



Arnold van Schepen
11 april 2013

Weldoener

"Honderd procent elektrisch" luidde het profetie dat Carlos Ghosn in 2008 uitsprak over de toekomst van Renault. Na de ZE-uitvoeringen van de Kangoo en Fluence en de eigenzinnige Twizy, lanceert Renault de Zoe. Dit is de eerste volwaardige auto van het merk die van meet af aan als elektrische auto is ontwikkeld. Deze auto onderstreept de elektrische missie en pioniert op verschillende gebieden. In menig opzicht 'yet another first', zo bleek uit de eerste kennismaking met deze sympathieke Fransoos.



Snel laden, ver rijden

De Renault Zoe is de eerste auto die een actieradius van meer dan 200 km in de NEDC (New European Driving Cycle) scoort, het is de eerste volledig elektrische auto in het B-segment en het is de eerste elektrische auto die er niet als een elektrische auto uitziet. Dat laatste is geen feit dat door Renault gedicteerd is, maar onze eigen constatering die tijdens de testrit door verschillende omstanders gedeeld werd. Dankzij zijn Caméléon lader kan de Zoe aan een verscheidenheid aan laadpalen gekoppeld worden. Deze lader - de eerste wisselstroomunit in een elektrische auto - kan vermogens aan tot 43 kW. En dat zet zoden aan de dijk als je een keer snel je auto wilt laden: in een halfuur is de accu voor 80% geladen. Thuis aan de wallbox laadt de Zoe in 8-9 uur op, aan een 11 kW laadpaal duurt dit maximaal drie uur en aan de nieuwe generatie 22 kW laadpalen duurt het opladen van de Zoe hooguit twee uren. De Zoe maakt gebruik van de bekende Mennekes-stekker.

Laten we de laadtechniek eerst iets uitgebreider onder de loep nemen. Het Nederlandse laadnetwerk maakt gebruik van gelijkstroomtechniek, dat is opmerkelijk

omdat het elektriciteitsnetwerk overal ter wereld gebruik maakt van wisselspanning. Het besluit om in Nederland gelijkstroomladers te plaatsen is ingegeven van overheidshalve, dat maakt dit onlogische besluit iets minder opmerkelijk. Renault stelt dat gelijkstroomladers minder kostbaar zijn en dat, als we echt iets willen bereiken op het gebied van elektrische mobiliteit, we pragmatisch te werk moeten gaan. Een actieradius van 210 kilometer ligt er niet om, maar dit bereik moeten we op waarde schatten omdat deze meettechniek door de Europese overheid gedicteerd wordt en tot zeer rooskleurige voorspellingen ten aanzien van het verbruik leidt. Renault windt er geen doekjes om en noemt een reële actieradius van 175 km, bij een gematigde rijstijl met gebruik van airco zou de Zoe 150 km ver moeten komen. Bij winterweer rijdt de Zoe 100 kilometer op een acculading.



Net een gewone auto

De Zoe is, in tegenstelling tot andere volledig elektrische auto's, niet 'in your face' alternatief. Hij ziet er aambaar uit met zijn ronde vormen en vloeiende lijnen. Alleen de heldere achterlichten geven de Zoe iets markants, in het ontwerp is heel origineel het Renault-wybertje verwerkt. Wat opvalt aan de Zoe is zijn hoogte, 1,56 meter. Dat komt vooral door de accu die onder de wagenvloer is ingebouwd, ondanks zijn hoogte ligt het zwaartepunt - zeer wenselijk - erg laag. Het gewicht van de Zoe liegt er overigens niet om: er staat 1.400 kilo voor je neus en dat zie je niet aan dit vriendelijk gelijnde wagentje af. De instap is prima, de stoelzitting is vrij hoog. Je bent aanvankelijk geneigd om de stoel iets lager te zetten, maar bij gebrek aan hoogteverstelling zal dat niet gaan. Toch kijk je niet over het dashboard heen, het TFT-instrumentarium ligt mooi in het zicht en ook het prachtig gestileerde dashboard en de bedieningselementen liggen prima binnen handbereik. De hoofdsteunen zijn in de stoelen geïntegreerd, je mist de verstelmogelijkheid voor de hoofdsteunen niet, ook de nek van langere bestuurders wordt tegen whiplashes beschermd bij een aanrijding van achteren.

De Zoe wordt leverbaar in drie uitrustingsniveaus: Life, Zen en Intens. De Life is de basisuitvoering, de Life en Intens zijn variaties op een thema, het zijn geen aanvullende pakketten. Of je kiest een Life, of je kiest een Intense. Direct na het instappen wordt duidelijk dat de Zen uitvoering ook werkelijk 'Zen' is: de Gris Zen bekleding lijkt gemaakt van een Jute-achtig weefsel, en de kleuren en details geven het interieur een zeer rustgevende uitstraling. Er is zelfs een ionisator aan boord die bacteriën doodt, de luchtkwaliteit wordt bewaakt en de lucht die het interieur instroomt wordt geparfumeerd. Relaxed man.



