



Renault Zoe

De puntjes op de e zetten

Autotest | Het is bijna 2020. Heel veel merken introduceren in 2020 hun eerste elektrische auto's omdat vanaf dat jaar nieuwe belastingmaatregelen gelden. Renault biedt echter al jaren elektrische auto's aan, met de Zoe als visitekaartje. In plaats dat ook Renault in 2020 een nieuwe elektrische auto introduceert, is de oudgediende slechts verbeterd. Is dat genoeg om te kunnen concurreren met de nieuwkomers?

Toen Renault de Zoe in 2013 introduceerde, had het het rijk vrijwel alleen. Er waren andere elektrische auto's, maar die waren bijna allemaal groter en duurder. De andere kleine elektrische auto's waren zo klein en hadden zo'n beperkt bereik, dat ze nauwelijks serieus werden genomen. De Renault Zoe was lange tijd de enige serieus bruikbare en betaalbare compacte elektrische auto.

er komen nieuwe spelers op de markt in hetzelfde segment als de Zoe. Daarom heeft Renault de Zoe voor modeljaar 2020 volwassener gemaakt om zich te onderscheiden van de kleintjes, terwijl de techniek geavanceerder werd om het op te kunnen nemen tegen nieuwkomers van eigen formaat.

Facelift

De verjongingskuur begint, zoals altijd bij facelifts, met een nieuw uiterlijk. Om te laten zien dat de Zoe veel meer is dan een pionier, is de uitstraling niet langer jeugdig en minimalistisch maar juist volwassen en geavanceerd. Het Renault-logo is groter geworden omdat achter dit logo de laad-aansluiting is verstopt en die maakt tegenwoordig gebruik van een andere (grotere) stekker.

De buitenkant van de Zoe is vernieuwd, de binnenkant is geheel nieuw. Alles van de vorm van het dashboard en de middentunnel tot het stuurwiel is nieuw. De bekleding is voortaan gemaakt van gerecyclede materialen, waarmee Renault laat zien dat het de elektrische auto inmiddels perfectioneert terwijl andere merken net hun eerste stappen zetten. De ruimte is gelijk gebleven. Dat wil zeggen: volop ruimte



Vanaf 2020 ligt dat anders! Er komen elektrische auto's uit die kleiner en voordeliger zijn dan de Zoe, maar die desondanks een forse actieradius bieden. En

voarin en matige ruimte achterin (volwassenen zitten met de benen opzij). Nog steeds zijn zowel de voorstoelen als de veiligheidsgordels niet in hoogte verstelbaar.



Uitrusting

Het kleine, slanke beeldscherm achter het stuurwiel heeft plaats gemaakt voor een groter en hoger exemplaar. Het centrale beeldscherm midden op het dashboard is nu een groot staand exemplaar, dat de verhoudingen van een tablet-computer heeft en zich ook zo laat bedienen.

Helaas liet de betrouwbaarheid van beide computersystemen in de praktijk te wensen over. Het beeldscherm achter het stuurwiel ging tijdens het rijden plotseling op zwart om ongeveer een minuut later weer spontaan tot leven te komen. Het centrale beeldscherm reageert vaak traag op commando's en kan vastlopen wanneer te snel wordt gewerkt (bijvoorbeeld bij het invoeren van adressen in het navigatiesysteem).

Als alternatief kan de eigen smartphone middels Apple Carplay of Android Auto worden gebruikt als brein van de auto en dit werkt in de praktijk uitstekend; er wordt zelfs optimaal gebruik gemaakt van het feit dat het hier een staand beeldscherm betreft. De klank van het optionele Bose-audiosysteem is minder gekleurd dan voorheen en daarom aangenamer op de lange afstand. De Zoe heeft vier USB-aansluitingen (type A): twee voorin en twee achterin.

Op één punt is duidelijk merkbaar dat de Zoe een vernieuwde auto is en geen geheel nieuwe. Het aantal semi-zelfrijdende functies is beperkt. Deze functies zijn lastig in te bouwen in een bestaande auto en daarom kan de Zoe weliswaar meekijken en waarschuwen, maar niet actief ingrijpen waar andere auto's dat wel kunnen.

De schakelpook van weleer heeft plaats gemaakt voor een kleine hendel ("e-shifter") waarmee wordt gekozen voor vooruit, achteruit of neutraal. De Zoe heeft geen parkeerstand. Volgens Renault is die overbodig geworden omdat de handrem automatisch wordt bediend. Omdat de handremkabel door een waterdichte hoes loopt, zou het risico op vastvriezen zijn uitgesloten. Voor de testrijder was het erg onwennig om te rijden met een automaat zonder "P"-stand, maar sommige innovaties vragen nu eenmaal om oude gewoonten aan te passen.



