



## Renault Zoe (41 kWh) Intens

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (65 kW / 88 PS)

Renault hat seinem Elektroauto Zoe ein Facelift verpasst, das aber erst auf den zweiten Blick erkennbar ist - denn modern gestaltet war der Elektroflitzer schon von Beginn an. Interessanteste Neuerung dürfte die mit 41 kWh Kapazität deutlich größere Batterie sein, die nun optional erhältlich ist. Geblieben ist das gute Platzangebot und der für einen Kleinwagen große Kofferraum - der Zoe ist ein durchaus praktisches Auto für den Alltag. Die Bedienung ist einfach und für den Komfort sind die nötigsten Dinge an Bord. Die Leistung des E-Motors reicht für die Stadt völlig aus, auch außerhalb ist man flott genug unterwegs, um selbst auf der Autobahn mitschwimmen zu können - die Höchstgeschwindigkeit ist auf 135 km/h begrenzt. Das ist auch sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im EcoTest liegt der Verbrauch bei 20,3 kWh pro 100 km - für ein aktuelles Elektroauto ist das nur durchschnittlich. Unterdurchschnittlich wird es dann bei den Assistenzsystemen, denn hier bietet der Zoe praktisch nichts, abgesehen von einer Rückfahrkamera und Parksensoren.

Die Preisliste ist etwas kryptisch aufgebaut: Für die getestete Variante werden 23.900 Euro aufgerufen - nicht schlecht für ein Elektroauto. Allerdings ist die teuerste Komponente an einem Elektroauto, der Akku, gar nicht dabei. Ein Zoe mit 22 kWh-Akku kostet dann 31.900 Euro, mit 41 kWh-Akku sogar 35.000 Euro. Dieser Preis ist nicht angemessen angesichts der billigen Materialien im Innenraum und rudimentären Sicherheitsausstattung. Konkurrenten wie der IONIC oder der e-Golf bieten ein stimmigeres Gesamtpaket. Nur beim Zoe hat man aber die Möglichkeit der Batteriemiete, die sich aufgrund der besseren Garantien ohnehin empfiehlt (ab 69 Euro pro Monat). **Konkurrenten:** u.a. BMW i3, Hyundai IONIC Elektro, Opel Ampera-e, VW e-Golf.

- + günstige Betriebskosten, unterschiedliche Lademöglichkeiten (u.a. 3-phasig für schnelles Laden), vorn gutes Platzangebot
- keine Assistenzsysteme lieferbar, teuer in der Anschaffung, einfache Materialien im Innenraum, unvollständige Kofferraumauskleidung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 1,8

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,5</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,8</span>
	Senioren	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,2</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">3,7</span>
	Transport	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,2</span>

EcoTest ★★★★★

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,4 Verarbeitung

Modern bis futuristisch gestylt kommt der Zoe daher. Dabei zeigt sich die Karosserie gut verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Im Detail blickt man dann aber auf erhebliche Sparmaßnahmen, die man so im Renault-Konzern nur von Dacia kennt - deren Modelle zeichnen sich jedoch im Gegensatz zum Zoe durch sehr günstige Kaufpreise aus. Es gibt keine Türrahmenverkleidung, keine doppelte Dichtlippe für die Türen und eine sehr billige Kofferraumauskleidung. Problematisch ist die völlig unverkleidete Ladekante, berührt man sie unsanft mit Gepäck, ist schnell der Lack beschädigt und es droht Korrosion. Die Innenraumverarbeitung geht in Ordnung, hier und da kommen aber Geräusche aus Verkleidungen

### 3,7 Alltagstauglichkeit

Der Zoe verfügt optional über eine 41 kWh Batterie. Sie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2, 1-phasig und 3-phasig) mit Leistungen von 3,7 bis 22 kW geladen werden. Das Ladekabel mit Schuko-Stecker gibt es für den Z.E. 40 nur noch als Option, es kostet happige 600 Euro Aufpreis. Das Vollladen über Typ 2 Stecker dauert zwischen 15 Stunden (16 A, 3,7 kW, 1-phasig) und 1,75 Stunden (32 A, 22 kW, 3-phasig). Lädt man die Batterie über 230 V, werden bis zu 25 Stunden für eine Ladung benötigt (10 A, 2,3 kW). Empfehlenswert ist folglich das 3-phasige Aufladen ab 11 kW aufwärts. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 240 km

