
Praxistest Renault Megane E-Tech Plug-in 160: Entspanntes Cruisen

Von Guido Borck, cen

Bislang gab es den Plug-in-Hybriden beim Renault Mégane ausschließlich als Kombi, doch jetzt schieben die Franzosen den Fünftürer hinterher und kombinieren ihn genauso wie den Kombi mit einem Benziner und zwei Elektromotoren. Wie sich der Teilzeit-Elektriker im Alltag bewährt, zeigt der Praxistest.

Bei den Stromern mischt Renault schon länger mit dem kleinen Zoe ganz weit vorn mit. Nun bauen die Franzosen ihr Angebot bei den teilelektrifizierten Modellen weiter aus. So folgt nach dem Mégane Grandtour jetzt der übliche Fünftürer als Plug-in-Hybrid. Dank der Möglichkeit, extern Strom nachzuladen surrt der französische Golf-Rivale bis zu 51 Kilometer weit rein elektrisch und ist dabei bis zu 135 km/h schnell, was letztendlich den Benzinverbrauch beim offiziellen Wert für den Durchschnittsverbrauch auf nur 1,2 Liter sinken lässt. Das hört sich im Gegensatz zu seiner recht sperrigen Modellbezeichnung Renault Mégane E-Tech Plug-in 160 auf jeden Fall gut an.

Genauso außergewöhnlich wie die Namensgebung für den kompakten Gallier präsentiert sich die seine Antriebseinheit. Unter der Haube teilen sich gleich drei Motoren die Arbeit. So wird der 1,6-Liter-Benziner von zwei Elektromotoren unterstützt, deren Kraft letztlich von einem Multi-Mode-Automatikgetriebe an die Vorderräder geschickt wird. Das CVT-ähnliche Getriebe verfügt über insgesamt sechs Gänge, wovon zwei für den reinen E-Antrieb dienen. Während der erste Elektromotor mit seinen 49 kW (67 PS) hauptsächlich zum Fahren dient, arbeitet der zweite mit 25 kW (34 PS) als Generator und lädt bei Bedarf die Lithiumionen-Akkus im Heck auf.

Angetrieben wird der Generator vom Verbrennungsmotor, der wiederum den elektrischen Fahrmotor mit Energie versorgt. Dadurch kann der Renault als serieller Hybrid rein elektrisch stromern oder er ist in Verbindung mit seinem Benziner und den Elektromotoren als Parallel-Hybrid mit einer Systemleistung von 116 kW (158 PS) unterwegs.

Klingt kompliziert, ist es aber nicht. Denn der enorme Aufwand, den Renault bei seinem Teilzeit-Elektriker betrieben hat, funktioniert in der Praxis völlig problemlos. Nach dem Einlegen der Fahrstufe D rollt der Mégane E-Tech elektrisch los. Und erst bei höherem Tempo oder beim kräftigen Beschleunigen meldet sich der Verbrenner. Anschließend beginnt das bekannte Wechselspiel der Antriebsquellen. Dabei bleibt der Saugbenziner zumeist akustisch im Hintergrund.

Wer es in der Stadt oder auf der Kurzstrecke ruhig angeht, stromert tatsächlich bis zu 50 Kilometer weit. Auf der Autobahn schrumpft der Anteil dagegen auf immer noch gute 30 Kilometer zusammen. Auch die Kraftentfaltung ist ordentlich. Innerhalb von 9,4 Sekunden sprintet der Mégane E-Tech der 100er-Marke entgegen, die Höchstgeschwindigkeit endet bei 175 km/h.

Insgesamt stehen drei Fahrmodi – von Eco bis Sport – zur Verfügung. Vor allem im Dynamik-Programm erledigt der Franzose spontane Gasbefehle prompt. Dann wird allerdings auch der Benziner laut, da das Automatikgetriebe hohe Drehzahlen zulässt und dann nicht mehr ruckfrei schaltet. Wer sich jedoch auf den eigentlichen Sparauftrag des Galliers einlässt und es ruhiger angehen lässt, findet seine Freude am Mégane E-Tech. Denn insgesamt arbeiten seine drei Antriebe sehr harmonisch zusammen und sind kaum wahrnehmbar.

Apropos Sparen: Den angegebenen Durchschnittsverbrauch von nur 1,2 Litern schaffen

wir nicht. Der auf einem Rollenstand ermittelte Wert ist wie so oft auch beim Renault viel zu utopisch, aber legal heruntergerechnet. Mit vollgeladenen Akkus müssen im Alltag eher 5,2 Liter einkalkuliert werden. Ist das Speicherdepot erschöpft, dauert das Vollladen an einer Haushaltssteckdose bis zu fünf Stunden. An einer heimischen Wallbox oder an einer öffentlichen Ladestation verkürzt sich die Zeit auf knapp drei Stunden. Das Schnellladekabel kostet allerdings auch bei Renault extra: 300 Euro.

Insgesamt erweist sich der Renault Plug-in-Hybrid als ein entspannter Cruiser. Die weich gepolsterten Sitze bieten einen befriedigenden Seitenhalt und der Fahrkomfort ist angenehm. Einzig die beim Testwagen montierten 18-Zoll-Aluräder lassen den Mégane E-Tech so manches mal steifbeinig über Unebenheiten abrollen. Wer das nicht mag, sollte daher lieber zu den serienmäßigen 16-Zöllern greifen.

Der Fahrer blickt auf ein digitales Kombiinstrument, welches je nach eingeschaltetem Fahrmodus die Ansicht wechselt und auch die Navigationskarte groß anzeigt. Rechts daneben und in griffgünstiger Nähe befindet sich der hochkant stehende Touchscreen des Multimediasystems Easy-Link. Das 9,3-Zoll große Online-Entertainment erweist sich als modern und gefällt mit einer einfachen Handhabung sowie einer schnellen Routenführung. Auch die Smartphone-Integration gelingt einfach und reibungslos. Der digitale Radioempfang (DAB) gehört zum serienmäßigen Lieferumfang genauso wie die reichlich vorhandenen Fahrerassistenzsysteme, die bei der getesteten Intens-Ausstattung zuverlässig ihren Dienst erfüllen.

Beim Platzangebot müssen jedoch Zugeständnisse gemacht werden, da beim Plug-in-Hybriden die Batterien unter der Rückbank und dem Kofferraum eingebaut wurden. Aus diesem Grund schrumpft das Gepäckraumvolumen im Vergleich zum regulären Mégane auf nur noch 308 Liter zusammen – das sind exakt 94 Liter weniger als beim herkömmlichen Fünftürer. Werden die Rücksitzlehnen umgeklappt, erhöht sich das Fassungsvermögen auf 1205 Liter für den Transport leicht-sperriger Gegenstände.

Der Aufpreis für den Plug-in-Hybriden fällt erfreulich gering aus. Der 158 PS starke Mégane E-Tech beginnt bei 33.890 Euro. Das sind gegenüber einem vergleichbaren Mégane TCe 160 in der hochwertigen RS-Line-Ausstattung zwar fast 1000 Euro mehr. Zieht man jedoch die Umweltprämie von heute noch bis zu 9570 Euro ab, kostet der Mégane E-Tech nur noch 24.320 Euro. Auch als ebenbürtiger RS-Line wechseln für den Plug-in-Hybriden nur 28.520 Euro den Besitzer, 5500 Euro weniger als beim Mégane TCe 160. Aus diesem Grund ist der Mégane E-Tech ein attraktives Angebot – zumindest so lange noch, wie bei uns noch Plug-in-Hybride gefördert werden. (Guido Borck, cen)

Renault Megane E-Tech Plug-in 160

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,81 x 1,44
Radstand (m): 2,67
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Sauger, Multipoint-Einspritzung
Leistung: 68 kW / 92 PS bei 5600 U/min
Max. Drehmoment: 148 Nm bei 5600 U/min
Elektro-Motor1: 49 kW / 67 PS
Elektro-Motor2: 25 kW / 34 PS
Sechs-Gang-Automatikgetriebe
Systemleistung: 116 kW / 158 PS
Gesamtsystem-Drehmoment: 205 Nm
Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 9,8 kWh
Elektrische Reichweite: 51 km
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Höchstgeschwindigkeit (elektrisch): 135 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 1,2 Liter
Effizienzklasse: A+++
CO2-Emissionen: 27 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1605 kg / max. 455 kg

Kofferraumvolumen: 308–1205 Liter
Max. Anhängelast: 750 kg
Wendekreis: 11,2 m
Bereifung: 205/55 R 16
Wartungsintervall: 2 Jahre/ 30000 km
Basispreis: 33.890 Euro

Bilder zum Artikel



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Megane E-Tech Plug-in 160.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault
