



Renault Fluence Z.E. Expression

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (70 kW / 95 PS)

Auch Renault ist auf den Zug der Elektromobilität aufgesprungen und bietet nun eine voll elektrisch betriebene Limousine an: den Fluence Z.E.. Äußerlich unterscheidet sich das Elektrofahrzeug kaum vom konventionell betriebenen Fluence, bläuliche Zierleisten weisen aber auf den kraftstofffreien Betrieb hin. Auch im Innenraum sind die üppigen Platzverhältnisse, aufgrund der 13 Zentimeter längeren Karosserie, nahezu unverändert. Was sich jedoch grundlegend geändert hat, ist die Motorisierung: die Elektromaschine leistet maximal 95 PS und entfacht ein maximales Drehmoment von 226 Nm. Im Stadtverkehr kommt man damit flott voran, dank einer Maximalgeschwindigkeit von 135 km/h stellt der Fluence Z.E. auch auf Landstraßen oder auf der Autobahn kein Hindernis dar. Was seine Alltagstauglichkeit allerdings schmälert, ist die Reichweite. Bei moderatem Betrieb lassen sich Entfernungen bis etwa 140 km (Herstellerangabe: 185 km) mit einer Akkuladung bewältigen. Zu haben ist der Fluence Z.E. ab 25.690 Euro. Allerdings ist er dann noch nicht fahrtüchtig, da man entsprechend der Fahrleistung und der Laufzeit die Batterie ab 82 Euro pro Monat mieten muss (inklusive Renault Z.E. Assistance). **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Nissan Leaf, Volvo C30 Electric.

+ gutes Raumangebot vorn, geringes Geräuschniveau im Innenraum, gut abgestimmter Antriebsstrang, angenehme und gleichmäßige Beschleunigung, kein direkter Schadstoffausstoß

- geringe Reichweite, lange Ladezeit, geringes Ladevolumen, unvariabler Kofferraum



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

5,0 Langstrecke

3,7 Transport

3,2 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Juli 2012
Text: Martin Poloczek

3,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Der Renault Fluence Z.E ist insgesamt recht gut verarbeitet. Die Stoßfänger sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen meist gleichmäßig. Allerdings lassen sich auch kleine Schwächen feststellen. Die Motorhaube ist recht schwer und lässt sich dadurch nur schwer öffnen. Der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet, jedoch wirken die verwendeten Materialien (harte, kratzempfindliche Kunststoffe) nicht besonders hochwertig - Aluminium-Applikationen werten das Interieur optisch auf.

- ⊕ Motorraum und Unterboden sind recht glattflächig, dadurch werden Luftverwirbelungen reduziert. Die Türausschnitte sind gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet.
- ⊖ Die lackierten Schweller haben keine Schutzleiste, die vor Verkratzen schützen könnten. Die Karosseriefanken weisen weit unten angebrachte und lackierte Stoßleisten auf, die vor fremden Autotüren jedoch kaum schützen. Die unteren Bereiche der Stoßstangen sind zwar unlackiert, Schutzleisten sind allerdings nicht vorhanden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

4,1

Alltagstauglichkeit

Aufgrund der enormen Einschränkung bei der Reichweite und der langen Ladedauer kann der Fluence Z.E. bei der Alltagstauglichkeit kein gutes Ergebnis erzielen. Er bietet aber vier vollwertige Plätze und einen Notsitz.

- ⊕ Auf dem Dach dürfen gute 80 kg transportiert werden. Es sind auf beiden Fahrzeugseiten Ladedosen vorhanden (Kotflügel vorn) - ein Schuko-Ladekabel ist gegen Aufpreis erhältlich. Bei verriegeltem Fahrzeug kann das Ladekabel nicht abgezogen werden.
- ⊖ Im Test betrug die Reichweite nur 138 km. Im Winter wird die Reichweite zusätzlich durch die Heizung reduziert. Das Aufladen der Batterie dauert lange (0 Prozent auf 100 Prozent: 8 Stunden). Die maximale Zuladung fällt mit 450 kg zufriedenstellend aus. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord.

