
Fahrbericht Renault Mégane E-Tech Electric: Nouvelle Vague

Von Walther Wuttke, cen

Vor neun Jahren gehörte Renault zu den Pionieren der Elektromobilität und schickte mit dem kleinen Zoe ein alltagstaugliches Elektromobil ins Rennen um Marktanteile. Inzwischen wurden mehr als 400.000 Einheiten des Elektro-Pioniers angesetzt. Dann stockte bei den Franzosen offensichtlich der Pioniergeist, und der Konzern überließ anderen Herstellern die Bühne. Doch jetzt rollt mit dem elektrifizierten Mégane ein neuer Mitbewerber in den umkämpften Markt der kompakten Stromer. Im Mai wird der Mégane E-Tech Electric bei den Händlern stehen, und im Juni sollen die Auslieferungen beginnen.

Der Mégane E-Tech Electric rollt, so die Marketing-Experten des Konzerns auf der „nouvelle vague“ oder einer „neuen Welle“ auf den Markt und kommt in zwei Leistungsstufen mit 96 kW (131 PS) und 160 kW (218 PS) zu den Kunden. Auch bei der Batteriegröße setzen die Entwickler auf zwei Kapazitätsgrößen: 40 und 60 kWh.

Als Basis nutzt die „neue Welle“ die neue Konzernplattform CMF-EV, die trotz der kompakten Abmessungen des Fahrzeugs (4,21 Meter) einen großen Radstand (2,67 Meter) und einen großzügigen Innenraum ermöglicht. „Gegenüber den Verbrenner-Versionen wuchs der Innenraum um 30 Prozent“, erklärt ein Markensprecher die „inneren Werte“ des elektrischen Mégane. Über die Zukunft der Verbrennervariante schweigen sich die Verantwortlichen aus und flüchten sich in nebulöse Sprüche, die vermuten lassen, dass die Zeit des konventionell angetriebenen Kompaktmodells langsam, aber sicher abläuft.

Die Antriebsbatterien sind flüssigkeitsgekühlt und sollen so auch bei hoher Belastung und extremen Temperaturen stets im optimalen Wirkungsbereich arbeiten. Dank elektrischer Widerstände im Batteriesystem, das versprechen die Entwickler, erreicht der Akku auch bei kalter Witterung schneller sein passendes Temperaturniveau. Der Energiespender ist gerade elf Zentimeter hoch und damit 40 Prozent flacher als beim Zoe. Die Energiedichte erreicht mit bis zu 600 Wattstunden pro Liter einen um 20 Prozent höheren Wert. Um diese Leistung zu erreichen, nutzt der Mégane E-tech Electric eine neue chemische Zusammensetzung mit deutlich mehr Nickel und weniger Kobalt. Gegen Aufpreis ist zudem eine Wärmepumpe an Bord, mit der die Reichweite um zehn bis 20 Prozent verbessert werden soll. Beim Laden bieten sich dem Kunden die gängigen Möglichkeiten von der Haushaltssteckdose (bis 31 Stunden Ladedauer) bis zum Schnellladen (40 Minuten an einer 130 kW starken Ladesäule).

Doch genug der Theorie. Einsteigen und losfahren. Der Fahrer blickt je nach Version (Serie ab der Ausstattungsstufe Techno) auf die mit 774 Quadratzentimeter größte Bildschirmfläche in der Kompaktklasse, die durchaus an einen amerikanischen Elektropionier erinnert. Zum Glück finden sich bei Renault auch noch analoge Bedienelemente, so dass die Suche durch verschiedenen Menüs entfällt. Allerdings fällt auf, dass das inzwischen fast überall angebotene Head-up-Display fehlt. Stattdessen übernimmt in der Topversion Iconic ein kameragesteuerter Innenspiegel die Sicht nach hinten, der allerdings nicht wirklich hilfreich ist. Mit diesem technischen Gimmick überspielen die Renault-Verantwortlichen die schlechte Sicht nach hinten. Wegen des coupéhaften Designs ist die Heckscheibe sehr klein ausgefallen und schränkt die Übersichtlichkeit deutlich ein. Daher gehört die Rückfahrkamera vermutlich in allen Varianten zur Serie. Auch die Ladekante des Kofferraums ist erstaunlich hoch und trägt so unfreiwillig zum Muskeltraining ein.

Neben dem Multimedia-Bildschirm im Zentrum, über den sich die verschiedenen

Konnektivitätsdienste steuern lassen, die „over the air“ aktualisiert werden können, informiert der Monitor vor dem Lenkrad über die wichtigsten Fahrdaten. In der Basisversion beschränkt sich die Informationszentrale lediglich auf einen neun Zoll messenden Monitor. Die gewählten Materialien machen einen hochwertigen Eindruck, und vor allem in der Topversion Iconic erleben die Insassen ein angenehmes Premium-Ambiente. Damit liegt der Mégane gegenüber der Konkurrenz deutlich auf der Überholspur.

Nach dem Druck auf den Startknopf legt der Mégane wie alle E-Modelle durchaus dynamisch los. Neben den Einstellungen „Eco“ und „Sport“ erweist sich schnell „Comfort“ als die passende Wahl, die hält, was sie verspricht. Im opulent gestalteten Innenraum der Topausstattung mit Leder und Holzapplikationen und der wenigstens bis Tempo 130 km/h angenehmen Stille rollt der Mégane im für den Batterie hilfreichen Vorfrühling Südspaniens.

Für die erste Ausfahrt hat Renault vor allem Kurven gesucht, und hier zeigt auch das Fahrwerk seine Qualitäten und stellt den Menschen hinter dem Lenkrad nicht vor Probleme. Nach der Messmethode WLTP soll der elektrische Mégane 470 Kilometer Reichweite haben, und bei entsprechender Fahrweise sind in der Tat mehr als 400 Kilometer möglich. Dabei helfen die sehr gut arbeitenden vier Rekuperationsstufen, die die Bremsen schonen und die Reichweite deutlich vergrößern. In der stärksten Version beschleunigt der kompakte Renault in 10,6 Sekunden von Null auf Tempo 100 km/h und bei 150 km/h wird die Geschwindigkeit abgeregelt.

Die Preisliste für den Mégane E-Tech Electric beginnt bei 35.200 Euro. Für die 160 kW starke Topversion Iconic wechseln 47.500 Euro den Besitzer. Alle Varianten sind für den Umweltbonus in Höhe von 9570 qualifiziert. (aum/Walther Wuttke)

Daten Renault Mégane E-Tech Electric Ioniq

Länge x Breite x Höhe (m): 4,21 x 1,77 x 1,50

Radstand (m): 2,67

Antrieb: Fremderregter Drehstrom-Synchron-Elektromotor, Frontantrieb, automatisches Untersetzungsgetriebe

Leistung: 160 kW/218 PS bei 5743–11.688 U/min

Max. Drehmoment: 300 Nm bei 100–4714 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,6 Sek.

WLTP-Reichweite: 470 km

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 0 g/km

Leergewicht/Zuladung: min. 1711 kg/max. 447 kg

Preis: 47.500 Euro

Bilder zum Artikel



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität
