Der zweite Franzose

Renault bringt mit dem **Fluence Z.E.** innerhalb kurzer Zeit sein zweites **E-Auto** auf den Markt. Die Limousine bietet im Innenraum viel Platz, aber nur einen kleinen Kofferraum. Per Batteriewechsel lässt sich der Wagen in wenigen Minuten auftanken – allerdings nicht in Deutschland.

Text: Karsten Wiedemann

Stufenhecklimousinen sind nicht jedermanns Geschmack. Ihnen haftet das Image an, dass sich auf der Ablage gern ein Hut oder ein wackelnder Hund findet, sie eher konservative Zeitgenossen mit begrenzter Experimentierfreude fahren. Der französische Autokonzern Renault wagt dennoch, die nach Unternehmensangaben erste rein elektrisch angetriebene Stufenhecklimousine der Welt anzubieten: den Fluence Z.E. (Zero Emission). Er ist Teil einer E-Offensive der Franzosen. Bereits zu kaufen ist der Elektro-Kangoo (neue **energie** 12/2010), mit dem Twizy und dem Zoe folgen in diesem Jahr zwei weitere Modelle. Insgesamt 90 000 E-Fahrzeuge will das Unternehmen 2012 produzieren, davon 8000 für den deutschen Markt.

Als Benzin- oder Dieselfahrzeug ist der im türkischen Bursa gefertigte Fluence seit 2009 zu haben. Hierzulande ist der Wagen eher ein Exot geblieben, was auch am etwas biederen Design liegen dürfte. Im letzten Jahr wurden nur 760 Stück in Deutschland verkauft. Mit der E-Variante will Renault neue Zielgruppen erobern, Flottenbetreiber und Taxiunternehmen, aber auch technik- und umweltaffine Privatkäufer. Das Kalkül könnte aufgehen, noch hält sich das Angebot an alltagstauglichen Elektrofahrzeugen in Grenzen. Und alltagstauglich ist der Fluence Z.E. mit 185 Kilometern Reichweite und einem guten Platzangebot allemal. Zumal er der erste Stromer in Deutschland ist, bei dem sich die Batterie innerhalb weniger Minuten gegen eine vollgeladene auswechseln lässt (Quick-Drop). Nutzen kann der Fahrer diese Möglichkeit nicht: Batteriewechselstationen, wie sie Renault-Partner Better Place anbietet, gibt es in Deutschland derzeit nicht (siehe Kasten).

Das Interieur des Stromers wirkt solide verarbeitet, wenn auch Kunststoff dominiert. Auf dem Armaturenbrett weist eine silberne Zierleiste mit dem blauen Z.E.-Emblem auf den E-Antrieb hin. Das Cockpit kommt ohne großen Schnick-Schnack aus, ein paar Knöpfe und Schalter hier und da, das war's. Ein im Armaturenbrett integriertes Navigationssystem soll das elektrische Fahren erleichtern. Es zeigt dem Fahrer bereits bei der Routenauswahl automatisch die verbleibende Restreichweite sowie die nächstliegenden Ladenstationen an.

Batterie frisst Kofferraum

Angetrieben wird der Strom-Fluence von einem 70 Kilowatt (95 PS) starken E-Motor. Das Aggregat haben die Franzosen gemeinsam mit Zulieferer Continental entwickelt. Der so genannte fremderregte Synchronmotor kommt ohne Permanentmagneten aus, was teures Material spart. Ein stufenloses Getriebe ermöglicht ruckelfreies wie entspanntes Fahren, der Motor stellt das maximale Drehmoment von 226 Newtonmetern wie alle Elektromotoren aus dem Stand zur Verfügung. Im Stadtverkehr geht es mit dem Fluence sehr flott voran. Von Null auf Fünfzig sprintet der 1600-Kilo-Wagen in 4,1 Sekunden. Darauf anlegen sollte man es aber nicht, bei zu viel Gas drehen die rolloptimierten Reifen des Fronttrieblers durch. Oberhalb von Tempo 80 geht der Vortrieb deutlich verloren, und bei 135 Stundenkilometern regelt der Motor automatisch ab. Die Reichweite von 185 Kilometern ist bei diesem Tempo nicht zu schaffen, im Sekundentakt rattert der Zähler runter. Für sportliche Schnellfahrer ist der Fluence nicht geschaffen. ▶

Renault Fluence Z.E.

Antrieb:	Elektromotor (fremderregter Synchronmotor)
Typ:	fünftürige Stufenheck-Kompaktlimousine
Leistung:	70 kW/95 PS
Reichweite:	185 km
Höchstgeschwindigkeit:	135 km/h (elektronisch abgeregelt)
Beschleunigung 0-100 km/h:	13,7 s
CO_2-Emission:	0 g/km*
Batterie:	Lithium-Ionen (22 Kilowattstunden)
Ladezeit:	8 Stunden (Wallbox)
Länge:	4,74 Meter
Gewicht:	1605 kg
Kofferraumvolumen:	317 l
Preis:	ab 25 690 Euro
Verfügbarkeit:	Februar 2012
Sitzplätze:	5

*bei Strombezug aus erneuerbaren Quellen

Fotos: Renault

Ebenfalls am Kilometerkonto frisst die Heizung. Läuft sie auf vollen Touren, sinkt die Reichweite auf 80 Kilometer. Wer den Fluence, wie bei der Testfahrt, im gesitteten Tempo durch die Stadt und über Landstraßen bewegt, für den ist eine Strecke von 180 Kilometern ohne Ladesstop durchaus machbar. Wer es darauf anlegt, kann bei entsprechendem Fahrverhalten sogar 200 Kilometer fahren. Zusatzverbraucher wie Radio oder Klimaanlage sollten dann aber ausgeschaltet bleiben. Bei der sparsamen Fahrweise hilft der Econitor, er zeigt anstelle eines Drehzahlmessers den aktuellen Energieverbrauch an. Die Anzeige sollte möglichst im hellblauen Bereich bleiben, dem normalen Fahrbetrieb. Rot bedeutet dagegen, dass überdurchschnittlich viel Strom verbraucht wird, etwa bei einer Vollgasfahrt. Wird beim Bremsen Energie zurückgewonnen, erscheinen dunkelblaue Balken.

Zum Laden an die Wallbox

Das 250 Kilo schwere Batteriepack des Stromers kommt komplett aus Japan, vom Partnerkonzern Nissan. Der Lithium-Ionen-Akku ist hinter der Rückbank installiert. Was sich als Manko herausstellt, weil der Kofferraum so auf 317 Liter schrumpft, 200 weniger als beim Benzin- oder Dieselmodell. Für das Familiengepäck bleibt da kein Platz. Zwar ist der Fluence Z.E. gegenüber den Verbrennern um zwölf Zentimeter gewachsen, allerdings nur damit trotz Batterie auf der Rückbank genügend Platz bleibt. Immerhin: Dort sitzt es sich wirklich angenehm.

Geladen wird die Stromlimousine standardmäßig per 230-Volt-Anschluss innerhalb von acht Stunden. Im Gegensatz zu anderen Herstellern verlangt Renault die Installation einer zertifizierten Wallbox vom Partner RWE, für die weitere Kosten anfallen. An der einfachen Haushaltssteckdose lädt der Wagen mit einem aufpreispflichtigen Ladekabel zwar auch, dann dauert es aber zwölf Stunden. Eine Schnellladeoption wird es erst für das Folgemodell geben. Über Handy oder PC kann sich der Fahrer über den aktuellen Ladestand informieren. Ist nur wenig Strom in der Batterie, gibt es eine Info via E-Mail oder SMS.

Zu haben ist der Fluence Z.E. ab 25 700 Euro, ein günstiger Preis für ein Elektrofahrzeug. Dafür erhält der Käufer eine Limousine mit ausreichendem Platzangebot und solider Ausstattung (Klimaanlage, Radio/CD, Navigationssystem). Zum Vergleich: Mitsubishi verlangt für seinen elektrischen Kleinwagen i-Miev über 30 000 Euro (neue **energie** 11/2010). Allerdings ist im Grundpreis des Franzosen die Batterie nicht enthalten. Für sie fällt eine monatliche Mietzahlung an: Das sind je nach Jahreslaufleistung und Mietdauer zwischen 82 und 168 Euro pro Monat obendrauf. Für die Vertragszeitraum von ein bis vier Jahren garantiert Renault für die Batterie (mindestens 75 Prozent Ladekapazität).

Fazit: Der Fluence Z.E. ist ein alltagstaugliches E-Fahrzeug zu einem akzeptablen Preis, mit dem sich kleine und mittlere Distanzen gut meistern lassen. Für den Wochenendtrip ans Meer bietet Renault die Möglichkeit, zu günstigen Tarifen ein Benzin- oder Dieselfahrzeug zu mieten. ◀

Better Place startet Batteriegeschäft

Das von Ex-SAP-Manager Shy Agassi gegründete Unternehmen bietet seinen Kunden Mobilität an. Die Idee: Kunden kaufen ein Elektroauto ohne Batterie. Per Vertrag mit Better Place sichern sie sich Zugang zu Ladesäulen oder Batteriewechselstationen. Bei letzterer wird per Roboter innerhalb weniger Minuten eine leere Antriebsbatterie gegen eine vollgeladene getauscht. Abgerechnet wird nach gefahrenen Kilometern, ähnlich wie bei einem Handyvertrag. Verfügbar ist der Service bisher nur in Israel und in Dänemark. Ein Abkommen zwischen Renault und Better Place sieht vor, dass der Hersteller bis 2016 100 000 Fluence Z.E. in diesen Ländern auf den Markt bringt. In Deutschland begegnen die Autohersteller dem Konzept bisher mit Skepsis. Better Place beteiligt sich nun am Wettbewerb „Schaufenster Elektromobilität" der Bundesregierung. Ausgewählte Regionen erhalten dabei bis 2015 180 Millionen Euro Förderung. Better Place will im „Schaufenster Nordkorridor" gemeinsam mit 50 Partnern zehn bis zwölf Batteriewechselstationen zwischen Berlin und Flensburg errichten. „Damit könnten Sie dann ohne Ladestopp von Berlin nach Kopenhagen fahren", sagt Rolf Schumann, bei Better Place für das Europageschäft zuständig. Die Entscheidung, welche Region gefördert wird, fällt voraussichtlich Mitte April.

Foto: Renault