3,5

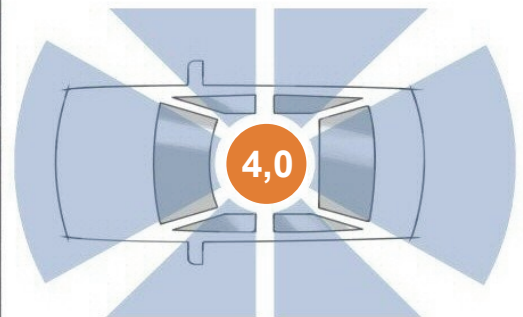
Sicht

Insgesamt ist der Fluence Z.E. recht unübersichtlich. Dies ist besonders beim Rangieren von Nachteil.

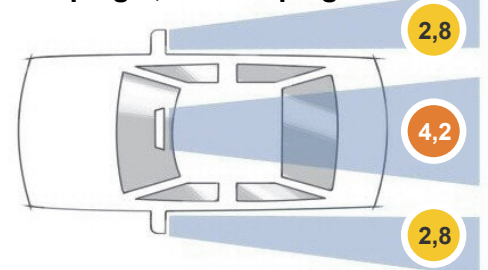


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

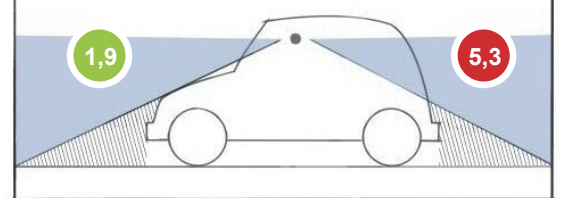
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Die Scheibenwischer haben eine recht großes Reinigungsfeld. Die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug ist gut. Die Außenspiegel liefern ein befriedigendes Sichtfeld. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, dadurch ist der tote Winkel besser einsehbar.

⊖ Nur akzeptables Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung, die C-Säulen verdecken einen großen Sichtbereich. Durch das hohe Heck ist die Sicht auf Hindernisse hinter dem Fahrzeug schlecht. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld. Parksensoren sind hinten nur gegen Aufpreis erhältlich (im Testfahrzeug nicht vorhanden).

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt. Das Ein- und Aussteigen fällt insgesamt recht bequem aus.

⊕ Die Türschweller sind niedrig positioniert, dadurch muss man die Beine nicht weit anheben. Im Fond sind die Türöffnungen recht groß. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle Insassen außer für den Fahrer vorhanden.

⊖ Der Abstand zwischen Schweller und Sitz ist recht groß. Die flach verlaufenden A-Säulen schränken vorn die Kopffreiheit beim Ein- und Aussteigen ein. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, könnten aber etwas stärker sein.

4,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt beim Fluence Z.E. deutlich geringer aus als beim herkömmlich betriebenen Fahrzeug, da die Batterie im Kofferraum platziert ist.

⊖ Aufgrund der Batterie fällt das Kofferraumvolumen mit nur 280 l sehr klein aus (Rücksitzbank nicht klappbar).



Die Unterbringung der Batterie schränkt die Kofferraumgröße erheblich ein. Sind es beim Fluence mit konventionellem Antrieb üppige 470 l Volumen, so bleiben bei der Elektroversion nur noch 280 l fürs Gepäck.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich zufriedenstellend öffnen, muss aber nachgedrückt werden. Das Ladeabteil des Fluence Z.E. kann eine durchschnittliche Zugänglichkeit aufweisen.

⊕ Die äußere Ladekante fällt mit knapp 70 Zentimetern zufriedenstellend aus. Die Heckklappe öffnet weit. Aufgrund der geringen Tiefe sind hinten liegende Gegenstände gut erreichbar. Die Kofferraumbreite fällt großzügig aus.

⊖ Innen stört eine 19 Zentimeter hohe Stufe beim Ausladen. Limousinentypisch fällt die Kofferraumhöhe gering aus. Die Ladeöffnung ist recht schmal.

4,6 Kofferraum-Variabilität

Da sich die Rücksitzlehne nicht umklappen lässt, erhält der Fluence Z.E. eine schlechte Bewertung bei der Kofferraumvariabilität.