### 3,1 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 auch einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen. Bodennahe Hindernisse kann man vorne gut, hinten nur ausreichend erkennen, die Rückfahrkamera ist hierfür von Vorteil; allerdings wird ihr Bild nur verkleinert auf dem Infotainment-Monitor dargestellt und nicht formatfüllend, überdies ist es deutlich verzerrt und die nicht mittig am Fahrzeugheck platzierte Kamera fängt die linke Ecke des Hecks nicht mehr ein - eine sehr lieblose und halbgare Umsetzung. Immerhin gibt es noch Ultraschall-Parkensensoren für das Heck, die auch den toten Winkel der Kamera überwachen.

und sind Schrauben sichtbar. Das Material an sich hat man möglichst einfach und kostengünstig gestaltet, es gibt keine weichen Kunststoffe, keine Stoffe über Dachsäulenverkleidungen und einen sehr einfachen Dachhimmel, den lediglich ein Muster, das elektronische Kontakte nachbilden soll, schmückt. Auf den ersten Blick optisch nett anzuschauen, bleibt am Ende ein billiger Gesamteindruck. Das ist für sich gesehen nicht schlecht, allerdings erwartet man beim Preis des Zoe mehr Hochwertigkeit.

⊕ Den Unterboden hat Renault perfekt verkleidet und optimiert.

- für ein Elektroauto ein guter Wert, der für viele Alltagsbedürfnisse ausreicht. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) auch Reichweiten um 300 km möglich sind. Ein Ladestecker am Zoe wird gegen unbefugtes Abziehen gesichert.

⊖ Dachlast oder Anhängelast sind nicht zugelassen. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden. Beim Laden gibt der Zoe deutliche mittel- und hochfrequente Geräusche von sich (ca. 66 dB(A)), diese können für Menschen und Tiere im näheren Umfeld des Fahrzeugs unangenehm und belastend sein.



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

Die Außenspiegel sind ausreichend groß, der linke verfügt über einen asphärischen Bereich. Automatische Abblendung für die Spiegel 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 auch bei höheren Geschwindigkeiten gut, sie lassen jedoch einen breiten Streifen links und den rechten oberen Bereich ungewischt. Das Scheinwerferlicht wird von Halogenlampen erzeugt, das LED-Tagfahrlicht ist kaum weniger hell; Xenon- oder LED-Scheinwerfer gibt es nicht.

⊖ Ist der Warnblinker aktiviert, kann man mit dem "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr umsetzen.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in den oder aus dem Zoe gelingt leicht, dank der im Unterboden verbauten Batterien befinden sich die Sitzflächen vorne etwas höher über der Straße, genauer gesagt 52 cm. Auch die Türausschnitte sind groß und die Schweller niedrig. Steigt man hinten ein, wirkt nur der Fußraum hinter den Vordersitzen etwas einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung kann man haptisch unterscheiden, es gibt einen separaten Knopf für den Start der Klimatisierung. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten - das sind zu wenige, weil zu grob im Alltag. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe. Das Keyless-

## 3,2 Kofferraum-Volumen

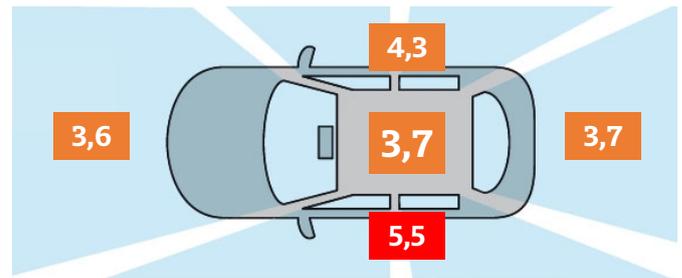
Im Normalfall fasst der Kofferraum 310 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 430 l zur Verfügung. Dann kann man auch bis zu acht Getränkkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 560 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.040 l Volumen verfügbar.