Volwassen rijgedrag

We schuiven de bekende Renault sleutelkaart in de daarvoor bestemde gleuf in de middenconsole, drukken op de startknop en klikken de 'ivoren' ZE-pook in D. Off we go! De Zoe gaat mooi soepeltjes en volledig geruisloos van start. Na 100 meter naderen we de eerste bocht en meteen is duidelijk wat voor vlees we in de kuip hebben: een zeer volwassen rijdende auto die nul komma nul gewenning vraagt. De besturing is prettig, niet te licht en zeker niet indirect. Bij het afremmen op de motor doet de Zoe precies wat we onbewust verwachtten: niet te sterk op de motor afremmen (zoals Tesla's dat wel doen) en eenmaal in de bocht pakt de motor subtiel weer op. Je moet bewust het gaspedaal intrappen om het koppel van 220 Nm op te roepen. De Zoe zet er dan flink de sokken in, maar de acceleratie is wel gedoseerd. De elektronica doet er alles aan om het bereik maximaal te houden. In de Eco-stand is het motormanagement nog strikter in de leer en zul je nooit voluit kunnen accelereren. Wat opvalt is dat de Zoe in de Eco-stand maximaal 95 km/u rijdt.

De Zoe rijdt erg volwassen, als we ons even ontworstelen aan de Zen-invloed en het

gas intrappen om bewust (te) snel een bocht insturen merk je dat de auto bijna anderhalve ton in de schaal legt, maar hij is prima te controleren. De 17 inch velgen met lage bandwang hebben geen nadrukkelijke invloed op het comfort of het afroegeluid. Wie prijs stelt op een set blitse velgen kan deze fraaie 'Tech Run' velgen voor 495 euro bestellen. Ze hebben door de hogere rolweerstand wel een nadelige invloed op de actieradius, in de NEDC is de actieradius 15 km lager.



Addertje onder het groene gras

Om potentiële kopers van een elektrische auto over de streep te trekken heeft Renault de Zoe voorzien van een riant standaarduitrusting. De voorste inzittenden weten zich altijd beschermd door een arsenaal aan airbags, ESP en tractiecontrole waken over de actieve veiligheid. Elke Zoe krijgt de Renault-card mee (keyless entry en start-stopknop), een automatische en programmeerbare airco, elektrisch verstelbare en verwarmde spiegels en een bluetooth carkit. Het R-link navigatie-multimediasysteem verdient een aparte vermelding. Via het tablet-achtige scherm in de middenconsole bedien je uiteraard het multimediasysteem en de

navigatie, maar je kunt ook de laadtijden programmeren (denk aan nachtstroom) en de airco en verwarming programmeren. Voorwaarde voor het gebruik van de standkachel is wel dat de Zoe aangesloten is op een laadpunt. Het R-link systeem kan ook via een app bediend worden, handig als je snel uitgewinkeld bent op een snikhete dag: je kunt altijd in een aangenaam koele auto stappen. Het is bij de aanschaf van de Zoe wel zaak om een smartphone te hebben.

Wat je eveneens nodig hebt is een accu, want die zit er standaard niet bij. Een accu huur je via Renault, en de maandelijkse huurtarieven zijn gebaseerd op jaarkilometrage en contractduur. De prijzen beginnen bij 76 euro, voor een jaarkilometrage van 12.500 km en een contractuur van 36 maanden. Je betaalt 162 euro accu-huur per maand wanneer je 30.000 km per jaar rijdt en tussen de 12 of 24 maanden aan je huurcontract wilt vastzitten. Eerder noemden we de laadtijd van 30 minuten voor een 80% volle accu, hieraan kleefte een kleine 'maar': deze snellaadbeurten kosten 2 euro per keer en komen op de maandelijkse huurprijs.



De Zoe overtuigt

Hij ziet er goed uit, rijdt comfortabel en is altijd goed uitgerust. In de Zen-uitvoering is de rust aan boord bijna weldadig. Als we dan toch aan de elektrische auto moeten, dan is de Zoe absoluut een overtuigende stap in de goede richting. Qua ruimteaanbod in het interieur springt hij er niet uit, maar de kofferbak is met zijn 338 liter lekker ruim. Maar bij de aanschaf van een Zoe, of welke elektrische auto dan ook, komt meer kijken. Zaken die bepaald worden door zekere factoren zoals rijgedrag, technische infrastructuur en geografie. Je kunt wel willen, maar je bent (nog) wel afhankelijk van laadpunten onderweg en je reisdoel. Zijn die reeds aanwezig, dan kun je gerust elektrisch gaan rijden. Maar moet je regelmatig naar een onbekende bestemming, dan is het voorlopig niet aan te raden om elektrisch te gaan rijden. Het valt of staat met de technische infrastructuur. Niet met de Zoe, die is er helemaal klaar voor!

Plus

- + Design
- + Comfort
- + Usability / uitrusting

Min

- Niet laadbaar via normaal stopcontact
- Gewicht
- Weerspiegeling dashboard