+ Rechts neben der Batterie können kleinere Gegenstände verstaut, allerdings schlecht gegen Verrutschen gesichert werden. Unter dem Boden kann vor der Batterie ebenfalls kleineres Ladegut sicher transportiert werden.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit des Fluence Z.E. ist recht ergonomisch aufgebaut, so dass man das Fahrzeug nach einer kurzen Eingewöhnungszeit bedienen kann. Allerdings ist die Anordnung mancher Bedienelemente ungünstig und die Bedienung nicht immer sinnfällig.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind optimal angeordnet und der Wählhebel ist gut erreichbar. Das Zündschloss ist zufriedenstellend angeordnet, allerdings unbeleuchtet und die Mittelkonsole beeinträchtigt die Zugänglichkeit etwas. Der vordere Scheibenwischer wird sensorgesteuert und auch das Fahrlicht besitzt einen Lichtsensor. Die Nebelleuchtschalter sind beim Lichtschalter positioniert. Das Klimaanlagebedienteil ist gut angeordnet, allerdings ist die Bedienung etwas umständlich (kleine Tasten, Klimaanlage-Schalter leuchtet wenn diese aus ist und nicht wenn die AC aktiviert ist, Wippschalter für die Temperatur etwas umständlich). Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch ab, dadurch spart man Energie. Die Schalterbeleuchtung ist zufriedenstellend. Das Radio lässt sich zufriedenstellend bedienen, das Display ist gut, weit oben im Armaturenbrett angeordnet. Die Fensterheber lassen sich elektrisch steuern und besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Die Vordersitze lassen sich gut einstellen, die Gurtbefestigung an der A-Säule stört allerdings etwas bei der Betätigung des Drehrades zur Neigungseinstellung. Das Handschuhfach weist ein praktisches Format auf. Die Instrumente sind gut ablesbar, wenn auch die Anzeigen etwas ungewohnt sind (anstatt der Drehzahl wird der Batteriestatus angezeigt). Ein Bordcomputer informiert über die Restreichweite. Der Tempomat besitzt eine Vorwahlfunktion sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung - die Einstellungen erfolgen am Lenkrad. Das Navigationssystem funktioniert zuverlässig.

- Der Lichtschalter ist glatt und im Blinkerhebel untergebracht. Einige Schalter sind ungünstig angeordnet, so auch die Bedienelemente des Navigationssystems. Das Radio ist sehr niedrig positioniert, so dass man beim Einstellen den Blick vom Verkehrsgeschehen abwendet. Im Fond sind nur kleine Fächer in den Türverkleidungen. Der Blinker hat keine Antipp-Funktion (dreimaliges blinken bei einmaliger Betätigung). Vorn sind die Türgriffe bei voll geöffneten Türen weit weg, dadurch muss man sich zum Schließen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Zudem stört der Ablagekasten beim Anschnallen. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung.



Weitgehend funktionell und gut verarbeitet präsentiert sich der Fluence im Innenraum.

1,8 Raumangebot vorne*

Vorn zeigt sich das Raumangebot großzügig bemessen.

+ Personen bis etwa 1,9 m finden bequem Platz. Die Innenbreite fällt großzügig aus, so dass sich auch ein angenehmes subjektives Raumgefühl einstellt.

3,5 Raumangebot hinten*

Im Fond steht den Insassen weniger Platz zur Verfügung. Auch das Raumempfinden ist nur befriedigend.

- + Die Innenraumbreite ist noch akzeptabel und das Raumempfinden zufriedenstellend.
- Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten lediglich Personen bis knapp 1,8 m ausreichend Platz vor.



4,5 Innenraum-Variabilität

Da sich die Rücksitzbank nicht umklappen lässt, leidet auch die Innenraumvariabilität darunter.

Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5 KOMFORT

2,2 Federung

Das Feder-/Dämpfer-System ist recht komfortabel abgestimmt und passt damit gut zum Fluence Z.E..

- + Lange wie kurze Bodenwellen werden gut abgefedert. Einzelhindernisse dringen gut gedämpft in den Innenraum. Rauen Fahrbahnbelag absorbiert das Fahrwerk ebenfalls ordentlich. Insgesamt liegt das Fahrzeug recht ruhig auf der Straße, eine gewisse Seitenneigung ist allerdings in Kurven vorhanden.

2,8 Sitze

Der Sitzkomfort im Fluence Z.E. ist zufriedenstellend.

- + Der Fahrersitz kann in Höhe und Weite eingestellt werden. Vorn sind die Konturen der Lehne und Sitzfläche zufriedenstellend. Die Lehnen sind vorn wie hinten recht hoch. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, die Fußabstützung am Fahrerplatz ordentlich.
- Der Beifahrersitz hat keine Höheneinstellung. Vorn bieten die Sitze recht wenig Seitenhalt. Im Fond sind die Sitze wenig konturiert und die Sitzposition zufriedenstellend - mehr Oberschenkelunterstützung wäre wünschenswert.

