



## Renault Zoe

### Schoonheid

Autotest | Dit is Zoe, de nieuwste schoonheid van Renault. Dat heeft niet alleen te maken met het uiterlijk. Zoe ziet er aardig uit, maar moet het toch vooral van haar schone techniek hebben. Zoe is namelijk geheel elektrisch en dus (lokaal) emissievrij. Bovendien wil Zoe elektrisch rijden bereikbaar maken voor meer mensen.

Bij het ontwikkelen van een elektrische auto staan de makers voor een keuze. Hoe meer accu's, hoe verder de auto kan rijden. Maar... meer accu's maken een auto zwaarder en dat gaat ten koste van de rijeigenschappen. Bovendien zijn accu's het meest kostbare onderdeel van een elektrische auto.

De kunst is om een optimale combinatie van actieradius, gewicht en prijs te vinden. De eerste elektrische auto's kozen vooral voor besparing: een kleine elektrische auto is betaalbaar en komt dankzij de geringe omvang ver op een lading. Ten opzichte van een even grote benzineauto bleef de prijs desondanks (te) hoog.

Het andere extreem was een grote auto met een grote prijs en een grote actieradius. Technisch gezien is dat een logische keuze, maar daarmee blijft elektrisch rijden voorbehouden aan een handjevol gefortuneerden.



### Prijs

De techniek staat echter niet stil en accu's worden steeds beter. Daarbij is met nieuwe materialen veel gewicht te besparen. Daarom zag Renault nu zijn kans schoon om een compacte elektrische auto te maken die nauwelijks duurder is dan een traditionele kleine auto.

Er zit echter een addertje onder het groene gras: Zoe

wordt geleverd zonder accu's. Die moeten worden gehuurd. De prijs van de huur plus de benodigde elektriciteit zal in de meeste gevallen nog steeds lager zijn dan die van brandstof, maar het is iets om terdege rekening mee te houden. Nog een stekeligheid: vanwege de hogere slijtage van de accu wordt voor snelladen 2 euro extra huur per keer berekend.

Een voordeel van deze regeling is dat Renault verantwoordelijk is voor het onderhouden en eventueel vervangen van de accu's als de capaciteit vermindert.



## Caméléon

In de loop der jaren zijn diverse technieken ontwikkeld om elektrische auto's op te laden. Het meest eenvoudig is laden via het stopcontact in huis. Om sneller te kunnen opladen is een speciaal oplaadpunt voor thuisgebruik te koop. Daarnaast zijn er door het hele land laadpunten te vinden die "krachtstroom"

leveren om de auto onderweg zo snel mogelijk bij te laden.

De Renault Zoe is de eerste elektrische auto die alle bestaande oplaadsystemen ondersteunt: 3 kW, 22 kW, 43 kW, gelijkstroom, wisselstroom, de "Caméléon" slikt het allemaal.



Daarop is echter een grote uitzondering: Zoe kan niet worden opgeladen aan een huis-tuin-en-keuken stopcontact. Volgens Renault zou dit te tijdrovend zijn en leert de ervaring dat klanten zichzelf in gevaar brengen door met verlengsnoeren en andere ongeschikte hulpstukken te werken. Toch is dit wat Autozine betreft een verkeerde keuze: liever een keer 16 uur lang opladen dan stil komen te staan langs de kant van de weg.

## Vormgeving

Zoe deelt het platform met de Renault Clio. Om maximale veiligheid en binnenruimte te kunnen bieden, is Zoe echter geen "verbouwde" Clio. Rekening houdende met het hoge gewicht van de accu's (290 kg) rust Zoe op de wielophanging van de Renault Mégane. De accu's zijn centraal in de bodem geplaatst voor een optimale gewichtsverdeling.

De plaatsing van de accu's zorgt ervoor dat de kofferruimte groot en bruikbaar is (38 liter meer dan de Clio!). Zoe is een volwaardige vierpersoons auto; de ruimte voor- en achterin is prima. Wel is op details merkbaar dat Renault gewicht heeft bespaard. Zo zijn

de voorstoelen én de gordels niet in hoogte verstelbaar en dat zit niet voor iedereen even prettig.



De opzet, de kleuren en de gekozen materialen in het interieur zorgen voor een bijzondere ambiance. Houd er bij de keuze van de uitvoering wel rekening mee dat een licht dashboard ("Zen"-versie) hinderlijk in de voorruit kan reflecteren. Ondanks de bijzondere opzet, biedt Zoe alle luxe en veiligheid die van een auto in deze prijsklasse mag worden verwacht. Een slim detail: de verwarming gebruikt geen energieverwendende "gloeispiraal", maar een efficiëntere "warmtepomp".