## 3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich einfach per elektrischem Taster entriegeln und anheben. Sie schwingt hoch genug, so dass auch bis 1,86 m große Menschen darunter stehen können. Wer etwas größer ist, sollte auf das abstehende Schloss achten, dort kann man schmerzhaft mit dem Kopf

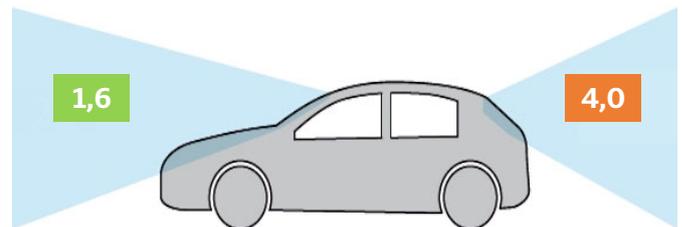
## Rundumsicht

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



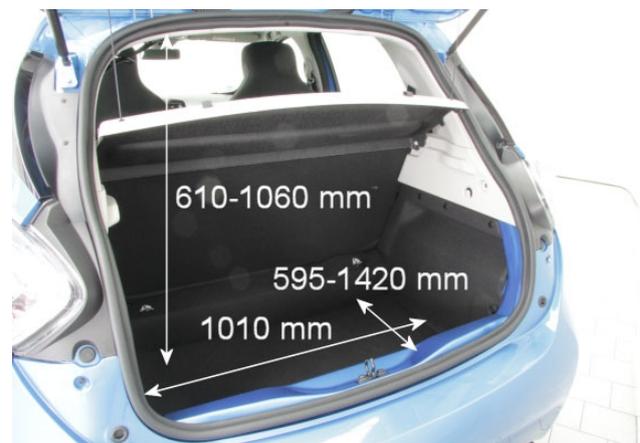
## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



System lässt sich deaktivieren, in dem man mit den Tasten auf der Fernbedienung abschließt. Dann lässt sich der Zoe auch nur "manuell" mit der Fernbedienung wieder öffnen.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem an sich besitzt wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Für einen Kleinwagen bietet der Zoe mit 310 l Kofferraumvolumen recht viel Platz für das Gepäck.

hängen bleiben; gefährlich sind auch 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, noch störender ist aber die hohe Stufe innen von 25 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss.

⊖ Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine hohe Stufe im Bereich der Lehnen. Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren.

#### 4,0 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehne kann nur im Ganzen umgeklappt werden, eine geteilte Rückbank ist nicht verfügbar. Zum Umklappen muss man den Mittelgurt aushängen und in der Dachhalterung fixieren. Außerdem müssen umständlich beide Entriegelungshebel links und rechts gleichzeitig gedrückt werden, um die Lehne zu lösen. Beim Zurückklappen der Lehne muss man auf die seitlichen

Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen, was sie beschädigen könnte. Alles in allem eine sehr unpraktische Lösung. Sinnvolle Fächer oder Befestigungsmöglichkeiten findet man im Kofferraum nicht, es gibt nur zwei kleine Taschenhaken links und rechts in der Seitenverkleidung. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht erhältlich.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Die Bedienung des Zoe gestaltet sich recht einfach, auch weil sich der Funktionsumfang und damit der Gewöhnungsaufwand in Grenzen hält. Das Lenkrad kann man in Höhe und Reichweite justieren, der Wählhebel ist insgesamt günstig angeordnet. Gestartet wird der Elektrowagen per Knopf, der ist zwar beleuchtet, aber etwas hinter dem Lenkrad versteckt. Die Scheibenwischer kann der Regensensor steuern oder manuell der Fahrer, es fehlt aber eine Antippfunktion. Die Klimaautomatik verfügt über eine übersichtliche Bedieneinheit an günstiger Stelle, weniger sinnvoll sind die Tasten für die Sitzheizung (Option, nicht im Testwagen) angeordnet, sie befinden sich seitlich am Sitz. Das Infotainmentsystem bedarf einiger Eingewöhnung und Übung, kann dann aber recht gut bedient werden; es fehlen jedoch praktische Schnellwahltasten. Eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik bei den elektrischen Fensterhebern gibt es nur für das Fahrerfenster. Die Instrumente zeigen die Geschwindigkeit nur digital an, der Bordcomputer beschränkt sich auf Standard-Angaben und hat auch nur einen Trip-Speicher.

⊖ Eine Innenraumbeleuchtung gibt es nur vorne, die Rücksitze bleiben nachts im Dunkeln. Zum Schließen ganz geöffneter Vordertüren muss man sich weit herausbeugen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen ungünstig platziert sind.