1,9 Innengeräusch

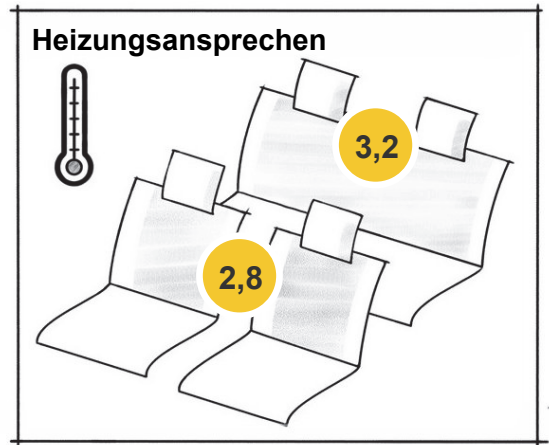
Der Geräuschpegel im Innenraum ist auf einem guten Niveau. Allerdings werden die Fahr- und Windgeräusche aufgrund des fehlenden Motorgeräuschs intensiver wahrgenommen.

- + Der gemessene Geräuschpegel (130 km/h) liegt bei 67 dB(A). Es ist nur ein leichtes Pfeifen vom Motor vernehmbar. Bei niedrigen Geschwindigkeiten sind die Geräuschemissionen sehr niedrig.

2,5 Klimatisierung

Der Fluence Z.E. verfügt serienmäßig über eine Klimaautomatik.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Zu Gunsten der Reichweite kann die Klimaautomatik im ECO-Modus betrieben werden (Deaktivierung der Zwei-Zonen-Regelung). Zusätzlich ist eine Vorheizung/Vorkühlung an Bord, die während des Ladevorgangs für maximal 60 Minuten aktiviert werden kann (damit dies möglich ist, muss die Batterie mindestens zu 80 Prozent geladen sein). Beim ADAC Heizungstest weist der Fluence Z.E. eine zufriedenstellende Wärmeentwicklung auf.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen*

Insgesamt erreicht der Fluence Z.E. kein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen, da er besonders jenseits der Stadt-Geschwindigkeit träger voran kommt.

⊕ Der Fluence Z.E. beschleunigt sehr gleichmäßig und flott aus dem Stand heraus. Für den alltäglichen Gebrauch, besonders im Stadtverkehr, reichen die Fahrleistungen vollkommen aus.

⊖ Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird erst nach 8,5 Sekunden abgeschlossen.

1,0 Laufkultur

Der Elektromotor läuft sehr ruhig, lediglich ein leises Summen ist im Innenraum zu vernehmen.

1,1 Schaltung

Getriebe und Motor harmonisieren sehr gut miteinander, so dass die Kraftübertragung einwandfrei funktioniert.

⊖ Der Beschleunigungsvorgang ist sehr gleichmäßig. Die Motorleistung wird völlig ruckfrei an den Antriebsstrang übertragen.

1,0 Getriebeabstufung

Das Ein-Gang-Getriebe passt einwandfrei zum Antrieb.

⊕ Die Rekuperation (Energierückgewinnung) fällt recht stark aus, so dass diese oft zum Abbremsen genutzt werden kann - dies ist besonders in der Stadt von großem Nutzen.

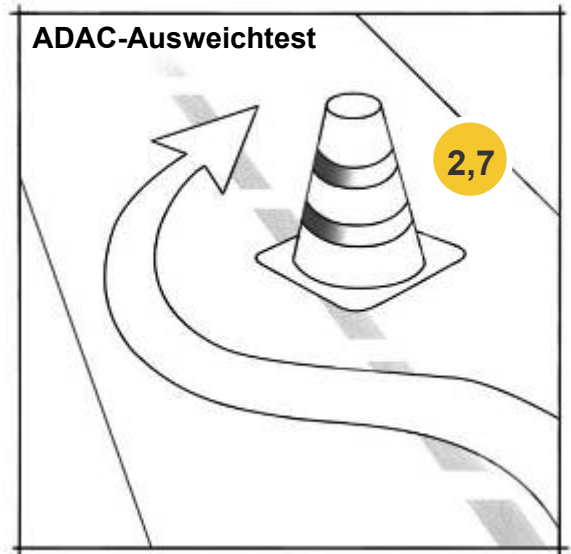
2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität muss der Fluence Z.E. gegenüber dem herkömmlich betriebenen Fluence Federn lassen. Die Anordnung der schweren Batterie hinter der Hinterachse lässt das Fahrzeug recht hecklastig werden. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Fluence Z.E. insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren.

