

Diese Seite wird erstellt mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift:



FUTURZWEI. Stiftung Zukunftsfähigkeit

 www.futurzwei.org

 [mail\(at\)futurzwei.org](mailto:mail(at)futurzwei.org)

Der E-Auto-Test - 10.03.2020 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 12



Jakob Härter (<https://w.wiki/YT3>), „Renault ZOE (33232304116)“, Zuschnitt, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/legalcode>

DER RENAULT ZOE BIETET AUTO-NORMALITÄT

Völlig überraschend für manche Leute gibt es andere, die nicht in Berlin oder München leben. Sondern vielleicht aus unterschiedlichen Gründen in Schwabsberg. Das ist in Baden-Württemberg. Ihr Arbeitsplatz liegt, sagen wir, 40 Kilometer entfernt. Der öffentliche Nahverkehr funktioniert nicht. Diese Leute finden Klimaschutz wichtig, haben Photovoltaik auf dem Dach und kaufen nur Bio. Bisher allerdings verbrennen sie immer noch im Kleinwagen fünf bis sieben Liter Benzin auf 100 Kilometer. Bei 20.000 Kilometern im Jahr sind das über 1.000 Liter Sprit, das ist ein Riesentank Benzin.

Wenn diese Leute nicht länger bei Shell oder BP einkaufen wollen, macht ein elektrisch angetriebener Kleinwagen den Unterschied und dann kommt der Renault Zoe ins Bild. Der (oder die) ist das bisher meistverkaufte Elektroauto Europas, und Renault war damit Pionier im Kleinwagensegment. Bereits seit sieben Jahren wird der Wagen produziert, am Anfang mit einer Akkugröße von 22, dann 40 Kilowattstunden. Erst fuhren viele Pioniere Zoe und stellten ihre Erfahrungen ins Netz. Am Anfang ging es um die realistische Einschätzung der Reichweite und damit um die Alltagstauglichkeit, die noch bescheiden war. Als mit dem 40er-Akku die Reichweite einen entscheidenden Sprung gemacht hatte, wagten mehr und mehr normale Leute den Schritt.

Mit der neuesten Version und einem Akku von 52 Kilowattstunden (darum Z.E. 50) kann die Normalisierung sich ausbreiten: Dieser Zoe bietet noch mehr Reichweite und einen schöneren Innenraum. Der neue und größere Akku wird übrigens an derselben Stelle verbaut, wie einst der kleine mit 22 Kilowattstunden. Das zeigt die ungeheure Entwicklung: Auf demselben Raum wird mehr als das Doppelte an Speicher untergebracht – zu mehr oder weniger denselben Kosten. Genau dies wurde von vielen Kritikern der Elektromobilität viele Jahre angezweifelt.

Renault hat seinen Erfolg auch einem bisher einzigartigen Angebot zu verdanken: Man kann den Zoe ohne Batterie kaufen. So kostet der Neue mit 52er-Akku ab 24.000 Euro. Das ist immer noch viel mehr als der Benziner, aber eben nicht doppelt so viel. Die Batterie wird gemietet mit einer monatlichen Rate je nach Fahrleistung.

Wie normal fährt sich nun der Neue? Mit dem Testwagen ging es gleich auf eine Dienstreise von Maastricht nach Düsseldorf zum Landtag. Das sind etwas mehr als 100 Kilometer einfache Fahrt, und die Nahverkehrs-Variante braucht zwei Stunden, 35 Minuten. Die Anzeige gab die Reichweite mit über 320 Kilometer an. Auf dem Papier soll sie vollgeladen 390 Kilometer sein. Es war allerdings recht kalt, weshalb die Abweichung nachvollziehbar ist. Der Wagen fährt sich prima, der Innenraum ist schick mit Stoff ausgekleidet. Fahrgefühl: angenehm. Ab einer

Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern geht der Verbrauch heftig nach oben. Das ist bekannt und liegt am ungünstigen Luftwiderstand. In Düsseldorf angekommen lag der Verbrauch bei knapp über 20 Kilowattstunden auf 100 Kilometer. Bei Tempo 100 zurück im Eco-Modus waren es dagegen unter 18 Kilowattstunden. Das ist okay. Auch im Winter sind also 250 bis 300 Kilometer sicher drin.

Die Tiefgarage des Landtages überraschte ebenfalls mit einer erfreulichen Normalität: Ein Parkplatz mit Auflader und meine Ladekarte wurde ohne Probleme akzeptiert. Nach dem zweistündigen Termin war der Akku wieder fast voll. Dieses Laden an öffentlichen Wechselstrom-Ladern ist eine der wesentlichen Stärken des Zoe: Da kann mit bis zu 22 Kilowatt geladen werden. Das ist besser als bei den meisten Konkurrenten. An Gleichstrom-Schnellladern (wie an der Autobahn) mit CCS-Anschluss sind sogar 50 Kilowatt möglich (das kostet rund 1.000 Euro Aufpreis). Bei optimalen Verhältnissen kann der Wagen damit in einer Stunde wieder auf über 80 Prozent geladen werden. Dass macht aus dem Zoe immer noch kein Langstreckenelektroauto. Bei Strecken von 500 Kilometern beispielsweise dauern die Stopps zu lange. Aber die berufstätigen Pendler in Schwabsberg können damit sicher 90 Prozent ihrer Fahrten elektrisch mit Öko- und selbstproduziertem Photovoltaikstrom fahren. Das sind 1.000 Liter Benzin weniger bei Shell und BP. ■

➔ [Renault ZOE](#) R 135 Z.E. 50, 52-kWh-Akku, im WLTP-Zyklus ist er mit 395 Kilometer Reichweite angegeben. Im Test reichte es bei Winterbedingungen an die 300 Kilometer. Einstiegspreis ab 24.000 Euro plus Batteriemiete..

MARTIN UNFRIED ist EU-Klimapolitikexperte und Politologe an der Universität Maastricht.

Foto: Wikimedia Commons: [Jakob Härter](#), [Renault ZOE \(33232304116\)](#), Zugschnitt, [CC BY-SA 2.0](#)

10.03.2020 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 12 | Seite 74 | taz.futurzwei.org | Magazin für Politik und Zukunft | Titelthema: Lechts oder Rinks | Der E-Auto-Test | Martin Unfried | Der Renault ZOE | bietet Auto-Normalität | Bio: https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Unfried

[taz FUTURZWEI](#)

<https://futurzwei.org/>

<https://oekotainment.eu/archiv/html/der-renault-zoe-bietet-auto-normalitaet/>

<https://oekotainment.eu/20200310a/>

<https://blogs.taz.de/oekosex/2020/08/06/der-renault-zoe/>

Die vollständige Sammlung aller Beiträge von [Martin Unfried](#) finden Sie unter:
→ www.oekotainment.eu/archiv/pdf | → www.oekotainment.eu/archiv/videos

[Fairkehr](#) | [Ökosex](#) | [Oekosex](#) | [Ökotainment](#) | [M. Unfried](#)

[taz-Kolumne](#) | [Ökotainment-Archiv](#) | www.Ökotainment.eu | www.oekosex-archiv.de

 [Martin Unfried](#)

[Du und ich im Nirvana der solaren Effizienzrevolution](#)

[Nach oben](#)

[20200801](#)

URL:<http://oekotainment.eu/archiv/html/der-renault-zoe-bietet-auto-normalitaet/>