
Vorstellung Renault Mégane E-Tech Electric: Innere Werte

Früher als viele europäische Wettbewerber hat sich Renault in die Elektromobilität begeben und mit dem kleinen Zoe ein alltagstaugliches E-Mobil auf den Markt gerollt. Zehn Jahre und 400.000 elektrische Modelle später folgt nun der Auftritt der Franzosen in der Kompaktklasse. Im kommenden März wird der Mégane E-Tech Electric in die inzwischen gut besetzte elektrifizierte Kompaktklasse rollen.

Der vollelektrische Mégane nutzt die neue Konzernplattform CMF-EV, die einen großen Radstand (2,70 Meter) bei kompakten Abmessungen (4,21 Meter in der Länge) ermöglicht. „Gegenüber den Verbrenner-Versionen wuchs der Innenraum um 30 Prozent“, erklärt ein Markensprecher die „inneren Werte“ des elektrischen Mégane bei der statischen Vorstellung in Paris. Auch dank einer sehr flachen Batterie gelang es den Kreativen des Unternehmens, einen großzügig dimensionierten Innenraum zu gestalten. Und der tiefe Schwerpunkt verspricht ein dynamisches Fahrverhalten. Allerdings bleibt der Raum im Fond begrenzt, weil die Füße der Hinterbänker keinen Platz unter den Vordersitzen finden. Hier bleibt noch Raum für Modellpflege. Das gilt auch für die hohe Ladekante im Heck.

Der Mensch hinter dem Lenkrad blickt in der Topversion auf eine Bildschirmlandschaft, die aus zwei Terminals besteht und insgesamt gut 24 Zoll misst. Neben diesem Multimedia-Bildschirm informiert der Monitor vor dem Lenkrad über die wichtigsten Fahrdaten. Daneben blieben Schalter für die wichtigsten Einstellungen erhalten, um so die Ablenkung vom Fahrgeschehen zu reduzieren. Die Basis-Variante des elektrischen Mégane besitzt allerdings lediglich einen neun Zoll messenden Monitor. Allen Varianten bringen die gewählten Materialien und auch die Ambiente-Beleuchtung dem Innenraum eine angenehme Atmosphäre.

Das Design des elektrischen Mégane ist ein durchaus gelungener Kompromiss aus der Formensprache der Verbrenner-Modelle mit der neuen Antriebstechnik. Auch die elektrische Version ist auf Anhieb als Mitglied der Modellfamilie erkennbar, besitzt aber eine gestrecktere und dynamischere Form, die auf den neuen Antrieb unter der Haube hinweist. Die nach hinten flacher werdende Seitenlinie lässt den E-Mégane fast wie ein Coupé wirken, und die 20-Zollräder geben dem Kompaktmodell einen selbstbewussten Auftritt. Serie bei allen Varianten sind die versenkten Türgriffe, die an einem US-amerikanischen Hersteller erinnern.

Beim Antrieb können die Kunden aus zwei Motorisierungen wählen. Die Basis bildet ein 130 PS starker Motor mit einem Drehmoment von 250 Newtonmetern. Die Topversion leistet 218 PS mit einem Drehmoment von 300 Newtonmetern. Für die Energieversorgung stehen zwei Batteriegrößen zur Wahl. Der 40 kWh starke Akku soll eine Reichweite von 300 Kilometern erreichen. Der größere Speicher bringt es auf 60 kWh, was sich in eine maximale Reichweite 470 Kilometern übersetzt. „Damit kann man von München nach Venedig fahren und muss dabei nur einmal nachladen“, verspricht ein Renault-Sprecher. An einer 130 kW-Ladestation vergehen dann 30 Minuten, um 300 Kilometer Reichweite zu tanken. (aum/ww)

Bilder zum Artikel



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität Renault



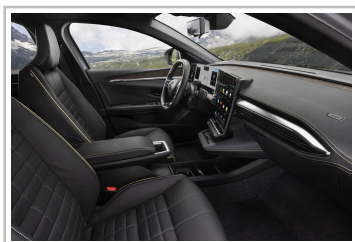
Renault Mégane E-Tech Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Einfügen



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