+ Bei starkem Einlenken beim ADAC Ausweichtest untersteuert das Fahrzeug leicht und ESP regelt zuverlässig, so dass Geschwindigkeit abgebaut wird und das Fahrzeug sicher durch den Parcours manövriert werden kann. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Aufgrund des frühen Drehmoments neigen die Antriebsräder oft zum Durchdrehen, Abhilfe leistet hier die Traktionskontrolle.

- Bei sanftem Einlenken beim ADAC Ausweichtest sind die Regeleingriffe des ESP geringer, so dass der Fluence Z.E. beim Gegenlenken mit dem Heck nach außen drängt. Schnelle Lenkradbewegungen regen das Heck zum Pendeln an.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung ist recht präzise geführt und das Anlenkverhalten geht in Ordnung. Insgesamt vermittelt sie dem Fahrer einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Die Übersetzung ist durchschnittlich.

+ Beim Rangieren ist nur ein geringer Kraftaufwand nötig.

- Der Wendekreis ist mit 11,5 m im Klassenvergleich recht groß.

1,8 Bremse

Die Bremsanlage des Fluence Z.E. ist standfest und effektiv.

+ Der Bremsweg beträgt nur 35,5 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Efficient Grip, 205/55 R16 91 H). Gutes Ansprechen und gute Dosierbarkeit der Bremse. Der Wagen hält auch beim Bremsen in Kurven gut seine Spur.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Fluence Z.E. weist eine gute, klassenübliche Sicherheitsausstattung auf.

⊕ ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord, letzterer hilft dem Fahrer das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Bei einer Vollbremsung aktiviert sich die Warnblinkanlage automatisch und warnt den nachfolgenden Verkehr. Die Geschwindigkeitsregelanlage hat eine Geschwindigkeitsbegrenzer-Funktion.

⊖ In den Türen gibt es keine Rückstrahler, die den nachfolgenden Verkehr bei offenem Zustand warnen würden.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der Fluence Z.E. 72 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und somit vier von fünf Sternen.

⊕ Es gibt Front- und Seitenairbags vorne und durchgehende Kopfairbags. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,95 m Körpergröße guten Schutz, zudem fällt der Kopfstützenabstand sehr gering aus, was das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall senkt. Hinten bieten die Kopfstützen Personen bis 1,65 m guten Schutz, der horizontale Abstand zwischen Kopf und Stütze ist durchschnittlich und könnte kleiner sein. Die Türgriffe sind stabil, dadurch lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen.

2,2 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit schneidet der Fluence Z.E. gut ab. Beim Crashtest kann er 83 Prozent der möglichen Punkte erreichen.

⊕ Isofix-Halterungen sind auf den beiden äußeren Plätzen der Rücksitzbank vorhanden. Es gibt feste Gurtschlösser auf allen Plätzen, dadurch ist auch eine Einhandbedienung möglich. Auf der Rücksitzbank können zwei Kindersitze sicher und lagestabil befestigt werden. Die Gurte reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz. Die Abstände und Position der Gurtanlenkpunkte sind optimal auf den äußeren Sitzplätzen hinten und auf dem Beifahrerplatz. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dadurch können vorne rechts auch Kindersitze verwendet werden. Auf dem Beifahrerplatz und hinten in der Mitte können hohe Kindersitze verwendet werden.

⊖ Abstand und Position der Gurtanlenkpunkte sind hinten in der Mitte ungünstig. Die hinteren Fensterheber haben keinen Klemmschutz, dadurch können sich Kinder leicht verletzen. Auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank ist das Platzangebot für hohe Kindersitze knapp bemessen. Die Gurtschlösser sind hinten nicht verwechslungssicher. Die Isofix-Halterungen können nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden.

3,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz gibt der Fluence Z.E. kein gutes Bild ab. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht er lediglich 37 Prozent der möglichen Punkte.

⊖ Die vorderen und hinteren Bereiche der Motorhaube bergen ein hohes Verletzungsrisiko für Passanten (besonders im Bein- und Kopfbereich).

1,8

UMWELT/ECOTEST

2,6

Verbrauch/CO2*

Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie gemessen wird sondern auch die benötigte Energie um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Akkus, mit Ladeverlusten behaftet, so dass mehr Energie verbraucht wird, als die Nennkapazität der Batterie aufweist. In Kombination wurde beim Fluence Z.E. ein durchschnittlicher Energieverbrauch von 25,7 kWh/100 km gemessen. Die Erzeugung dieser Strommenge entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO₂-Ausstoß von 145 g pro Kilometer. Damit erreicht der Fluence Z.E. 34 Punkte im ADAC EcoTest - dies ist guter Klassendurchschnitt.

+ Lokale Emissionsfreiheit.

1,0

Schadstoffe

+ Da der Fluence Z.E. beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt er 84 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,4

AUTOKOSTEN

0,6

Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich in diesem Fall aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 14,0 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 24 Cent pro kWh angenommen. Ladeverluste werden in diesem Fall nicht berücksichtigt, so dass der Fluence Z.E. eine gute Bewertung bei den Betriebskosten erhält.

1,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine endgültigen Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruhen auf einer vorläufigen Einschätzung.

+ Für die Antriebsbatterie entstehen keine Ausgaben, da mögliche Ausfälle mit der Batteriemiete abgedeckt werden.

4,7

Wertstabilität*

Nur dem Fahrzeug (ohne Batterie) kann eine durchschnittliche Wertstabilität attestiert werden; eine definitive Werterhaltsprognose ist jedoch nur bedingt möglich.

⊖ Wertmindernd wirkt sich aus, dass man das Fahrzeug nur als solches (ohne Batterie) kaufen kann und die Batterie extra dazu mieten muss. Wer das Fahrzeug verkaufen möchte, kann dies erstmal nur ohne die Batterie. Den Mietvertrag kann man jedoch frühzeitig kündigen und die Kontaktdaten des neuen Käufers an die Bank weiterleiten, insgesamt ist der ganze Vorgang auf jeden Fall mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Die Kosten für die Anschaffung sind mit 25.690 Euro für ein Elektrofahrzeug der unteren Mittelklasse akzeptabel, allerdings ist hierbei zu beachten, dass die Batterie im Kaufpreis nicht inbegriffen ist.

5,5

Fixkosten*

⊕ Die jährliche Kfz-Steuer würde 62 Euro betragen, allerdings haben Elektrofahrzeuge eine zehnjährige Steuerbefreiung.

⊖ Die fixen Kosten fallen im Klassenvergleich extrem hoch aus. Denn zu den üblichen Versicherungskosten (KH: 17; TK: 20; VK: 21) und einer Steuer von 62 Euro pro Jahr kommt noch die Batteriemiete hinzu. Für die Berechnung wurde der Standard-Fall von vier Jahren und einer Laufleistung von 15.000 km pro Jahr herangezogen. Dies bedeutet, dass der Endverbraucher allein 96 Euro Miete pro Monat zahlen muss. Insgesamt liegen die Fixkosten bei 172 Euro, egal ob das Fahrzeug bewegt wird oder nicht.

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Aufgrund der hohen Fixkosten und der mäßigen Wertstabilität liegen auch die monatlichen Gesamtkosten nur im hinteren Mittelfeld. Da können auch die verhältnismäßig niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten die Gesamtbilanz nicht verbessern.

DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor	
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	226 Nm
bei	400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	14,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom (kWh))	25,7 kWh
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	18,0/ 21,9/ 37,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	0g/km / 145g/km
Innengeräusch 130km/h	67,4dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4748/1813/1458 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1580 kg/453 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/280 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	80 kg
Batteriekapazität	22 kWh
Reichweite	138 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrsstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Comfort-Paket)	550 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Schnell-Lade-Funktion (Notladekabel)	400 Euro ^o
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket)	550 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Lenkrad, höheneinstellbar	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Zusatzheizung (Vorheizung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	63 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	172 Euro
Monatlicher Wertverlust	346 Euro
Monatliche Gesamtkosten	623 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/20
Grundpreis	25.690 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	3,1	Fahrsstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	4,1	Lenkung*	2,9
Sicht	3,5	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Volumen*	4,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	4,6	Kindersicherheit	2,2
Innenraum	2,5	Fußgängerschutz	3,6
Bedienung	2,6	Umwelt/EcoTest	1,8
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO ₂ *	2,6
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	2,5		
Federung	2,2		
Sitze	2,8	AUTOKOSTEN	3,4
Innengeräusch	1,9	Betriebskosten*	0,6
Klimatisierung	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,5
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	4,7
Fahrleistungen*	4,0	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,1	Monatliche Gesamtkosten*	3,7
Getriebeabstufung	1,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen