bringt in der Intens-Version viel Ausstattung ab Werk mit. Das serienmäßige 7-Zoll-Infotainmentsystem „Easy Link“ kann optional durch ein 9,3-Zoll-Touchscreen (Testwagen) ersetzt werden. Es enthält Radio (inklusive DAB+), Navigationssystem, Bluetooth-Freisprechanlage, Sprachsteuerung, Apple CarPlay und Android Auto sowie AUX- und USB-Anschluss – die Touchflächen auf dem Startbildschirm können nach Belieben angeordnet werden. Das Navigationssystem mit europäischem Kartenmaterial basiert auf TomTom

Live mit TMC und HD-Traffic; die Funktionen sind die ersten drei Jahre inklusive, ebenso eine Online-Anbindung für Wettervorhersagen und das Auffinden der nächstgelegenen Ladesäule. Per Smartphone-App kann man beispielsweise aktuelle Fahrzeuginformationen abrufen, den Ladevorgang starten oder den Innenraum vorklimatisieren. Das Endgerät wird wiederum in einer Ablageschale induktiv geladen. Optional gibt es ein Sound-System von Bose mit Verstärker und sieben Lautsprechern.

2,8 Raumangebot vorn

Das Platzangebot vorn fällt insbesondere für die Fahrzeuggröße üppig aus. Personen bis knapp 1,85 m Größe finden einwandfrei Platz, die Kopffreiheit würde selbst für fast 2,05 m große Menschen ausreichen. Die Innenbreite fällt da schon knapper

aus, ist aber immer noch zufriedenstellend. In jedem Fall hat man dank großer Fensterflächen ein angenehmes Raumgefühl.

4,3 Raumangebot hinten

⊖ Hinten geht es enger zu – sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit auf der Rückbank lediglich für etwa 1,60 m große Menschen. Kopffreiheit gibt es etwas mehr, bei 1,75 m wird es aber hier ebenso knapp. Sofern man nicht zu den überdurchschnittlich großen Personen zählt, ist das Raumgefühl hinten durchaus in Ordnung.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m Platz.

4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Variabilität bietet der Zoe praktisch keine. Die Rückbank lässt sich nicht verschieben, nur die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Vorn gibt es lediglich kleine Fächer in den Türverkleidungen und zwischen den Vordersitzen. Die Becherhalter sind gut positioniert und fixieren selbst volle Becher, allerdings können Flaschen nicht verstaut werden. Das Handschuhfach ist recht klein und unbeleuchtet, es wird nicht klimatisiert und man kann es nicht abschließen. Weitere geschlossene Ablagefächer sind nicht

vorhanden. Eine Lehnentasche gibt es lediglich am Beifahrersitz, ihre Öffnung befindet sich an der linken Seite – etwas schwerere Dinge wie Zeitschriften rutschen in Rechtskurven heraus. Hinten stehen immerhin kleine Türfächer zur Verfügung.

3,2 KOMFORT

2,7 Federung

Das vergleichsweise hohe Fahrzeuggewicht und den niedrigen Schwerpunkt spürt man unterwegs, er wirkt sich unter Komfortaspekten tendenziell positiv aus. Die Federung des Zoe ist prinzipiell komfortabel abgestimmt. Auf langen Bodenwellen schwingt der Kleinwagen etwas nach, sie bringen ihn aber nicht aus der Ruhe. Bei höheren Geschwindigkeiten fallen die Aufbaubewegungen ausgeprägter aus, bleiben jedoch unproblematisch. Wellige Autobahnen können leichtes Stuckern

verursachen. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt der Zoe eine ausgeprägte Seitenneigung. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in annehmbaren Grenzen. Einzelhindernisse schluckt die Federung gut, erst größere sind deutlicher im Innenraum zu spüren. Der Federungskomfort ist insgesamt besonders auf Landstraßen und Autobahnen gut, aber auch innerorts ist der Zoe ein angenehmer Begleiter.

3,9 Sitze

⊖ Die Sitze weisen zufriedenstellende Konturen auf, Lehne und Sitzfläche sind vorn passend geformt und bieten ausreichenden Seitenhalt – für zügige Kurvenfahrten reicht das nur bedingt, aber das ist nicht der typische Einsatzzweck des Zoe. Fahrer- und Beifahrersitz bieten lediglich geringe Verstellmöglichkeiten, so ist beispielsweise keine Höheneinstellung verfügbar – das ist für viele Menschen unpraktisch. Man kann zwar eine passende Sitzposition finden, allerdings eignen sich zudem die integrierten Kopfstützen nicht für jede Statur. Daher empfiehlt sich eine ausführliche Sitzprobe vor dem Kauf. Eine Lendenwirbelstütze

für den Fahrersitz gibt es lediglich in Verbindung mit Lederausstattung und Winter-Paket (Sitzheizung vorn und beheizbares Lederlenkrad). Eine Mittelarmlehne für eine angenehme Sitzposition ist gegen Aufpreis erhältlich. Die Armauflagen in den vorderen Türen sind gepolstert, die hinteren Armauflagen sind hart und auf Dauer unangenehm beim Aufstützen. Die Konturen der Rückbank sind lediglich ausreichend, Seitenhalt damit kaum geboten; das ist in der Kleinwagenklasse aber nicht unüblich. Auf den äußeren Plätzen sitzen Erwachsene ordentlich, der mittleren Platz dient eher als Notsitz für kurze Etappen.

3,1 Innengeräusch

Der Elektromotor selbst ist recht leise und nur das typische Surren wahrnehmbar. Dafür sind Fahrgeräusche und bei höheren Geschwindigkeiten auch Windgeräusche stark präsent. Die

allgemeine Geräuschdämmung ist ausbaufähig, trotz ausstattungsabhängiger Akustikverglasung der Windschutzscheibe herrschen bei 130 km/h im Innenraum 69,7 dB(A).

3,0 Klimatisierung

Der Zoe Intens verfügt serienmäßig über eine Einzonen-Klimaautomatik. Die Luftaustrittsabschnitte (oben, mitte, unten) können individuell angewählt oder die gesamte Steuerung einer gut funktionierenden Automatikfunktion überlassen werden. Über die Bordprogrammierung oder per Smartphone kann man die Standklimatisierung steuern. Optional bietet der Zoe eine Sitzheizung in Verbindung mit einer Lenkradheizung an. Abgedunkelte Scheiben im Fond sind Serie, sie reduzieren

die Sonneneinstrahlung und damit im Sommer die erforderliche Kühlleistung der Klimaanlage.

⊖ Die Lüftungsdüsen vorn sind nicht unabhängig von der Strömungsrichtung regulierbar. Für die Fondinsassen sind keine separaten Luftauslässe vorhanden – weder im Bereich der Mittelkonsole noch unterhalb der Vordersitze. Die Umluftautomatik wird über das fahrerseitige Bordmenü aktiviert beziehungsweise deaktiviert.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Angenehm ist die gleichmäßige und nachdrückliche Beschleunigung des Zoe, die man vom Stand weg erlebt. Besonders innerorts beschleunigt der kleine Franzose wie ein Großer und kann sein Drehmoment von 245 Nm schon von der ersten Umdrehung an nutzen; für den kurzen Sprint von 15 auf 30 km/h vergehen nur etwas über eine Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, hier wirken sich die hohen

Motordrehzahlen temperamentsdämpfend aus – der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) gelingt dennoch in kurzen 5,3 Sekunden. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h nennt Renault eine Zeit von 9,5 Sekunden. Der Vortrieb endet bei geregelten 140 km/h – das schont den Stromverbrauch und tut dem Zoe-Konzept nicht weh, denn sein ideales Einsatzgebiet ist vor allem das urbane.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Es ergeben sich während der Fahrt keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche, so wie man es von einem Elektromotorsystem erwartet. Der Motor zieht besonders vom

Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein großes Drehzahlband ab, daher benötigt der Zoe kein Getriebe mit Übersetzungsstufen. Vom Stand weg beschleunigt der Motor konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt am Getriebewählhebel klappt schnell, an die fehlende Parkstellung

gewöhnt man sich rasch – die elektronische Parkbremse wird automatisch aktiviert und gelöst. Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion sind Serie und verhindern ein Losrollen des Fahrzeugs (beispielsweise an Steigungen).

