Martijn Verhoef
23 juli 2018

Charmante pionier bijgepunt

De Renault Zoe was in veel opzichten een pionier toen het model onthuld werd. De eerste elektrische auto in het B-segment, als eerste boven de 200 kilometer actieradius en de eerste personenauto voor het Franse merk die speciaal als elektrische auto ontwikkeld werd. Het maakte dat de Zoe de titel van bestverkochte elektrische auto van Europa vaak mocht dragen, zo nu en dan afgewisseld met de Nissan Leaf.
Maar de markt is sterk in ontwikkeling en met de komst van veel nieuwe elektrische concurrenten, zal Renault stappen moeten ondernemen. De actieradius werd met het grotere accupakket al theoretisch verdubbeld, maar nu is de elektromotor ook aangepast. Het betreft een softwarematige ingreep die het vermogen naar 109 pk brengt. Het zou de auto net wat gretiger moeten doen aanvoelen. Of dat in de praktijk ook zo is, zochten wij voor je uit.

Stijvolle FranÃ§aise

Qua ontwerp is de Zoe door de jaren heen hooguit lichtjes gewijzigd. Iets andere LED-units, andere wielen en andere exterieurkleuren zijn de grootste wijzigingen die we kunnen opnoemen. Toch ziet de Zoe er fris uit en verveelt het ontwerp nog lang niet. Het blijft een beetje een vreemde eend in de bijt, omdat de auto vrij hoog is en daarom groot oogt. Met zijn lengte valt de auto wel weer precies in het B-segment, maar de verhoudingen zijn niet uit proportie.

Er staat geen fragiel boodschappenwagentje, maar een stijlvolle en charmante FranÃ§aise op de stoep. We rijden de Zoe als Limited. In die uitvoering is de auto standaard voorzien van de fraaie 16 inch wielen. Hoewel we aanvankelijk moesten wennen aan het Blue Violette waarin de auto is gespoten, is het een kleur die de auto wel past. Het modieuze van elektrisch rijden en de dynamische lijnen die vanaf de neus naar achteren lopen, sluiten goed aan bij de lak. Bovendien kan een kleine verandering in de lichtval, de lak een heel andere sprankeling doen geven.

De tijd tikt door

Het interieur was in 2012 tijdens de introductie hip en hightech. Inmiddels zijn we zes jaar verder en merken we dat de ouderdom toeslaat. De knoppen op en aan het stuur doen verouderd aan en de R-Link multimedia kan niet zo goed overweg met per USB-kabel aangesloten media-apparaten, zoals een iPhone. Bovendien behoort Apple CarPlay niet tot de mogelijkheden. Wel zit het interieur nog steeds erg goed in elkaar. De materialen zijn voor het b-segment goed te noemen en het geheel is vrij van kraakjes en piepjes.

Bovendien heb je door het hoge dak een erg ruimtelijk gevoel binnenin de Zoe. Het maakt de auto lastig in een hokje te plaatsen, omdat de auto groter aandoet dan hij is. Ook achterin kun je als volwassene het best goed uithouden. Zoals gezegd heb je aan hoofdruimte geen gebrek, maar ook de beenruimte is goed te noemen. Doordat je meer rechtop zit, dan in bijvoorbeeld een Renault Clio, heb je ook minder beenruimte nodig. Ook de kofferbak is praktisch, hoewel je een behoorlijke tildrempel hebt. De testauto is voorzien van het - overigens erg goede - Bose audiosysteem en dat betekent dat de

laadbodem een versterker herbergt. Dat kost dus wel enige liters binnenruimte, net als de lange laadkabels.

Waar de binnenruimte doet denken aan een auto die het B-segment ontstijgt, lijken de stoelen juist weer uit het lagere A-segment te komen. Ze zijn niet zo uitgebreid verstelbaar en vrij vormloos. Het maakt dat de ondersteuning van rug en benen niet optimaal is, wat we merken tijdens een lange rit naar Friesland en terug. Het verbaast ons dat de stoelen na al die jaren niet zijn verbeterd.

Softwarematige update

De Renault Zoe is qua techniek hetzelfde gebleven. De aanpassingen die tot een hoger vermogen leiden, zijn puur softwarematig. De R90 motorisering biedt iets meer dan 90 PK en is nu alleen nog maar gekoppeld aan de uitrusting Life. Vanaf de geteste Limited-uitvoering heb je dus altijd de gefinetunede R110.

Net als andere elektrische auto's, pakt de Zoe gelijk bij het wegrijden goed op. Hoewel

de auto nooit overdreven snel aanvoelt, ben je in stadsverkeer sneller dan bijna elk ander voertuig in de buurt. Het ontbreken van schakelmomenten, het direct aanwezige koppel en vermogen betalen zich uit. Wel valt op dat de elektromotor behoorlijk rumoerig is. Je kunt het niet vergelijken met een stampende brandstofmotor, maar vergeleken met een Nissan Leaf of Opel Ampera-e dringt er veel rijgeluid de cabine in. De theoretische actieradius verandert niet met de komst van de nieuwe motoraanduiding, maar we zouden ons kunnen voorstellen dat het hogere vermogen zich uitbetaalt bij tussenaccelerateries. De techniek hoeft immers minder hard te werken om op snelheid te komen, als er meer vermogen voor handen is.

Hoe ver kun je gaan?

We rijden de testauto in de zomer, wat uiteraard leidt tot zeer aangename omstandigheden voor de auto en accupakket. De airco is wel broodnodig, dus die lieten we lekker aan. Wanneer je jouw rijgedrag niet aanpast, dus met het verkeer meerijdt tot 130 kilometer per uur en de airco vol laat loeien, bereik je een afstand van ongeveer 175 kilometer.

Maar de kunst is natuurlijk om dit wat op te krikken en dat gaat eigenlijk erg gemakkelijk. Het is namelijk maar net hoe ver je zelf bereid bent om te gaan. Wanneer je de Eco-knop op de middenconsole indrukt, is de auto om te beginnen begrensd tot 95 kilometer per uur. Snel genoeg om wat vrachtwagens in te halen op de snelweg en eigenlijk rijdt dat heel gemoedelijk. Je zult ook merken dat je op een afstand van ongeveer 50 kilometer hooguit een paar minuten bovenop de reistijd moet incalculeren.

Ook andere systemen in de auto gaan op de spaarstand, hoewel de airco nog prima koude lucht blijft geven. Het is de kunst om in je rijgedrag ver vooruit te kijken, goed te anticiperen en zo min mogelijk te remmen. 'Zeilen' is de oplossing en zeker op lagere snelheden lukt dat goed met de Zoe. Met deze aanpassingen halen wij een afstand van 310 kilometer. We hebben nog ongeveer 25 kilometer actieradius over, maar besluiten bij het eerste Fastnedstation dat we tegenkomen bij te laden.

De 400 kilometer haal je bij lange na niet, maar met wat aanpassingen kun je zo 300 kilometer ver komen. In de praktijk is dat voor bijna elke Nederlandse automobilist ruim voldoende voor een retourreis. En bij een snellaadstation is de auto binnen een uur weer zo goed als vol.

Segment in ontwikkeling

Concurrenten als de Hyundai Kona Electric, de Nissan Leaf met groter accupakket en elektrische modellen van nog veel meer autoproducenten zijn onderweg en kosten niet eens zo gek veel meer dan de door ons geteste Zoe Limited. Als zakelijke rijder heb je het over een verschil van een paar tientjes per maand. Als een grotere auto in je leasebudget past, dan is de keuze wellicht snel gemaakt.

Maar de kleinere omvang van de Zoe maakt het tot een heel wendbaar wagentje, terwijl de praktische bruikbaarheid zeker voldoende is. Je moet dan wel genoegen nemen met de mindere stoelen en het ontbreken van veiligheid- en comfortverhogende systemen, zoals een adaptieve cruise control en een dodehoekhulp. Als particulier of bij financiÃ«le lease kun je ervoor kiezen om het accupakket te huren. Je betaalt dan vanaf 69 euro per maand en bent altijd verzekerd van een accupakket met een hoge capaciteit. Dat scheelt ook veel in de aanschafprijs. Bij de testauto is het pakket aangekocht, wat de prijs tot een niet malse 36.275 euro opdrijft. Bij een jaarkilometrage van 10.000 zou de testauto 28.192 kosten. Je betaalt dan 69 euro per maand voor de

batterijhuur. Het prijsverschil met de directe concurrenten is dan wel enorm.

Zes jaar na introductie heeft de Zoe nog steeds bestaansrecht en ontpopt de Renault zich als een zeer bruikbare elektrische wagen. Met een segment dat eigenlijk nog steeds aan het begin staat van iets heel groots, mag Renault trots zijn op een Zoe die al jaren meegaat en nog steeds unieke aspecten biedt.

Plus

+ Ontwerp verveelt nog niet
+ Zoe biedt unieke aspecten
+ Prima bruikbaar in de praktijk

Min

- Elektromotor rumoerig
- Mist veiligheidssystemen
- Fiscale waarde voor zakelijke rijder niet competitief