Der Zwang zur Kosten- als auch Gewichtsreduktion sieht man dem Zoe im Innenraum deutlich an. Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist weitgehend gegeben.

### 2,7 Multimedia/Konnektivität

Der Zoe in der Intens-Version bringt viel Ausstattung serienmäßig mit. Das Infotainmentsystem "R-LINK Evolution" ist inklusive, es enthält Radio, Navigationssystem, eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie AUX- und USB-Anschluss. Das Navi basiert auf TomTom Live mit TMC und HD-Traffic; diese Funktionen sind die ersten drei

Jahre inklusive, ebenso eine Online-Anbindung, sie kann beispielsweise für Emails und Wetterbericht abrufen genutzt werden. Für die ersten drei Jahre hat man auch Zugang zum R-LINK Store mit weiteren Apps. Einige Funktionen lassen sich über Sprachbefehle steuern. Optional gibt es DAB+ Empfang sowie ein BOSE-Sound-System.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot vorne ist insbesondere für die Fahrzeuggröße üppig. Personen bis knapp 1,95 m Größe sollten einwandfrei Platz finden, die Kopffreiheit würde selbst für fast 2,10 m große Menschen noch ausreichen. Die

Innenbreite fällt da schon knapper aus, ist aber immer noch zufriedenstellend. In jedem Fall hat man dank großer Fensterflächen ein angenehmes Raumgefühl.

## 3,6 Raumangebot hinten

Hinten geht es enger zu - sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit auf der Rückbank nur noch für etwa 1,75 m große Menschen. Kopffreiheit gibt es etwas mehr, etwa ab 1,80 m wird es aber hier ebenso knapp. Sofern man nicht zu den überdurchschnittlich großen Personen zählt, ist das Raumgefühl auch hinten in Ordnung.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

## 4,3 Innenraum-Variabilität

⊖ Variabilität, sonst eine große Stärke von Renault-Modellen, bietet der Zoe praktisch keine. Die Rückbank lässt sich nicht verschieben, die Rücksitzlehne nur im Ganzen umklappen. Vorne gibt es nur kleine Fächer in den Türverkleidungen und zwischen den Vordersitzen. Im Fach in der Mittelkonsole darf man nichts Größeres unterbringen, weil es sonst beim Bremsen auf die eingelegte SD-Karte drückt und sie herauslöst - anschließend funktioniert das Navi nicht mehr, weil das Kartenmaterial auf eben dieser SD-Karte gespeichert ist. Die Becherhalter sind recht flach und ohne Klemmechanik, sie können volle Becher kaum ausreichend fixieren. Das Handschuhfach ist recht klein

und unbeleuchtet, es wird nicht klimatisiert und man kann es nicht separat abschließen. Eine Lehnentasche gibt es nur hinten am Beifahrersitz, ihre Öffnung befindet sich seitlich links - schon etwas schwerere Dinge wie Zeitschriften rutschen dann in Rechtskurven heraus. Hinten hat man immerhin einen Becherhalter und kleine Türfächer zur Verfügung.

## 3,2 KOMFORT

### 2,7 Federung

Das vergleichsweise hohe Fahrzeuggewicht und den niedrigen Schwerpunkt spürt man unterwegs mit dem Zoe, 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. 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 weg, erst gröbere sind deutlicher im Innenraum zu spüren. Stuckern, manchmal auffällig bei Renault, ist im Elektro-Franzosen nicht störend. 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, sowohl Lehne als auch Sitzfläche sind vorn passend geformt, um ausreichend Seitenhalt zu bieten - für zügige Kurvenfahrten reicht das nur bedingt, aber das ist auch nicht der typische Einsatzzweck des Zoe. Man kann eine passende Sitzposition finden, allerdings eignen sich die integrierten Kopfstützen nicht für jede Statur, es empfiehlt sich also eine Sitzprobe vor dem Kauf. Die Konturen der Rückbank sind nur ausreichend, Seitenhalt damit kaum geboten; das ist in dieser Fahrzeugklasse aber nicht unüblich. Auf den äußeren Plätzen sitzen Erwachsene ordentlich, der mittleren Platz dient eher als Notsitz für kurze Strecken.

⊖ Sowohl für den Fahrer- als auch für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung, die es auch gegen Aufpreis nicht gibt - das ist ungewöhnlich und für viele Menschen, deren Statur von der Durchschnittsnorm abweicht, sehr unpraktisch. Eine Lendenwirbelstütze für den Fahrersitz gibt es nur im sündhaft teuren BOSE Edition Paket inkl. Leder, Sitzheizung und weiterer Extras. Eine Mittellarmlehne ist weder vorne noch hinten erhältlich, die Armauflagen in den Türen hart und auf Dauer unangenehm zum Aufstützen.

### 3,3 Innengeräusch

Der Elektromotor selbst ist recht leise und nur als typischen Surren zu hören, ähnlich einer elektrischen Bahn. Dafür fallen die Fahrgeräusche und bei höheren Geschwindigkeiten auch Windgeräusche mehr auf. Die allgemeine

Geräuschdämmung ist noch ausbaufähig, bei 130 km/h herrschen im Innenraum 70,3 dB(A).

### 2,9 Klimatisierung

Der Zoe verfügt serienmäßig über eine Einzonen-Klimaautomatik. Die Luftaustrittsabschnitte (oben, mitte, unten) können individuell angewählt, oder die gesamte Steuerung einer gut funktionierenden Automatikfunktion überlassen werden. Ein Luftgütesensor ermittelt die Luftqualität und zeigt im Menü ihre Entwicklung sowie die aktuelle Qualität an. Über die Fernbedienung oder über die Bordprogrammierung kann man die Standklimatisierung steuern. Optional bietet der Zoe eine Sitzheizung, allerdings nur in einem teuren Paket mit Leder; diese Aufpreispolitik ist nicht ganz zu verstehen, denn eine Sitzheizung wärmt

die Insassen und benötigt weniger Energie als die Innenraumheizung. Abgedunkelte Scheiben im Fond sind Serie, sie reduzieren die Sonneneinstrahlung und damit im Sommer die erforderliche Leistung der Klimaanlage, um den Innenraum kühl zu halten.

⊖ Die Lüftungsdüsen vorne sind nicht unabhängig von der Strömungsrichtung regulierbar. Auf den hinteren Plätzen wird man stiefmütterlich behandelt, denn dort gibt es gar keine Lüftungsdüsen, auch nicht unter den Vordersitzen für den hinteren Fußraum.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen

Von Elektroautos erwartet man oft beeindruckende Beschleunigung, dieses Bild ist aber vor allem durch die hochpreisigen Tesla geprägt. Der Zoe backt kleinere Brötchen, kostet aber auch nur einen Bruchteil. Angenehm ist der gleichmäßige und nachdrückliche Abzug, den man vom Stand weg erlebt. Besonders innerorts beschleunigt der kleine Franzose wie ein Großer und kann sein Drehmoment von 220 Nm (kurzzeitig 250 Nm) schon von der ersten Umdrehung an nutzen; für den kurzen Sprint von 15 auf 30 km/h braucht er nur 1,2 Sekunden und auch 50 km/h sind im Handumdrehen erreicht. Spürbar träger geht es dann

außerorts zu, hier wirken sich die hohen Drehzahlen des Motors temperamentsdämpfend aus. Für den Überholvorgang, für den eine Beschleunigung von 60 auf 100 km/h angenommen wird, vergehen 8,6 Sekunden. Renault gibt für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h eine Dauer von 13,2 Sekunden an. Darüber geht es dann gemächlich voran, bis der Vortrieb bei 135 km/h elektronisch begrenzt wird. Das schont den Stromverbrauch und tut dem Zoe-Konzept nicht weh, denn sein ideales Einsatzgebiet ist vor allem das urbane.

## 1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig ab.

## 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor kann ein großes Drehzahlband abdecken, entsprechend benötigt der Zoe kein Getriebe mit Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Agil fühlt sich der Stromer vor allem in der Stadt an, schon auf der Landstraße lässt die

Beschleunigung spürbar nach - ein Tribut an die zunehmende Drehzahl des Elektromotors, der ohne weitere Übersetzung auskommen muss. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell, der Getriebewahlhebel gibt dabei keine Rätsel auf.