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Zoe ist zwar ein Auto im Kleinwagenformat, bringt aber aufgrund seiner Antriebstechnik und der Batterien bereits unbeladen ein stolzes Fahrzeuggewicht von über 1,5 Tonnen auf die Waage. Einerseits hat die Fahrdynamik bei diesem Gewicht wenig Chancen, andererseits wirkt sich der niedrige Schwerpunkt durch die Batterien im Unterboden positiv auf die Fahrstabilität aus. Auf Lenkimpulse reagiert der Franzose etwas behäbig und zeigt dabei deutliche Aufbaubewegungen, lässt sich aber ansonsten zufriedenstellend auf Kurs halten. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe, in

seinem Fahrverhalten ist er sicher und im Grenzbereich untersteuernd ausgelegt. Vom Start weg legt der Motor durchaus kräftig los und muss von der Traktionskontrolle eingebremst werden, wenn der Straßenbelag nicht in optimalem Zustand ist. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich, dass der Zoe auf Nummer sicher abgestimmt ist, eine Kippneigung ergibt sich nicht und mögliches Schleudern wird bereits im Ansatz vom ESP unterbunden. Allerdings ist ausgeprägtes Untersteuern die Folge, was eine präzise Kursbestimmung und jegliche Fahrdynamik verhindert.

2,6 Lenkung

Die Lenkung wirkt etwas synthetisch und liefert wenig Rückmeldung von der Straße. Die Zielgenauigkeit ist passabel, gerade bei höheren Geschwindigkeiten würde man sich aber etwas mehr Lenkgefühl wünschen, damit der Zoe genauer dirigiert werden kann. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind gering, aber wahrnehmbar; gerade bei voller Beschleunigung fällt

die Rückstellung in die Mittellage schwächer aus. Der Kraftaufwand zum Lenken ist gering, das Rangieren erleichtert die hohe Servounterstützung; von Anschlag zu Anschlag sind 2,8 Lenkradumdrehungen erforderlich, die Übersetzung ist damit passend ausgelegt.

2,6 Bremse

Der neue Zoe ist nun an der Hinterachse mit Scheibenbremsen ausgestattet. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Zoe durchschnittlich 35,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein befriedigender Wert. Die Bremse spricht dabei ordentlich an und lässt sich vernünftig dosieren. Für ein Elektroauto bietet der Zoe ein gutes Bremsgefühl, erst gegen Stillstand hin ist der Übergang von Rekuperation zur mechanischen Bremse für den aufmerksamen Fahrer spürbar, aber gut

abgestimmt. Nimmt man bei aktiviertem B-Modus (Wählhebel) den Fuß vom Gaspedal, ist die Rekuperationsleistung höher und die Verzögerung dadurch intensiver – bis zum Stillstand. Der Bremsenverschleiß fällt zwar durch die Verzögerung des Elektromotors geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

2,7 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit bietet der Zoe deutlich mehr als vor dem Facelift. Beschränkte sich die erste Generation noch auf gesetzlich vorgeschriebene Assistenten, ist nun in der Testwagenausstattung beispielsweise ein Totwinkel- und Spurhalte-Assistent sowie ein Notbremsassistent samt Abstands- und Kollisionswarner neben weiteren Assistenzsystemen wie der Verkehrszeichenerkennung und dem Fernlichtassistenten an Bord. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Die Warnblinkanlage wird jedoch nicht automatisch aktiviert.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Den Crashtest nach Euro NCAP Norm durchlief der Zoe im März 2013 – für die Insassensicherheit konnte er 89 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Mehr als Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer gibt es nicht. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,85 m Größe, die hinteren für Menschen bis etwa 1,55 m, wobei der Dachhimmel eine Abstützfunktion übernimmt, da der Abstand zwischen Kopfstütze und Himmel gering ausfällt. Fahrer und Beifahrer werden zum Anschnallen ermahnt, für die hinteren Plätze wird der Anschnallstatus dem Fahrer angezeigt.
