Prestaties en bereik

Renault heeft de Zoe gaandeweg van nieuwe batterijen voorzien. De eerste generatie (2013) had een 22 kWh sterke batterij. In 2016 werd dat een 41 kWh sterk exemplaar. Zonder de omvang van het accupakket te veranderen, is in de bodem van de Zoe vanaf 2019 een 52 kWh sterke batterij te vinden. En terwijl de Zoe tijdens de eerste testrit 160 km op een volle accu wist af te leggen, was dat dit keer 320 km. Bovendien: die eerste testrit werd verreden in een zonovergoten oord in Zuid Europa, terwijl nu in de Nederlandse winterkou op winterbanden is gereden.

Niet alleen de actieradius nam toe, maar ook het

motorvermogen. Met de grotere batterijcapaciteit kon Renault het zich namelijk ook veroorloven om de Zoe sneller te maken. De "Zoe R135" heeft een 135 pk / 245 Nm sterke elektromotor en is daarmee venijnig snel. In de stad komt de Zoe sneller van de plek dan vrijwel alle traditionele auto's omdat een elektrische auto geen toeren hoeft op te bouwen om te kunnen presteren (pas op voor wielspin bij regen!). Op de snelweg heeft de Zoe ook op hoge snelheid een enorme reserve en weet dit kleine, brave autootje zelfs grote zakenauto's zoek te rijden tijdens tussen-acceleraties. Ook hiermee is de Zoe beduidend volwassen en aantrekkelijker geworden dan voorheen.



Om het maximale uit de batterij te halen, is een eco-stand beschikbaar. Wanneer de eco-knop wordt ingedrukt, nemen de prestaties sterk af en is het met de pret gedaan. In de stad kan energie worden bespaard door te kiezen voor de "B"-stand van de automaat. Hiermee houdt de Zoe sterk in bij het loslaten van het stroompedaal en wordt zo veel mogelijk energie teruggewonnen. Een prettige bijkomstigheid is dat hiermee effectief met één pedaal kan worden gereden.

Naast het sneller rijden, kan de Zoe voortaan ook sneller opladen. Tot nu toe kon de Zoe alleen laden van bronnen die wisselstroom aanbieden. Dat wil zeggen: alle bronnen behalve snelladers. De vernieuwde Zoe heeft een CCS-aansluiting en kan daarom laden van het stopcontact thuis (in 35 uur bij 2.3 kW 1 fase 10 A of 16 uur bij 3.7 kW 1 fase 16 A), van een publiek laadpunt (9 uur bij 7.4 kW 1 fase 32 A of 6

uur bij 11 kW 3 fase 25 A of 3 uur bij 22 kW 3 fase 32 A) en van een snellader (70 minuten, 50 kW). Let op dat het hier steeds gaat om laden van 0 naar 100%, terwijl bij veel andere auto's de tijd van 0 tot 80% of 20 tot 80% wordt genoemd. Tijdens de testperiode is de testauto zowel bij wisselstroom als gelijkstroom geladen en steeds kwam de laadsnelheid vrijwel overeen met de door Renault beloofde snelheden.

Volgens Renault is aan het onderstel van de Zoe niets veranderd, maar in de praktijk rijdt de vernieuwde Zoe ook beter dan de voorgaande generaties. Voorheen voelde de auto zwaar en daarmee minder stabiel. Deze derde generatie van de Zoe voelt nauwelijks zwaarder dan een conventionele auto is daarom even vertrouwenwekkend.



Conclusie

Is een facelift genoeg om concurrerend te blijven? Ja! Bij een elektrische auto tellen het bereik en de laadsnelheid en exact die punten zijn sterk verbeterd. De Zoe was al vlot en comfortabel. De vernieuwde Zoe is zelfs verslavend snel en comfortabel. Alleen op het gebied van semi-zelfrijdende functies blijft de Zoe achter; dat is simpelweg te ingrijpend voor een facelift. Het nieuwe infotainment-systeem werkt prima zolang rekening wordt gehouden met de trage reactiesnelheid ervan.

Omdat elektrische auto's allemaal dezelfde voordelen bieden (goedkoop rijden, nauwelijks onderhoud nodig, belastingvoordeel, nul uitstoot) zit de onderscheidende factor in de vormgeving en het

imago. Ook hier zet Renault stappen met een scherper uiterlijk en verfraaid interieur, dat op de koop toe ook nog eens is gemaakt van gerecyclede materialen. De Zoe voelt daarom absoluut niet langer als een klein voordelig autootje, maar als een moderne, volwassen auto. ■



Specificaties

Renault Zoe R135 Intens

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	409 x 179 x 156 cm
Wielbasis	259 cm
Gewicht	1.575 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	52 kWh
Bagageruimte	338/1225 l
Bandenmaat	195/55R16

Motor en prestaties



Vermogen	136 pk @ 1 tpm
Koppel	245 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,5 sec.
Topsnelheid	140 km/u
Verbruik gemiddeld	17.70 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	385 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 36.190,-
Prijs instapmodel	€ 22.990,-