# 3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

## 3,1 Fahrstabilität

Der Zoe ist zwar ein Auto im Kleinwagenformat, bringt aufgrund seiner Antriebstechnik und der Batterien aber schon leer 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 Stabilität 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. In

schnell durchfahrenen Kurven ergeben sich nur leichte Lastwechselreaktionen, selbst beim Bremsen bleibt der Zoe gut beherrschbar. 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 schon im Ansatz vom ESP unterbunden. Allerdings ist ausgeprägtes Untersteuern die Folge, was eine präzise Kursbestimmung verhindert und jegliche Fahrdynamik unterbindet.

## 2,8 Lenkung

Die Lenkung wirkt synthetisch und entkoppelt, sie liefert nur wenig Rückmeldung von der Straße. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, 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 wahr-

nehmbar; 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 für das Auto ausgelegt.

## 3,2 Bremse

Muss man aus 100 km/h eine Notbremsung bis zum Stillstand machen, benötigt der Zoe dafür durchschnittlich 36,8 m. 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 Radbremse hin für den aufmerksamen Fahrer spürbar, aber gut abgestimmt.

## 3,6 SICHERHEIT

### 4,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Assistenten der aktiven Sicherheit bietet der Zoe keine. Seine Ausstattung beschränkt sich auf das gesetzlich vorgeschriebene elektronische Stabilitätsprogramm ESP, die Reifendruckkontrolle sowie auf einen manuellen Geschwindigkeitsbegrenzer und einen Tempomat. Immerhin blinkt bei einer Notbremsung die Warnblinkanlage. Einen Notbremsassistenten oder eine Kollisionswarnung gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

### 3,0 Passive Sicherheit - Insassen

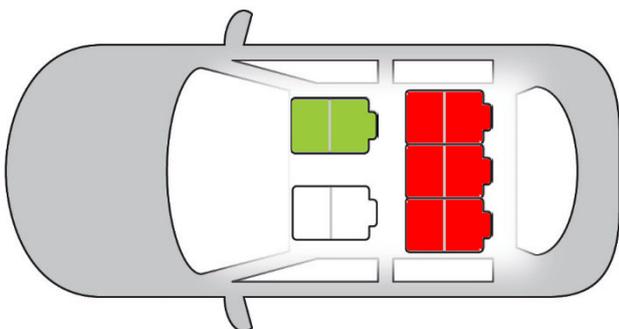
Den Crashtest nach Euro NCAP Norm durchlief der Zoe 2013 - für die Insassensicherheit konnte er 89 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Mehr als Front- und kombinierte Seiten-/Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer gibt es aber nicht. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis knapp 1,90 Größe, die hinteren für Menschen bis etwa 1,60 m Größe, wobei auch der Dachhimmel eine Abstützfunktion übernehmen kann, weil der Abstand zwischen Kopfstütze und Himmel gering ist. Insassen auf den vorderen Plätzen werden zum Anschnallen ermahnt, für die hinteren Plätze wird der Anschnallstatus dem Fahrer angezeigt.

### 3,8 Kindersicherheit

Der Zoe erhält im Crashtest nach Euro NCAP Norm 80 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 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.

#### 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 ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Zudem sind die Schösser (außer am Mittelsitz) fest, wodurch die Montage erleichtert wird. Im Fond sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

⊖ Auf dem Beifahrersitz sind 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.

### 3,7 Fußgängerschutz

Im Euro NCAP Crashtest kann der Zoe 66 Prozent der Punkte für Fußgängersicherheit erzielen. Die vordere Kante der Motorhaube sowie der Übergangsbereich Motorhaube/Frontscheibe und auch die A-Säulen bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein hohes Verletzungsri-

siko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube werden nicht angeboten. Immerhin gibt es ein zurückhaltendes Geräusch, das Fußgänger auf den Zoe aufmerksam macht; der Ton ist abschaltbar, bei jedem Neustart zur Sicherheit aber wieder aktiviert.