⊖ Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und daher nicht jederzeit griffbereit. Zudem fehlen im Kofferraum stabile Verzurrösen, um eine über Kreuz gespannte Ladungssicherung zu ermöglichen.

3,3 Kindersicherheit

Der Zoe erhält im Crashtest nach Euro NCAP Norm 80 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 03/2013). Er hat sowohl auf den Außenplätzen als auch am Beifahrerplatz Isofixhalterungen, die sich ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen lassen – jedoch ohne iSize-Freigabe. Die Gurte sind lang und reichen selbst für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf, allerdings erschweren ungünstige Gurtanlenkpunkte die Montage. Im Fond sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

⊖ Auf dem Beifahrersitz sind universelle Kindersitze nicht in allen Altersgruppen zugelassen. Auf den Fondaußenplätzen lassen sich hohe Kindersitze nur eingeschränkt montieren, da sie an den Dachpfosten anstoßen. Am Mittelplatz ist der Abstand zwischen Schloss und Gurt zu gering und beide haben eine ungünstige Position. Die Kindersicherung der Fondtüren

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

ist leicht bedien- und damit deaktivierbar. Die elektrischen Fensterheber für Beifahrer und Fondinsassen sind ohne zuverlässigen Fenstereinklemmschutz ausgestattet – durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

3,3 Fußgängerschutz

Im Euro NCAP Crashtest (Test 03/2013) erzielt der Zoe 66 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Fußgängerschutz – insgesamt schafft er eine Fünf-Sterne-Bewertung. Die vordere Kante der Motorhaube und die A-Säulen bergen für Fußgänger bei einem Zusammenstoß ein hohes Verletzungsrisiko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube werden nicht angeboten. Immerhin gibt es ein zurückhaltendes Geräusch, das Fußgänger auf den Zoe aufmerksam macht; der Ton ist allerdings abschaltbar, bei jedem Neustart zur Sicherheit wieder aktiviert.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

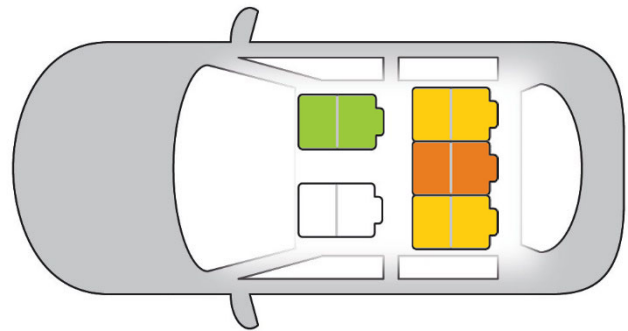
⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 19,0 kWh pro 100 km (innerorts etwa 14,5, außerorts knapp 21 und auf der Autobahn 22 kWh/100 km). Der Verbrauch beinhaltet dabei die Ladeverluste; um die netto 52 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 64,3 kWh erforderlich. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Zoe eine rechnerische Reichweite von etwa 335 km. Aus den 19,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 104 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548

2,1 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,0 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 83 mg/km

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Die Ausstattungslinie Intens (Testwagen) umfasst einen Notbremsassistenten inklusive Fußgänger- und Radfahrererkennung.

g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 49 von 50 Punkten.

⊖ Der Zoe ist beim Fahren selbst durchaus effizient – beim Laden geht jedoch viel Energie verloren, die der Kunde zahlen muss. Die Ladeverluste liegen beim AC-Ladevorgang bei über 23 Prozent. Durch eine Effizienzsteigerung beim Laden würde der ermittelte Brutto-Fahrverbrauch von durchschnittlich 19 kWh/100 km deutlich sinken.

verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Zoe 39 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Renault gut da – mit insgesamt 88 Punkten erhält er vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,0 AUTOKOSTEN