Iedere Zoe is standaard voorzien van "R-Link": Renaults gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem. Dit omvat ook een functie om het rijgedrag te analyseren en de bestuurder waar

mogelijk tips te geven om zuiniger te rijden. Bovendien kent R-Link alle publieke laadpunten en wordt bij het plannen van een route aangegeven of de bestemming op de resterende accu-capaciteit bereikbaar is.

## Rijden

Net als iedere andere elektrische auto, biedt Zoe meer comfort dan een traditionele auto. De elektromotor produceert slechts een lichte pieptoon en zowel de banden als de rijwind zijn nauwelijks hoorbaar. Trillingen van de motor zijn er evenmin. Rijden met Zoe is rustgevend als reizen met een grote limousine.



Zoe heeft geen versnellingsbak; de elektrische motor is over het gehele toerenbereik zo sterk (88 pk / 220 Nm) dat dat niet nodig is. Ongeacht de snelheid heeft de Zoe altijd een heerlijke reserve paraat. Vooral in de stad is Zoe helemaal in haar element: ze is sneller weg bij het verkeerslicht dan iedereen en duikt dankzij de bescheiden afmetingen overal brutaal tussendoor.

Toch voelt Zoe zich het prettigst in de handen van een

kalme chauffeur. Zoe weegt namelijk zo'n anderhalve ton en dat is beduidend meer dan de gemiddelde compacte auto. In de stad en op lage snelheid is weinig van Zoe's overgewicht te merken, dan is ze zelfs uitdagend en speels.



In een (te) snelle bocht hebben de speciaal voor Zoe ontwikkelde "Michelin Energy EV" banden echter de grootste moeite om het gewicht in toom te houden. Op drempels duikt Zoe stevig in de (stugge) veren en deint heel even na. Ook bij een noodstop heeft Zoe een merkbaar langere remweg nodig dan zomaar een auto.

## Actieradius

Gezien de hoge mate van comfort, is Zoe's overgewicht snel vergeven. Hét probleem van iedere elektrische auto plaagt ook Zoe: de beperkte actieradius. Renault gebruikt de laatste accu-techniek (lithium-ion) en zorgt voor een optimale stroomlijn. Wanneer het "gaspedaal" wordt losgelaten, zet Zoe bewegingsenergie om in elektriciteit.



In theorie kan Zoe 210 km afleggen op een volle accu. Het weer, het gebruik van accessoires (verwarming / airco) en de rijstijl zijn van grote invloed op het daadwerkelijke bereik.

Tijdens deze test werd zo zuinig mogelijk gereden en kon 160 km op een acculading worden afgelegd. Daarmee is Zoe helaas alleen geschikt als stadsauto of tweede auto. En dat is jammer, want wie eenmaal kennis heeft gemaakt met Zoe zou haar het liefst overal mee naartoe nemen.



## Conclusie

Renault introduceert Zoe: een echte hartendief. Wie op zoek is naar paardenkrachten en brullende motoren zal weinig voor Zoe voelen. Wie is begaan met het milieu en/of de portemonnee zal zich juist sterk aangetrokken voelen tot Zoe. Dankzij de elektromotor is Zoe voordeliger dan traditionele auto's en op de koop toe heel veel comfortabeler. Hoe schoon Zoe is, hangt af van de stroombron (zonnepaneel, kerncentrale, kolencentrale, etc.).

Zoe is niet baanbrekend en kampt met dezelfde beperkingen als alle andere elektrische auto's. Zoe vertegenwoordigt echter wel de laatste stand van de

techniek. Zo is het makkelijker om economisch te rijden en is het weggedrag beter. Daarbij is de binnenruimte royaler en de prijs lager. En dat geeft Zoe nog een uniek kenmerk: een innemende persoonlijkheid. ■



## Specificaties

### Renault Zoe Intens

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	408 x 173 x 156 cm
Wielbasis	259 cm
Gewicht	1.403 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	22 l
Bagageruimte	338/1225 l
Bandenmaat	195/55R16

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	88 pk @ 1 tpm
Koppel	220 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,5 sec.
Topsnelheid	135 km/u
Verbruik gemiddeld	6,8 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 22.990,-
Prijs instapmodel	€ 22.990,-