## 1,3 UMWELT/ECOTEST

### 1,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im EcoTest liegt bei 20,3 kWh pro 100 km. Dieser Verbrauch enthält auch die Ladeverluste; um die netto 41 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 49,5 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des EcoTest zugrunde,

ergibt sich für den Zoe eine Reichweite von über 240 km. Aus den 20,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 118 g pro km (zugrunde gelegt wird hier der deutsche Strommix von 579 g/kWh). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des EcoTest 44 Punkte.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Elektroautos fahren lokal emissionsfrei, daher erhält auch der Zoe die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den 44 Punkten für die

CO<sub>2</sub>-Bilanz ergeben sich insgesamt 94 Punkte und volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

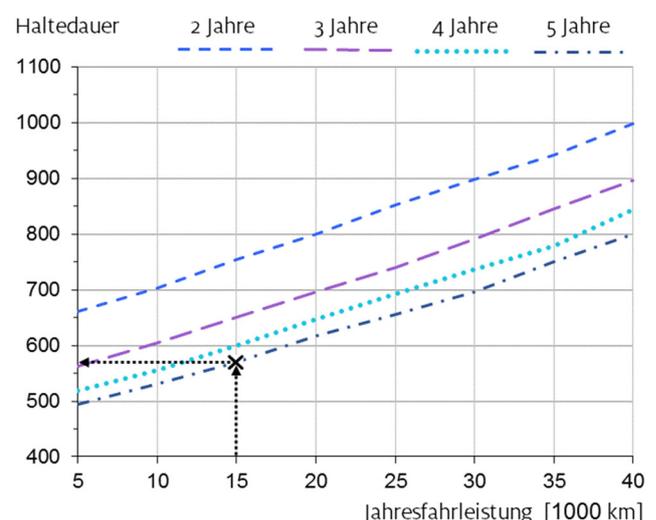
## 1,8 AUTOKOSTEN

### 1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Dauerhaltbarkeit der Batterien geprägt. Renault bietet für den Zoe jedoch die Option der Batteriemiete an. Für den Kunden ergeben sich feste monatliche Kosten, die unter Umständen etwas höher als bei einem kompletten Kauf liegen können, jedoch trägt der Käufer des Zoe kein Risiko und hat kalkulatorische Sicherheit durch feste Leasingraten für die Batterie. Die Höhe der Leasingraten orientiert sich an der jährlichen Fahrleistung des Zoe, Renault bietet hierfür auch flexible Tarife an, so dass man sich nicht von vornherein auf eine bestimmte Fahrleistung festlegen muss. Der Kaufpreis für den Zoe mit 41 kWh Batterie liegt bei 27.000 Euro zuzüglich Batteriemiete, oder bei 35.000 Euro inklusive Batterie.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 569 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 56 Euro - jedoch erst nach zehn Jahren Steuerfreiheit. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt günstig, entsprechend die Kosten niedrig. Auch die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten bleibt also der Wertverlust und die Batteriemiete, oder bei einem Komplettkauf der dann gesamte Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen noch schwer exakt zu beziffern ist

und letztlich von der Dauerhaltbarkeit der Batterie abhängen wird. Renault gibt eine zweijährige Fahrzeuggarantie, auch die elektrische Antriebseinheit hat nur zwei Jahre Garantie. Die Antriebsbatterie erhält zwar eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird nur für eine Restkapazität von 66 Prozent garantiert - bei Batteriekauf. Im Batterieleasing liegt die garantierte Restkapazität bei 75 Prozent.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Zoe (22 kWh) Life (mit Batteriemiete)	Zoe (22 kWh) Life (inkl. Batterie)	Zoe (41 kWh) Life (mit Batteriemiete)	Zoe (41 kWh) Life (inkl. Batterie)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	65 (88)	65 (88)	65 (88)	65 (88)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/250	220/250	220/250	220/250
0-100 km/h [s]	13,2	13,2	13,2	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	135	135	135	135
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	13,3 kWh E	13,3 kWh E	13,3 kWh E	13,3 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/18	15/21/18	15/21/18	15/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	503	538	540	553
Preis [Euro]	22.100	30.100	25.200	33.200

### 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

Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	65 kW/88 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Verbrauch pro 100 km	13,3 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.085/1.730/1.562 mm
Leergewicht/Zuladung	1.518/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	338/1.225 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	41 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Flins, Frankreich

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	20,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 118 g/km)
Reichweite	240 km
Innengeräusch 130 km/h	70,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/461 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/560/1.040 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>71 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>42 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>194 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>262 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	569 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/18		
Basispreis Zoe (41 kWh) Intens (mit Batteriemiete)	27.000 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.010 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.745 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/150 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (ungeteilt)

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,8**

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

Stand: September 2017  
 Test und Text: M. Ruhdorfer