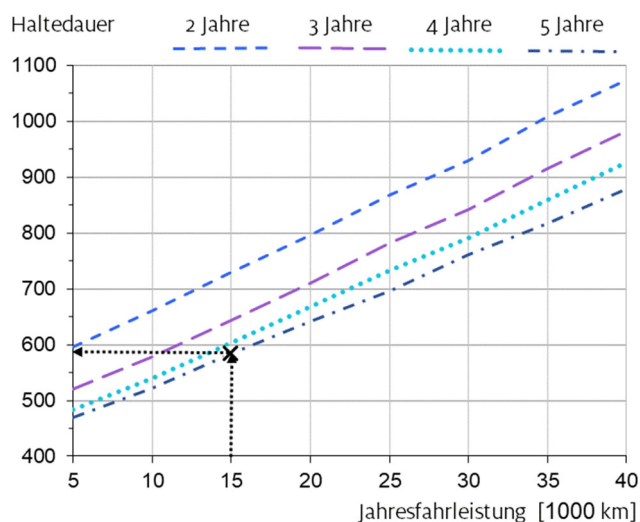
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Renault bietet für den Zoe jedoch die Option der Batteriemiete an. Für den Kunden ergeben sich dadurch feste monatliche Kosten, die unter Umständen etwas höher als bei einem kompletten Kauf liegen können – jedoch trägt der Käufer kein Risiko und hat kalkulatorische Sicherheit durch feste Leasingraten. Die Höhe der Leasingraten orientiert sich an der Haltedauer und der jährlichen Fahrleistung und variiert zwischen 74 Euro (bis 7.500 km) und 124 Euro (ohne Kilometerbegrenzung) – flexible Tarife ermöglichen, dass man sich nicht von vornherein auf eine bestimmte Fahrleistung festlegen muss. Der Kaufpreis für den Zoe Intens mit 52-kWh-Batterie liegt bei 27.900 Euro zuzüglich Batteriemiete, oder bei 35.990 Euro inklusive Batterie. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 6.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Elektroautoprämie abziehen. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 56 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn das E-Auto bis 31.12.2020 erstmals zugelassen wird. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt günstig (KH: 14, VK: 15 und TK: 14), entsprechend niedrig die Kosten. Zudem fallen die Wartungskosten überschaubar aus. Der größte Posten bleibt also der Wertverlust und die Batteriemiete, oder bei einem Komplettkauf lediglich der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen noch schwer exakt zu beziffern ist. Renault gibt

eine zweijährige Garantie auf Fahrzeug und elektrische Antriebseinheit. Die Antriebsbatterie hat eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 66 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert – bei Batteriekauf. Im Batterieleasing liegt die garantierte Restkapazität in den ersten 10 Jahren bei immerhin 75 Prozent.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 584 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Zoe R110 Z.E. 40 (41 kWh) Life (inkl. Batterie)	Zoe R110 Z.E. 50 (52 kWh) Life (inkl. Batterie)	Zoe R135 Z.E. 50 (52 kWh) Experience (inkl. Batterie)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	0/0	0/0	0/0
Leistung [kW (PS)]	80 (108)	80 (108)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	225/500	225/500	245/1500
0-100 km/h [s]	11,4	11,4	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	135	135	140
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	17,2 kWh E	17,2 kWh E	17,7 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	-	-	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/14	14/15/14	14/15/14
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	500	532	592
Preis [Euro]	29.990	31.990	33.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	0 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.200 1/min
Maximales Drehmoment	245 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.087/1.787/1.562 mm
Leergewicht/Zuladung	1.577/411 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	338/1.225 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität	52 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Flins-sur-Seine

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 91T
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	19,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	keine Angaben
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 104 g/km)
Reichweite	335 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/438 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/530/990 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	178 Euro	Wertverlust	250 Euro
Monatliche Gesamtkosten	584 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/14		
Basispreis Zoe R135 Z.E. 50 (52 kWh) Intens (mit Batteriemiete)	27.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.880 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	428 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	560 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem 7-Zoll-Touchscreen	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	410 Euro (Paket)/-
Lenkradheizung	410 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: März 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer